

ДОДАТОК V

СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ

Частина-SPA (PART-SPA)

ПІДЧАСТИНА А
ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

▼ M14

SPA.GEN.100 Компетентний орган

- (a) Компетентний орган для видачі спеціальних схвалень повинен бути:
- (1) для комерційного експлуатанта — органом держави-члена, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта;
 - (2) для некомерційного експлуатанта — органом держави, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.
- (b) Незважаючи на пункт (a)(2), застосовні вимоги цього додатка щодо схвалення таких видів експлуатації не застосовуються до некомерційного експлуатанта, який використовує повітряне судно, зареєстроване у третій країні, якщо такі схвалення видані третьою країною реєстрації:
- (1) навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN);
 - (2) специфікації мінімальних експлуатаційних характеристик (MNPS);
 - (3) повітряний простір зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування (RVSM/CMBE);
 - (4) експлуатація за умов низької видимості (LVO).

▼ B

SPA.GEN.105 Заявка на видачу спеціального схвалення

- (a) Експлуатант, який подає заявку на видачу спеціального схвалення, повинен подати компетентному органу документацію, зазначену у застосовній підчастині, разом із такою інформацією:
- (1) найменуванням, адресою та поштовою адресою заявника;
 - (2) описом запланованої експлуатації.
- (b) Експлуатант повинен надати компетентному органу підтвердження:
- (1) дотримання вимог застосовної підчастини;

▼ M2

- (2) врахування відповідних елементів обов'язкової частини даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼ B

- (c) Експлуатант повинен зберігати записи, пов'язані з даними, зазначеними в (a) і (b), щонайменше протягом строку експлуатації, яка вимагає спеціального схвалення, або, якщо застосовно, відповідно до вимог додатка III (Part-ORO).

SPA.GEN.110 Повноваження експлуатанта, який має спеціальне схвалення

▼ M1

Обсяг діяльності, схвалений для здійснення експлуатантом, повинен бути задокументований та зазначений:

- (a) для експлуатантів, які мають сертифікат експлуатанта (АОС), — в експлуатаційних специфікаціях до АОС;
- (b) для інших експлуатантів — у переліку спеціальних схвалень.

▼ B

SPA.GEN.115 Внесення змін до спеціального схвалення

Якщо зміни впливають на умови спеціального схвалення, експлуатант повинен надати відповідну документацію компетентному органу та отримати попереднє схвалення на експлуатацію.

▼ M2

SPA.GEN.120 Продовжений термін дії спеціального схвалення

Спеціальні схвалення видають на невизначений строк, та вони залишаються чинними, якщо експлуатант продовжує дотримуватися вимог, пов'язаних зі спеціальним схваленням, та враховувати відповідні елементи, визначені в обов'язковій частині даних щодо експлуатаційної придатності, встановлених відповідно до Регламенту (ЄС) № 748/2012.

▼В

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЯ З НАВІГАЦІЄЮ, ЗАСНОВАНОЮ НА ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНИХ ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Експлуатація PBN

- (a) Схвалення вимагається для кожної з таких специфікацій PBN:
 - (1) RNP AR APCH; та
 - (2) RNP 0.3 для експлуатації вертольотів.
- (b) Схвалення для експлуатації RNP AR APCH повинне надавати дозвіл на цивільну експлуатацію згідно з процедурами заходження на посадку за приладами, які відповідають застосовним критеріям розробки процедур ІКАО.
- (c) Процедура спеціального схвалення для RNP AR APCH або RNP 0.3 повинна бути обов'язковою для приватної експлуатації згідно з процедурами заходження на посадку за приладами або для будь-якої цивільної експлуатації згідно з процедурою заходження на посадку за приладами, яка не відповідає застосовним критеріям розробки процедур ІКАО, або якщо це вимагається збірником аеронавігаційної інформації (AIP) чи компетентним органом.

SPA.PBN.105 Експлуатаційне схвалення PBN

Для отримання спеціального схвалення PBN від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) відповідне схвалення льотної придатності, яке відповідає запланованій експлуатації PBN, зазначене в AFM або в іншому документі, затвердженому органом із сертифікації в рамках оцінювання льотної придатності або на основі такого схвалення;
- (b) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та відповідного персоналу, залученого до підготовки до польоту;
- (c) проведено оцінювання безпеки;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у переліку мінімального обладнання (MEL);
 - (2) складу, кваліфікації та досвіду льотного екіпажу;
 - (3) процедур дій у нормальних, нестандартних та екстрених ситуаціях;
 - (4) управління електронними навігаційними даними.
- (e) зазначено перелік подій, які підлягають звітуванню;
- (f) запроваджено програму моніторингу управління RNP для експлуатації RNP AR APCH, якщо застосовно.

▼В

ПІДЧАСТИНА С

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗГІДНО З ВИЗНАЧЕНИМИ МІНІМАЛЬНИМИ НАВІГАЦІЙНИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ (MNPS)

SPA.MNPS.100 Експлуатація MNPS

Експлуатація ПС може здійснюватися тільки у визначеному повітряному просторі зі специфікаціями мінімальних навігаційних характеристик (MNPS) відповідно до регіональних додаткових процедур, у яких встановлено специфікації мінімальних навігаційних характеристик, якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу на таку експлуатацію.

SPA.MNPS.105 Експлуатаційне схвалення MNPS

Для отримання експлуатаційного схвалення MNPS від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) навігаційне обладнання відповідає необхідним характеристикам;
- (b) навігаційні відображення, індикатори й елементи управління є видимими і будь-який із пілотів може працювати з ними зі свого крісла;
- (c) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, залучених до експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL;
 - (2) вимог до складу та досвіду льотного екіпажу;
 - (3) процедур дій у нормальних ситуаціях;
 - (4) процедур дій у екстрених ситуаціях, у тому числі визначених органом, відповідальним за відповідний повітряний простір;
 - (5) моніторингу та повідомлення про інциденти.

ПІДЧАСТИНА D

ЕКСПЛУАТАЦІЯ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРІ ЗІ СКОРОЧЕНИМ МІНІМУМОМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЕШЕЛОНУВАННЯ (RVSM/CMBE)

SPA.RVSM.100 Експлуатація RVSM/CMBE

Експлуатація ПС може здійснюватися тільки у визначеному повітряному просторі, у якому скорочений мінімальний інтервал ешелонування 300 метрів (1 000 футів) застосовується між ешелонам польоту (FL) 290 і FL 410 включно, за умови, що експлуатант отримав схвалення компетентного органу на таку експлуатацію.

SPA.RVSM.105 Експлуатаційне схвалення RVSM/CMBE

Для отримання експлуатаційного схвалення RVSM/CMBE від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) він отримав схвалення RVSM/CMBE щодо льотної придатності;
- (b) запроваджено процедури моніторингу та повідомлення про похибки в дотриманні висоти;
- (c) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, залучених до експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL;
 - (2) вимог до складу та досвіду льотного екіпажу;
 - (3) планування польоту;
 - (4) передпольотних процедур;
 - (5) процедур, які потрібно виконати до входу в повітряний простір RVSM/CMBE;
 - (6) процедур під час польоту;
 - (7) процедур після завершення польоту;
 - (8) повідомлення про інциденти;
 - (9) спеціальних регіональних експлуатаційних процедур.

SPA.RVSM.110 Вимоги до обладнання RVSM/CMBE

ПС, які експлуатуються в повітряному просторі RVSM/CMBE, повинні бути обладнані:

- (a) двома незалежними системами вимірювання висоти;
- (b) системою сповіщення про небезпечну зміну висоти;
- (c) автоматичною системою контролю висоти;
- (d) вторинним оглядовим радіолокатором (BORL) із системою передачі інформації про висоту, який під'єднується до системи вимірювання висоти, що використовується для контролю висоти.

SPA.RVSM.115 Похибки у дотриманні висоти RVSM/CMBE

- (a) Експлуатант повинен повідомляти про записані або повідомлені випадки похибок у дотриманні висоти, спричинені несправністю обладнання ПС, або про похибки експлуатаційного характеру, що становлять або перевищують:
 - (1) загальну похибку вертикальної висоти (TVE) ± 90 метрів (± 300 футів);
 - (2) системну похибку висотоміра (ASE) ± 75 метрів (± 245 футів); та
 - (3) відхилення від заданої висоти (AAD) ± 90 метрів (± 300 футів).
- (b) Повідомлення про такі випадки надсилають до компетентного органу протягом 72 годин. Повідомлення повинні містити початковий аналіз факторів, що призвели до похибки, та вжиті заходи для запобігання таким похибкам у майбутньому.
- (c) У разі фіксації або отримання інформації щодо похибок у дотриманні висоти експлуатант повинен вжити негайних заходів для усунення передумов таких похибок та подати звіти про подальші заходи на вимогу компетентного органу.

ПІДЧАСТИНА E

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗА УМОВ НИЗЬКОЇ ВИДИМОСТІ (LVO)

SPA.LVO.100 Експлуатація за умов низької видимості

Експлуатант повинен здійснювати таку експлуатацію за умов низької видимості (LVO) тільки за наявності схвалення компетентного органу:

- (a) експлуатація зі зльотом за умов низької видимості (LVTO);
- (b) експлуатація нижче від стандарту категорії I (LTS CAT I);
- (c) заходження на посадку за категорією II (CAT II);
- (d) експлуатація за стандартом, іншим, ніж стандарт категорії II;
- (e) експлуатація за стандартом категорії III (CAT III);
- (f) заходження на посадку з використанням покращених систем бачення (EVS), для яких застосовується експлуатаційний кредит з метою зниження мінімумів дальності видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не більше ніж на 1/3 заявленого RVR.

SPA.LVO.105 Схвалення LVO

Для отримання схвалення LVO від компетентного органу експлуатант повинен підтвердити виконання вимог цієї підчастини.

SPA.LVO.110 Загальні експлуатаційні вимоги

- (a) Експлуатант повинен здійснювати експлуатацію LTS CAT I, тільки якщо:
 - (1) кожне відповідне ПС сертифіковане для експлуатації CAT II; та
 - (2) під час заходження на посадку:
 - (i) вмикається посадкова автоматика, яка повинна бути схвалена для експлуатації CAT IIIA; або
 - (ii) використовується схвалена система посадки з дисплеєм проєкції польотної інформації (HUDLS) до висоти не менше ніж 150 футів (45 метрів) над порогом злітно-посадкової смуги.

- (b) Експлуатант повинен здійснювати експлуатацію CAT II, OTS CAT II або CAT III, тільки якщо:
 - (1) кожне відповідне ПС сертифіковане для експлуатації з відносною висотою прийняття рішення (DH) нижче ніж 200 футів (60 метрів) чи без DH та обладнане відповідно до застосовних вимог до льотної придатності;
 - (2) для моніторингу загальної безпеки експлуатації встановлена та підтримується система обліку успішного та неуспішного заходження на посадку та/або автоматичної посадки;
 - (3) DH визначається за допомогою радіовисотоміра;
 - (4) до складу льотного екіпажу входять не менше ніж два пілоти;
 - (5) всі сигнали висоти нижче ніж 200 футів (60 метрів) над перевищенням порогу аеродрому визначаються радіовисотоміром.
- (c) Експлуатант повинен здійснювати заходження на посадку з використанням EVS, тільки якщо:
 - (1) EVS сертифікована для цілей цієї підчастини та поєднує зображення інфрачервоного датчика з польотною інформацією на HUD;
 - (2) для експлуатації з RVR нижче ніж 550 м — до складу льотного екіпажу входять не менше ніж два пілоти;
 - (3) для експлуатації за CAT I — візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється не нижче ніж на висоті 100 футів (30 метрів) над перевищенням порогу аеродрому;
 - (4) для експлуатації зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ) і експлуатація зі схемою неточного заходження на посадку (NPA) за методом CDFA — візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою встановлюється на висоті щонайменше 200 футів (60 метрів) над перевищенням порогу аеродрому, та виконуються такі вимоги:
 - (i) заходження на посадку здійснюється з використанням режиму вертикальної траєкторії польоту;
 - (ii) ділянка заходження на посадку від зафіксованої висоти фінального етапу заходження на посадку (FAF) до порогу злітно-посадкової смуги є прямою, а різниця між курсом заходження на посадку і центральною лінією злітно-посадкової смуги не перевищує 2°;
 - (iii) траєкторія фінального етапу заходження на посадку заявлена і не перевищує 3,7°;
 - (iv) максимальні компоненти бокового вітру, встановлені під час сертифікації EVS, не перевищені.

SPA.LVO.115 Вимоги, пов'язані з аеродромом

- (a) Експлуатант не повинен використовувати аеродром для LVO з видимістю менше ніж 800 метрів, за винятком випадків, якщо:
 - (1) аеродром схвалено для такої експлуатації державою аеродрому; та
 - (2) встановлено процедури низької видимості (LVP).
- (b) Якщо експлуатант обере аеродром, на якому не застосовуються LVP, то він повинен забезпечити наявність еквівалентних процедур, що відповідають вимогам LVP на аеродромі. Така ситуація повинна бути чітко описана в керівництві з експлуатації або у керівництві з процедур, у тому числі керівництво для льотного екіпажу стосовно визначення чинності еквівалентних LVP.

SPA.LVO.120 Підготовка і кваліфікація льотного екіпажу

Перед виконанням LVO експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) кожен член льотного екіпажу:
 - (1) відповідав вимогам щодо підготовки і перевірки, визначеним у керівництві з експлуатації, у тому числі щодо підготовки на тренажері відтворення умов польоту (FSTD), під час експлуатації з граничними значеннями RVR/VIS (видимості) і DH, характерними для експлуатації і типу ПС;
 - (2) був кваліфікованим відповідно до стандартів, визначених у керівництві з експлуатації;
- (b) підготовка і перевірка здійснювалися відповідно до детальної програми.

SPA.LVO.125 Експлуатаційні процедури

- (a) Експлуатант повинен запровадити процедури та інструкції, які будуть використовуватись для LVO. Такі процедури та інструкції повинні бути включені до керівництва з експлуатації чи керівництва з процедур та містити обов'язки членів льотного екіпажу під час вирулювання, заходження на посадку, вирівнювання, посадки, виходу з крену та відходження на друге коло, за доцільності.
- (b) Перед початком LVO командир повітряного судна повинен переконатись у тому, що:
 - (1) візуальні та невізуальні засоби перебувають у задовільному стані;
 - (2) відповідні LVP є чинними згідно з інформацією, отриманою від служб обслуговування повітряного руху (ОПР);
 - (3) члени льотного екіпажу мають належну кваліфікацію.

SPA.LVO.130 Мінімальне обладнання

- (a) Експлуатант повинен включити мінімальне обладнання, яке повинно бути готовим до роботи на початку LVO, відповідно до керівництва з льотної експлуатації ПС (AFM) чи іншого затвердженого документа, до керівництва з експлуатації або керівництві з процедур, залежно від застосовного випадку.
- (b) Командир повітряного судна повинен переконатися, що стан ПС і відповідних бортових систем є належним для здійснюваної експлуатації.

ПІДЧАСТИНА F

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ЗБІЛЬШЕНОЇ ДАЛЬНОСТІ ДВОМОТОРНИХ ЛІТАКІВ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Комерційна експлуатація двомоторних літаків повинна здійснюватися тільки поза межами порогової відстані, визначеної відповідно до положень CAT.OP.MPA.140, за умови, що компетентний орган надав експлуатанту експлуатаційне схвалення ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Експлуатаційне схвалення ETOPS

Для отримання експлуатаційного схвалення ETOPS від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

- (a) поєднання літака/двигуна має схвалення типової конструкції і надійності ETOPS для запланованої експлуатації;
- (b) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та всього іншого експлуатаційного персоналу, залученого до такої експлуатації, та члени льотного екіпажу і весь інший експлуатаційний персонал мають належну кваліфікацію для виконання запланованої експлуатації;
- (c) організація і досвід експлуатанта є належними для здійснення запланованої експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури.

SPA.ETOPS.110 Маршрутний запасний аеродром ETOPS

- (a) Маршрутний запасний аеродром ETOPS вважається належним, якщо в очікуваний час використання він є доступним і може забезпечувати необхідні супутні послуги, такі як обслуговування повітряного руху (ОПР), належне освітлення, зв'язок, інформація про погодні умови, засоби навігації та служби екстреної допомоги, а також має щонайменше одну процедуру заходження на посадку за приладами.
- (b) Перед початком польоту ETOPS експлуатант повинен переконатись у доступності маршрутного запасного аеродрому ETOPS у межах затвердженого експлуатантом часу відхилення або часу відхилення на основі згенерованої роботоздатності MEL літака, залежно від того, який із відрізків часу є коротшим.
- (c) Експлуатант повинен зазначити будь-які необхідні маршрутні запасні аеродроми ETOPS в експлуатаційному плані польоту і плані польоту ОПР.

SPA.ETOPS.115 Заплановані мінімуми для маршрутного запасного аеродрому ETOPS

- (a) Експлуатант обирає аеродром як маршрутний запасний аеродром ETOPS лише за наявності відповідних прогнозів погоди чи метеозведень або будь-якого їх поєднання, які вказують на те, що від очікуваного часу посадки і протягом однієї години після найпізнішого можливого часу посадки будуть

існувати умови, які відповідають запланованим мінімумам або є вищими за них, розрахованим шляхом додавання додаткових граничних значень із таблиці 1.

- (b) Експлуатант повинен включити до правил експлуатації метод визначення експлуатаційних мінімумів на запланованому маршрутному запасному аеродромі ETOPS.

Таблиця 1

Заплановані мінімуми для маршрутного запасного аеродрому ETOPS

Тип заходження на посадку	Заплановані експлуатаційні мінімуми
Точне заходження на посадку	DA/H + 200 футів RVR/VIS + 800 м ⁽¹⁾
Неточне заходження на посадку або Заходження з кола	MDA/H + 400 футів ⁽¹⁾ RVR/VIS + 1 500 м
⁽¹⁾ VIS: видимість; MDA/H: мінімальна абсолютна/відносна висота зниження.	

ПІДЧАСТИНА G

ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

▼ M4

SPA.DG.100 Перевезення небезпечних вантажів

Якщо інше не передбачено додатком IV (Part-CAT), додатком VI (Part-NCC), додатком VII (Part-NCO) і додатком VIII (Part-SPO), експлуатант повинен здійснювати перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом лише за умови отримання схвалення від компетентного органу.

▼ B

SPA.DG.105 Схвалення на перевезення небезпечних вантажів

Для отримання схвалення на перевезення небезпечних вантажів експлуатант, згідно з технічними інструкціями, повинен:

- (a) розробити і підтримувати програму підготовки для всього залученого персоналу та надати компетентному органу підтвердження того, що всі члени персоналу отримали належну підготовку;
- (b) запровадити експлуатаційні процедури для безпечного обслуговування небезпечних вантажів на всіх етапах їх перевезення повітряним транспортом, які містять інформацію та інструкції щодо:
 - (1) порядку перевезення небезпечних вантажів експлуатантом;
 - (2) вимог до прийняття, обслуговування, завантаження, складування та відокремлення небезпечних вантажів;
 - (3) заходів, яких потрібно вжити у разі виникнення авіаційної події або інциденту з ПС під час перевезення небезпечних вантажів;
 - (4) реагування на аварійні ситуації, пов'язані з небезпечними вантажами;
 - (5) ліквідації будь-якого можливого зараження;
 - (6) обов'язків усього залученого персоналу, особливо щодо наземного обслуговування і управління ПС;
 - (7) перевірки наявності пошкоджень, протікання чи зараження;
 - (8) повідомлення про авіаційні події з небезпечними вантажами та інциденти.

SPA.DG.110 Інформація і документація щодо небезпечних вантажів

Згідно з технічними інструкціями, експлуатант повинен:

- (a) надати письмову інформацію командирові повітряного судна:

- (1) про небезпечні вантажі, які планується перевозити ПС;
- (2) для використання у реагуванні на аварійні ситуації під час польоту;
- (b) використовувати контрольний лист приймання;
- (c) забезпечити наявність необхідних супровідних документів до небезпечних вантажів, оформлених особою, яка звертається з проханням про перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, крім випадків, коли інформація щодо небезпечних вантажів надається в електронній формі;
- (d) у разі надання документації щодо небезпечних вантажів у письмовій формі забезпечити наявність копії такої документації на землі та можливість доступу до неї прийняттю періоду часу до прибуття вантажів у пункт кінцевого призначення;

▼M14

- (e) забезпечити наявність на землі копії інформації, що надається командирі повітряного судна, та доступність такої копії або інформації, яка міститься в ній, офіцеру льотної експлуатації, диспетчеру польотів або призначеному наземному персоналу, відповідальному за свою частину льотної експлуатації, до закінчення польоту, якого стосується така інформація;

▼B

- (f) зберігати контрольний лист приймання, транспортні документи та інформацію для командира повітряного судна щонайменше протягом трьох місяців після закінчення польоту;
- (g) зберігати документацію про підготовку всього персоналу протягом щонайменше трьох років.

ПІДЧАСТИНА Н

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ ІЗ СИСТЕМАМИ ВІЗУАЛІЗАЦІЇ НІЧНОГО БАЧЕННЯ

SPA.NVIS.100 Експлуатація із системою візуалізації нічного бачення (NVIS)

- (a) Експлуатація вертольотів за VFR у нічний час із використанням NVIS дозволяється, тільки якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу.
- (b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:
 - (1) здійснювати комерційну експлуатацію повітряного транспорту (CAT) і мати AOC CAT відповідно до вимог додатка III (Part-ORO);
 - (2) надати компетентному органу підтвердження:
 - (i) дотримання застосовних вимог цієї підчастини;
 - (ii) успішної інтеграції всіх елементів NVIS.

SPA.NVIS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації NVIS

- (a) До початку експлуатації NVIS кожний вертоліт та все відповідне обладнання NVIS повинні мати відповідне схвалення льотної придатності згідно з ►M4 Регламентом (ЄС) № 748/2012 ◀.

▼M14

- (b) *Радіовисотомір.* Вертоліт повинен бути обладнаний радіовисотоміром, здатним видавати звукове попередження у разі польоту вертольота нижче від установлені висоти та звукове і візуальне попередження на висоті, яку може обирати пілот, одразу помітні на всіх етапах польоту NVIS.

▼B

- (c) *Освітлення, сумісне з NVIS ПС.* Для запобігання обмеженню рівня периферійного зору і з метою розширення ситуаційної обізнаності необхідно забезпечити:
 - (1) сумісне з NVIS прожекторне освітлення панелі приладів, якщо воно встановлюється, здатне підсвічувати важливі пілотажні прилади;
 - (2) сумісне з NVIS загальне освітлення;
 - (3) сумісний з NVIS портативний ліхтар; та
 - (4) засоби вимкнення або усунення внутрішнього освітлення, яке несумісне з NVIS.

- (d) *Додаткове обладнання NVIS.* Повинне бути забезпечене таке обладнання NVIS:
- (1) допоміжне або другорядне джерело живлення для окулярів нічного бачення (NVG);
 - (2) шолом із відповідною NVG накладкою.
- (e) Усі необхідні NVG під час польоту NVIS повинні бути одного типу, покоління і моделі.
- (f) *Підтримання льотної придатності*
- (1) Процедури для підтримання льотної придатності повинні містити інформацію, необхідну для проведення поточного технічного обслуговування і перевірок обладнання NVIS, установленого на вертольоті, та охоплювати щонайменше:
 - (i) вітрове скло й ілюмінатори вертольота;
 - (ii) освітлення NVIS;
 - (iii) NVG; та
 - (iv) будь-яке додаткове обладнання, яке підтримує експлуатацію NVIS.
 - (2) Будь-яка подальша модифікація або технічне обслуговування ПС повинні відповідати схваленню льотної придатності NVIS.

SPA.NVIS.120 Експлуатаційні мінімуми NVIS

- (a) Не допускається експлуатація в умовах, нижчих, ніж погодні мінімуми VFR для відповідного типу нічної експлуатації.
- (b) Експлуатант повинен установити мінімальну перехідну висоту, з якої може здійснюватися перехід з/до польоту за приладами.

SPA.NVIS.130 Вимоги до екіпажу для експлуатації NVIS

- (a) *Відбір.* Експлуатант повинен установити критерії відбору членів екіпажу для польотів з NVIS.
- (b) *Досвід.* Мінімальний досвід командира повинен становити не менше ніж 20 годин нічних польотів за VFR у ролі командира вертольота до початку підготовки.
- (c) *Експлуатаційна підготовка.* Усі пілоти повинні пройти експлуатаційну підготовку згідно з процедурами NVIS, які містяться у керівництві з експлуатації.
- (d) *Актуальність льотного досвіду.* Усі пілоти і технічні члени екіпажу NVIS, які здійснюють експлуатацію NVIS, повинні здійснити три польоти NVIS за останні 90 днів. Актуальність льотного досвіду може бути відновлена шляхом тренувального польоту на вертольоті чи затверженому повномасштабному тренажері (FFS), який повинен включати елементи, зазначені в (f)(1).
- (e) *Склад екіпажу.* Мінімальна чисельність екіпажу повинна перевищувати чисельність, зазначену:
 - (1) у керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM);
 - (2) для основної діяльності; або
 - (3) в експлуатаційному схваленні на експлуатацію NVIS.
- (f) *Підготовка та перевірка екіпажу*
 - (1) Підготовка та перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.
 - (2) Члени екіпажу
 - (i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання і робоче середовище NVIS, поліпшувати координацію роботи екіпажу та включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із входженням до зони мінімальної видимості, а також процедури дій у нормальних і аварійних ситуаціях при експлуатації NVIS.
 - (ii) Заходи, зазначені у (f)(2)(i), оцінюються під час:
 - (A) професійних перевірок в умовах нічної експлуатації; та
 - (B) лінійних перевірок.

SPA.NVIS.140 Інформація і документація

У рамках процесу аналізу ризику та управління ризиком експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних із середовищем NVIS, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації таких вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів, рівнів обладнання і критеріїв для відправлення у повітря, а також експлуатаційних процедур і мінімумів, щоб описати та належним чином пом'якшити експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.

ПІДЧАСТИНА 1

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ З ВИКОРИСТАННЯМ ПІДЙОМНОГО ОБЛАДНАННЯ

SPA.ННО.100 Експлуатація вертольотів з використанням підйомного обладнання (ННО)

- (a) Комерційна експлуатація вертольота з використанням підйомного обладнання допускається лише за умови, що експлуатант отримав схвалення компетентного органу.
- (b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:
 - (1) здійснювати САТ і мати АОС САТ відповідно до вимог додатка III (Part-ORO);
 - (2) надати компетентному органу підтвердження дотримання вимог цієї підчастини.

▼ M14

SPA.ННО.110 Вимоги до обладнання для ННО

- (a) Установлення всього підйомного обладнання вертольота, окрім простої PCDS, у тому числі будь-якого радіобладнання, що відповідає положенням пункту SPA.ННО.115, та будь-які подальші модифікації повинні мати схвалення льотної придатності, що відповідає шльовій функції. Допоміжне обладнання розробляють і перевіряють на відповідність належним стандартам відповідно до вимог компетентного органу.
- (b) Інструкції з технічного обслуговування обладнання і систем ННО розробляє експлуатант у співпраці з виробником. Такі інструкції включають до програми технічного обслуговування вертольота експлуатанта, як передбачено у Регламенті (ЄС) № 1321/2014.

▼ B

SPA.ННО.115 Зв'язок ННО

З організацією, для якої надається ННО, необхідно налагодити двосторонній радіозв'язок. За можливості повинні бути забезпечені засоби зв'язку з наземним персоналом на визначеному місці ННО для:

- (a) експлуатації у відкритому морі у денний і нічний час,
- (b) експлуатації у береговій зоні вночі, за винятком ННО на експлуатаційному майданчику для експлуатації вертольота з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS).

SPA.ННО.125 Вимоги до льотно-технічних характеристик для ННО

За винятком ННО на експлуатаційному майданчику HEMS, ННО повинне бути здатним витримати відмову критичного двигуна з рештою двигунів на належній встановленій потужності без створення загрози для підвішених осіб/вантажу, третіх сторін чи майна.

SPA.ННО.130 Вимоги до екіпажу для ННО

- (a) *Вибір.* Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів льотної екіпажу для завдань ННО з урахуванням попереднього досвіду.
- (b) *Досвід.* Мінімальний досвід командира, який здійснює польоти ННО, повинен становити не менше, ніж:
 - (1) У відкритому морі:
 - (i) 1 000 годин як командир вертольота або 1 000 годин як другий пілот у експлуатації ННО, із яких 200 годин як командир повітряного судна під наглядом; та
 - (ii) 50 циклів спуску/підйому у відкритому морі, із яких 20 циклів у нічний час, якщо йдеться про нічну експлуатацію, де цикл спуску/підйому означає один цикл спуску/підйому гачка підйомного обладнання;

- (2) У береговій зоні:
 - (i) 500 годин як командир вертольота або 500 годин як другий пілот у експлуатації ННО, із яких 100 годин як командир повітряного судна під наглядом;
 - (ii) 200 годин досвіду експлуатації вертольотів, здобутого у середовищі експлуатації, яке є аналогічним запланованому; та
 - (iii) 50 циклів спуску/підйому, із яких 20 циклів у нічний час, якщо йдеться про нічну експлуатацію.
- (c) *Експлуатаційна підготовка та досвід.* Екіпаж для ННО повинен успішно пройти підготовку згідно з процедурами ННО, що містяться в керівництві з експлуатації, та мати відповідний досвід роботи у ролі та в умовах, у яких здійснюється ННО.
- (d) *Актуальність льотного досвіду.* Усі пілоти і члени екіпажу для ННО, які здійснюють ННО, повинні здійснити за останні 90 днів:
 - (1) у разі денної експлуатації: будь-яку комбінацію трьох денних або нічних циклів спуску/підйому, кожний із яких повинен включати перехід у режим зависання та вихід із нього;
 - (2) у разі нічної експлуатації: три нічні цикли спуску/підйому, кожний із яких повинен включати перехід у режим зависання та вихід із нього.
- (e) *Склад екіпажу.* Мінімальну чисельність екіпажу для експлуатації у денний чи нічний час зазначають у керівництві з експлуатації. Мінімальний склад екіпажу залежить від типу вертольота, погодних умов, типу завдання і, у разі експлуатації у відкритому морі, — стану визначеного місця ННО, ситуації у морі і руху судна. У жодному разі мінімальна чисельність екіпажу не може становити менше одного пілота і одного члена екіпажу ННО.
- (f) *Підготовка та перевірка*
 - (1) Підготовка та перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.
 - (2) Члени екіпажу:
 - (i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання і робоче середовище ННО, покращувати координацію роботи екіпажу, а також включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із процедурами дій у нормальних і аварійних ситуаціях, та вивільнення статичної електрики під час ННО.
 - (ii) Заходи, зазначені у (f)(2)(i), оцінюють під час денної або нічної професійної перевірки за візуальних метеорологічних умов (VMC) залежно від часу доби, у який здійснюватиметься експлуатація ННО експлуатантом.

SPA.ННО.135 Інструктаж для пасажирів ННО

Перед початком будь-якого польоту ННО або серії польотів пасажирів ННО повинні пройти інструктаж та бути поінформовані про безпеку вивільнення статичної електрики та інші фактори ННО.

SPA.ННО.140 Інформація і документація

- (a) У рамках процесу аналізу ризику та управління ризиком експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних із середовищем ННО, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації таких вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів, рівнів обладнання і критеріїв для відправлення у повітря, а також експлуатаційних процедур і мінімумів, щоб описати та належним чином пом'якшити експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.
- (b) Організації, для якої здійснюється ННО, необхідно надати відповідні витяги з керівництва з експлуатації.

ПІДЧАСТИНА J

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ З МЕТОЮ НАДАННЯ НЕВІДКЛАДНИХ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ

SPA.HEMS.100 Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг

- (a) Експлуатація вертольота для цілей HEMS допускається лише за умови, що експлуатант отримав схвалення компетентного органу.
- (b) Для отримання такого схвалення від компетентного органу експлуатант повинен:
- (1) здійснювати CAT і мати AOC CAT відповідно до вимог додатка III (Part-ORO);
 - (2) надати компетентному органу підтвердження дотримання вимог цієї підчастини.

SPA.HEMS.110 Вимоги до обладнання для експлуатації HEMS

Встановлення всього медичного обладнання вертольота, будь-які подальші модифікації та, у відповідних випадках, експлуатація вертольота повинні бути схвалені відповідно до ►M4 Регламенту (ЄС) № 748/2012 ◀.

SPA.HEMS.115 Зв'язок

На додаток до вимог CAT.IDE.H, вертольоти, які здійснюють польоти HEMS, повинні мати обладнання зв'язку, здатне забезпечувати двосторонній зв'язок з організацією, для якої здійснюється експлуатація HEMS, та, за можливості, зв'язок із персоналом наземних аварійних служб.

SPA.HEMS.120 Експлуатаційні мінімуми HEMS

- (a) Польоти HEMS згідно з льотно-технічними характеристиками класів 1 і 2 повинні відповідати погодним мінімумам, зазначеним у таблиці 1, для диспетчерського і маршрутного обслуговування польоту HEMS. Якщо на етапі польоту за маршрутом погодні умови погіршуються до рівня, нижчого від нижнього краю хмар, або видимість стає мінімальною, вертольоти, сертифіковані лише для польотів за VMC, повинні припинити політ або повернутися на базу. Вертольоти, які мають відповідне обладнання або сертифіковані для експлуатації в інструментальних метеорологічних умовах (IMC), можуть припинити політ, повернутися на базу чи перейти в усіх аспектах до польоту за правилами польоту за приладами (ППП), за умови належної кваліфікації льотного екіпажу.

Таблиця 1

Експлуатаційні мінімуми HEMS

2 ПІЛОТИ		1 ПІЛОТ	
ДЕНЬ			
Висота нижньої межі хмар	Видимість	Висота нижньої межі хмар	Видимість
500 футів та вище	Як визначено застосовними мінімумами VFR повітряного простору	500 футів та вище	Як визначено застосовними мінімумами VFR повітряного простору
499–400 футів	1 000 м ⁽¹⁾	499–400 футів	2 000 м
399–300 футів	2 000 м	399–300 футів	3 000 м
НІЧ			
Нижній край хмар	Видимість	Нижній край хмар	Видимість
1 200 футів ⁽²⁾	2 500 м	1 200 футів ⁽²⁾	3 000 м
<p>⁽¹⁾ На етапі польоту за маршрутом видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, яка дає змогу вчасно побачити перешкоди й уникнути зіткнення.</p> <p>⁽²⁾ На етапі польоту за маршрутом нижній край хмар може бути знижений до 1 000 футів (300 метрів) на короткі періоди.</p>			

- (b) Погодний мінімум для етапів диспетчерського супроводження та польоту HEMS за маршрутом згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3 повинен становити: верхня межа хмар — 600 футів; видимість — 1 500 метрів. Видимість може бути зменшена до 800 метрів на короткі періоди видимості землі, якщо вертоліт маневрує на швидкості, яка дає змогу вчасно побачити перешкоди й уникнути зіткнення.

SPA.HEMS.125 Вимоги до льотно-технічних характеристик для експлуатації HEMS

- (a) Льотно-технічні характеристики класу 3 не застосовуються в несприятливому середовищі.
- (b) Зліт і посадка
- (1) Вертольоти, які експлуатуються з/до зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO) при лікарні, розташованій у густонаселеному несприятливому середовищі, яка використовується як експлуатаційна база HEMS, повинні експлуатуватися відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1.
 - (2) Вертольоти, які експлуатуються з/до FATO при лікарні, розташованій у густонаселеному несприятливому середовищі, яка не використовується як експлуатаційна база HEMS, повинні експлуатуватися відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1, якщо експлуатант не має схвалення згідно з CAT.POL.H.225.
 - (3) Вертольоти, які експлуатуються з/на експлуатаційний майданчик HEMS, розташований у несприятливому середовищі, повинні експлуатуватися відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2 та можуть бути звільнені від вимоги щодо отримання схвалення, що його вимагає пункт CAT.POL.H.305(a), за умови дотримання вимог CAT.POL.H.305(b)(2) і (b)(3).
 - (4) Розмір експлуатаційного майданчика HEMS повинен забезпечувати можливість звільнення простору від перешкод. Для експлуатації у нічний час майданчик повинен мати освітлення, що забезпечує можливість ідентифікації бази та будь-яких перешкод.

SPA.HEMS.130 Вимоги до екіпажу

- (a) *Відбір.* Експлуатант повинен встановити критерії відбору членів льотного екіпажу для завдань HEMS з урахуванням попереднього досвіду.
- (b) *Досвід.* Мінімальний досвід командира, який здійснює польоти HEMS, повинен становити не менше, ніж:
- (1) будь-яке з таких значень:
 - (i) 1 000 годин у ролі командира повітряного судна, із яких 500 годин — у ролі командира вертольота; або
 - (ii) 1 000 годин у ролі другого пілота під час експлуатації HEMS, із яких 500 годин у ролі командира повітряного судна під наглядом і 100 годин у ролі командира вертольота;
 - (2) 500 годин досвіду експлуатації вертольотів, здобутого у середовищі експлуатації, яке є аналогічним запланованому; та
 - (3) для пілотів, залучених до експлуатації у нічний час, — 20 годин VMC у нічний час у ролі командира повітряного судна.
- (c) *Експлуатаційна підготовка.* Успішне проходження експлуатаційної підготовки відповідно до процедур HEMS, які містяться в керівництві з експлуатації.
- (d) *Актуальність льотного досвіду.* Усі пілоти, які здійснюють експлуатацію HEMS, повинні здійснити протягом останніх шести місяців щонайменше 30-хвилинний політ з орієнтуванням виключно за приладами вертольота або FSTD.
- (e) *Склад екіпажу*
- (1) *Політ у денний час.* Мінімальна чисельність екіпажу в денний час повинна включати одного пілота і одного технічного члена екіпажу HEMS.
 - (i) Така мінімальна чисельність екіпажу може бути зменшена до одного пілота, якщо:

- (A) командир повинен доставити на експлуатаційний майданчик HEMS додаткові медичні засоби. У такому разі технічний член екіпажу HEMS може залишитися для надання допомоги хворим чи пораненим особам, поки командир виконує такий політ;
- (B) після прибуття на експлуатаційний майданчик HEMS передбачається встановлення ношів, що не дозволяє технічному члену екіпажу HEMS займати переднє крісло; або
- (C) медичний пасажир потребує допомоги технічного члена екіпажу HEMS у польоті.
- (ii) У випадках, описаних у (i), експлуатаційні мінімуми повинні відповідати чинним вимогам повітряного простору; експлуатаційні мінімуми HEMS, зазначені у таблиці 1 SPA.HEMS.120, не застосовуються.
- (iii) Лише у випадку, описаному в (i)(A), командир може виконати посадку на експлуатаційний майданчик HEMS без технічного члена екіпажу на передньому кріслі.
- (2) *Політ у нічний час.* Мінімальна чисельність екіпажу під час польоту в нічний час становить:
 - (i) два пілоти; або
 - (ii) один пілот і один технічний член екіпажу HEMS у певних географічних зонах, визначених експлуатантом у керівництві з експлуатації з урахуванням:
 - (A) належних наземних орієнтирів;
 - (B) системи відстеження польоту протягом виконання місії HEMS;
 - (C) надійності метеорологічного обладнання;
 - (D) переліку мінімального обладнання HEMS;
 - (E) постійності екіпажу;
 - (F) мінімальної кваліфікації екіпажу, початкової і періодичної підготовки;
 - (G) експлуатаційних процедур, у тому числі координації дій екіпажу;
 - (H) погодних мінімумів; та
 - (I) додаткових чинників, пов'язаних з особливостями місцевості.
- (f) *Підготовка та перевірка екіпажу*
 - (1) Підготовка та перевірка здійснюються згідно з детальною програмою, затвердженою компетентним органом і включеною до керівництва з експлуатації.
 - (2) Члени екіпажу
 - (i) Програми підготовки екіпажу повинні вдосконалювати знання про обладнання і робоче середовище HEMS; поліпшувати координацію роботи екіпажу і включати заходи з мінімізації ризиків, пов'язаних із низькою видимістю на маршруті, вибором експлуатаційних майданчиків HEMS, а також профілями вильоту і заходження на посадку.
 - (ii) Заходи, зазначені у (f)(2)(i), оцінюють під час:
 - (A) професійних перевірок для денних польотів за VMC або професійних перевірок для нічних польотів за VMC у разі здійснення експлуатантом експлуатації HEMS у нічний час; та
 - (B) лінійних перевірок.

SPA.HEMS.135 Інструктаж для медичного пасажирів та іншого персоналу HEMS

- (a) *Медичний пасажир.* Перед будь-яким польотом чи серією польотів HEMS медичні пасажирів повинні пройти інструктаж для забезпечення того, що вони ознайомлені з обладнанням та робочим середовищем HEMS, можуть працювати з бортовим медичним і аварійним обладнанням та брати участь у процедурах входу/виходу у нормальних і аварійних ситуаціях.
- (b) *Персонал наземних аварійних служб.* Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для ознайомлення персоналу наземних аварійних служб з робочим середовищем і обладнанням HEMS та ризиками, пов'язаними з роботою на землі на експлуатаційному майданчику HEMS.

- (с) *Медичний пацієнт.* Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.170, інструктаж проводиться, тільки якщо це дозволяє стан здоров'я пацієнта.

SPA.HEMS.140 Інформація і документація

- (а) У рамках процесу аналізу ризику та управління ризиком експлуатант повинен забезпечити мінімізацію ризиків, пов'язаних із середовищем HEMS, шляхом зазначення в керівництві з експлуатації таких вимог до відбору, складу й підготовки екіпажів, рівнів обладнання і критеріїв для відправлення у повітря, а також експлуатаційних процедур і мінімумів, щоб описати та належним чином пом'якшити експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.
- (б) Організації, для якої здійснюється HEMS, необхідно надати відповідні витяги з керівництва з експлуатації.

SPA.HEMS.145 Засоби обслуговування експлуатаційної бази HEMS

- (а) Якщо члени екіпажу повинні перебувати у режимі очікування з часом реагування менше ніж 45 хвилин, то поруч з кожною експлуатаційною базою повинне бути забезпечене належне розміщення для екіпажу.
- (б) На кожній експлуатаційній базі пілоти повинні бути забезпечені засобами отримання поточної інформації про погоду і прогнозу погоди та належними засобами зв'язку з відповідним органом обслуговування повітряного руху (ОПР). Повинні бути доступні належні засоби для планування всіх завдань.

SPA.HEMS.150 Запас палива

- (а) Якщо місія HEMS здійснюється за VFR у межах локальної визначеної географічної зони, застосовується стандартний розрахунок запасу палива, за умови, що експлуатант створить остаточний резерв палива для забезпечення того, щоб після закінчення місії залишки палива становили не менше, ніж обсяг, достатній для:
- (1) 30 хвилин польотного часу за нормальних умов; або
 - (2) 20 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості при експлуатації в зоні, у якій є постійні та придатні «превентивні» посадкові майданчики вздовж району польоту.

SPA.HEMS.155 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з пасажирами на борту

Якщо командир вважає за потрібне здійснити дозаправку з пасажирами на борту, це можна робити при вимкнених гвинтах або при ввімкнених гвинтах за умови дотримання таких вимог:

- (а) двері з боку дозаправки вертольота повинні бути зачиненими;
- (а) двері з другого боку вертольота повинні бути відчиненими, якщо дозволяє погода;
- (с) пожежне обладнання відповідного рівня повинне бути встановлене таким чином, щоб бути доступним для негайного використання у разі пожежі;
- (d) повинна бути доступною достатня кількість персоналу для негайної висадки пацієнтів з вертольота у разі пожежі.

▼ M9

ПІДЧАСТИНА К

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ВЕРТОЛЬОТІВ У ВІДКРИТОМУ МОРІ

SPA.HOFO.100 Експлуатація вертольотів у відкритому морі (HOFO)

Вимоги цієї підчастини застосовуються до:

- (а) оператора комерційних повітряних перевезень з чинним АОС відповідно до Part-ORO;
- (б) оператора спеціалізованої експлуатації, який задекларував свою діяльність відповідно до Part-ORO; або
- (б) некомерційного експлуатанта, який задекларував свою діяльність відповідно до Part-ORO.

SPA.HOFO.105 Схвалення експлуатації вертольотів у відкритому морі

- (a) Перед початком експлуатації відповідно до цієї підчастини експлуатант повинен отримати спеціальне схвалення компетентного органу.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен подати заявку до компетентного органу, як зазначено в SPA.GEN.105, та підтвердити відповідність вимогам цієї підчастини.
- (c) Перед здійсненням експлуатації з держави-члена, іншої ніж держава-член, яка видала схвалення відповідно до (a), експлуатант повинен поінформувати компетентні органи обох держав-членів про заплановану експлуатацію.

SPA.HOFO.110 Експлуатаційні процедури

- (a) Експлуатант повинен, у рамках процесу управління безпекою, пом'якшувати та мінімізувати ризики і небезпечні фактори, характерні для експлуатації вертольотів у відкритому морі. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації:
 - (1) відбір, формування та підготовку екіпажів;
 - (2) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та іншого залученого персоналу;
 - (3) необхідне обладнання та критерії відправлення; та
 - (4) експлуатаційні процедури та мінімуми, які описують і належним чином полегшують експлуатацію у нормальних і ймовірних нестандартних умовах.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:
 - (1) експлуатаційний план польоту був підготовлений перед кожним польотом;
 - (2) інструктаж з безпеки пасажирів також включав будь-яку специфічну інформацію, пов'язану з відкритим морем, та надався перед посадкою пасажирів на борт вертольота;
 - (3) кожний член льотного екіпажу був одягнений у схвалений захисний костюм:
 - (i) якщо отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C; або
 - (ii) якщо очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання; або
 - (iii) якщо політ заплановано в нічний час та в несприятливому середовищі;
 - (4) використовувалася структура маршруту у відкритому морі, передбачена відповідним ATS, якщо вона встановлена;
 - (5) пілоти оптимальним чином використовували системи автоматичного контролю польоту (AFCS) протягом всього польоту;
 - (6) були встановлені специфічні профілі заходження на посадку у відкритому морі, у тому числі параметри стабілізованого заходження та коригувальні дії, яких слід вжити, якщо заходження на посадку стає нестабілізованим;
 - (7) у разі експлуатації з декількома пілотами — для членів льотного екіпажу були передбачені процедури моніторингу пілотажних приладів під час польоту у відкритому морі, особливо під час заходження на посадку або відправлення, для забезпечення дотримання безпечної траєкторії польоту;
 - (8) льотний екіпаж вживав негайних та належних заходів у разі спрацювання сигналізатора небезпечної висоти;
 - (9) були встановлені процедури, які вимагають, щоб системи аварійної посадки на воду були споряджені, якщо це безпечно, для всіх видів надводного прибуття і відправлення; та
 - (10) експлуатація проводилася згідно з будь-якими обмеженнями на маршрутах або в районах експлуатації, визначеними компетентним органом або належним органом, відповідальним за повітряний простір.

SPA.HOFO.115 Використання об'єктів у відкритому морі

Експлуатант повинен використовувати тільки ті об'єкти у відкритому морі, які відповідають розміру та масі типу вертольота і відповідній експлуатації.

SPA.HOFO.120 Вибір аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Запасний аеродром для аеродрому призначення на суші. Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 і SPO.OP.151, командир повітряного судна може не визначати запасний аеродром для аеродрому призначення в експлуатаційному плані польоту у разі виконання польотів з об'єкта у відкритому морі до аеродрому на суші, якщо:

- (1) аеродром призначення визначається як прибережний аеродром; або
- (2) виконуються такі критерії:
 - (i) аеродром призначення має опубліковане заходження на посадку за приладами;
 - (ii) час польоту становить менше ніж 3 години; та
 - (iii) опублікований прогноз погоди, дійсний за 1 годину до та 1 годину після очікуваного часу посадки, визначає, що:
 - (A) нижній край хмар становить щонайменше на 700 футів (250 метрів) більше, ніж мінімуми, визначені для заходження на посадку за приладами, або 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом призначення, залежно від того, яке з цих значень вище; та
 - (B) видимість становить щонайменше 2 500 метрів.
- (b) *Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі.* Експлуатант може обрати запасну вертопалубу призначення у відкритому морі, якщо виконуються всі такі критерії:
 - (1) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі повинна використовуватись тільки після рубежу повернення (PNR) та якщо запасний для аеродрому призначення на суші географічно недоступний. До PNR повинен використовуватись запасний аеродром для аеродрому призначення на суші.
 - (2) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі повинна забезпечувати можливість посадки з одним несправним двигуном (OEI).
 - (3) Наскільки це можливо, придатність вертопалуби повинна гарантуватися до PNR. Розміри, конфігурація та висота над перешкодами окремих вертопалуб або інших майданчиків повинні бути придатними для їх використання як запасних вертопалуб кожним із типів вертольота, використання яких планується.
 - (4) Погодні мінімуми повинні бути встановлені з урахуванням точності та надійності метеорологічної інформації.
 - (5) MEL повинен містити специфічні положення для такого типу експлуатації.
 - (6) Запасна вертопалуба призначення у відкритому морі може бути обрана, тільки якщо експлуатант встановив процедуру в керівництві з експлуатації.

SPA.HOFO.125 Заходження на посадку за бортовим радаром (ARA) для об'єктів у відкритому морі — експлуатація CAT

- (a) Оператор комерційних повітряних перевезень (CAT) повинен встановити експлуатаційні процедури та забезпечити, щоб ARA використовувалися в польотах, тільки якщо:
 - (1) вертоліт обладнаний радаром, який здатний надавати інформацію про навколишні перешкоди; та
 - (2) або:
 - (i) мінімальну відносну висоту зниження (MDH) визначено радіовисотоміром; або
 - (ii) застосовується мінімальна відносна висота зниження (MDA) з додаванням належного запасу.
- (b) ARA повинне бути задіяне до рухомої бурової платформи чи судна у разі експлуатації з декількома пілотами.
- (c) Діапазон рішення повинен забезпечувати належну висоту над перешкодами під час відходження на друге коло з будь-якої позиції, для якої заплановано ARA.
- (d) Продовження заходження поза діапазоном рішення або мінімальною абсолютною/відотною висотою зниження (MDA/H) можливе тільки у разі встановлення візуального контакту з об'єктом призначення.

- (e) Для експлуатації CAT з одним пілотом до MDA/H та діапазону рішення повинні бути додані відповідні збільшення.
- (f) Якщо ARA задіяне під час польоту до нерухомих об'єктів у відкритому морі (тобто, до стаціонарної платформи або пришвартованого судна), та достовірні GPS координати розташування доступні в навігаційній системі, для забезпечення безпеки ARA повинні використовуватися системи GPS/зональної навігації.

SPA.HOFO.130 Метеорологічні умови

Незважаючи на пункти CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 і SPO.OP.170, польоти за VFR між об'єктами у відкритому морі, розташованими у повітряному просторі класу G, у якому надволний сектор становить менше ніж 10 морських миль, можуть виконуватися, тільки якщо обмеження дорівнюють або перевищують такі значення:

Мінімуми для польотів між об'єктами у відкритому морі у повітряному просторі класу G

	День		Ніч	
	Висота ⁽¹⁾	Видимість	Висота ⁽¹⁾	Видимість
Один пілот	300 футів	3 км	500 футів	5 км
Два пілоти	300 футів	2 км ⁽²⁾	500 футів	5 км ⁽³⁾

¹⁾ Нижній край хмар повинен давати змогу виконати політ на визначеній висоті нижче і бути вільним від хмар.

²⁾ Вертольоти можуть експлуатуватися при видимості до 800 м, за умови постійного візуального контакту з місцем призначення або допоміжним орієнтиром.

³⁾ Вертольоти можуть експлуатуватися при видимості до 1 500 м, за умови постійного візуального контакту з місцем призначення або допоміжним орієнтиром.

SPA.HOFO.135 Обмеження вітру для експлуатації до об'єктів у відкритому морі

Експлуатація до об'єкта у відкритому морі може здійснюватися, тільки якщо повідомлена швидкість вітру на вертопалубі не перевищує 60 вузлів, включно з поривами.

SPA.HOFO.140 Вимоги до льотно-технічних характеристик на об'єктах у відкритому морі

Вертольоти, які виконують зліт чи посадку на об'єктах у відкритому морі, повинні експлуатуватися згідно з вимогами до льотно-технічних характеристик відповідного додатка відповідно до типу їх експлуатації.

SPA.HOFO.145 Система моніторингу польотних даних (FDM)

- (a) У разі здійснення комерційної експлуатації (CAT) вертольота, обладнаного реєстратором польотних даних, експлуатант повинен встановити та підтримувати систему FDM у рамках своєї інтегрованої системи управління до 1 січня 2019 року.
- (b) Система FDM повинна бути некаральною та включати належні гарантії захисту джерел даних.

SPA.HOFO.150 Система відстеження повітряного судна

Експлуатант повинен встановити та підтримувати контрольовану систему відстеження повітряного судна для експлуатації у відкритому морі в несприятливому середовищі з часу вильоту вертольота до його прибуття у кінцевий пункт призначення.

SPA.HOFO.155 Система контролю вібрації (VHM)

- (a) Такі вертольоти, які здійснюють експлуатацію CAT у відкритому морі в несприятливому середовищі, повинні бути обладнані системою VHM, здатною контролювати стан критичного ротора та систем приводу ротора, до 1 січня 2019 року:
- (1) моторні вертольоти складної конструкції, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 31 грудня 2016 року;

- (2) усі вертольоти з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) більше 9, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2017 року;
 - (3) усі вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2018 року.
- (b) Експлуатант повинен мати систему:
- (1) збору даних, що включає систему створення попереджень;
 - (2) аналізу та визначення робоздатності компонентів; та
 - (3) реагування на виявлення виникнення відмов.

SPA.HOFO.160 Вимоги до обладнання

- (a) Експлуатант повинен дотримуватися таких вимог до обладнання:
- (1) Система гучного мовлення (РА) у вертольотах, які використовуються для CAT та некомерційної експлуатації моторних вертольотів складної конструкції (NCC):
 - (i) Вертольоти з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) більше ніж 9 повинні бути обладнані системою РА.
 - (ii) Вертольоти з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) 9 або менше не повинні бути обладнані системою РА, якщо експлуатант може продемонструвати, що голос пілота є зрозумілим на всіх кріслах пасажирів у польоті.

(2) Радіовисотомір

Вертольоти повинні бути обладнані радіовисотоміром, здатним надавати звукові попередження, якщо вертоліт перебуває нижче попередньо заданої висоти, а також візуальні попередження на висоті, яку попередньо обирає пілот.

(b) Аварійні виходи

Усі аварійні виходи, у тому числі аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для аварійного виходу, та засоби для їх відкривання повинні бути чітко марковані для направлення осіб на борту, які використовують їх при денному світлі або в темряві. Такі маркування повинні бути розроблені таким чином, щоб залишатися видимими у разі перекидання вертольота або занурення кабіни.

(c) Вертолітна система попередження про наближення до поверхні землі (HTAWS)

Вертольоти, які використовуються для експлуатації CAT, з максимальною сертифікованою злітною масою більше ніж 3 175 кг або з MOPSC більше ніж 9, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2018 року, повинні бути обладнані системою HTAWS, яка відповідає вимогам до обладнання класу А згідно з застосовним стандартом.

SPA.HOFO.165 Додаткові процедури та обладнання для експлуатації у несприятливому середовищі

(a) Рятувальні жилети

Схвалені рятувальні жилети повинні постійно використовувати всі особи на борту, якщо не використовуються комбіновані захисні костюми, які відповідають комплексним вимогам до захисного костюму та рятувального жилета.

(b) Захисні костюми

Усі пасажирів на борту повинні бути одягнені у схвалений захисний костюм:

- (1) якщо отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C; або
- (2) якщо очікуваний час рятувальних операцій перевищує обчислений час виживання; або
- (3) якщо політ заплановано в нічний час.

(c) Аварійна система дихання

Усі особи на борту повинні мати аварійні системи дихання та бути проінструктованими щодо їх використання.

(d) Рятувальні плоти

- (1) Усі рятувальні плоти на борту повинні бути встановлені таким чином, щоб бути придатними для використання в морських умовах, у яких проводилося оцінювання вимушеної посадки на воду, флотажі та характеристик балансування вертольота для сертифікації.
- (2) Усі споряджені рятувальні плоти повинні бути встановлені таким чином, щоб полегшити їх використання в аварійній ситуації.
- (3) Кількість встановлених рятувальних плотів:
 - (i) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб, — щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту; або
 - (ii) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб, — щонайменше двома рятувальними плотами, яких має вистачити для розміщення всіх людей на борту, а у разі втрати одного з таких плотів решта плотів повинна допускати перевантаження, достатнє для розміщення всіх людей на борту вертольота.
- (4) Кожний рятівний пліт повинен бути обладнаний щонайменше одним рятувальним аварійним привідним передавачем (ELT(S)); та
- (5) Кожний рятівний пліт повинен бути обладнаний рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

(e) Аварійне освітлення кабіни

Вертоліт повинен бути обладнаний системою аварійного освітлення з незалежним джерелом живлення для забезпечення джерела загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з вертольота.

(f) Авіаційний аварійний привідний передавач, що автоматично відокремлюється (ELT(AD))

Вертоліт повинен бути обладнаний ELT(AD) з функціональною можливістю одночасної передачі на частотах 121,5 МГц та 406 МГц.

(g) Фіксація дверей, що не скидаються

Двері, що не скидаються з борта ПС та використовуються при виконанні вимушеної посадки на воду як аварійні виходи, повинні мати засоби фіксації у відкритому положенні, зроблені у такий спосіб, який не заважає людям на борту залишати вертоліт у будь-яких морських умовах до максимальних, які необхідно оцінювати для виконання вимушеної посадки на воду та флотажі.

(h) Аварійні виходи та люки

Усі аварійні виходи, у тому числі аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для підводної евакуації, повинні бути обладнані для використання в аварійній ситуації.

- (i) Незважаючи на положення (a), (b) і (c), експлуатант може, на підставі оцінювання ризику, дозволити пасажирам з обмеженими можливостями на об'єктах у відкритому морі частково носити або не носити рятувальні жилети, захисні костюми або аварійні системи дихання у зворотних польотах або польотах між об'єктами у відкритому морі.

SPA.HOFO.170 Вимоги до екіпажу

- (a) Експлуатант повинен встановити:
 - (1) критерії для відбору членів льотного екіпажу з урахуванням попереднього досвіду членів льотного екіпажу;
 - (2) рівень мінімального досвіду для командира повітряного судна, який має намір виконувати експлуатацію у відкритому морі; та
 - (3) програму тренування та перевірки льотного екіпажу для цілей встановлення повної відповідності кожного члена льотного екіпажу. Така програма повинні бути адаптована до середовища у відкритому морі та включати процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях, управління ресурсами екіпажу, підготовку з потрапляння води та виживання у морі.
- (b) *Вимоги щодо актуальності льотного досвіду*

Пілот може здійснювати експлуатацію вертольота, який перевозить пасажирів:

- (1) на об'єктах у відкритому морі у ролі командира повітряного судна або другого пілота, тільки якщо він виконав протягом попередніх 90 днів не менше ніж 3 зльоти, відправлення, заходження на посадку та посадки на об'єктах у відкритому морі на вертольоті або повномасштабному тренажері (FFS) такого ж типу; або
 - (2) у нічний час на об'єктах у відкритому морі у ролі командира повітряного судна або другого пілота, тільки якщо він виконав протягом попередніх 90 днів не менше ніж 3 зльоти, відправлення, заходження на посадку та посадки у нічний час на об'єктах у відкритому морі на вертольоті або FFS такого ж типу.
- 3 зльоти та посадки повинні виконуватися як у експлуатації з декількома пілотами, так і у експлуатації з одним пілотом, залежно від запланованого типу експлуатації.

(d) Спеціальні вимоги до CAT:

- (1) 90-денний період, зазначений у пунктах (b)(1) і (2), може бути продовжено до 120 днів, якщо пілот виконує лінійні польоти під наглядом рейтингового інструктора типу або екзаменатора.
- (2) Якщо пілот не відповідає вимогам пункту (1), перш ніж він зможе користуватися своїми привілеями, він повинен виконати тренувальний політ на вертольоті або FFS типу вертольота, який буде використовуватися, який повинен включати щонайменше вимоги, зазначені в (b)(1) і (2).

▼ M10

ПІДЧАСТИНА L

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНОГО ТУРБІННОГО ЛІТАКА У НІЧНИЙ ЧАС АБО В ІНСТРУМЕНТАЛЬНИХ МЕТЕОРОЛОГІЧНИХ УМОВАХ (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Експлуатація SET-IMC

Комерційна експлуатація (CAT) одномоторних турбінних літаків повинна здійснюватися в нічний час чи в ІМС тільки за умови, що експлуатант отримав схвалення SET-IMC компетентного органу.

SPA.SET-IMC.105 Схвалення експлуатації SET-IMC

Для отримання схвалення SET-IMC від компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження дотримання усіх таких вимог:

- (a) прийнятний рівень надійності турбінних двигунів досягається шляхом обслуговування світового флоту для конкретної комбінації планера-двигуна;

▼ M15

- (b) спеціальні інструкції і процедури технічного обслуговування для забезпечення належного рівня підтримання льотної придатності та надійності літака і його рушійної установки були встановлені та включені до програми технічного обслуговування повітряного судна експлуатанта відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, у тому числі всі такі елементи:

- (1) програма моніторингу тенденцій розвитку двигунів, за винятком літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності після 31 грудня 2004 року, які мають автоматичну систему моніторингу тенденцій;
- (2) програма надійності рушійної установки та пов'язаних з нею систем;

▼ M10

- (c) встановлено склад льотного екіпажу та програму підготовки/перевірки членів льотного екіпажу, залучених до такої експлуатації;
- (d) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням усіх таких елементів:
 - (1) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL;
 - (2) планування польоту;
 - (3) процедур дій у нормальних ситуаціях;

- (4) процедур дій у екстрених ситуаціях, у тому числі процедур дій після відмови рушійної установки, а також процедур вимушеної посадки за будь-яких погодних умов;
- (5) моніторингу та повідомлення про інциденти.
- (e) виконано оцінювання ризику, у тому числі визначення прийняттого періоду ризику, якщо експлуатант має намір його використовувати.

SPA.SET-IMC.110 Вимоги до обладнання для експлуатації SET-IMC

Літаки, які використовуються для експлуатації SET-IMC, повинні бути обладнані всім таким обладнанням:

- (a) двома окремими системами електропостачання, кожна з яких здатна забезпечити достатню потужність для всіх необхідних пілотажних приладів, навігаційних систем та систем літака, необхідних для продовження польоту до аеродрому призначення чи запасного аеродрому;
- (b) двома індикаторами просторового положення із живленням від незалежних джерел;
- (c) для пасажирських перевезень — плечовими ремнями чи ремнями безпеки з діагональним плечовим ременем для кожного пасажирського крісла;
- (d) бортовим обладнанням для визначення погоди;
- (e) літаки з гермокабіною — достатнім додатковим киснем для всіх осіб на борту, який забезпечує можливість зниження після відмови двигуна з максимальної сертифікованої крейсерської висоти при найкращому діапазоні швидкості планерування та найкращій конфігурації планерування, за умови максимальної швидкості витоку повітря з кабіни до досягнення висоти в кабіні нижче ніж 13 000 футів (4000 метрів);
- (f) системою зональної навігації, яка може бути запрограмована на положеннями місць посадки та забезпечувати бічне наведення льотного екіпажу для досягнення таких місць;
- (g) радіовисотоміром;
- (h) посадковими вогнями, здатними освітлювати точку приземлення на лінії посадки, розташовану на відстані 200 футів (60 метрів);
- (i) аварійною системою електропостачання достатньої ємності та витривалості, здатною забезпечити потужність після відмови всієї генерованої потужності, необхідну для всіх таких цілей:
 - (1) основних пілотажних приладів та приладів зональної навігації під час зниження з максимальної експлуатаційної висоти після відмови двигуна;
 - (2) засобів для забезпечення однієї спроби перезапуску двигуна;
 - (3) випускання шасі та закриття у разі потреби;
 - (4) використання радіовисотоміра протягом заходження на посадку;
 - (5) посадкових вогнів;
 - (6) одного приймача повітряного тиску з підігрівом;
 - (7) якщо встановлено, електричних засобів забезпечення достатнього захисту від погіршення видимості пілота під час посадки;
- (j) системою запалення, яка автоматично активується або може експлуатуватися вручну, для зльоту, посадки та під час польоту при видимій вологості;
- (k) засобами постійного моніторингу системи змащення рушійної установки для виявлення наявності уламків, пов'язаних з неминучою несправністю елементів трансмісії, у тому числі попереджувальними сигналами в кабіні льотного екіпажу;
- (l) приладом аварійного контролю потужності двигуна, який забезпечує можливість продовжувати експлуатацію двигуна при достатньому діапазоні потужності для безпечного завершення польоту у разі будь-якої обґрунтованої ймовірності несправності блоку контролю палива.

ЕЛЕКТРОННІ ПОЛЬОТНІ ПОРТФЕЛІ (EFB)

SPA.EFB.100 Використання електронних польотних портфелів (EFB) — схвалення експлуатації

- (a) Оператор комерційних повітряних перевезень повинен використовувати додаток EFB типу В, тільки якщо він отримав схвалення компетентного органу для такого використання.
- (b) Щоб отримати схвалення експлуатації від компетентного органу для використання додатка EFB типу В, експлуатант повинен підтвердити, що:
 - (1) було проведено оцінювання ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, який є хост-платформою для додатка, та самого додатка EFB і його відповідних функцій, за результатами якого ідентифіковано відповідні ризики та забезпечено належне управління такими ризиками та їх пом'якшення;
 - (2) інтерфейси людина-машина пристрою EFB та додатка EFB було оцінено на основі принципів людського фактора;
 - (3) було створено систему адміністрування EFB, а також встановлено та впроваджено процедури й вимоги до підготовки для адміністрування та використання пристрою EFB і додатка EFB, які включають процедури для:
 - (i) експлуатації EFB;
 - (ii) управління змінами в EFB;
 - (iii) управління даними EFB;
 - (iv) технічного обслуговування EFB; та
 - (v) безпеки EFB;
 - (4) хост-платформа EFB підходить для використання за призначенням додатка EFB.

Таке підтвердження повинно бути специфічним для додатка EFB і хост-платформи EFB, на якій встановлено додаток.