

ДОДАТОК VII

▼ M5

НЕКОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОТОРНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ІНШОЇ НІЖ СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

▼ M1

Частина-NCO (PART-NCO)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

NCO.GEN.100 Компетентний орган

- (a) Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій зареєстроване повітряне судно.

▼ M14

- (b) Якщо повітряне судно зареєстроване у третій країні, компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.

▼ M1

NCO.GEN.101 Методи відповідності

Експлуатант може застосовувати альтернативні схваленим Агентством методи відповідності для встановлення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам.

▼ M13 —————

▼ M4

NCO.GEN.103 Презентаційні польоти

▼ M9

Презентаційні польоти, зазначені у статті 6(4а)(с) цього Регламенту, які виконуються відповідно до цього додатка, повинні:

▼ M13

(a) починатися та завершуватися на тому самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику;

▼ M9

(b) експлуатуватися вдень згідно з VFR;

(c) перебувати під наглядом призначеної особи, відповідальної за їхню безпеку, та

(d) відповідати будь-яким іншим вимогам, встановленим компетентним органом.

▼ M14

NCO.GEN.104 Використання повітряних суден, включених до АОС, некомерційним експлуатантом

(a) Некомерційний експлуатант може використовувати моторні повітряні судна іншої ніж складної конструкції, перелічені в АОС експлуатанта, для здійснення некомерційної експлуатації відповідно до цього додатка.

(b) Некомерційний експлуатант, який використовує повітряні судна відповідно до пункту (a), повинен встановити процедуру:

(1) з чітким описом процедури передавання експлуатаційного контролю над повітряним судном між володільцем АОС та некомерційним експлуатантом, як зазначено в пункті ORO.GEN.310 додатка III;

(2) з описом процедури передачі повітряного судна після його повернення володільцю АОС.

Така процедура повинна бути включена до договору між володільцем АОС та некомерційним експлуатантом.

Некомерційний експлуатант повинен забезпечити, щоб про таку процедуру був повідомлений відповідний персонал.

(c) Підтримання льотної придатності повітряного судна, що його використовують відповідно до пункту (a), повинна здійснювати організація, відповідальна за підтримання льотної придатності ПС, включених до АОС, відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014.

(d) Некомерційний експлуатант, який використовує повітряне судно відповідно до пункту (a), повинен забезпечити:

(1) щоб кожен політ, здійснений під його експлуатаційним контролем, був зареєстрований у системі технічного журналу ПС;

(2) відсутність будь-яких змін у системах чи конфігурації ПС;

(3) повідомлення організації, згаданої у пункті (c), про будь-які дефекти чи технічні несправності, виявлені під час перебування повітряного судна під його експлуатаційним контролем, відразу після польоту;

(4) надання володільцю АОС копії будь-якого повідомлення про подію, яке стосується польотів, здійснених на ПС, укомплектованих згідно з Регламентом (ЄС) № 376/2014 та Регламентом (ЄС) № 2015/1018.

▼ M1

NCO.GEN.105 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

(a) Командир повітряного судна відповідає за:

(1) безпеку ПС, усіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації ПС, згаданої в пункті 1.c додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

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

(3) забезпечення дотримання всіх експлуатаційних процедур та контрольних переліків, як зазначено в пункті 1.b додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

(4) забезпечення дотримання перед початком польоту всіх експлуатаційних обмежень, зазначених у пункті 2.a.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, а саме:

(i) повітряне судно придатне до польоту;

- (ii) повітряне судно належним чином зареєстроване;

▼ M13

- (iii) прилади та обладнання, необхідні для виконання польоту, встановлено на ПС, та вони є справними, якщо експлуатацію з несправним обладнанням не дозволено згідно з переліком мінімального обладнання (MEL) або еквівалентним документом, якщо застосовно, як передбачено в пунктах NCO.IDE.A.105 або NCO.IDE.H.105;

▼ M11

- (iv) маса повітряного судна і розташування центру ваги дають змогу здійснити політ у межах, встановлених у документації щодо льотної придатності.

▼ M1

- (v) усе обладнання, багаж і вантаж належним чином завантажені і захищені без перешкод для аварійної евакуації: ► M9 ————— ◀
- (vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, як зазначено в керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM), не буде перевищено в будь-який час протягом польоту; ► M9 та ◀

▼ M9

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

▼ M1

- (5) призупинення початку польоту, якщо він неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;
- (6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо його спроможність виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;
- (7) ухвалення рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL), залежно від застосовного випадку, та
- (8) ведення облікових записів експлуатаційних даних та всіх виявлених чи підозрюваних дефектів ПС наприкінці польоту або серії польотів у технічному журналі чи журналі польоту ПС.
- (b) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб впродовж критичних фаз польоту або у будь-який час, коли він вважатиме це необхідним в інтересах безпеки, усі члени екіпажу перебували на своїх робочих місцях та виконували тільки ті дії, які потрібні для безпечної експлуатації ПС.
- (c) Командир ПС має повноваження відмовитися перевозити або висадити будь-яку особу чи зняти будь-який багаж чи вантаж, які можуть становити потенційну загрозу безпеці ПС або осіб на борту.
- (d) Командир ПС повинен якомога швидше повідомити відповідний орган обслуговування повітряного руху (ОПР) про будь-які небезпечні погодні умови чи умови польоту, які виникли та можуть вплинути на безпеку інших повітряних суден.
- (e) У разі виникнення надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, командир ПС повинен здійснити всі дії, які він вважає необхідними за таких обставин, відповідно до пункту 7.d додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може відхилитися від правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.
- (f) Під час польоту командир повітряного судна повинен:

▼ M11

- (1) бути пристебнутим своїм ременем безпеки на своєму робочому місці, та

▼ M1

- (2) постійно залишатися біля органів керування ПС, окрім часу, коли інший пілот бере на себе керування ПС.

- (g) Командир ПС повинен невідкладно надати компетентному органу звіт про акт незаконного втручання та поінформувати відповідний місцевий орган.
- (h) Командир ПС повинен поінформувати найближчий належний орган за допомогою найшвидшого доступного засобу про будь-яку авіаційну подію на борту, яка призвела до серйозних травм чи смерті будь-якої особи або до значного пошкодження повітряного судна чи власності.

▼ M11 —————

▼ M1

NSO.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

- (a) Командир повітряного судна повинен дотримуватися законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.
- (b) Командир ПС повинен бути ознайомленим із законами, регламентами та процедурами, які стосуються виконання його службових обов'язків, встановленими щодо територій, які перетинає ПС, аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, що ними заплановано скористатися, та відповідних аеронавігаційних засобів, зазначених у пункті 1.а додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

NSO.GEN.115 Руління літаків

Літак повинен виконувати маневр руління у зоні руху аеродрому, тільки якщо особа, яка керує літаком:

- (a) є кваліфікованим пілотом, або
- (b) була призначена експлуатантом, а також:
 - (1) має належну підготовку для виконання маневру руління літака;
 - (2) має належну підготовку для використання радіотелефону в разі потреби встановлення радіозв'язку;
 - (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (ОПР); та
 - (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

NSO.GEN.120 Запуск ротора — вертольоти

Ротор вертольота повинен запускатися для польоту виключно під управлінням кваліфікованого пілота.

▼ M13

NSO.GEN.125 Портативні електронні пристрої

Командир повітряного судна повинен заборонити будь-якій особі використання на борту ПС портативного електронного пристрою (PED), у тому числі електронного польотного портфеля (EFB), що може негативно вплинути на функціонування систем та обладнання повітряного судна або на здатність члена льотного екіпажу керувати ПС.

▼ M1

NSO.GEN.130 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Окрім випадків, коли ПС виконує посадку та зліт на тому ж самому аеродромі/експлуатаційному майданчику, експлуатант повинен у будь-який час бути готовим надати рятувально-координаційним центрам (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту.

NSO.GEN.135 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

- (a) Такі документи, керівництва та інформація повинні перебувати на борту під час кожного рейсу, в оригіналі чи копії, якщо не зазначено інше:
 - (1) AFM або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

- (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, якщо застосовно;
 - (5) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;
 - (6) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
 - (7) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
 - (8) журнал польоту або його еквівалент для ПС;
 - (9) деталі поданого ОПр плану польоту, якщо застосовно;
 - (10) поточні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту ►М4 зони ◀ передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;
 - (11) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;
 - (12) MEL або CDL, якщо застосовно; та
 - (13) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.
- (b) Незважаючи на (а), під час рейсів:
- (1) для яких заплановані посадка та зліт на тому ж самому аеродромі/експлуатаційному майданчику; або
 - (2) у яких ПС залишається у межах відстані або зони, визначеної компетентним органом,

документи та інформація, визначені у (а)(2)–(а)(8), можуть бути залишені на аеродромі чи експлуатаційному майданчику.

▼ M13 _____

▼ M1

- (d) Командир повітряного судна повинен протягом розумного періоду часу після отримання запиту від компетентного органу надати документацію, яка має перевозитися на борту.

NCO.GEN.140 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до додатка 18 до Чиказької конвенції з останніми змінами та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ІКАО Doc 9284-AN/905), включно з доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.
- (b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G Регламенту (ЄС) № 965/2012, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:
 - (1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини I зазначених інструкцій; або
 - (2) такі вантажі перевозяться пасажиром чи командиром повітряного судна або перебувають у багажі відповідно до частини 8 технічних інструкцій;
 - (3) вони перевозяться експлуатантами повітряних суден ELA2.
- (c) Командир повітряного судна повинен вжити усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.
- (d) Відповідно до технічних інструкцій, командир повітряного судна повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі виникнення будь-яких авіаційних подій або інцидентів із небезпечними вантажами.
- (e) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб пасажиром було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів відповідно до технічних інструкцій.

▼ M9

- (f) Рациональна кількість товарів та речовин, які в іншому випадку будуть класифіковані як небезпечні вантажі, які використовуються для поліпшення безпеки польотів, якщо перевезення на борту ПС рекомендоване для забезпечення їх своєчасної доступності для експлуатаційних цілей, вважається санкціонованою відповідно до параграфу 1.2.2.1(a) технічних інструкцій. Це не залежить від того, чи є такі товари та речовини обов'язковими для перевезення, чи вони призначені для використання у зв'язку з конкретним польотом.

Командир ПС є відповідальним за пакування та завантаження на борт зазначених вище товарів і речовин у такий спосіб, щоб мінімізувати спричинені ризики для членів екіпажу, пасажирів, вантажу або повітряного судна під час експлуатації.

▼ M1

NCO.GEN.145 Негайне реагування на проблеми безпеки

Експлуатант повинен запровадити:

- (a) будь-які заходи безпеки, санкціоновані компетентним органом відповідно до ARO.GEN.135(c); та
- (b) будь-яку відповідну обов'язкову інформацію щодо безпеки, видану Агентством, у тому числі директиви щодо льотної придатності.

NCO.GEN.150 Журнал польоту

Дані щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту повинні зберігатися щодо кожного рейсу або серії рейсів у формі журналу польоту або його еквіваленту.

NCO.GEN.155 Перелік мінімального обладнання

- (a) MEL може встановлюватися з урахуванням таких вимог:
- (1) такий документ повинен передбачати експлуатацію повітряного судна за визначених умов, за яких певні прилади, елементи обладнання або функції несправні на початку польоту;
- (2) такий документ повинен бути підготовлений для кожного ПС, з урахуванням відповідних умов експлуатації та технічного обслуговування, які надаються експлуатантом; та
- (3) MEL повинен базуватися на відповідному головному переліку мінімального обладнання (MMEL), як визначено у даних, встановлених відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 748/2012 (²¹), та не повинен бути менш обмежувальним, ніж MMEL.
- (b) Компетентному органу повинно бути повідомлено про MEL та будь-які зміни до нього.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

NCO.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Командир повітряного судна повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типу ПС та відповідної експлуатації.

NCO.OP.105 Специфікація ізольованих аеродромів — літаки

Для вибору запасного аеродрому для аеродрому призначення та встановлення правил щодо палива командир повітряного судна повинен розглядати аеродром як ізольований аеродром, якщо польотний час до найближчого придатного запасного аеродрому для аеродрому призначення перевищує:

- (a) для літаків із поршневіми двигунами — 60 хвилин; або
- (b) для літаків із газотурбінними двигунами — 90 хвилин.

NCO.OP.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — літаки та вертольоти

- (a) Для експлуатації за правилами польотів за приладами (ППП) командир повітряного судна повинен обрати та використовувати експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення та запасного аеродрому. Такі мінімуми повинні:

- (1) бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків; та
- (2) у разі експлуатації в умовах низької видимості, бути схваленими компетентним органом відповідно до підчастини E додатка V (Part-SPA) до Регламенту (ЄС) № 965/2012.
- (b) Обираючи експлуатаційні мінімуми аеродрому, командир повітряного судна повинен враховувати:
 - (1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;
 - (2) свою компетентність та досвід;
 - (3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг та зон фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), які можуть бути обрані для використання;
 - (4) придатність та ефективність наявних візуальних і невізуальних наземних засобів;
 - (5) бортове обладнання ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходження на друге коло для посадки;
 - (6) перешкоди при заходженні на посадку, відходженні на друге коло та зони набору висоти, необхідні для виконання процедур дій у непередбачених ситуаціях;
 - (7) абсолютну/відносну висоту польоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;
 - (8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов; та
 - (9) техніку польоту при фінальному заходженні на посадку.
- (c) Мінімуми для конкретного типу заходження на посадку та посадки повинні використовуватися, ► M4 тільки ◀ за таких умов:
 - (1) нормальне функціонування наземного обладнання, необхідного для запланованої процедури;
 - (2) нормальне функціонування систем повітряного судна, необхідних для виконання конкретного типу заходження на посадку;
 - (3) дотримання критеріїв льотно-технічних характеристик ПС, та
 - (4) відповідна кваліфікація пілота

NSO.OP.111 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — експлуатація NPA, ЗПВ, CAT I

- (a) Висота прийняття рішення (DH) для неточного заходження на посадку (NPA) за схемою фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA), процедури заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ) та експлуатації за стандартом категорії I (CAT I) повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
 - (1) мінімальна висота, до якої можна використовувати засоби заходження на посадку без необхідних візуальних орієнтирів;
 - (2) висота польоту над перешкодами (OSH) для категорії ПС;
 - (3) табличне значення DH для процедури заходження на посадку, якщо застосовно;
 - (4) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (5) мінімальна DH, зазначена у AFM або еквівалентному документі, якщо вона зазначена.
- (b) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFA повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
 - (1) OSH для конкретної категорії ПС;
 - (2) системний мінімум, зазначений у таблиці 1; або
 - (3) мінімальна MDH, зазначена у AFM, якщо вона зазначена.

Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова система функціонального доповнення (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 відстанемірним радіомаяком або без відстанемірного радіомаяка (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морській милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всебічно направлений УКХ-радіомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний УКХ-радіокомпас (VDF)	350

NSO.OP.112 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола літаків

- (a) MDH для заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:
- (1) таблична OCH для заходження з кола для конкретної категорії літаків;
 - (2) мінімальна висота для заходження з кола, зазначена у таблиці 1; або
 - (3) DH/MDH попередньої процедури заходження на посадку за приладами.
- (b) Мінімальна видимість для заходження з кола літаків повинна становити найбільшу з таких величин:
- (1) видимість для заходження з кола для конкретної категорії літаків, якщо такі дані опубліковано;
 - (2) мінімальну видимість, зазначену в таблиці 2; або
 - (3) дальність видимості на злітно-посадковій смузі/конвертовану метеорологічну видимість (RVR/CMV) попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

Таблиця 1

MDH та мінімальна видимість для 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)	1 500	1 600	2 400	3 600

NSO.OP.113 ▶ M Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола вертольотів у прибережній зоні ◀

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

NSO.OP.115 Процедури відправлення та заходження на посадку — літаки та вертольоти

- (a) Командир повітряного судна повинен використовувати процедури відправлення та заходження на посадку, схвалені державою розташування аеродрому, якщо такі процедури опубліковані для злітно-посадкової смуги чи ФАТО, що її планується використовувати.
- (b) Командир може відхилитися від офіційного маршруту відправлення, прибуття або від процедури заходження на посадку:
 - (1) за умови неухильного дотримання критеріїв прольоту перешкод, повного врахування умов експлуатації та виконання всіх наказів служби УПР; або
 - (2) у разі наведення органом диспетчерського ОПП за допомогою радіолокатора.

▼ M9

NSO.OP.116 Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках — літаки та вертольоти

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає PBN, командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб:

- (a) відповідна навігаційна специфікація PBN була вказана у AFM або в іншому документі, який був схвалений органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або ґрунтується на такому схваленні, та
- (b) ПС експлуатувалося згідно з відповідною навігаційною специфікацією та обмеженнями AFM або іншого документа, згаданого вище.

▼ M13

NSO.OP.120 Процедури зниження шуму — літаки та вертольоти

▼ M1

Командир повітряного судна повинен враховувати опубліковані процедури для мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

▼ M11 _____

▼ M1

NSO.OP.125 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що літак має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за візуальними правилами польотів (VFR):
 - (i) у денний час — зльоту та посадки на тому самому аеродромі/посадковому майданчику, залишаючись на дистанції видимості від такого аеродрому/посадкового майданчика, польоту за запланованим маршрутом та щонайменше 10 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (ii) у денний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та щонайменше 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (iii) у нічний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та щонайменше 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення не потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (ii) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки, до запасного аеродрому та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:

- (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку літака або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

NSO.OP.126 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що вертоліт має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
- (1) у випадку польотів за VFR — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту; та
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром не потрібен або немає запасного аеродрому, придатного за погодними умовами — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або
 - (ii) якщо запасний аеродром потрібен — польоту, виконання заходження на посадку та відходження на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику запланованої посадки, а потім:
 - (A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та
 - (B) польоту протягом 30 хвилин на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над запасним аеродромом/експлуатаційним майданчиком за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
- (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку повітряного судна або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

▼ M11 —————

▼ M1

NSO.OP.130 Інструктаж пасажирів

Командир ПС повинен забезпечити, щоб перед початком або, у відповідних випадках, під час польоту пасажирів отримали інструктаж щодо аварійного обладнання та процедур застосування такого обладнання.

NSO.OP.135 Підготовка до польоту

▼ M9

- (a) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен переконатися будь-яким прийнятним методом, що космічне, наземне та/або надводне обладнання, у тому числі засоби зв'язку та навігаційні

засоби, які доступні та безпосередньо необхідні для виконання польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, відповідають типу експлуатації, у рамках якої здійснюватиметься політ.

▼ M1

- (b) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен ознайомитися з усією доступною метеорологічною інформацією щодо запланованого польоту. Підготовка до польоту на велику відстань від місця відправлення та підготовка до кожного польоту за ППП повинні включати:
- (1) аналіз останніх отриманих погодних прогнозів погоди та метеозведень; та
 - (2) планування альтернативного курсу дій на випадок, якщо через погодні умови політ не можна буде завершити, як було заплановано.

NSO.OP.140 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — літаки

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 1 годину до і закінчується через 1 годину після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 1 години після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, маневри заходження на посадку та посадки можна виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC); або
- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
 - (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки; та
 - (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує 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 щонайменше на 300 метрів (1 000 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (ii) видимість становить не менше ніж 5,5 км або на 4 км перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою.

NSO.OP.141 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — вертольоти

У випадку виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення, придатний за погодними умовами, окрім випадків, коли:

- (a) процедура заходження на посадку за приладами визначена для аеродрому запланованої посадки, а доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 2 годин після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з цих періодів коротший, триватимуть такі погодні умови:
 - (1) нижній край хмар щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та
 - (2) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою; або
- (b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:
 - (1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки;
 - (2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує 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 щонайменше на 120 метрів (400 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами;
 - (ii) видимість щонайменше на 1 500 м перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою; та

(3) визначений рубіж повернення (PNR) на випадок місця призначення у відкритому морі.

▼ M9

NSO.OP.142 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Командир повітряного судна повинен забезпечити доступність достатніх засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі для аеродрому призначення у разі втрати можливості виконання запланованого заходження на посадку та посадки.

▼ M1

NSO.OP.145 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з пасажирами на борту

- (a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли пасажери перебувають на борту, в процесі посадки або висадки.
- (b) Для всіх інших видів палива, ПС не можна заправляти, якщо пасажери перебувають на борту та у процесі посадки і висадки, якщо такий процес не контролюється командиром ПС чи іншими особами з відповідною кваліфікацією, які будуть готові розпочати та керувати евакуацією з ПС у найбільш практичний та оперативний спосіб.

▼ M11

NSO.OP.150 Перевезення пасажирів

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб до та під час руління, зльоту і посадки, а також у випадках, коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожен пасажир на борту перебував у своєму кріслі або спальному місці з належним чином зафіксованим ременем безпеки.

▼ M1

NSO.OP.155 Паління на борту — літаки та вертольоти

Командир повітряного судна повинен заборонити паління на борту:

- (a) якщо це необхідно в інтересах безпеки: та
- (b) під час заправки ПС.

▼ M13 —————

▼ M1

NSO.OP.160 Метеорологічні умови

- (a) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ тільки за умови, що остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що погодні умови на маршруті та на аеродромі призначення в розрахунковий час використання дорівнюють або перевищують застосовні експлуатаційні мінімуми VFR.
- (b) У разі виконання польотів за ППП командир повітряного судна повинен починати маневр зльоту або продовжувати політ у напрямку запланованого аеродрому призначення тільки за умови, остання доступна метеорологічна інформація вказує на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови на аеродромі призначення або щонайменше на одному із запасних аеродромів для аеродрому призначення дорівнюватимуть або будуть вищими ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.
- (c) Якщо окремі сегменти польоту виконуються за VFR та ППП, у відповідних випадках застосовується зазначена в (a) і (b) метеорологічна інформація.

NSO.OP.165 Лід та інші забруднення — наземні процедури

Командир повітряного судна повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у AFM.

NSO.OP.170 Лід та інші забруднення — польотні процедури

- (a) Командир повітряного судна повинен розпочинати політ або навмисно виконувати політ у очікуваних чи фактичних умовах обледеніння, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів у таких умовах, як зазначено в пункті 2.а.5 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (b) Якщо ступінь обледеніння перевищує ступінь, для якого ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обледеніння судно стикається з обледенінням, командир повітряного судна повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.

NSO.OP.175 Умови для зльоту — літаки та вертольоти

Перед тим, як розпочати зліт, командир повітряного судна повинен переконатися у тому, що:

- (a) згідно з доступною інформацією, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги чи ФАТО, які використовуватимуться, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці; та
- (b) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

▼ M11 _____

▼ M1

NSO.OP.180 Імітація ситуацій у польоті

- (a) Під час перевезення пасажирів або вантажів командир повітряного судна не має права імітувати:
 - (1) ситуації, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
 - (2) політ у інструментальних метеорологічних умовах (ІМС).

▼ M13

- (b) Незважаючи на пункт (а), такі ситуації можуть імітуватися з пілотами-стажерами на борту під час навчальних польотів, які проводяться організацією з підготовки, згаданю у статті 10а Регламенту Комісії (ЄС) №1178/2011.

▼ M11

NSO.OP.185 Управління паливом у польоті

Командир повітряного судна повинен періодично перевіряти кількість придатного палива під час польоту, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, необхідний для продовження польоту до аеродрому чи експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, та запланована кількість резервного палива згідно, як того вимагають пункти NSO.OP.125 або NSO.OP.126.

▼ M9

NSO.OP.190 Використання додаткового кисню

- (a) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб усі члени льотного екіпажу, які виконують суттєві обов'язки для безпеки повітряної експлуатації ПС, постійно використовували додатковий кисень у випадках, коли він визначає, що на висоті запланованого польоту нестача кисню може призвести до погіршення здібностей членів екіпажу, а також забезпечити, щоб додатковий кисень був доступним для пасажирів у випадках, коли нестача кисню може завдати їм шкоди.
- (b) У будь-якому іншому випадку, якщо командир повітряного судна не може визначити вплив нестачі кисню на всіх осіб на борту, він повинен забезпечити, щоб:
 - (1) усі члени екіпажу, які виконують на борту суттєві обов'язки для безпеки повітряної експлуатації ПС, використовували додатковий кисень протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) усі особи на борту використовували додатковий кисень протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме більше 13 000 футів.

▼ M1

NSO.OP.195 Виявлення наближення до поверхні землі

У разі надмірного наближення до землі, яке виявив командир повітряного судна або система попередження про небезпечне наближення до землі, командир повітряного судна повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.

NSO.OP.200 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Якщо використовується система ACAS II, експлуатаційні процедури та програми підготовки повинні відповідати Регламенту (ЄС) № 1332/2011.

▼M15

NSO.OP.205 Умови виконання заходження на посадку та посадки — літаки

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан злітно-посадкової смуги, яка використовуватиметься, не перешкоджають безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼M15

NSO.OP.206 Умови виконання заходження на посадку та посадки — вертольоти

Перед початком заходження на посадку командир повітряного судна повинен переконатися, що, згідно з доступними даними, погода на аеродромі чи експлуатаційному майданчику та стан зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO), яка використовуватиметься, не перешкоджають безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло.

▼M1

NSO.OP.210 Початок і продовження заходження на посадку — літаки та вертольоти

- (a) Командир повітряного судна може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомленої дальності видимості на злітно-посадковій смузі/видимості (RVR/VIS).
- (b) Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж застосовні мінімуми, заходження на посадку не може бути продовжене:
 - (1) нижче 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом; або
 - (2) до фінальної частини заходження на посадку у разі, якщо значення абсолютної/відносної висоти прийняття рішення (DA/H) або мінімальної абсолютної/відносної висоти зниження (MDA/H) становить більше ніж 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом.
- (c) Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування повідомлених значень видимості.
- (d) Якщо після прольоту на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом повідомлена величина RVR/VIS є нижчою, ніж застосовний мінімум, заходження на посадку може бути продовжене до DA/H або MDA/H.
- (e) Заходження на посадку може бути продовжене нижче DA/H або MDA/H, та посадка може бути завершена, якщо візуальні орієнтири, що відповідають типу заходження на посадку, визначаються для цільової злітно-посадкової смуги в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.
- (f) Зона приземлення RVR повинна завжди контролюватися.

▼M11 _____

▼M9

NSO.OP.220 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Якщо використовується ACAS II, командир повітряного судна повинен застосовувати відповідні експлуатаційні процедури та мати належну підготовку.

▼M1

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

NCO.POL.100 Експлуатаційні обмеження — усі повітряні судна

▼ M11

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та положення центра ваги (CG) ПС повинні відповідати будь-яким обмеженням, зазначеним у AFM або в еквівалентному документі.

▼ M1

- (b) На борту повинні бути плакати, переліки, маркування приладів або їхні поєднання, які містять експлуатаційні обмеження, передбачені у AFM, як візуальні засоби повідомлення.

▼ M11

NCO.POL.105 Зважування

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса та CG повітряного судна були визначені шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Така інформація повинна бути доступною командирі повітряного судна. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.

▼ M13

- (b) Зважування повинне виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.

▼ M1

NCO.POL.110 Льотно-технічні характеристики — загальні положення

Командир повітряного судна повинен здійснювати експлуатацію ПС тільки за умови, що його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосованих правил повітряних перевезень та всіх інших обмежень, які застосовуються до польоту, повітряного простору або аеродромів чи експлуатаційних майданчиків, які використовуються, з урахуванням точності будь-яких використовуваних карт і схем.

ПІДЧАСТИНА D

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

NCO.IDE.A.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосованих вимог до льотної придатності, якщо вони:
- (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.A.190;
 - (3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.A.195; або
 - (4) встановлені на літаку.

▼ M14

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

- (1) запасні запобіжники;
- (2) портативні освітлювальні прилади;
- (3) хронометр;
- (4) набір для надання першої медичної допомоги;

- (5) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (6) якір та обладнання для швартування;
 - (7) пристрій для фіксації дитини;
 - (8) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (b) Прилади та обладнання, що їх не вимагають положення додатка VII (Part-NCO), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів чи обладнання, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів NCO.IDE.A.190 і NCO.IDE.A.195 додатка VII;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ M1

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

NCO.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій літака, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) літак експлуатується відповідно до MEL, якщо він встановлений; або
- (b) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCO.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі, для заміни запобіжників, які можна замінювати під час польоту.

NCO.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

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

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака.
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

NCO.IDE.A.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼ M14

(3) барометричної висоти;

▼ M1

(4) швидкості за приладами; та

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

(b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a), літаки, які експлуатуються у візуальних метеорологічних умовах (VMC) в нічний час або в умовах, коли літак не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання;

(ii) просторового положення;

(iii) вертикальної швидкості; та

(iv) стабілізованого курсу;

та

(2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.

(b) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), літаки, які експлуатуються в умовах, у яких їх не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння

NSO.IDE.A.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу;

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼ M14

(3) барометричної висоти;

▼ M1

(4) швидкості за приладами;

(5) вертикальної швидкості;

(6) повороту та ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря; та

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

(b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади; та

(c) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.

NSO.IDE.A.130 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

Газотурбінні літаки, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел понад 9, повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:

(a) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 1 січня 2011 року, — до обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті, або

- (b) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2011 року включно, — до обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

NCO.IDE.A.135 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Літаки, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NCO.IDE.A.140 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Літаки повинні бути обладнані:

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

▼M14

- (2) ременями безпеки на кожному кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці;

▼M1

- (3) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців; та

▼M9

- (4) у випадку літаків, які вперше отримали CofA починаючи з 25 серпня 2016 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі члена льотного екіпажу, яка має одну точку відкриття замка фіксатора.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки повинні бути обладнані набором для надання першої медичної допомоги.

- (b) Набір для надання першої медичної допомоги повинен:

- (1) бути легкодоступними для використання; та

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

NCO.IDE.A.150 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

- (b) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:

- (1) всіх членів екіпажу та:

- (i) 100% пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів, але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу;

- (ii) щонайменше 30% пасажирів протягом будь-якого періоду, коли, у разі розгерметизації та з урахуванням обставин польоту, барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 14 000–15 000 футів; та

- (iii) щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–14 000 футів.

та

- (2) усіх осіб у пасажирському салоні протягом щонайменше 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті понад 25 000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, за яких безпечне зниження за 4 хвилини до барометричної висоти 13 000 футів буде неможливим.

- (c) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висоті вище 25 000 футів, повинні бути додатково оснащені приладом для попередження льотного екіпажу про втрату герметичності.

▼M9

NSO.IDE.A.155 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом NSO OP 190, необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.

▼ M1

NSO.IDE.A.160 Переносні вогнегасники

▼ M13

- (a) Літаки, окрім літаків ELA1, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу, та
 - (2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

▼ M1

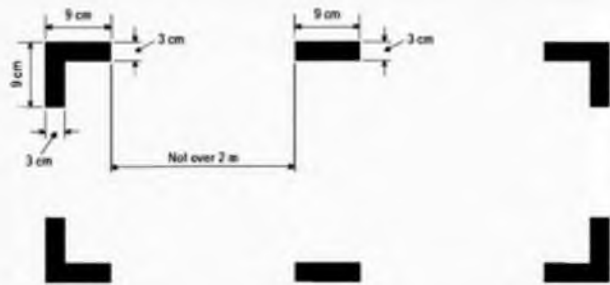
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NSO.IDE.A.165 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі літака, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



NSO.IDE.A.170 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) ELT будь-якого типу у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше,
 - (2) автоматичним ELT у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року, або
 - (3) у випадку літаків, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел шість або менше, — рятувальним ELT (ELT(S)) або індивідуальним радіолокаційним маяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир.
- (b) ELT будь-якого типу та PLB повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NSO.IDE.A.175 Політ над водною поверхнею

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними індивідуальними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:

- (1) одномоторні сухопутні повітряні судна, якщо:
 - (i) політ здійснюється над водною поверхнею на відстань, яка перевищує відстань планування; та
 - (ii) вони виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких, на думку командира повітряного судна, проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду;
 - (2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею; та
 - (3) літаки, які експлуатуються на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше.
- (b) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
- (1) одним якорем; та
 - (2) одним плавучим якорем для допомоги у маневруванні; та
 - (3) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.
- (c) Командир літака, експлуатація якого здійснюється на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
- (1) обладнання для подачі сигналів лиха;
 - (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
 - (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.

NSO.IDE.A.180 Аварійно-рятувальне обладнання

Літаки, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані таким сигнальним та рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають місцевості, над якою здійснюється політ.

NSO.IDE.A.190 Обладнання радіозв'язку

- (a) Якщо цього вимагають застосовні правила повітряного простору, у якому здійснюється політ, літаки бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке забезпечує двосторонній зв'язок із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку, якщо цього вимагає пункт (a) повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (c) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.

NSO.IDE.A.195 Навігаційне обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані будь-яким навігаційним обладнанням, яке забезпечить їхню експлуатацію відповідно до:
 - (1) плану польоту ОПП, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечно завершення належної дії у непередбачених обставинах.

- (с) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼ M14

- (e) Літаки повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ M1

NCO.IDE.A.200 Прийомовідповідач

Якщо цього вимагають правила повітряного простору, у якому виконується політ, літаки повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокатором (ВОРЛ) з усіма необхідними функціями.

▼ M9

NCO.IDE.A.205 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Командир повітряного судна повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних до повітряних суден, які їх вимагають.
- (с) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, командир повітряного судна повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обгрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках командир повітряного судна не повинен використовувати помилкові дані.

▼ M1

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

NCO.IDE.H.100 Прилади та обладнання — загальні положення

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
- (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.H.190;
 - (3) використовуються для дотримання вимог NCO.IDE.H.195; або
 - (4) встановлені на вертольоті.

▼ M14

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

- (1) портативні освітлювальні прилади;
- (2) хронометр;
- (3) набір для надання першої медичної допомоги;
- (4) сигнальне та рятувальне обладнання;
- (5) якір та обладнання для швартування;

- (6) пристрій для фіксації дитини;
- (7) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (b) Прилади та обладнання або аксесуари, що їх не вимагають положення додатка VII (Part-NCO), а також будь-яке інше обладнання, що його не вимагають положення цього Регламенту, але яке перевозиться на борту, повинні відповідати таким вимогам:
- (1) інформація, яка надається за допомогою таких приладів, обладнання та аксесуарів, не повинна використовуватися членами льотного екіпажу для дотримання вимог додатка II до Регламенту (ЄС) № 2018/1139 або пунктів NCO.IDE.H.190 і NCO.IDE.H.195 додатка VII;
- (2) прилади та обладнання або аксесуари не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ M1

- (d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

NCO.IDE.H.105 Мінімальне обладнання для польоту

Заборонено розпочинати виконання польоту, якщо будь-які з приладів, одиниць обладнання або функцій вертольота, необхідних для запланованого польоту, несправні або відсутні, крім випадків, коли:

- (a) вертоліт експлуатується відповідно до MEL, якщо він встановлений; або
- (b) вертоліт має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCO.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

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

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;
- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

NCO.IDE.H.120 Експлуатація за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Вертольоти, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼ M14

- (3) барометричної висоти;

▼ M1

- (4) швидкості за приладами; та
- (5) ковзання.
- (b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a) вертольоти, які експлуатуються у VMC в нічний час чи коли видимість становить менше ніж 1 500 метрів або в умовах, коли вертоліт не може бути утримано на

заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:

- (1) засобами для вимірювання та відображення:
 - (i) просторового положення;
 - (ii) вертикальної швидкості; та
 - (iii) стабілізованого курсу; та
- (2) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.
- (b) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), вертольоти, які експлуатуються в умовах видимості менше ніж 1 500 метрів або в умовах, у яких вертоліт не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння

NSO.IDE.H.125 Експлуатація за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

- (a) засобами для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼ M14

- (3) барометричної висоти;

▼ M1

- (4) швидкості за приладами;
- (5) вертикальної швидкості;
- (6) ковзання;
- (7) просторового положення;
- (8) стабілізованого курсу; та
- (9) температури зовнішнього повітря;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;
- (c) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння; та
- (d) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами.

NSO.IDE.H.126 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

Вертольоти, які використовуються для експлуатації одним пілотом за ППП, повинні бути обладнані автопілотом щонайменше з режимом утримання висоти та стабілізації курсу.

NSO.IDE.H.135 Бортова переговорна система льотного екіпажу

Вертольоти, які експлуатуються більш ніж одним членом льотного екіпажу, повинні бути обладнані бортовою переговорною системою льотного екіпажу, яка включає гарнітури та мікрофони для використання усіма членами льотного екіпажу.

NSO.IDE.H.140 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:

▼ M14

- (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше, або робочим місцем для кожного члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань на борту;

- (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі, ременями фіксації на кожному спальному місці та пристроями фіксації на кожному робочому місці;

▼ M1

- (3) вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2012 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожного пасажира на борту, вік якого становить 24 місяці або більше;
- (4) пристроєм для фіксації дитини для кожної особи на борту віком до 24 місяців; та
- (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати одну точку відкриття замка фіксатора

NSO.IDE.H.145 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані набором для надання першої медичної допомоги.
- (b) Набір для надання першої медичної допомоги повинен
- (1) бути легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

▼ M9

NSO.IDE.H.155 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом NSO.OP.190, необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню

▼ M1

NSO.IDE.H.160 Переносні вогнегасники

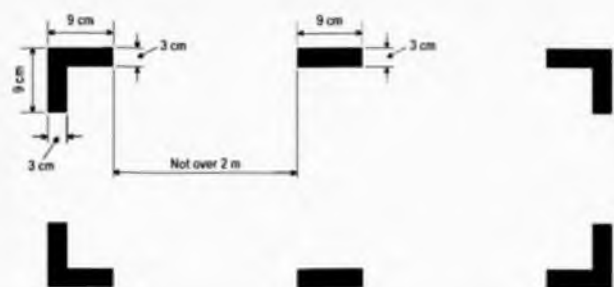
- (a) Вертольоти, окрім вертольотів ELA2, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NSO.IDE.H.165 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі вертольота, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення аварійних ситуацій, такі місця повинні маркуватися відповідно до рисунку 1.

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



NSO.IDE.H.170 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Вертольоти, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел більше шести, повинні бути обладнані:
- (1) автоматичним ELT, та
 - (2) одним рятувальним ELT (ELT(S)) у рятувальному плоті або рятувальному жилеті, якщо вертоліт експлуатується на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості.
- (b) Вертольоти, сертифіковані для експлуатації з максимальною конфігурацією пасажирських крісел шість або менше, повинні бути обладнані одним ELT(S) або індивідуальним радіомаяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або пасажир.
- (c) ELT будь-якого типу та PLB повинні мати функціональну можливість передавати одночасно на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

NSO.IDE.H.175 Політ над водною поверхнею

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними індивідуальними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
- (1) у разі польоту над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (2) у разі польоту водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (3) у разі зльоту та посадки на аеродромі/експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.
- (b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Командир вертольота, експлуатація якого здійснюється над водною поверхнею на відстані від суші, яка відповідає більше ніж 30 хвилинам польотного часу на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
- (1) обладнання для подачі сигналів лиха;
 - (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
 - (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.
- (d) Командир повітряного судна повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду для ухвалення рішення про те, чи мають усі особи на борту бути одягнуті у рятувальні жилети, що їх вимагає пункт (a).

NSO.IDE.H.180 Аварійно-рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані таким сигнальним та рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають місцевості, над якою здійснюється політ.

▼ M14

NSO.IDE.H.185 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

Вертольоти, які виконують польоти у несприятливому середовищі на відстані від берега, яка перевищує 50 морських миль, повинні:

- (b) мати конструкцію, яка передбачає посадку на воду згідно з відповідними сертифікаційними специфікаціями;
- (b) бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з відповідними сертифікаційними специфікаціями;
- (c) оснащуватися відповідним аварійно-рятувальним обладнанням.

▼ M1

NCO.IDE.H.190 Обладнання радіозв'язку

- (a) Якщо цього вимагають застосовні правила повітряного простору, у якому здійснюється політ, вертольоти бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке забезпечує двосторонній зв'язок із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку, якщо цього вимагає пункт (a) повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (c) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.
- (d) Якщо окрім бортової переговорної системи для льотного екіпажу відповідно до положень NCO.IDE.H.135 вертольоти повинні застосовувати систему радіозв'язку, вони повинні бути оснащені кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та/або члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

NCO.IDE.H.195 Навігаційне обладнання

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, яке забезпечить можливість їх експлуатації відповідно до:
 - (1) плану польоту ОПП, якщо застосовується; та
 - (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

- (d) Для експлуатації PBN ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼ M14

- (e) Вертольоти повинні бути обладнані обладнанням спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ M1

NCO.IDE.H.200 Прийомовідповідач

Якщо цього вимагають правила повітряного простору, у якому виконується політ, вертольоти повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокатором (ВОРЛ) з усіма необхідними функціями.

▼ M9

NCO.IDE.H.205 Управління аеронавігаційними базами даних

- (a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються на сертифікованих системних додатках ПС, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є достатніми для використання даних за призначенням.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне розповсюдження і внесення поточних і незмінних авіаційних баз даних до повітряних суден, які їх вимагають.
- (c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо повідомлення про події, як визначено у Регламенті (ЄС) № 376/2014, експлуатант повинен повідомляти провайдерам бази даних про виникнення помилок, суперечливі або відсутні дані, від яких можна обґрунтовано очікувати, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У таких випадках командир повітряного судна не повинен використовувати помилкові дані.

▼ M13 _____

▼ M11 _____

▼ M4

ПІДЧАСТИНА E

СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ 1

Загальна інформація

▼ M5

NCO.SPEC.100 Сфера застосування

Ця підчастина встановлює спеціальні вимоги, які повинні виконуватися командиром повітряного судна, що здійснює некомерційну спеціалізовану експлуатацію моторного ПС іншої ніж складної конструкції.

▼ M4

NCO.SPEC.105 Контрольний перелік

- (a) До початку спеціалізованої експлуатації командир повітряного судна проводить оцінювання ризику та складності діяльності для визначення небезпек і пов'язаних ризиків, властивих експлуатації, та впроваджує заходи з пом'якшення ризиків.
- (b) Спеціалізована експлуатація повинна здійснюватися відповідно до контрольного переліку. На основі оцінювання ризику командир повітряного судна повинен встановити контрольний перелік, що відповідає спеціалізованій діяльності та використовуваному ПС, враховуючи вимоги кожної секції цієї підчастини.
- (c) Контрольний перелік, який стосується обов'язків командира повітряного судна, членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань, повинен бути легкодоступним впродовж кожного польоту.
- (d) Контрольна карта повинна підлягати регулярному перегляду та оновленню у відповідних випадках.

NCO.SPEC.110 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

У будь-який час, коли члени екіпажу та спеціалісти з виконання завдань залучені до експлуатації, командир повітряного судна повинен:

- (a) забезпечити відповідність членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань вимогам NCO.SPEC.115 та NCO.SPEC.120;
- (b) не розпочинати політ, якщо будь-який член екіпажу або спеціаліст з виконання завдань неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;
- (c) продовжувати політ не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо спроможність будь-якого члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;

- (d) забезпечити дотримання членами екіпажу та спеціалістам з виконання завдань законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.
- (e) забезпечити можливість спілкування всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань однією мовою; та

▼M9

- (f) забезпечити, щоб спеціалісти з виконання завдань та члени льотного екіпажу постійно використовували додатковий кисень у випадках, коли він визначає, що на висоті запланованого польоту нестача кисню може призвести до погіршення здібностей членів екіпажу або завдати шкоди спеціалістам з виконання завдань. У разі, коли командир повітряного судна не може визначити вплив нестачі кисню на всіх осіб на борту, він повинен забезпечити, щоб спеціалісти з виконання завдань та члени екіпажу постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10 000 футів впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів.

▼M4

NSO.SPEC.115 Обов'язки членів екіпажу

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки членів екіпажу повинні бути зазначені в контрольному переліку.

▼M11

- (b) Впродовж критичних фаз польоту або коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, член екіпажу повинен бути пристебнутим засобом фіксації на призначеному робочому місці, якщо інше не зазначено в контрольному переліку.

▼M4

- (c) Під час польоту член льотного екіпажу на своєму робочому місці повинен бути пристебнутим своїм ременем безпеки.
- (d) Під час польоту біля органів керування повітряним судном завжди повинен залишатися щонайменше один кваліфікований член льотного екіпажу.
- (e) Член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту ПС:
 - (1) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він страждає від втоми, як зазначено у 7.f. додатка I до Регламенту (ЄС) № 216/2008, або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати свої обов'язки; або
 - (2) якщо член екіпажу перебуває під впливом психоактивних речовин чи алкоголю або якщо він неспроможний виконувати свої обов'язки з інших причин, зазначених у пункті 7.g додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.
- (f) Член екіпажу, який працює більше ніж у одного експлуатанта, повинен:
 - (1) вести індивідуальні записи щодо польотного і службового часу та періодів відпочинку, як зазначено у додатку III (Part-ORO), підчастині FTL до Регламенту (ЄС) № 965/2012, якщо застосовно; та
 - (2) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.
- (g) Член екіпажу повинен доповідати командирі повітряного судна про:
 - (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

NSO.SPEC.120 Обов'язки спеціалістів з виконання завдань

- (a) Будь-який спеціаліст з виконання завдань є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки спеціалістів з виконання завдань повинні бути зазначені в контрольному переліку.

▼M11

- (b) Впродовж критичних фаз польоту або коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, спеціаліст з виконання завдань повинен бути пристебнутим засобом фіксації на призначеному робочому місці, якщо інше не зазначено в контрольному переліку.

▼M4

- (c) Спеціаліст з виконання завдань повинен забезпечити, щоб він був пристебнутим засобом фіксації під час виконання спеціальних завдань із відкритими або знятими зовнішніми дверима.
- (d) Спеціаліст з виконання завдань повинен доповісти командирі повітряного судна про:
- (1) будь-які несправності, відмови, порушення роботи або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, у тому числі аварійних систем; та
 - (2) будь-які інциденти, які поставили або можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

NCO.SPEC.125 Інструктаж з безпеки

- (a) Перед зльотом командир повітряного судна повинен провести спеціалістам з виконання завдань інструктаж щодо:
- (1) аварійного обладнання та процедур;
 - (2) експлуатаційних процедур, пов'язаних зі спеціальними завданнями перед кожним польотом або серією польотів.
- (b) Інструктаж з питань, зазначених у (a)(2), не вимагається, якщо спеціалісти з виконання завдань були проінструктовані щодо експлуатаційних процедур перед початком експлуатаційного сезону в цьому календарному році.

NCO.SPEC.130 Мінімальна висота польоту перешкод — польоти за ППП

Командир повітряного судна повинен встановити мінімальну висоту для кожного польоту, яка забезпечує необхідну висоту польоту наземних перешкод для усіх сегментів маршруту згідно з ППП. Такі мінімальні висоти польоту не повинні бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

NCO.SPEC.135 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

Положення NCO.OP.125(a)(1)(i) не застосовуються до буксирування планера, льотної демонстрації, експлуатації для виконання пілотажних маневрів або змагальних польотів.

NCO.SPEC.140 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

Незважаючи на положення NCO.OP.126(a)(1), командир вертольота може розпочати політ за VFR у денний час, тільки якщо він залишається на відстані 25 морських миль від аеродрому/експлуатаційного майданчика відправлення із запасом пального щонайменше на 10 хвилин польоту на оптимальній швидкості.

NCO.SPEC.145 Імітація ситуацій у польоті

Окрім випадків, коли спеціаліст з виконання завдань перебуває на борту ПС для підготовки, командир повітряного судна повинен утримуватися у разі перевезення спеціаліста з виконання завдань від імітації:

- (a) ситуацій, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
- (b) польоту в інструментальних метеорологічних умовах (ІМС).

NCO.SPEC.150 Виявлення наближення до поверхні землі

Система попередження про небезпечне наближення до землі, якщо вона встановлена на ПС, може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані від землі, яка є нижчою, ніж та, яка активує систему попередження про небезпечне наближення до землі.

NCO.SPEC.155 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

Незважаючи на NCO.OP.200, ACAS II може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані одне від одного, яка є нижчою, ніж та, яка активує ACAS.

NCO.SPEC.160 Спускання небезпечних вантажів

Командир повітряного судна не повинен здійснювати експлуатацію ПС над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритому просторі під час викиду небезпечних вантажів.

NSO.SPEC.165 Перевезення та використання зброї

- (a) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб під час перевезення зброї з метою виконання спеціальних завдань вона була закріпленою, якщо не використовується.
- (b) Спеціаліст з виконання завдань, який використовує зброю, повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки повітряного судна, осіб на борту та на землі від небезпеки.

NSO.SPEC.170 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — літаки

У разі експлуатації літака на висоті менше ніж 150 метрів (500 футів) над негустонаселеним районом для літаків, які не можуть підтримувати ешелон польоту у разі відмови критичного двигуна, командир повітряного судна повинен:

- (a) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна; та
- (b) провести інструктаж усіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.

NSO.SPEC.175 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — вертольоти

(a) Командир повітряного судна може експлуатувати повітряне судно над густонаселеними районами за умови, що:

- (1) вертоліт сертифікований за категорією А або В; та
- (2) запроваджені засоби безпеки для запобігання невиправданій загрозі для осіб або власності на землі.
- (b) Командир повітряного судна повинен:
 - (1) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна; та
 - (2) провести інструктаж усіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.
- (c) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб маса при зльоті, посадці або зависанні не перевищувала максимальної маси, визначеної для:
 - (1) зависання поза зоною повітряної подушки (HOGE) з усіма двигунами у справному стані на належній номінальній потужності; або
 - (2) якщо переважають умови, за яких HOGE не може бути впроваджений, маса вертольота не повинна перевищувати максимальної маси, визначеної для зависання у зоні повітряної подушки (HIGE) з усіма двигунами, які працюють на належній номінальній потужності, за умови переважання умов, які надають змогу виконання HIGE з максимальною визначеною масою.

СЕКЦІЯ 2

Експлуатація вертольота з вантажем на зовнішній підвісці (HESLO)

NSO.SPEC.HESLO.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік HESLO повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NSO.SPEC.HESLO.105 Спеціальне обладнання HESLO

Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше:

- (a) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб бачити гаки/вантаж; та
- (b) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення ваги вантажу.

NCO.SPEC.HESLO.110 Перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант, який перевозить небезпечні вантажі до або з безпілотних майданчиків чи віддалених районів, повинен подати до компетентного органу заявку на отримання звільнення від вимог технічних інструкцій, якщо він має намір не виконувати вимоги таких інструкцій.

СЕКЦІЯ 3

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

NCO.SPEC.HES.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік НЕС повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NCO.SPEC.HES.105 Спеціальне обладнання для НЕС

- (a) Вертоліт повинен бути обладнаний:
 - (1) обладнанням для піднімання або вантажним гаком;
 - (2) одним дзеркалом для безпеки вантажу або альтернативним засобом для того, щоб бачити гак; та
 - (3) одним вимірювачем вантажу, якщо не існує іншого засобу визначення ваги вантажу.

▼M14

- (a) Встановлення всього обладнання для підйомників або вантажних гаків, окрім простої PCDS, та будь-які подальші зміни повинні мати схвалення льотної придатності, що відповідає запланованим функціям.

▼M4

СЕКЦІЯ 4

Експлуатація парашутів (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік PAR повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NCO.SPEC.PAR.105 Перевезення членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань

Вимоги, встановлені NCO.SPEC.120(c), не застосовуються до спеціалістів з виконання завдань, які виконують стрибки з парашутом.

NCO.SPEC.PAR.110 Крісла

Незважаючи на положення NCO.IDE.A.140(a)(1) та NCO.IDE.H.140(a)(1), підлога повітряного судна може використовуватися як сидіння за умови наявності засобів для того, щоб спеціаліст з виконання завдань

тримався та був зафіксованим.

NCO.SPEC.PAR.115 Додатковий кисень

Незважаючи на положення NCO.SPEC.110(f), вимоги до використання додаткового кисню не застосовуються до членів екіпажу, інших ніж командир повітряного судна та спеціаліста з виконання завдань, який виконує суттєві обов'язки для виконання спеціальних завдань, коли висота у кабіні:

- (a) перевищує 13 000 футів протягом періоду не більше ніж 6 хвилин; або
- (b) перевищує 15 000 футів протягом періоду не більше ніж 3 хвилини.

▼M14

NCO.SPEC.PAR.120 Перевезення та спускання небезпечних вантажів

Незважаючи на пункт NCO.SPEC.160, парашутисти можуть виходити з ПС для випускання парашута над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритій поверхні, буксуючи димові пристрої, за умови, що такі пристрої вироблені для такої мети.

▼M4

СЕКЦІЯ 5

Пілотажні польоти (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Контрольний перелік

Контрольний перелік ABF повинен включати:

- (a) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях;
- (b) релевантні дані про льотно-технічні характеристики;
- (c) необхідне обладнання;
- (d) будь-які обмеження; та
- (e) обов'язки та зобов'язання командира повітряного судна та, якщо застосовно, обов'язки членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.

NCO.SPEC.ABF.105 Документи та інформація

Такі документи та інформація, перелічені в NCO.GEN.135(a), не повинні перевозитися під час ABF:

- (a) деталі поданого ОПП плану польоту, якщо застосовно;
- (b) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту/району передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може рціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту; та
- (c) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;

NCO.SPEC.ABF.110 Обладнання

До ABF не застосовуються такі вимоги:

- (a) набори для надання першої медичної допомоги, передбачені у NCO.IDE.A.145 та NCO.IDE.H.145;
- (b) ручні вогнегасники, передбачені у NCO.IDE.A.160 та NCO.IDE.H.180; та
- (c) ELT або індивідуальні радіомаяки, як передбачено у NCO.IDE.A.170 та NCO.IDE.H.170.

▼M14

СЕКЦІЯ 6

Контрольні польоти після технічного обслуговування (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Рівні контрольних польотів після технічного обслуговування

Перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування експлуатант повинен визначити застосовний рівень контрольного польоту після технічного обслуговування таким чином:

- (a) контрольний політ після технічного обслуговування рівня А — для польоту, у якому планується використання процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях, як визначено у керівництві з льотної експлуатації ПС, або у разі, якщо політ необхідний для підтвердження функціонування допоміжної системи або інших захисних пристроїв,
- (b) контрольний політ після технічного обслуговування рівня В — для будь-якого контрольного польоту після технічного обслуговування, окрім контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А.

NCO.SPEC.MCF.105 Експлуатаційні обмеження

- (a) Як відступ від пункту NCO.GEN.105(a)(4) цього додатка, контрольний політ після технічного обслуговування може проводитися повітряним судном, яке було допущене до експлуатації після неповного технічного обслуговування згідно з пунктом M.A.801(g) або пунктом 145.A.50(e) додатка I до Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2014.

▼M15

- (b) Як відступ від пункту NCO.GEN.105(a)(4) цього додатка, контрольний політ після технічного обслуговування може проводитися повітряним судном, яке було допущене до експлуатації після неповного технічного обслуговування згідно з пунктом пунктами M.A.801(f) додатка I (Part-M), 145.A.50(e) додатка II (Part-145) чи M.L.A.801(f) додатка Vb (Part-ML) до Регламенту Комісії (ЄС) № 1321/2014.

▼M14

NCO.SPEC.MCF.110 Контрольний перелік та інструктаж з безпеки

- (a) Контрольний перелік, згаданий у пункті NCO.SPEC.105, повинен оновлюватися за необхідності перед кожним контрольним польотом після технічного обслуговування та враховувати експлуатаційні процедури, яких заплановано дотримуватися впродовж окремого контрольного польоту після технічного обслуговування.
- (b) Незважаючи на пункт NCO.SPEC.125(b), інструктаж з безпеки спеціаліста з виконання завдань вимагається перед кожним контрольним польотом після технічного обслуговування.

NCO.SPEC.MCF.120 Вимоги до льотного екіпажу

При відборі члена льотного екіпажу для проведення контрольного польоту після технічного обслуговування експлуатант повинен враховувати складність конструкції повітряного судна та рівень контрольного польоту після технічного обслуговування, визначений згідно з пунктом NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Склад екіпажу та особи на борту

- (a) Командир повітряного судна повинен визначити потребу в додаткових членах екіпажу чи спеціалістах з виконання завдань перед кожним запланованим контрольним польотом після технічного обслуговування з урахуванням очікуваного робочого навантаження члена льотного екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань та оцінювання ризику.
- (b) Командир повітряного судна не повинен допускати на борт осіб, окрім тих, що їх вимагає пункт (a), під час контрольних польотів після технічного обслуговування рівня А.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.130 Імітація процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях під час польоту

Як відступ від пункту NCO.SPEC.145, командир повітряного судна може імітувати ситуації, які вимагають застосування процедур дій у нестандартних і аварійних ситуаціях, зі спеціалістами з виконання завдань на борту, якщо така імітація необхідна для виконання мети польоту, та якщо вона була визначена у контрольному переліку, згаданому в пункті NCO.SPEC.MCF.110, або в експлуатаційних процедурах.

▼M14

NCO.SPEC.MCF.140 Системи та обладнання

Якщо метою контрольного польоту після технічного обслуговування є перевірка належного функціонування системи чи обладнання, така система чи обладнання визначаються як потенційно ненадійні, та перед

початком польоту повинно бути погоджено належні заходи з пом'якшення ризиків для мінімізації ризику для безпеки польоту.

▼ M4

(²¹) OBL 224, 21.8.2012, c. 1.