

ДОДАТОК IV

КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Частина-CAT (PART-CAT)

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

CAT.GEN.100 Компетентний орган

Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта.

СЕКЦІЯ 1

Моторні повітряні судна

CAT.GEN.MPA.100 Обов'язки членів екіпажу

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:
 - (1) стосуються безпеки ПС і осіб на борту; та
 - (2) визначені в інструкціях та процедурах у керівництві з експлуатації.
- (b) Будь-який член екіпажу повинен:
 - (1) повідомляти командира ПС про будь-яку несправність, відмову, порушення роботи або дефект, які, на думку члена екіпажу, можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації повітряного судна, у тому числі аварійних систем, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;
 - (2) повідомляти командира ПС про будь-які інциденти, які ставлять або могли поставити під загрозу безпеку польоту, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;
 - (3) відповідати застосовним вимогам розроблених експлуатантом схем повідомлення про авіаційні події;
 - (4) дотримуватися всіх вимог щодо обмежень польотного і службового часу (FTL) та вимог щодо відпочинку, застосовних до їх діяльності;
 - (5) у разі виконання обов'язків для більш ніж одного експлуатанта:
 - (i) вести свої індивідуальні записи щодо польотного і службового часу, а також періодів відпочинку, згаданих у застосовних вимогах FTL; та
 - (ii) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.
- (c) Будь-який член екіпажу не повинен виконувати свої обов'язки на борту повітряного судна:
 - (1) якщо перебуває під впливом психоактивних речовин чи алкоголю, або якщо неспроможний виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;
 - (2) якщо не минув відповідний період часу після глибоководного занурення або забору у члена екіпажу донорської крові;
 - (3) якщо не виконано застосовні медичні вимоги;
 - (4) якщо у нього є будь-які сумніви щодо власної здатності успішно виконати покладені на нього обов'язки, або
 - (5) 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, що може призвести до загрози безпеці польоту.

CAT.GEN.MPA.105 Обов'язки командира ПС

- (a) Окрім дотримання вимог CAT.GEN.MPA.100, командир ПС повинен:
 - (1) відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту з моменту прибуття на ПС до моменту залишення ПС після завершення польоту;
 - (2) відповідати за експлуатацію і безпеку ПС:
 - (i) для літаків — від моменту, коли літак готовий рухатися для руління перед зльотом, до моменту, коли літак остаточно зупиняється після завершення польоту та його основні рушійні двигуни вимкнені;
 - (ii) для вертольотів — поки обертаються гвинти;
 - (3) мати повноваження віддавати будь-які накази та вживати будь-яких належних заходів для цілей безпеки експлуатації і безпеки повітряного судна, осіб та/або майна, що перевозяться на борту, згідно з пунктом 7.c додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008;

- (4) мати повноваження висадити будь-яку особу або будь-яку частину вантажу, які можуть становити потенційну загрозу для безпеки повітряного судна або осіб на борту;
- (5) заборонити перевозити особу, яка перебуває під впливом алкоголю або наркотиків такою мірою, що може поставити під загрозу безпеку повітряного судна або осіб на борту;
- (6) мати право відмовити в перевезенні пасажирів без права на в'їзд, депортованих осіб або осіб під вартою, якщо їх перевезення збільшує ризик для безпеки повітряного судна та решти осіб на борту;
- (7) переконатися, що усі пасажирів отримують короткий інструктаж про розташування аварійних виходів та розташування і використання відповідного обладнання забезпечення безпеки і аварійно-рятувального обладнання;
- (8) забезпечити дотримання всіх експлуатаційних процедур та контрольних переліків згідно з керівництвом з експлуатації;
- (9) заборонити будь-якому члену екіпажу виконання будь-яких дій, окрім дій, які необхідні для безпечної експлуатації ПС, у критичних фазах польоту;

▼ M8

- (10) переконатися, щоб:
 - (i) бортові реєстратори не були заблокованими або вимкненими під час польоту;
 - (ii) у разі виникнення події, іншої ніж авіаційної, або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до ORO.GEN.160(a), записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно; та
 - (iii) у разі виникнення авіаційної події або серйозного інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів контролюється експертним органом з розслідування:
 - (A) записи бортових реєстраторів не були стерті навмисно;
 - (B) бортові реєстратори були негайно вимкнені після завершення польоту; та
 - (C) було вжито попереджувальних заходів для збереження записів бортових реєстраторів перед залишенням кабіни льотним екіпажем;

▼ B

- (11) ухвалювати рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з робоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

▼ M14

- (12) переконатися, що передпольотне інспектування було проведене відповідно до вимог додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014;
- (13) переконатися в тому, що відповідне аварійне обладнання залишається легко доступним для негайного використання;

▼ M14

- (14) записувати після завершення польоту дані про використання та всі відомі чи підозрювані дефекти повітряного судна у технічному журналі ПС або журналі польоту ПС для забезпечення постійної безпеки польотів.

▼ B

- (b) Командир ПС або пілот, якому делеговано здійснення польоту, повинен, у разі виникнення аварійної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, робити будь-які дії, які він вважатиме 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.
- (c) У разі, якщо ПС в польоті зманеврувало у відповідь на рекомендацію щодо уникнення зіткнення (RA) бортової системи попередження зіткнень (ACAS), командир ПС повинен надати компетентному органу

відповідний звіт ACAS.

- (d) Небезпечні орнітологічні ситуації та зіткнення з птахами:
- (1) У разі виникнення потенційної небезпечної орнітологічної ситуації командир ПС повинен поінформувати орган обслуговування повітряного руху (ОПР), щойно робоче навантаження льотного екіпажу дасть змогу це зробити.
- (2) У разі зіткнення ПС, за яке відповідає командир, із птахами, яке призвело до значного пошкодження ПС або припинення чи порушення роботи будь-якої з життєво важливих функцій на борту, командир ПС повинен надати компетентному органу письмовий звіт щодо зіткнення з птахами після посадки.

▼ M14

- (e) Командир 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.

▼ B

CAT.GEN.MPA.110 Повноваження командира ПС

Експлуатант повинен вжити усіх доцільних заходів для забезпечення того, щоб усі особи на борту ПС виконували всі законні команди, що надходять від командира ПС з метою забезпечення безпеки ПС та осіб або майна на борту.

CAT.GEN.MPA.115 Персонал або члени екіпажу, окрім членів кабінного екіпажу, в пасажирському салоні ПС

Експлуатант повинен забезпечити, щоб персонал або члени екіпажу, окрім залучених членів кабінного екіпажу, які виконують свої обов'язки в пасажирському салоні ПС:

- (a) не були переплутані пасажирами із залученими членами кабінного екіпажу;
- (b) не займали робочі місця, призначені для членів кабінного екіпажу;
- (c) не перешкождали роботі залучених членів кабінного екіпажу.

CAT.GEN.MPA.120 Спільна мова

Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі члени екіпажу могли спілкуватися однією спільною мовою.

▼ M5

CAT.GEN.MPA.124 Руління повітряних суден

Експлуатант повинен встановити процедури руління повітряних суден для забезпечення безпечної експлуатації та підвищення безпеки на злітно-посадковій смузі.

▼ B

CAT.GEN.MPA.125 Руління літаків

Експлуатант повинен забезпечити, щоб руління у зоні руху аеродрому здійснювалося, тільки якщо особа, яка керує літаком:

- (a) є кваліфікованим пілотом, або
- (b) була призначена експлуатантом, а також:
 - (1) має підготовку щодо руління ПС;
 - (2) має підготовку щодо використання радіотелефону;
 - (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);
 - (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

CAT.GEN.MPA.130 Запуск ротора — вертольоти

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

CAT.GEN.MPA.135 Допуск до кабіни льотного екіпажу

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб жодна особа, окрім призначених у політ членів льотного екіпажу, не була допущена або не перевозилася в кабіні льотного екіпажу, окрім випадків, коли така особа:
- (1) є залученим членом екіпажу;
 - (2) є представником компетентного або інспекційного органу, якщо такий представник повинен бути присутнім для виконання своїх офіційних обов'язків; або
 - (3) допускається до кабіни льотного екіпажу та перевозиться відповідно до інструкцій, які містяться в керівництві з експлуатації.
- (b) командир ПС повинен забезпечити, щоб:
- (1) присутність у кабіні льотного екіпажу не спричиняла відволікання або втручання в керування польотом, та
 - (2) всі особи, яких перевозять у кабіні льотного екіпажу, були ознайомлені з відповідними процедурами безпеки.
- (c) Остаточне рішення щодо допуску в кабіну льотного екіпажу ухвалює командир ПС.

CAT.GEN.MPA.140 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання на борту ПС портативного електронного пристрою (PED), що може негативно позначитися на функціонуванні систем та обладнання повітряного судна, а також повинен вжити всіх доцільних заходів для запобігання такому використанню.

▼M13

CAT.GEN.MPA.141 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

- (a) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем чи обладнання ПС або на здатність члена льотного екіпажу керувати ПС.
- (b) Експлуатант не повинен використовувати додатки EFB типу В, якщо вони не схвалені відповідно до підчастини М додатка V (Part-SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Експлуатант повинен у будь-який час бути готовим надати рятувально-координаційним центрам (RCC) переліки, що містять інформацію про аварійно-рятувальне обладнання на борту будь-якого з повітряних суден експлуатанта.

▼M14

CAT.GEN.MPA.150 Вимушена посадка на воду — літаки

Експлуатант повинен експлуатувати тільки літаки з кількістю пасажирських крісел більше 30 на рейсах над водною поверхню на такій відстані від землі, яка придатна для виконання аварійної посадки на воду (більше 120 хвилин льотного часу на крейсерській швидкості, або 400 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше), якщо літак відповідає вимогам стосовно вимушеної посадки на воду, які визначені у застосовній сертифікаційній специфікації або специфікаціях.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Перевезення військової зброї та спорядження

- (a) Експлуатант повинен перевозити військову зброю та спорядження повітрям, тільки якщо отримає відповідний дозвіл на це, який мають надати усі держави, повітряний простір яких планується перетнути під час такого рейсу.

- (b) Після отримання офіційного дозволу експлуатант повинен переконатися, що бойова зброя та спорядження:
- (1) перебувають на борту ПС у місці, недоступному для пасажирів під час польоту; та
 - (2) вогнепальна зброя є розрядженою.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб перед початком польоту командир був повідомлений про подробиці та розташування на борту ПС будь-якої військової зброї та спорядження з метою перевезення.

CAT.GEN.MPA.160 Перевезення спортивної зброї та спорядження

- (a) Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для гарантування того, щоб йому повідомляли про будь-яку спортивну зброю на борту.
- (b) Якщо експлуатант погодився перевезти спортивну зброю, він повинен гарантувати, що така зброя:
- (1) перебуває на борту ПС у місці, недоступному для пасажирів під час польоту; та
 - (2) вогнепальна зброя (чи інша зброя, яка може містити патрони) є розрядженою.
- (c) З дотриманням певних обмежень, спорядження для спортивної зброї може перевозитися в зареєстрованому багажі пасажирів відповідно до технічних інструкцій.

CAT.GEN.MPA.161 Перевезення спортивної зброї і спорядження — пом'якшення правил

Незважаючи на положення CAT.GEN.MPA.160(b), на вертольотах із максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) 3 175 кг або менше, які експлуатуються у денний час та навігація яких здійснюється за візуальними орієнтирами, спортивну зброю можна провозити у місці, яке доступне під час польоту, за умови, що експлуатант встановив відповідні процедури, та за умови, що її неможливо скласти у місце, яке недоступне під час польоту.

CAT.GEN.MPA.165 Спосіб перевезення осіб

Експлуатант повинен вжити всіх заходів для забезпечення того, щоб жодна особа в польоті не перебувала в будь-якій частині ПС, що не призначена для розміщення людей, за виключенням надання тимчасового дозволу командиром ПС:

- (a) з метою вжиття заходів, необхідних для забезпечення безпеки ПС або будь-якої особи, тварини або вантажу на борту, або
- (b) перебувати у тій частині ПС, яка, хоча і використовується для перевезення вантажу або запасів, є спроектованою і для доступу людей до неї під час польоту.

CAT.GEN.MPA.170 Алкоголь і наркотики

Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа не піднялася на борт або не перебувала на борту під впливом алкоголю або наркотиків такою мірою, що це може загрозувати безпеці ПС або людей на борту.

CAT.GEN.MPA.175 Загроза безпеці ПС

Експлуатант повинен вжити всіх доцільних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа, з причини необережності або недбалості, не діяла (або нехтувала діями) таким чином, щоб:

- (a) виникла загроза для ПС чи осіб на борту, або
- (b) спричинила загрозу (або дозволила виникнення загрози) для будь-якої особи чи майна з боку ПС.

CAT.GEN.MPA.180 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) керівництво з льотної експлуатації ПС (AFM) або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

- (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, включно з його перекладом на англійську мову, якщо він був виданий органом, відповідальним за видачу сертифіката щодо шуму на місцевості;

▼M4

- (5) засвідчена копія сертифіката експлуатанта (АОС) разом з перекладом на англійську мову, якщо АОС виданий іншою мовою;
- (6) експлуатаційні специфікації для відповідного типу ПС, видані разом з АОС, включно з перекладом на англійську мову, якщо експлуатаційні специфікації видані іншою мовою.

▼B

- (7) оригінал дозволу на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
- (8) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
- (9) журнал польоту або його еквівалент для ПС;

▼M14

- (10) технічний журнал ПС відповідно до додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014;

▼B

- (11) деталі поданого ОПП плану польоту, якщо застосовно;
 - (12) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;
 - (13) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;
 - (14) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту, яка повинна бути легкодоступною у кабіні льотного екіпажу;
 - (15) чинні частини керівництва з експлуатації, які стосуються обов'язків членів екіпажу та повинні бути легкодоступними для них;
 - (16) MEL;
 - (17) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (CAI);
 - (18) відповідна метеорологічна інформація;
 - (19) пасажирські та/або вантажні маніфести, якщо застосовується;
 - (20) документація щодо маси та балансу;
 - (21) експлуатаційний плану польоту, якщо застосовується;
 - (22) повідомлення про спеціальні категорії пасажирів (SCP) та спеціальні вантажі, якщо застосовується; та
 - (23) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ
- (b) Незважаючи на пункт (а), для денної експлуатації за візуальними правилами польотів (VFR) на моторних ПС іншої ніж складної конструкції, які експлуатуються для польотів зі зльотом та посадкою на одному аеродромі чи експлуатаційному майданчику протягом 24 годин, або залишаються в межах локальної зони, визначеної у керівництві з експлуатації, такі документи і дані можуть зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику, а не на борту:

▼M5

▼B

- (1) сертифікат щодо шуму на місцевості,
- (2) дозвіл на бортове радіобладнання;
- (3) журнал польоту або його еквівалент,

- (4) технічний журнал ПС;
 - (5) NOTAM та інструктажі CAI;
 - (6) метеорологічна інформація;
 - (7) повідомлення щодо SCP та спеціальних вантажів, якщо застосовується; та
 - (8) документація щодо маси та балансу.
- (c) Незважаючи на пункт (a), у разі втрати або крадіжки документів, зазначених у (a)(2)–(a)(8), експлуатація ПС може продовжуватися до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати копії втрачених документів.

CAT.GEN.MPA.185 Інформація, яка має залишатися на землі

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб принаймні впродовж виконання кожного польоту або серії польотів:
 - (1) інформація, яка стосується польоту та відповідає типу експлуатації, залишалася на землі;
 - (2) інформація зберігалася, поки у місці зберігання не буде зроблено копій; або, якщо таке копіювання неможливе
 - (3) така сама інформація повинна перевозитися у вогнетривкому контейнері на борту ПС.
- (b) Інформація, зазначена у (a), включає:
 - (1) копію експлуатаційного плану польоту, у відповідних випадках;
 - (2) копії відповідних частин технічного журналу ПС;
 - (3) документацію NOTAM стосовно конкретного маршруту у разі, якщо експлуатант спеціально відредагував такі дані;
 - (4) документацію щодо маси та балансу, за необхідності; та
 - (5) повідомлення стосовно спеціальних вантажів.

CAT.GEN.MPA.190 Надання документації та записів

Командир ПС повинен протягом розумного періоду часу після отримання запиту від уповноваженої органом особи надати такій особі документацію, яка повинна перевозитися на борту.

▼ M15

CAT.GEN.MPA.195 Опрацювання записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

- (a) Після авіаційної події, серйозного інциденту або події, виявлених експертним органом з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані бортових реєстраторів протягом 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертний орган з розслідування.
- (b) Експлуатант повинен проводити експлуатаційні перевірки та оцінювання записів для забезпечення постійної роботоздатності бортових реєстраторів, які повинні бути на борту відповідно до цього Регламенту.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити збереження записів польотних параметрів та повідомлень зв'язку по лінії передачі даних, які повинні записувати бортові реєстратори. Проте для цілей тестування та обслуговування таких бортових реєстраторів можна послідовно стирати до 1 години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних на момент тестування.
- (d) Експлуатант повинен зберігати та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених польотних даних у відповідні польотні параметри, виражені в інженерних величинах.
- (e) Експлуатант повинен забезпечити доступність будь-яких збережених записів бортових реєстраторів, якщо так визначив компетентний орган.
- (f) Без обмеження Регламенту (ЄС) № 996/2010 та Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 (²⁰):

- (1) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, аудіозаписи бортового реєстратора не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
 - (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких аудіозаписів і їхніх стенограм;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі аудіозаписи використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- (1a) Коли аудіозаписи бортового реєстратора перевіряються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, експлуатант повинен забезпечити приватність аудіозаписів та переконатися, щоб вони не були розкриті або використані для інших цілей, окрім забезпечення роботоздатності бортового реєстратора.
- (2) Польотні параметри або повідомлення лінії передачі даних, записані бортовим реєстратором, повинні використовуватися тільки для цілей, відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи не відповідають будь-якій з таких умов:
 - (i) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування;
 - (ii) знеособлені;
 - (iii) розкриті в рамках захищених процедур.
- (3) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:
 - (i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких записів зображень;
 - (ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;
 - (iii) такі записи зображень використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.
- (3a) Якщо зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, інспектуються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, то:
 - (i) такі зображення не повинні розкриватися або використовуватися для цілей, інших ніж забезпечення роботоздатності бортового реєстратора;
 - (ii) якщо частини тіла членів екіпажу можуть бути видимі на зображеннях, експлуатант повинен забезпечити приватність таких зображень.

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Якщо інше не дозволено цим додатком, 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, 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 членами екіпажу або перебувають у багажі відповідно до частини 8 технічних інструкцій.
- (c) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення вжиття усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.
- (d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідною інформацією, щоб дати йому змогу виконувати свої обов'язки відповідно до технічних інструкцій.

- (e) Відповідно до технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі:
- (1) будь-яких авіаційних подій та інцидентів із небезпечними вантажами;
 - (2) виявлення незадекларованих або недостовірно задекларованих небезпечних вантажів серед вантажів або пошти; або
 - (3) виявлення небезпечних вантажів, які перевозилися пасажирами чи членами екіпажу або перебували у їхньому багажі всупереч положенням розділу 8 технічних інструкцій.
- (f) Експлуатант повинен забезпечити, щоб пасажирам було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів відповідно до технічних інструкцій.
- (g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися у місцях прийому вантажів на борт, як того вимагають технічні інструкції.

▼ M8

CAT.GEN.MPA.205 Система відстеження повітряного судна — літаки

- (a) Щонайпізніше до 16 грудня 2018 року експлуатант повинен встановити та підтримувати, як частину системи для здійснення експлуатаційного контролю за польотами, систему відстеження повітряного судна, яка включає польоти, які відповідають пункту (b) у разі виконання такими літаками:
- (1) літаками з МСЗМ більше ніж 27 000 кг та MOPSC більше ніж 19, які вперше отримали індивідуальний CoFA до 16 грудня 2018 року, обладнані можливістю забезпечити положення додатково до вторинного оглядового радіолокатора;
 - (2) усіма літаками з МСЗМ більше ніж 27 000 кг та MOPSC більше ніж 19, які вперше отримали індивідуальний CoFA 16 грудня 2018 року або пізніше; та
 - (3) усіма літаками з МСЗМ більше ніж 45 500 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA 16 грудня 2018 року або пізніше.
- (b) Польоти повинні відстежуватися експлуатантом від зльоту до посадки, окрім випадків, коли запланований маршрут і заплановані маршрути відхилення повністю включені до блоків повітряного простору, у яких:
- (1) зазвичай надається наглядове обслуговування ОПР, що підтримується системами нагляду ОПР, які визначають розташування ПС через проміжки часу належної тривалості, та
 - (2) експлуатант надав компетентному провайдеру аеронавігаційного обслуговування необхідну контактну інформацію.

▼ M14

CAT.GEN.MPA.210 Розташування ПС, яке зазнало лиха — літаки

Такі літаки повинні бути обладнані надійними і автоматичними засобами для точного визначення після авіаційної події, у ході якої літак був сильно пошкоджений, розташування точки завершення польоту:

- (1) усі літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг та MOPSC більше ніж 19, які вперше отримали індивідуальний CoFA 1 січня 2023 року або пізніше; та
- (2) усі літаки з МСЗМ більше ніж 45 500 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA 1 січня 2023 року або пізніше.

▼ M13 —————

▼ B

ПІДЧАСТИНА B

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

СЕКЦІЯ 1

Моторні повітряні судна

CAT.OP.MPA.100 Використання послуг обслуговування повітряного руху

- (а) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:
- (1) обслуговування повітряного руху (ОПР), що відповідає повітряному простору та застосовним правилам повітряних перевезень, використовується для всіх рейсів, коли це можливо;
 - (2) експлуатаційні інструкції під час польоту, що стосуються змін до плану польоту ОПР, якщо це можливо, узгоджувались з відповідним органом ОПР перед передачею відповідного повідомлення на ПС.
- (б) Незважаючи на пункт (а), використання ОПР не є обов'язковим, якщо це не передбачено вимогами щодо використання повітряного простору для:

▼ M5

- (1) експлуатації за VFR у денний час на моторних літаках іншої ніж складної конструкції:

▼ B

- (2) вертольотів з МСЗМ 3 175 кг або менше, які експлуатуються у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами; або
- (3) місцевої експлуатації вертольотів.

за умови забезпечення підтримання домовленостей із пошуково-рятувальною службою.

CAT.OP.MPA.105 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

- (а) Експлуатант повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типам ПС та експлуатації.
- (б) Експлуатаційні майданчики використовуються тільки для:

▼ M5

- (1) моторних літаків іншої ніж складної конструкції, та

▼ B

- (2) вертольотів.

CAT.OP.MPA.106 Використання ізольованих аеродромів — літаки

- (а) Використання ізольованого аеродрому як аеродрому призначення для літаків потребує попереднього схвалення компетентного органу.
- (б) Ізольований аеродром — це аеродром, для якого кількість резервного та остаточного резервного палива, необхідного для досягнення найближчого придатного запасного аеродрому для аеродрому призначення є більшою, ніж:
- (1) для літаків з поршневіми двигунами — паливо на політ впродовж 45 хвилин плюс 15% польотного часу, запланованого на політ на крейсерській висоті або дві години, залежно від того, яке з цих значень менше; або
 - (2) для літаків з газотурбінними двигунами — паливо на політ над аеродромом призначення протягом двох годин за нормального споживання палива у крейсерському режимі, включно з остаточним резервним паливом.

CAT.OP.MPA.107 Придатний аеродром

Експлуатант повинен вважати аеродром придатним, якщо в запланований час використання аеродром є доступним та обладнаним необхідними супутніми послугами, такими як обслуговування повітряного руху (ОПР), достатнє освітлення, зв'язок, метеорологічне обслуговування, навігаційні засоби та служби екстреної допомоги.

CAT.OP.MPA.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому

- (а) Експлуатант повинен встановити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення або запасного аеродрому. Такі експлуатаційні мінімуми повинні бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків. Величини підвищення таких

характеристик, які визначаються компетентним органом, мають бути додані до зазначених мінімальних величин.

- (b) Використання дисплея проєкції польотної інформації (HUD), системи посадки з проєкційною індикацією (HUDLS) або покращеної системи бачення (EVS) може надати змогу здійснювати експлуатацію ПС за нижчої видимості, ніж встановлені експлуатаційні мінімуми аеродрому, якщо таке використання схвалене відповідно до підчастини SPA.LVO.
- (c) При встановленні експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен враховувати:
 - (1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;
 - (2) склад, компетенцію та досвід льотного екіпажу;
 - (3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг/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) для визначення висоти над перешкодами, 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 прольоту 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.
- (d) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен зазначити спосіб визначення експлуатаційних мінімумів аеродрому.
- (e) Мінімуми для конкретних процедур заходження на посадку та посадки повинні використовуватися, тільки якщо виконуються всі такі умови:
 - (1) нормальне функціонування наземного обладнання, показаного на навігаційній карті та 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 екіпажу.

SAT.OP.MPA.115 Техніка заходження на посадку — літаки

- (a) Усі маневри заходження на посадку повинні виконуватися як стабілізовані заходження на посадку, за винятком ухвалених компетентним органом конкретних заходжень на посадку на конкретній злітно-посадковій смузі.
- (b) Неточні заходження на посадку
 - (1) Методика фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA) повинна застосовуватися для всіх неточних заходжень на посадку.
 - (2) Незважаючи на пункт (1), за наявності схвалення компетентного органу можна використовувати іншу методику заходження на посадку для конкретної комбінації маневру заходження на посадку та злітно-посадкової смуги. У таких випадках, застосовна мінімальна дальність видимості на злітно-посадковій смузі (RVR):
 - (i) повинна бути збільшеною на 200 метрів для літаків категорій А та В та на 400 метрів — для літаків категорій С та D; або
 - (ii) для аеродромів, на яких існує суспільний інтерес до постійної підтримки експлуатації, а методику CDFА не можна застосовувати, RVR повинна бути встановлена та постійно

переглядатися компетентним органом з урахуванням досвіду експлуатанта, його програми підготовки та кваліфікації льотного екіпажу.

▼ M9 _____

▼ B

CAT.OP.MPA.125 Відправлення та заходження на посадку за приладами

- (a) Експлуатант повинен забезпечити використання процедур відправлення та заходження на посадку за приладами, встановлених державою, у якій розташований аеродром.
- (b) Незважаючи на пункт (a), командир ПС може прийняти диспетчерський дозвіл на відхилення від офіційного маршруту відправлення або прибуття, за умови виконання критеріїв висоти над перешкодами та повного врахування експлуатаційних умов. У будь-якому випадку, фінальне заходження ПС на посадку повинне виконуватися візуально або відповідно до встановлених процедур заходження на посадку за приладами.
- (c) Незважаючи на пункт (a), експлуатант може використовувати процедури, які відрізняються від зазначених у (a), якщо вони були схвалені державою, у якій розташований аеродром, та зазначені у керівництві з експлуатації.

▼ M9

CAT.OP.MPA.126 Навігація, заснована на льотно-технічних характеристиках

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках (PBN), експлуатант 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.

▼ B

CAT.OP.MPA.130 Процедури зниження шуму — літаки

▼ M5

- (a) За винятком польотів за VFR на моторних літаках іншої ніж складної конструкції, експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури відправлення та прибуття/заходження на посадку для кожного типу літака з урахуванням потреби в мінімізації впливу шуму повітряного судна.

▼ B

- (b) Такі процедури повинні:
 - (1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; та
 - (2) бути простими та безпечними на практиці та не передбачати значного збільшення робочого навантаження екіпажу під час критичних фаз польоту.

CAT.OP.MPA.131 Процедури зниження шуму — вертольоти

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедури зльоту та посадки враховували потребу в мінімізації впливу шуму вертольота.
- (b) Такі процедури повинні:
 - (1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; та
 - (2) бути простими та безпечними на практиці та не передбачати значного збільшення робочого навантаження екіпажу під час критичних фаз польоту.

CAT.OP.MPA.135 Маршрути та райони експлуатації — загальні положення

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація повітряних суден проводилася тільки за маршрутами або в межах районів, для яких:

▼ M9

- (1) космічні об'єкти, наземні об'єкти та служби, у тому числі метеорологічні служби, є придатними для проведення запланованої експлуатації;

▼ B

- (2) льотно-технічні характеристики ПС є достатніми для дотримання мінімальних вимог стосовно висоти польоту;
 - (3) обладнання ПС відповідає мінімальним вимогам для проведення запланованої експлуатації; та
 - (4) доступні відповідні карти і діаграми.
- (b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація проводилася згідно з будь-якими обмеженнями на маршрутах або в районах експлуатації, які визначені компетентним органом.

▼ M5

- (c) Пункт (a)(1) не застосовується до експлуатації за VFR у денний час на моторному ПС іншої ніж складної конструкції на рейсах, для яких один аеродром або експлуатаційний майданчик є водночас місцем відправлення та прибуття.

▼ M10

CAT.OP.MPA.136 Маршрути та райони експлуатації — одномоторні літаки

Якщо не схвалено компетентним органом згідно з додатком V (Part-SPA), підчастиною L — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-ІМС), експлуатант повинен забезпечити, щоб експлуатація одномоторних літаків проводилася тільки на маршрутах чи у районах, де доступні поверхні, які дозволять виконати безпечну вимушену посадку.

▼ B

CAT.OP.MPA.137 Маршрути та райони експлуатації — вертольоти

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) для вертольотів, що виконують польоти згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3, були доступні поверхні, які дозволять виконати безпечну вимушену посадку, за винятком випадків, коли вертоліт має схвалення на експлуатацію згідно з CAT.POL.H.420;
- (b) для вертольотів, що виконують польоти згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3 та здійснюють «берегову транзитну» експлуатацію, керівництво з експлуатації містило процедури, які забезпечують узгодженість ширини прибережного коридору та ширини обладнання, що перевозиться (за панівних умов на такий момент часу).

CAT.OP.MPA.140 Максимальна відстань від придатного аеродрому для двомоторних літаків без схвалення ETOPS

▼ M15

- (a) За винятком випадків схвалення компетентним органом відповідно до підчастини F додатка V (Part-SPA), експлуатанту не дозволяється експлуатувати двомоторний літак на маршруті (в стандартних умовах нерухомого повітря), який містить будь-яку точку, яка знаходиться на такій відстані від придатного аеродрому, яка є більшою ніж належна відстань для зазначеного типу літака:
 - (1) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу А з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) 20 чи більше та відстанню, яку літак долає за 60 хвилин з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості, яка визначається згідно з пунктом (b);
 - (2) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу А з MOPSC 19 чи менше та відстанню, яку літак долає за 120 хвилин або, за умови схвалення компетентним органом — до 180 хвилин для турбореактивних літаків на крейсерській швидкості з OEI, яка визначається відповідно до пункту (b);
 - (3) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу В або С, залежно від того, яке з цих значень менше:

(i) відстань, яку літак долає за 120 хвилин на крейсерській швидкості з ОЕІ, яка визначається відповідно до пункту (b);

(ii) 300 морських миль.

▼В

(b) Експлуатант повинен встановити швидкість для розрахунку максимальної відстані до придатного аеродрому для кожного типу або модифікації двомоторного літака, яка не може перевищувати V_{MO} (максимальної експлуатаційної швидкості), обчисленої на основі істинної повітряної швидкості, яку літак може підтримувати з одним несправним двигуном.

(c) Експлуатант повинен включити до керівництва з експлуатації такі дані, які є специфічними для кожного типу або модифікації ПС:

(1) розраховану крейсерську швидкість з ОЕІ, та

(2) розраховану максимальну відстань від придатного аеродрому.

▼M15

(d) Для отримання схвалення, зазначеного в пункті (a)(2), експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

(1) були встановлені процедури планування польоту та диспетчерського обслуговування;

(2) спеціальні інструкції і процедури технічного обслуговування для забезпечення належного рівня підтримання льотної придатності та надійності літака, у тому числі його двигунів, були встановлені та включені до програми технічного обслуговування повітряного судна експлуатанта відповідно до додатка I (Part-M) до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, у тому числі:

(i) програма споживання моторної оливи;

(ii) програма моніторингу стану двигуна.

▼В

CAT.OP.MPA.145 Встановлення мінімальних висот польоту

(a) Для всіх сегментів маршруту, над якими буде виконуватися політ, експлуатант повинен встановити:

(1) мінімальні висоти польоту, які забезпечують необхідну висоту над місцевістю, з урахуванням вимог підчастини C; та

(2) спосіб, за допомогою якого льотний екіпаж визначає такі висоти.

(b) Спосіб встановлення мінімальних висот польоту над середнім рівнем моря повинен бути затверджений компетентним органом.

(c) Якщо мінімальні висоти польоту, встановлені експлуатантом та державою, над територію якої пролітає літак, відрізняються, застосовується більше з двох значень.

CAT.OP.MPA.150 Правила щодо палива

(a) Експлуатант повинен встановити правила щодо палива з метою планування польоту (а також перепланування під час польоту) для забезпечення того, щоб кожен політ мав достатній запас палива для запланованої експлуатації та резерв для покриття дистанцій відхилення від запланованих маршрутів. Компетентний орган повинен надати попереднє схвалення на впровадження правил щодо палива та внесення будь-яких змін до них.

(b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процес планування польотів базувався щонайменше на:

(1) процедурах, що містяться в керівництві з експлуатації та:

(i) даних, отриманих від виробника повітряного судна; або

(ii) поточних даних для конкретного типу ПС, отриманих від системи моніторингу споживання палива;

та

(2) умовах експлуатації, за яких здійснюватиметься політ, у тому числі:

- (i) даних щодо споживання повітряним судном палива;
 - (ii) передбачених масах;
 - (iii) очікуваних метеорологічних умовах; та
 - (iv) процедурах та обмеженнях провайдерів аеронавігаційного обслуговування.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб передпольотний розрахунок придатного палива включав:
- (1) паливо для руління;
 - (2) паливо для польоту;
 - (3) запас палива, який складається з:
 - (i) палива для непередбачених обставин;
 - (ii) додаткового резервного палива, якщо потрібен запасний аеродром для аеродрому призначення;
 - (iii) остаточного резервного палива; та
 - (iv) додаткового палива, якщо цього вимагає тип експлуатації;
- та
- (4) резервного запасу палива на вимогу командира ПС.
- (d) Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедури перепланування під час польоту для розрахунку придатного палива у разі, якщо рейс повинен пройти за маршрутом або до аеродрому призначення, який відрізняється від початково запланованого, включали:
- (1) паливо для польоту на залишок дистанції польоту; та
 - (2) запас палива, який складається з:
 - (i) палива для непередбачених обставин;
 - (ii) додаткового резервного палива, якщо потрібен запасний аеродром для аеродрому призначення;
 - (iii) остаточного резервного палива; та
 - (iv) додаткового палива, якщо цього вимагає тип експлуатації;
- та
- (3) резервного запасу палива на вимогу командира ПС.

CAT.OP.MPA.151 Правила щодо палива — послаблення обмежень

- (a) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA 150(b)–(d), для експлуатації літаків з льотно-технічними характеристиками класу В експлуатант повинен забезпечити, щоб передпольотний розрахунок придатного палива, необхідного для польоту, включав:
 - (i) паливо для руління, якщо його об'єм є значним;
 - (ii) паливо для польоту;
 - (iii) резервне паливо, що складається з:
 - (A) палива для непередбачених обставин об'ємом не менше ніж 5% запланованого палива для польоту або, у разі перепланування під час польоту, 5% палива для польоту на залишок польоту; та
 - (B) остаточного резервного палива, якого вистачить на додаткові 45 хвилин для поршневих двигунів або 30 хвилин для газотурбінних двигунів;
 - (iv) додаткового резервного (альтернативного) палива, щоб дістатися до запасного аеродрому для аеродрому призначення через попередній пункт призначення, якщо буде потрібен запасний аеродром для аеродрому призначення; та
 - (v) додаткового палива, якщо це визначено командиром ПС.

- (a) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b)–(d), для експлуатації, яка передбачає зліт і посадку на тому самому аеродромі або експлуатаційному майданчику на літаках ELA2 за правилами VFR у денний час, експлуатант повинен зазначити мінімальний запас остаточного резервного палива в керівництві з експлуатації. Такий остаточний мінімальний запас палива не повинен бути меншим за кількість, необхідну для польоту протягом 45 хвилин.

▼B

- (b) Незважаючи на положення CAT.OP.MPA.150(b)–(d), для вертольотів із МСЗМ 3 175 кг або менше, які експлуатуються у денний час за маршрутами з візуальними орієнтирами, або для місцевої експлуатації вертольота правила щодо палива повинні забезпечити, щоб після завершення польоту або серії польотів остаточний запас резервного палива не був меншим, ніж обсяг палива, достатній для:
- (1) 30 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості, 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.

CAT.OP.MPA.155 Перевезення особливих категорій пасажирів (SCP)

- (a) Особи, які потребують особливих умов, допомоги та/або пристроїв під час повітряного перевезення, повинні вважатися такими, що належать до SCP, у тому числі щонайменше:
- (1) особи з обмеженою рухливістю (PRM) — без обмеження Регламенту (ЄС) № 1107/2006, будь-які особи, чия рухливість зменшується через будь-які фізичні вади сенсорного або рухового характеру, постійні або тимчасові, розумові вади або погіршення, будь-яку іншу причину інвалідності або вік;
 - (2) немовлята та діти без супроводу дорослих; та
 - (3) депортовані особи, пасажири без права на в'їзд або ув'язнені особи під вартою.
- (b) SCP мають перевозитися в умовах, що забезпечують безпеку ПС і його пасажирів відповідно до процедур, встановлених експлуатантом.
- (c) SCP не повинні розміщуватися або займати крісла, які надають прямий доступ до аварійних виходів, або там, де їхня присутність може:
- (1) перешкоджати виконанню членами екіпажу їхніх обов'язків;
 - (2) закрити доступ до аварійно-рятувального обладнання, або
 - (3) перешкоджати аварійній евакуації ПС.
- (d) Командир ПС повинен бути заздалегідь поінформований про заплановане перевезення SCP

CAT.OP.MPA.160 Розміщення багажу та вантажу

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

- (a) у пасажирському відділенні перебувала тільки ручна поклажа, яка має бути належно та надійно розміщена; та
- (b) увесь багаж та вантажі на борту, які можуть спричинити травмування чи пошкодження або перешкоджають вільному проходу та блокують виходи у разі зміщення, розміщуються таким чином, щоб запобігти їх переміщенню.

CAT.OP.MPA.165 Розміщення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб пасажири сиділи на місцях, на яких, у разі екстреної евакуації за необхідності, вони зможуть сприяти та не будуть перешкоджати проведенню евакуації ПС.

CAT.OP.MPA.170 Інструктаж пасажирів

Експлуатант повинен забезпечити, щоб пасажири:

- (a) отримали інструктаж та візуальну демонстрацію, які стосуються безпеки, у такій формі, яка полегшує застосування застосованих процедур у разі виникнення аварійної ситуації на борту; та

▼M14

- (b) отримали картку з інструктажем з техніки безпеки, на якій інструкції у вигляді піктограм демонструють експлуатацію аварійного обладнання і аварійних виходів, якими пасажери можуть скористатися.

▼В

CAT.OP.MPA.175 Підготовка до польоту

- (a) Для кожного запланованого польоту повинен заповнюватися експлуатаційний план польоту на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та відповідних очікуваних умов на маршруті та на відповідних аеродромах/експлуатаційних майданчиках.
- (b) Політ не може розпочатися, доки командир не переконається у тому, що:
- (1) можуть бути виконані всі умови, визначені у 2.а.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008 щодо льотної придатності та реєстрації ПС, приладів та обладнання, маси ПС та розташування центра ваги (CG), багажу та вантажу, а також експлуатаційних обмежень повітряних суден;
 - (2) ПС не експлуатується всупереч положенням переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL);
 - (3) частини керівництва з експлуатації, які необхідні для виконання польоту, доступні;
 - (4) на борту перебувають документи, додаткова інформація та форми, як того вимагає CAT.GEN.MPA.180;
 - (5) на борту також перебувають поточні карти, схеми та відповідна документація або еквівалентні дані, необхідні для забезпечення запланованої експлуатації ПС, у тому числі будь-яких обґрунтовано очікуваних відхилень;

▼M9

- (6) космічні об'єкти, наземні засоби та служби, необхідні для запланованого польоту, є доступними та придатними;

▼В

- (7) для запланованого польоту можуть бути дотримані положення, зазначені в керівництві з експлуатації стосовно палива, мастила, кисню, мінімальної безпечної висоти, експлуатаційних мінімумів та доступності запасних аеродромів у разі потреби: ►M9 ————— ◀

▼M9

- (7a) будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для навігації, заснованої на льотно-технічних характеристиках, є придатною та актуальною; та

▼В

- (8) може бути дотримане будь-яке додаткове експлуатаційне обмеження.
- (c) Незважаючи на (a), експлуатаційний план польоту не вимагається для експлуатації за VFR:

▼M5

- (1) моторного літака іншої ніж складної конструкції, яке виконує зліт та посадку на тому ж самому аеродромі або експлуатаційному майданчику; або

▼В

- (2) вертольотів з МСЗМ 3 175 кг або менше у денний час на маршрутах із навігацією за візуальними наземними орієнтирами у локальній зоні, як зазначено в керівництві з експлуатації.

CAT.OP.MPA.180 Вибір аеродромів — літаки

▼M10

- (a) Якщо неможливо використати аеродром відправлення як запасний аеродром для зльоту через метеорологічні умови або з льотно-технічних причин, експлуатант повинен вибрати інший придатний запасний аеродром для зльоту, розташований від аеродрому відправлення на відстані не більше ніж:

- (1) для двомоторних літаків

- (i) однієї години польотного часу на крейсерській швидкості з OEI згідно з AFM у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси, або
- (ii) часу відхилення ETOPS згідно з додатком V (Part-SPA), підчастиною F, з урахуванням будь-яких обмежень MEL, не більше ніж дві години на крейсерській швидкості з OEI відповідно до AFM у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси;
- (2) для три - та чотиримоторних літаків: двох годин польоту на крейсерській швидкості з OEI згідно з AFM у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси;
- (3) для експлуатації, схваленої відповідно до підчастини L — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-ІМС) додатка V (Part-SPA), 30 хвилин польотного часу на нормальній крейсерській швидкості в умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси.

У випадку багатомоторних літаків, якщо AFM не містить значення крейсерської швидкості з OEI, швидкість для розрахунків повинна бути такою, що досягається з усіма двигунами, окрім несправного, які налаштовані на максимальну тривалу потужність.

▼ В

- (b) Експлуатант повинен обрати принаймні один запасний аеродром для аеродрому призначення для кожного польоту за приладами (ППП), за виключенням ситуації, коли аеродром призначення є ізолюваним аеродромом або:
 - (1) тривалість запланованого польоту від зльоту до посадки або, у разі перепланування у польоті відповідно до CAT.OP.MPA.150(d), час польоту, який залишається до пункту призначення, не перевищує шести годин; та
 - (2) на аеродромі призначення доступні і придатні для використання дві окремі злітно-посадкові смуги та належні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення висота нижньої межі хмар буде становити щонайменше 2 000 футів (600 метрів) або висоту заходження з кола +500 футів (150 метрів), залежно від того, яке з цих значень більше, та наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.
- (c) Експлуатант повинен обрати два запасні аеродроми для аеродрому призначення, якщо:
 - (1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття погодні умови будуть гіршими ніж застосовні заплановані мінімуми, або
 - (2) метеорологічна інформація взагалі відсутня.
- (d) Експлуатант повинен зазначити в експлуатаційному плані польоту усі необхідні запасні аеродроми.

▼ М9

CAT.OP.MPA.181 Вибір аеродромів та експлуатаційних майданчиків — вертольоти

- (a) Для польотів в інструментальних метеорологічних умовах (ІМС) командир ПС повинен вибрати запасний аеродром для зльоту на відстані однієї години польотного часу при нормальній крейсерській швидкості на випадок неможливості повернення до місця відправлення з метеорологічних причин.
- (b) Для польотів за ППП або за VFR з навігацією, відмінною від використання візуальних орієнтирів, командир ПС повинен визначити щонайменше один запасний аеродром для аеродрому призначення в експлуатаційному плані польоту, окрім випадків, коли:
 - (1) для польоту на будь-який інший наземний пункт призначення тривалість польоту та панівні метеорологічні умови є такими, що в очікуваний час прибуття на майданчик запланованої посадки маневри заходження на посадку можливо виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC), або
 - (2) майданчик запланованої посадки є ізолюваним та немає запасного аеродрому/майданчика; у такому разі має бути визначений рубіж повернення (PNR).
- (c) Експлуатант повинен обрати два запасні аеродроми для аеродрому призначення, якщо:

- (1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття погодні умови будуть гіршими ніж застосовні заплановані мінімуми, або
- (2) метеорологічна інформація відсутня для аеродрому призначення.
- (d) Експлуатант повинен зазначити в експлуатаційному плані польоту усі необхідні запасні аеродроми.

▼M9

CAT.OP.MPA.182 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

Експлуатант 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.

▼B

CAT.OP.MPA.185 Заплановані експлуатаційні мінімуми для польотів за ППП — літаки

(a) Заплановані мінімуми для запасного аеродрому для зльоту

Експлуатант повинен обрати аеродром як запасний аеродром для зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром погодні умови будуть на рівні або кращі ніж застосовні мінімуми для здійснення посадки, визначені відповідно до CAT.OP.MPA.110. Висота нижньої межі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним доступним маневром заходження на посадку є неточні заходження на посадку (NPA) та/або заходження з кола. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з OEI.

(b) Заплановані експлуатаційні мінімуми аеродрому призначення, який не є ізолюваним аеродромом призначення

Експлуатант повинен обрати аеродром призначення тільки у разі, якщо:

- (1) відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром погодні умови будуть на рівні або кращі ніж такі застосовні заплановані мінімуми:
 - (i) RVR/видимість (VIS), визначена відповідно до CAT.OP.MPA.110; та
 - (ii) для експлуатації NPA або заходження з кола, висота нижньої межі хмар дорівнює або вища ніж MDH;

або

- (2) обрано два запасних аеродроми для аеродрому призначення.

(c) Заплановані експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому для аеродрому призначення, ізолюваного аеродрому, маршрутного запасного аеродрому дозаправки та маршрутного запасного проміжного аеродрому

Експлуатант повинен обрати аеродром для однієї з вищезазначених цілей тільки якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром погодні умови будуть на рівні або кращі ніж заплановані мінімуми, зазначені у таблиці 1.

Таблиця 1

Заплановані експлуатаційні мінімуми

Запасний аеродром для аеродрому призначення, ізолюваний аеродром призначення, маршрутний запасний аеродром дозаправки та маршрутний запасний проміжний аеродром

Тип	Заплановані експлуатаційні мінімуми
-----	-------------------------------------

заходження на посадку	
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Висота нижньої межі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 м Висота нижньої межі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів)
Заходження з кола	Заходження з кола

CAT.OP.MPA.186 Заплановані експлуатаційні мінімуми для польотів за ППП — вертольоти

(а) Заплановані мінімуми для запасних аеродромів для зльоту

Експлуатант повинен обрати аеродром або посадковий майданчик як запасний аеродром для зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на запасний аеродром для зльоту погодні умови будуть на рівні або кращі ніж застосовні мінімуми для здійснення посадки, визначені відповідно до CAT.OP.MPA.110. Висота нижньої межі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним доступним маневром заходження на посадку є NPA. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з OEI.

(б) Заплановані експлуатаційні мінімуми для аеродрому призначення та запасних аеродромів для аеродрому призначення

Експлуатант повинен обрати аеродром призначення та/або запасні аеродроми для аеродрому призначення тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що в період впродовж однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром чи експлуатаційний майданчик погодні умови будуть на рівні або кращі ніж такі застосовні заплановані мінімуми:

- (1) окрім випадків, передбачених у CAT.OP.MPA.181(d), запланованих мінімумів аеродрому призначення мають бути:
 - (i) RVR/VIS, визначені відповідно до CAT.OP.MPA.110; та
 - (ii) для експлуатації NPA — висота нижньої межі хмар дорівнює або вища ніж MDH;
- (2) заплановані мінімуми для запасних аеродромів для аеродрому призначення наведені у таблиці 1.

Таблиця 1

Заплановані експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому для аеродрому призначення

Тип заходження на посадку	Заплановані експлуатаційні мінімуми
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + видимість 200 футів/400 метрів
NPA	NPA RVR/VIS + 400 м Висота нижньої межі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів)

CAT.OP.MPA.190 Надання плану польоту ОПР

- (a) Якщо план польоту ОПР не надано через те, що це не вимагається правилами повітряних перевезень, належні дані все ж таки мають бути надані для того, щоб забезпечити активацію служб сповіщення у разі потреби.
- (b) При здійсненні експлуатації з майданчика, з якого неможливо надати план польоту ОПР, командир ПС або експлуатант повинні передати такий план якнайшвидше після зльоту.

CAT.OP.MPA.195 Дозаправка/зливання палива у процесі посадки, висадки та з пасажирами на борту

- (a) Забороняється дозаправка/зливання палива Avgas (авіаційний бензин), широкофракційного палива або суміш цих видів палива, коли пасажирів знаходяться у процесі посадки, висадки та на борту ПС.
- (b) Для всіх інших видів палива повинно бути вжито необхідних запобіжних заходів, і літак повинен бути укомплектований кваліфікованим персоналом, який буде готовий ініціювати та керувати евакуацією ПС у найбільш застосований та оперативний спосіб.

CAT.OP.MPA.200 Дозаправка/зливання широкофракційного палива

Дозаправка/зливання широкофракційного палива повинні проводитися тільки тоді, коли експлуатант встановив відповідні процедури та врахував високий ризик використання таких видів авіаційного палива.

CAT.OP.MPA.205 Буксирування хвостом уперед і стандартне буксирування — літаки

Процедури буксирування хвостом уперед і стандартного буксирування, визначені експлуатантом, повинні проводитися відповідно до встановлених авіаційних стандартів і процедур.

CAT.OP.MPA.210 Члени екіпажу на робочих місцях

(a) Члени льотного екіпажу

- (1) Під час зльоту і посадки усі члени льотного екіпажу, які мають бути на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинні перебувати на призначених робочих місцях.
- (2) Під час усіх інших фаз польоту усі члени льотного екіпажу, які мають бути на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинні залишатися на призначених робочих місцях, окрім ситуацій, коли відсутність на робочому місці необхідна для виконання обов'язків, що стосуються експлуатації, або пов'язана з фізіологічними потребами, за умови, що принаймні один відповідно кваліфікований пілот весь час перебуває біля органів керування повітряним судном.
- (3) Під час усіх фаз польоту всі члени льотного екіпажу, які мають бути на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинні весь час бути наготові. У разі недостатньої пильності повинно бути вжито відповідних заходів протидії. У разі виникнення у члена льотного екіпажу неочікуваної втоми командир ПС може організувати плановий відпочинок для такої особи, за умови, що її робоче навантаження дозволяє це. Такий плановий відпочинок не повинен вважатися частиною періоду відпочинку для цілей розрахунку обмежень польотного часу та не повинен бути обґрунтуванням для подовження будь-якого періоду чергування.

(b) Члени кабінного екіпажу

Впродовж критичних фаз польоту, кожен член кабінного екіпажу повинен перебувати на призначеному робочому місці та не повинен виконувати будь-які дії, окрім тих, які необхідні для безпечної експлуатації ПС.

CAT.OP.MPA.215 Використання гарнітури — літаки

- (a) Кожен член льотного екіпажу, який перебуває на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент. Така гарнітура повинна використовуватися як основний пристрій для голосового зв'язку з ОПР:
 - (1) на землі:
 - (i) у разі отримання диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок: та
 - (ii) якщо двигуни запущені;
 - (2) під час виконання польоту:
 - (i) на висоті, меншій ніж перехідна висота: або
 - (ii) на висоті 10 000 футів (3050 метрів), залежно від того, яке з цих значень вище.

та

- (3) у будь-якому випадку, коли командир ПС вважає це необхідним.
- (b) За умов пункту (а), підвісний (штанговий) мікрофон або еквівалент повинні бути розміщені таким чином, щоб давати змогу користуватися двостороннім радіозв'язком.

SAT.OP.MPA.216 Використання гарнітури — вертольоти

Кожен член льотного екіпажу, який має перебувати на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент та використовувати її як основний пристрій для голосового зв'язку з ОПР.

SAT.OP.MPA.220 Допоміжні засоби для екстреної евакуації

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб перед рулінням, зльотом та посадкою, а також коли це безпечно і практично можливо виконати, усі засоби для екстреної евакуації, які спрацьовують автоматично, були приведені у стан повної готовності.

SAT.OP.MPA.225 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

(a) Члени екіпажу

- (1) Під час зльоту і посадки та у будь-який час, коли командир ПС вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожен член екіпажу повинен бути належним чином закріплений за допомогою усіх наявних ременів безпеки та систем фіксації.
- (2) Під час інших фаз польоту кожен член льотного екіпажу на призначеному робочому місці у кабіні льотного екіпажу повинен утримувати свій ремінь безпеки у стані фіксації.

(b) Пасажери

- (1) Перед зльотом і посадкою та під час руління, а також кожного разу, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, командир ПС повинен переконатися, що кожен пасажир на борту перебуває у своєму кріслі або спальному місці з ременем безпеки чи системою фіксації у надійно зафіксованому стані.
- (2) Експлуатант повинен передбачити можливість спільного використання крісел у повітряному судні, що дозволяється тільки для спеціально визначених крісел. Командир ПС повинен переконатися у відсутності спільного користування сидіннями, окрім одного дорослого і одного немовляти, який надійно закріплений додатковим поясным ременем або іншим пристроєм фіксації.

SAT.OP.MPA.230 Забезпечення безпеки у пасажирському салоні та бортових кухнях

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб перед рулінням, зльотом та посадкою доступ до всіх виходів та шляхів евакуації ПС був вільним.
- (b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб перед зльотом і посадкою, а також у будь-який час, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, все обладнання та багаж були надійно та безпечно зафіксованими.

SAT.OP.MPA.235 Рятувальні жилети — вертольоти

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб під час експлуатації вертольота із льотно-технічними характеристиками класу 3 над водою при прийнятті рішення щодо одягання усіма присутніми на борту рятувальних жилетів враховувалися тривалість польоту і умови, які можуть виникнути.

SAT.OP.MPA.240 Паління на борту

Командир ПС повинен заборонити паління на борту:

- (a) якщо це необхідно в інтересах безпеки;
- (b) під час дозаправки та зливання палива з ПС;
- (c) під час перебування ПС на землі, якщо експлуатант не визначив процедури зниження ризиків при проведенні наземної експлуатації;
- (d) поза межами спеціальних місць для паління, у проходах та туалетах;

- (e) у вантажних відсіках та/або інших місцях зберігання вантажів, які не зберігаються у вогнестійких контейнерах або не укриті вогнестійкою тканиною (брезентом); та
- (f) у зонах пасажирського салону, у яких прилаштована подача кисню.

CAT.OP.MPA.245 Метеорологічні умови — всі повітряні судна

- (a) При виконанні польотів за ППП командир ПС повинен:
 - (1) почати маневр зльоту, або
 - (2) продовжувати політ після моменту, з якого має застосовуватися переглянутий план польоту ОПР у разі перепланування під час польоту,

тільки якщо є інформація про те, що на аеродромі призначення та/або на необхідних запасних аеродромах очікувані погодні умови на час прибуття дорівнюють або перевищують заплановані мінімуми.

- (b) При виконанні польотів за ППП командир ПС повинен продовжувати політ в напрямку запланованого аеродрому призначення, тільки якщо останні отримані дані вказують на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови на аеродромі призначення або щонайменше на одному із запасних аеродромів для аеродрому призначення будуть дорівнювати або перевищувати застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.
- (c) При виконанні польотів за ППП командир повинен починати маневр зльоту, тільки якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що метеорологічні умови на частині маршруту польоту, який виконується за VFR, у відповідний час будуть дорівнювати або перевищувати встановлені обмеження VFR.

CAT.OP.MPA.246 Метеорологічні умови — літаки

Додатково до положень CAT.OP.MPA.245, при виконанні польотів на літаках за ППП командир ПС повинен продовжувати політ і після:

- (a) моменту ухвалення рішення при використанні процедури зменшеної витрати палива для непередбачених обставин (RCF); або
- (b) попередньо визначеної точки при використанні процедури попереднього визначення точки (PDP),

тільки якщо є інформація про те, що на аеродромі призначення та/або на необхідних запасних аеродромах очікувані погодні умови на час прибуття дорівнюють або перевищують застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

CAT.OP.MPA.247 Метеорологічні умови — вертольоти

Додатково до положень CAT.OP.MPA.245:

- (a) При виконанні польотів над водою за VFR поза межами видимості землі командир ПС повинен розпочинати зліт, тільки якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що висота нижньої межі хмар буде вищою ніж 600 футів (180 метрів) вдень або 1 200 футів (360 метрів) вночі.

▼ M9 —————

▼ B

- (c) Політ на вертольоті до вертопалуби або завищеної FATO повинні виконуватися, тільки якщо середня швидкість вітру на вертопалубі або у координатах підвищеної FATO є меншою ніж 60 вузлів згідно з відповідним повідомленням.

CAT.OP.MPA.250 Лід та інші забруднення — наземні процедури

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури, яких необхідно дотримуватися у разі необхідності наземного видалення льоду і запобігання обледенінню та відповідних інспектувань повітряного судна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.
- (b) Командир повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у пункті (a) та відповідно до AFM.

CAT.OP.MPA.255 Лід та інші забруднення — польотні процедури

- (a) Експлуатант повинен встановити відповідні процедури для польотів у очікуваних або фактичних умовах обледеніння.
- (b) Командир 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.
- (c) 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 повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.

CAT.OP.MPA.260 Запас палива і мастила

Командир повинен розпочинати політ або продовжувати його у разі перепланування під час польоту тільки тоді, коли переконається, що ПС має щонайменше заплановану кількість придатного палива та мастила для завершення польоту, з урахуванням очікуваних умов експлуатації.

CAT.OP.MPA.265 Умови зльоту

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

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

CAT.OP.MPA.270 Мінімальні висоти польоту

Командир ПС або пілот, якому доручено виконання польоту, не повинен виконувати політ на висотах, нижчих ніж встановлені мінімальні висоти, окрім випадків, коли:

- (a) це необхідно для зльоту чи посадки; або
- (b) зниження виконується відповідно до процедур, затверджених компетентним органом.

CAT.OP.MPA.275 Імітація нестандартних ситуацій у польоті

Експлуатант повинен забезпечити, щоб при перевезенні пасажирів або вантажів не імітувалися такі ситуації:

- (a) нестандартні або аварійні ситуації, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або
- (b) штучне моделювання польоту у складних метеорологічних умовах (ІМС).

CAT.OP.MPA.280 Управління паливом у польоті — літаки

Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення того, щоб контроль та управління паливом у польоті здійснювалися згідно із зазначеними нижче критеріями.

(a) Контроль палива у польоті

- (1) Командир ПС повинен забезпечити періодичний контроль палива у польоті. Кількість придатного палива, яке залишається на борту, потрібно фіксувати та оцінювати для того, щоб:
 - (i) порівняти фактичне споживання з запланованим;
 - (ii) перевірити, чи кількість придатного палива, яке залишається на борту, є достатньою для завершення польоту згідно (b); та
 - (iii) визначити очікувану кількість придатного палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення.
- (2) Відповідні дані щодо палива потрібно фіксувати.

(b) Управління паливом у польоті

- (1) Політ повинен здійснюватися таким чином, щоб очікувана кількість придатного палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення, становила не менше, ніж:
 - (i) сума необхідного резервного палива та остаточного запасу палива, або
 - (ii) остаточний запас палива, якщо використання запасного аеродрому не необхідне.
- (2) Якщо контроль палива у польоті вказує на те, що очікувана кількість придатного палива, яке залишиться на борту після прибуття на аеродром призначення, становитиме менше, ніж:
 - (i) сума необхідного резервного палива та остаточного запасу палива, командир ПС повинен врахувати повітряний рух та панівні експлуатаційні умови на аеродромі призначення, на запасному аеродромі для аеродрому призначення та на будь-якому іншому придатному аеродромі при прийнятті рішення про те, чи слід продовжувати політ до аеродрому призначення або відхилитися від маршруту для виконання безпечної посадки з кількістю палива на борту не меншою, ніж остаточний резервний запас; або
 - (ii) остаточний запас палива, якщо використання запасного аеродрому не необхідне, командир ПС повинен вжити відповідних заходів та продовжувати політ до придатного аеродрому для виконання безпечної посадки з кількістю палива на борту не меншою, ніж остаточний резервний запас.
- (3) Якщо розрахована кількість придатного палива під час посадки на найближчому придатному аеродромі, на якому можна виконати безпечну посадку, є меншою, ніж остаточний резервний запас, командир ПС повинен оголосити про аварійну ситуацію.
- (4) Додаткові умови для спеціальних процедур
 - (i) Під час польоту згідно з процедурою RCF для того, щоб продовжити політ до аеродрому призначення I, командир ПС повинен переконатися, що кількість придатного палива, яке залишилося на момент ухвалення відповідного рішення, є щонайменше сумою:
 - (A) палива для польоту від точки прийняття рішення до аеродрому призначення I;
 - (B) палива для непередбачених обставин, яке становить 5% палива для польоту від точки прийняття рішення до аеродрому призначення I;
 - (C) резервного палива для аеродрому призначення I, якщо потрібно використати запасний аеродром призначення I; та
 - (D) остаточного резервного палива.
 - (ii) Під час польоту згідно з процедурою PDP для продовження польоту до аеродрому призначення командир ПС повинен переконатися, що кількість придатного палива, яке залишилося на момент PDP, становить щонайменше суму:
 - (A) палива для польоту від PDP до аеродрому призначення;
 - (B) палива для непередбачених обставин від PDP до аеродрому призначення; та
 - (C) додаткового палива.

SAT.OP.MPA.281 Управління паливом у польоті — вертольоти

- (a) Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення здійснення контролю та управління паливом у польоті.
- (b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб кількість залишку придатного палива у польоті становила не менше, ніж кількість палива, необхідного для виконання польоту до аеродрому або експлуатаційного майданчика, на яких можливо виконати безпечну посадку, причому на борту після цього повинен залишитися остаточний запас резервного палива.
- (c) Командир ПС повинен оголосити про аварійну ситуацію, якщо фактичний запас придатного палива на борту є меншим, ніж кількість остаточного резервного палива.

SAT.OP.MPA.285 Використання додаткового кисню

Командир ПС повинен забезпечити, щоб члени льотного екіпажу, які виконують на борту обов'язки, важливі для безпечної експлуатації ПС, у польоті постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли

висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів) впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів).

CAT.OP.MPA.290 Виявлення наближення до поверхні землі

У разі надмірного наближення до землі, яке виявив член льотного екіпажу або система попередження про небезпечне наближення до землі, відповідальний за керування пілот повинен негайно виконати коригувальні дії для відновлення безпечних умов польоту.

▼ M9

CAT.OP.MPA.295 Використання бортової системи попередження зіткнень (ACAS)

Експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки, якщо ACAS встановлена та придатна до експлуатації, щоб льотний екіпаж пройшов належну підготовку з попередження зіткнень та був компетентним у використанні обладнання ACAS II.

▼ B

CAT.OP.MPA.300 Умови виконання заходження на посадку та посадки

Перед початком заходження на посадку командир ПС повинен переконатися, що, згідно з доступними йому даними, погода на аеродромі та стан злітно-посадкової смуги або FATO, які використовуватимуться, не повинні перешкоджати безпечному заходженню на посадку, посадці або відходженню на друге коло, з урахуванням відповідних льотно-технічних даних, які містяться в керівництві з експлуатації.

CAT.OP.MPA.305 Початок і продовження заходження на посадку

- (a) Командир ПС або пілот, якому доручено виконання польоту, може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомлених 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 DA/H або 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. Якщо повідомляється про відповідні параметри середньої та критичної точок RVR, вони також повинні контролюватися. Мінімальне значення RVR в середній точці повинне становити 125 м або дорівнювати RVR, необхідній для зони приземлення, залежно від того, яке з цих значень менше; мінімальне значення RVR в критичній точці повинне становити 75 м. Для повітряних суден, обладнаних системою управління при виведенні на курс або системою контролю пробігу мінімальне значення RVR в середній точці повинне становити 75 метрів.

CAT.OP.MPA.310 Експлуатаційні процедури — висота прольоту порогу злітно-посадкової смуги — літаки

Експлуатант повинен встановити експлуатаційні процедури, розроблені для забезпечення того, щоб літак при виконанні точного заходження на посадку перетинав поріг злітно-посадкової смуги з деяким запасом на безпечній відстані, перебуваючи у посадковій конфігурації та положенні.

CAT.OP.MPA.315 Звітування щодо льотних годин — вертольоти

Експлуатант повинен надати компетентному органу дані про кількість годин нальоту для кожного вертольота, який експлуатувався протягом минулого календарного року.

▼M14

CAT.OP.MPA.320 Категорії літаків

- (a) Визначення категорій повітряних суден повинне ґрунтуватися на зазначеному пороговому рівні приладової швидкості на порозі (V_{AT}), яка дорівнює швидкості звалювання (V_{SO}), помноженій на 1,3, або швидкості звалювання (V_{S1g}) при одному g (прискоренні вільного падіння), помноженій на 1,23, у посадковій конфігурації при максимальній сертифікованій посадковій масі. Якщо доступні обидва значення — V_{SO} та V_{S1g} , — використовується значення, яке дає більший результат V_{AT} .
- (b) Потрібно використовувати категорії повітряних суден, зазначені у таблиці, наведеній нижче.

Таблиця 1: Категорії літаків та відповідні значення V_{AT}

Категорія літаків	V_{AT}
A	Менше ніж 91 вузол
B	Від 91 до 120 вузлів
C	Від 121 до 140 вузлів
D	Від 141 до 165 вузлів
E	Від 166 до 210 вузлів

- (c) Посадкова конфігурація, яка повинна враховуватися при визначенні категорії ПС, повинна міститися у керівництві з експлуатації.
- (d) Експлуатант може застосовувати менше значення посадкової маси для визначення V_{AT} , якщо це схвалено компетентним органом. У такому разі таке менше значення посадкової маси повинне бути константою, яка не залежить від змінних умов повсякденної експлуатації ПС.

▼M13 _____

▼B

ПІДЧАСТИНА С

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

СЕКЦІЯ 1

Літаки

ГЛАВА 1

Загальні вимоги

CAT.POL.A.100 Класи льотно-технічних характеристик

- (a) Літак повинен експлуатуватися відповідно до застосованих вимог щодо його класу льотно-технічних характеристик.
- (b) Якщо через особливості конструкції ПС не можна досягнути повної відповідності застосованим вимогам цієї секції, експлуатант повинен застосовувати затверджені стандарти функціональності для забезпечення рівня безпеки, еквівалентного тому, що визначений у відповідній главі.

CAT.POL.A.105 Загальні положення

- (a) Маса літака:
- (1) на початку зльоту; або

(2) у разі перепланування під час польоту, у точці, починаючи з якої застосовується переглянутий експлуатаційний план польоту,

не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає вимогам відповідної глави до польоту, який повинен бути виконаний. Припустиме відхилення може бути зроблене з причини очікуваного зменшення маси у польоті, а також у розрахунку на аварійне зливання палива.

(b) Затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам відповідної глави разом із іншими доданими за необхідності даними, як це передбачено у відповідній главі. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в керівництві з експлуатації. При застосуванні факторів, зазначених у відповідній главі, необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені у дані AFM, з метою запобігання подвійному застосуванню факторів.

(c) Належну увагу необхідно приділяти конфігурації літака, умовам довкілля, а також роботі систем, які негативно впливають на льотно-технічні характеристики.

(d) Для цілей визначення льотно-технічних характеристик волога злітно-посадкова смуга (окрім трав'яної) може вважатися сухою.

▼ M15 _____

▼ B

ГЛАВА 2

Льотно-технічні характеристики класу А

CAT.POL.A.200 Загальні положення

(a) Затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, за необхідності повинні доповнюватися іншими даними, якщо затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, є недостатніми у контексті:

(1) врахування обґрунтованих очікуваних несприятливих умов експлуатації, таких як зліт та посадка на забрудненій злітно-посадковій смузі; та

(2) врахування можливості відмови двигуна на будь-якій фазі польоту.

(b) У випадку мокрих та забруднених злітно-посадкових смуг мають використовуватися дані щодо льотно-технічних характеристик, визначені відповідно до чинних стандартів сертифікації великих літаків або еквівалентних повітряних суден.

(c) У керівництві з експлуатації повинне бути зазначене використання інших даних, зазначених у (a), а також еквівалентних вимог, зазначених у (b).

CAT.POL.A.205 Зліт літака

(a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для барометричної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі відправлення.

(b) При визначенні максимально допустимої злітної маси мають бути дотримані такі вимоги:

(1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA);

(2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції, а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини наявної довжини розбігу літака (TORA);

(3) довжина розбігу літака не повинна перевищувати значення TORA;

(4) єдине значення V_1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту; та

(5) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати маси, яка дозволена для зльоту з сухої злітно-посадкової смуги в аналогічних умовах.

(c) При дотриманні вимог пункту (b) необхідно враховувати:

(1) барометричну висоту на аеродромі;

- (2) температуру навколишнього середовища на аеродромі;
- (3) стан та тип поверхні злітно-посадкової смуги;
- (4) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту;
- (5) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру; та
- (6) скорочення довжини злітно-посадкової смуги (якщо спостерігається) через виконання маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

CAT.POL.A.210 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

- (a) Чиста траєкторія зльоту повинна визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із вертикальною дистанцією не менше ніж 35 футів (10 метрів) або із горизонтальною дистанцією не менше ніж 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є горизонтальною дистанцією, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA. Для літаків з розмахом крила менше ніж 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$.
- (b) При дотриманні вимог пункту (a):
 - (1) Необхідно враховувати такі показники:
 - (i) масу літака на початку розбігу;
 - (ii) барометричну висоту на аеродромі;
 - (iii) температуру навколишнього середовища на аеродромі; та
 - (iv) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.
 - (2) Зміна лінії шляху не допускається до точки, на якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює половині розмаху крил, але не менше ніж 50 футів (15 метрів) над перевищенням у кінці TORA. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накрениється не більше ніж на 15° . На висоті більше ніж 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше ніж 15° , але не більше ніж 25° .
 - (3) Будь-яка частина чистої траєкторії зльоту, на якій літак накренився більше ніж на 15° , повинна уникнути усіх перешкод в межах горизонтальних дистанцій, визначених у (a), (b)(6) і (b)(7), при вертикальній дистанції щонайменше 50 футів (15 метрів).
 - (4) Маневри, у яких застосовуються збільшені кути крену до 20° між 200 та 400 футами (між 60 та 120 метрами) або не більше ніж 30° на висоті більше ніж 400 футів (120 метрів), повинні виконуватися відповідно до CAT.POL.A.240.
 - (5) Необхідно зробити належний допуск для врахування впливу кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, у тому числі збільшення дистанції у результаті збільшення польотної швидкості.
 - (6) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (i) 300 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (ii) 600 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
 - (7) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більше ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (i) 600 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (ii) 900 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
 - (c) Експлуатант повинен встановити процедури дій у непередбачених обставинах для дотримання вимог пунктів (a) і (b) та забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг

продовжити політ з дотриманням польотних вимог CAT.POL.A.215 або приземлитися на аеродромі відправлення чи на запасному аеродромі для зльоту.

CAT.POL.A.215 Політ за маршрутом — з одним несправним двигуном (OEI)

(a) Дані щодо чистої траєкторії польоту за маршрутом з OEI, які наведені у AFM та відповідають очікуваним метеорологічним умовам рейсу, повинні відповідати вимогам пункту (b) або (c) в усіх точках впродовж маршруту. У разі відмови двигуна, чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1 500 футів (450 метрів) над аеродромом передбачуваної посадки. У метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, повинен також враховуватися вплив їх використання на чисту траєкторію польоту.

▼ M15

(b) Градієнт чистої траєкторії польоту за маршрутом повинен бути позитивним на висоті принаймні 1 000 футів (300 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху.

(c) Чиста траєкторія польоту за маршрутом повинна розраховуватися таким чином, щоб літак зміг продовжувати політ з висоти крейсерського польоту до аеродрому, на якому може бути виконана посадка відповідно до пункту CAT.POL.A.230 або CAT.POL.A.235, залежно від випадку. Чиста траєкторія польоту за маршрутом повинна гарантувати вертикальну дистанцію принаймні 2 000 футів (600 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту у межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху з урахуванням таких елементів:

- (1) передбачається відмова двигуна на найбільш критичній точці на маршруті;
- (2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;
- (3) аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому, на якому, як вважається, літак зможе здійснити посадку після відмови двигуна з необхідною кількістю резервного палива відповідно до пункту CAT.OP.MPA.150, придатному для запасного аеродрому, за умови використання відповідної безпечної процедури зливання;
- (4) аеродром, на якому літак повинен здійснити посадку у разі відмови двигуна, повинен відповідати таким критеріям:
 - (i) дотримуються вимоги до технічних характеристик для очікуваної посадкової маси літака; та
 - (ii) прогнози погоди або метеозведення і повідомлення про стан злітно-посадкової смуги свідчать про те, що у запланований час посадки її можна буде виконати безпечно;
- (5) якщо AFM не містить даних щодо чистої траєкторії польоту за маршрутом, від загальної траєкторії польоту на маршруті з OEI віднімають градієнт набору, який становить 1,1 % для двомоторних літаків, 1,4 % для тримоторних літаків та 1,6 % для чотиримоторних літаків.
- (d) Експлуатант повинен збільшити запаси ширини, передбачені пунктами (b) і (c), до 18,5 км (10 морських миль), якщо навігаційна точність не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5.

CAT.POL.A.220 Політ за маршрутом — літаки з трьома або більше двигунами, два з яких є несправними

(a) У жодній точці впродовж лінії заданого шляху літак з трьома або більше двигунами не повинен бути віддаленим від аеродрому, на якому виконуються вимоги пунктів CAT.POL.A.230 або CAT.POL.A.235(a) відповідно до очікуваної посадкової маси літака, більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі), за винятком випадків, коли дотримуються вимоги (b)–(f) цього пункту.

(b) Дані щодо чистої траєкторії польоту за маршрутом з двома несправними двигунами мають бути розраховані таким чином, щоб літак зміг продовжувати політ у очікуваних метеорологічних умовах від точки, у якій відмовляють два двигуни одночасно, до аеродрому, на якому можна виконати посадку та повністю зупинитися за умови використання встановленої процедури посадки з двома несправними двигунами. Чиста траєкторія польоту за маршрутом повинна гарантувати вертикальну дистанцію

принаймні 2 000 футів (600 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту у межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху. На висотах та у метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, також повинен враховуватися вплив її використання на чисту траєкторію польоту. Якщо навігаційна точність не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5, експлуатант повинен збільшити визначений запас ширини, передбачений у другому реченні, до 18,5 км (10 морських миль).

- (c) Необхідно вважати, що два двигуни відмовляють у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, у якій літак віддалений від аеродрому, згаданому в пункті (a), більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма справними двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі).
- (d) Чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт на висоті 1 500 футів (450 метрів) над аеродромом передбаченої посадки після відмови двох двигунів.
- (e) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому з необхідною кількістю резервного палива, згаданого у пункті (f), за умови використання безпечної процедури.
- (f) Очікувана маса літака в точці, у якій передбачається відмова двох двигунів, не повинна бути меншою, ніж така, яка включає достатню кількість палива для досягнення очікуваного аеродрому посадки, прибуття туди на висоті принаймні 1 500 футів (450 метрів) безпосередньо над місцем посадки та подальшого польоту впродовж 15 хвилин на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку.

▼B

CAT.POL.A.225 Посадка — аеродром призначення та запасні аеродроми

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

▼M15

CAT.POL.A.230 Посадка — сухі злітно-посадкові смуги

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна надавати змогу здійснити повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги:
 - (1) для турбореактивних літаків — у межах 60 % наявної посадкової дистанції (LDA),
 - (2) для турбогвинтових поршневих літаків — у межах 70 % LDA;
 - (3) як відступ від пунктів (a)(1) і (a)(2), для літаків, затверджених для експлуатації зі скороченням посадкової дистанції відповідно до пункту CAT.POL.A.255, — у межах 80 % LDA.
- (b) Для заходження на посадку по крутій траєкторії експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a)(1) чи (a)(2), залежно від застосовного випадку, на основі висоти умовної перешкоди менше ніж 60 футів (20 метрів), але не менше ніж 35 футів (10 метрів), та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.245.
- (c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a)(1) чи (a)(2), залежно від застосовного випадку, та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.250.
- (d) При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати:
 - (1) не більше ніж 50 % значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150 % значення попутної складової вітру;
 - (2) коригування, передбачені у AFM.
- (e) Для цілей диспетчерського обслуговування літака літак повинен:
 - (1) здійснити посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі;

- (2) здійснити посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (e)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам:
 - (1) пунктів (a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є сухою; або
 - (2) пунктів CAT.POL.A.235(a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є мокрою або забрудненою.

CAT.POL.A.235 Посадка — мокрі та забруднені злітно-посадкові смуги

- (a) Якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
 - (1) посадкову дистанцію, передбачену в AFM для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, але не менше ніж відстань, яка вимагається пунктом CAT.POL.A.230(a)(1) або (a)(2), залежно від застосовного випадку;
 - (2) якщо в AFM не передбачена посадкова дистанція для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, щонайменше 115 % необхідної посадкової дистанції, визначеної відповідно до пункту CAT.POL.A.230(a)(1) або (a)(2), залежно від застосовного випадку;
 - (3) посадкову дистанцію, коротшу, ніж та, що її вимагає пункт (a)(2), але не коротшу, ніж та, що її вимагає пункт CAT.POL.A.230(a)(1) чи (a)(2), залежно від застосовного випадку, якщо злітно-посадкова смуга має специфічні характеристики, які покращують тертя, та AFM містить конкретну додаткову інформацію щодо посадкової дистанції на такому типі злітно-посадкової смуги;
 - (4) як відступ від пунктів (a)(1), (a)(2) і (a)(3), для літаків, затверджених для експлуатації зі скороченням посадкової дистанції відповідно до пункту CAT.POL.A.255, — посадкову дистанцію, визначену відповідно до пункту CAT.POL.A.255(b)(2)(v)(B).
- (b) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
 - (1) щонайменше посадкову дистанцію, визначену відповідно до пункту (a), або щонайменше 115 % посадкової дистанції, визначеної відповідно до схвалених даних щодо посадкової дистанції в умовах забруднення або до еквівалентної посадкової дистанції, залежно від того, яке з цих значень більше.
 - (2) на спеціально підготовлених зимових злітно-посадкових смугах може використовуватися посадкова дистанція, коротша, ніж та, що її вимагає пункт (b)(1), але не коротша, ніж та, що її вимагає пункт (a), якщо AFM містить конкретну додаткову інформацію щодо посадкових дистанцій на забруднених злітно-посадкових смугах. Така дистанція повинна становити щонайменше 115 % посадкової дистанції, зазначеної в AFM.
- (c) Як відступ від пункту (b), додаткові 15 % не повинні застосовуватися, якщо вони уже включені до схвалених даних щодо посадкової дистанції або до еквівалентної посадкової дистанції.
- (d) До пунктів (a) і (b) критерії пунктів CAT.POL.A.230(b), (c) і (d) застосовуються відповідним чином.
- (e) Для цілей диспетчерського обслуговування літака літак повинен:
 - (1) здійснити посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі;
 - (2) здійснити посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (e)(1) для аеродрому призначення, щодо якого відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, та посадка на якому залежить від конкретної складової швидкості вітру, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності двох призначених запасних аеродромів.

- (f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (e)(2) для аеродрому призначення, щодо якого відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою або забрудненою, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому.
- (h) Зазначені у пунктах (f) і (g) призначені запасні аеродроми повинні уможливлувати дотримання вимог:
 - (1) пунктів CAT.POL.A.230(a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є сухою, або
 - (2) пунктів CAT.POL.A.235(a)–(d), якщо злітно-посадкова смуга в очікуваний час прибуття є мокрою або забрудненою.

▼ В

CAT.POL.A.240 Схвалення виконання маневрів з підвищеними кутами крену

- (a) Повітряна експлуатація літака на підвищених кутах крену потребує попереднього схвалення компетентним органом.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) текст AFM містить затвержені дані для заданого збільшення експлуатаційної швидкості та інші дані, які дозволяють моделювання траєкторії польоту з урахуванням підвищених кутів крену та швидкості;
 - (2) візуальне керування є доступним для досягнення навігаційної точності;
 - (3) мінімальні необхідні погодні умови та вітрові обмеження є визначеними для кожної злітно-посадкової смуги, та

▼ М9

- (4) льотний екіпаж отримав належні знання щодо маршруту польоту та процедур, які використовуватимуться згідно з підчастиною FC Part-ORO.

▼ В

CAT.POL.A.245 Схвалення виконання заходження на посадку по крутій траєкторії

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади $4,5^\circ$ або більше та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35–60 футів (10–20 метрів).
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) у AFM визначений максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нестандартні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля з використанням критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії;
 - (2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії:
 - (i) повинна працювати належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;
 - (ii) повинні бути визначені мінімальні необхідні погодні умови; та
 - (iii) повинні враховуватися такі елементи:
 - (A) ситуація щодо перешкод;
 - (B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;
 - (C) мінімальна необхідна система візуалізації на висоті прийняття рішення (DH) та MDA;
 - (D) наявне бортове обладнання;
 - (E) кваліфікація пілота та його детальне знання аеродрому;
 - (F) обмеження та процедури згідно з AFM; та
 - (G) критерії вибору маневру відходження на друге коло.

CAT.POL.A.250 Схвалення виконання посадки з малою довжиною пробігу

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадкової маси, може складатися з суми корисної довжини заявленої безпечної зони і заявленої LDA;
 - (2) держава, у якій розташований аеродром, визначила суспільний інтерес та нагальну необхідність проведення таких маневрів посадки через віддаленість аеродрому або через наявність фізичних обмежень, пов'язаних із подовженням злітно-посадкової смуги;
 - (3) вертикальна дистанція між напрямком зору пілота та траєкторією найнижчої частини колеса на літаку, який виконує нормальну глісаду, не перевищує 3 метрів;
 - (4) мінімальна RVR/VIS не повинна становити менше ніж 1 500 метрів, а вітрові обмеження мають бути визначені у керівництві з експлуатації;
 - (5) визначені та дотримані вимоги щодо мінімального досвіду пілота, його підготовки та детального знання аеродрому;
 - (6) висота перетину з початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить 50 футів (15 метрів);
 - (7) використання заявленої безпечної зони схвалене державою розташування аеродрому;
 - (8) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 метрів;
 - (9) ширина заявленої безпечної зони не менше ніж удвічі більша за ширину злітно-посадкової смуги або розмаху крил, залежно від того, яке з цих значень більше; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої злітно-посадкової смуги;
 - (10) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, який не долітає до торця злітно-посадкової смуги; також, ніякі рухомі об'єкти не допускаються у заявлену безпечну зону під час використання злітно-посадкової смуги для посадки з малою довжиною пробігу;
 - (11) кут нахилу заявленої безпечної зони не перевищує 5% вгору та 2% вниз у напрямку посадки; та

▼M15

- (11a) скорочення необхідної посадкової дистанції відповідно до CAT.POL.A.255 заборонені;

▼B

- (12) виконання додаткових умов, якщо такі визначені компетентним органом з урахуванням характеристик типу літака, орографічних характеристик у зоні заходження на посадку, доступних аеродромних засобів заходження на посадку та факторів відходження на друге коло/перерваної посадки.

ГЛАВА 3

Льотно-технічні характеристики класу B

CAT.POL.A.300 Загальні положення

▼M10

- (a) Якщо це не схвалено компетентним органом згідно з додатком V (Part-SPA), підчастиною L — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-IMC), експлуатант не повинен здійснювати експлуатацію одномоторного літака:
 - (1) у нічний час, або
 - (2) у складних метеорологічних умовах (IMC), окрім згідно з особливими VFR.

▼B

- (b) Експлуатант повинен вважати двомоторні літаки, які не відповідають вимогам щодо підйому пункту CAT.POL.A.340, одномоторними літаками.

CAT.POL.A.305 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для барометричної абсолютної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі відправлення.
- (b) Зазначена у AFM неврахована злітна дистанція не повинна перевищувати:
 - (1) якщо її помножити на коефіцієнт 1,25, наявної довжини розбігу (TORA); або
 - (2) якщо шлях гальмування та/або зона, вільна від перешкод, є доступними:
 - (i) значення TORA;
 - (ii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,15, наявної злітної дистанції (TODA); або
 - (iii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,3, значення ASDA.
- (c) При дотриманні вимог пункту (b) необхідно також враховувати:
 - (1) масу літака на початку розбігу;
 - (2) барометричну висоту на аеродромі;
 - (3) температуру навколишнього середовища на аеродромі;
 - (4) стан та тип поверхні злітно-посадкової смуги;
 - (5) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту; та
 - (6) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

CAT.POL.A.310 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту — літаки з кількома двигунами

- (a) Траєкторія зльоту літаків з двома або більше двигунами повинна визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами з вертикальною дистанцією не менше ніж 50 футів (15 метрів) або з горизонтальною дистанцією не менше ніж 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є горизонтальною дистанцією, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA, окрім випадків, передбачених у (b) і (c). Для літаків з розмахом крила менше ніж 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$. Припускається, що:
 - (1) траєкторія зльоту починається на висоті 50 футів (15 метрів) над поверхнею наприкінці необхідної злітної дистанції згідно з положеннями CAT.POL.A.305(b) та закінчується на висоті 1 500 футів над поверхнею;
 - (2) літак не крениться, поки не досягне висоти 50 футів (15 метрів) над поверхнею, після чого кут крену не перевищує 15° ;
 - (3) відмова критичного двигуна відбувається в точці траєкторії зльоту літака з усіма справними двигунами, у якій візуальні орієнтири для уникнення перешкод вважаються втраченими;
 - (4) градієнт траєкторії зльоту від 50 футів (15 метрів) до передбачуваної висоти, на якій відмовить двигун, дорівнює середньому градієнту з усіма справними двигунами під час набору висоти та переходу до конфігурації польоту за маршрутом, помноженої на коефіцієнт 0,77; та
 - (5) градієнт траєкторії зльоту з висоти, яка була досягнута згідно з (a)(4), до кінця траєкторії зльоту дорівнює маршрутному градієнту набору висоти з OEI, зазначеному в AFM.
- (b) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (1) 300 метрів, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування, або якщо доступні такі навігаційні засоби, які дозволяють пілоту підтримувати заплановану траєкторію польоту з тією ж точністю, або
 - (2) 600 метрів для польоту за будь-яких інших умов.

- (с) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більше ніж на 15°, експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
 - (1) 600 метрів, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування; або
 - (2) 900 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
- (с) При дотриманні вимог пунктів (а)–(с) необхідно враховувати:
 - (1) масу літака на початку розбігу;
 - (2) барометричну висоту на аеродромі;
 - (3) температуру навколишнього середовища на аеродромі; та
 - (4) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

▼M4

- (е) Вимоги (а)(3), (а)(4), (а)(5), (б)(2) та (с)(2) не застосовуються до експлуатації за VFR у денний час.

▼B

CAT.POL.A.315 Політ за маршрутом — літаки з декількома двигунами

- (а) В очікуваних метеорологічних умовах польоту та у разі відмови одного двигуна, якщо інші двигуни працюють в безперервному режимі максимальної заданої потужності, літак повинен бути в змозі продовжити політ на відповідній мінімальній (або вище мінімальній) висоті безпечного польоту, визначеній у керівництві з експлуатації, до точки на висоті 1 000 футів (300 метрів) над аеродромом, на якому можуть бути дотримані відповідні льотно-технічні вимоги.
- (б) Припускається, що на момент відмови двигуна:
 - (1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів (90 метрів) за хвилину з усіма двигунами, які працюють у безперервному режимі на максимальній заданій потужності; та
 - (2) маршрутний градієнт траєкторії польоту з одним несправним двигуном дорівнює загальному градієнту спуску або підйому, збільшеному або зменшеному на градієнт 0,5% відповідно.

▼M10

CAT.POL.A.320 Політ за маршрутом — одномоторні літаки

- (а) В очікуваних метеорологічних умовах та у разі відмови двигуна літак повинен бути здатним досягти місця, у якому можна виконати безпечну вимушену посадку, якщо експлуатант не схвалений компетентним органом відповідно до підчастини L додатка V (Part-SPA) — ЕКСПЛУАТАЦІЯ ОДНОМОТОРНИХ ТУРБІННИХ ЛІТАКІВ ВНОЧІ АБО В ІМС (SET-IMC) — та не використовує період ризику.
- (б) Для цілей пункту (а) припускається, що на момент відмови двигуна:
 - (1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів (90 метрів) за хвилину зі справним двигуном у безперервному режимі максимальної заданої потужності; та
 - (2) маршрутний градієнт траєкторії польоту є загальним градієнтом спуску, збільшеним на градієнт 0,5%.

▼B

CAT.POL.A.325 Посадка — аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

▼M15

CAT.POL.A.330 Посадка — сухі злітно-посадкові смуги

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна давати змогу здійснити повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги у межах 70 % LDA.
- (a) Як відступ від пункту (a) та у разі дотримання пункту CAT.POL.A.355, посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення повинна бути такою, щоб давати змогу виконати повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги у межах 80 % LDA.
- (d) При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати:
- (1) висоту на аеродромі;
 - (2) не більше ніж 50 % значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150 % значення попутної складової вітру;
 - (3) тип поверхні злітно-посадкової смуги;
 - (4) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку посадки;
- (b) Для заходження на посадку по крутій траєкторії експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a), на основі висоти умовної перешкоди менше ніж 60 футів (20 метрів), але не менше ніж 35 футів (10 метрів), та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.345.
- (c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант повинен використовувати дані щодо посадкової дистанції відповідно до пункту (a) та відповідати вимогам пункту CAT.POL.A.350.
- (f) Для цілей диспетчерського обслуговування літака літак повинен:
- (1) здійснити посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі;
 - (2) здійснити посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (g) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (f)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам пунктів (a)–(f).

CAT.POL.A.335 Посадка — мокрі та забруднені злітно-посадкові смуги

- (a) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
- (1) посадкову дистанцію, передбачену в AFM для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, але не менше ніж відстань, яка вимагається пунктом CAT.POL.A.330;
 - (2) якщо в AFM не передбачена посадкова дистанція для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, щонайменше 115 % необхідної посадкової дистанції, визначеної відповідно до пункту CAT.POL.A.330(a);
 - (3) посадкову дистанцію, коротшу, ніж та, що її вимагає пункт (a)(2), але не коротшу, ніж та, що її вимагає пункт CAT.POL.A.330(a), якщо застосовується, якщо злітно-посадкова смуга має специфічні характеристики, які покращують тертя, та AFM містить конкретну додаткову інформацію щодо посадкової дистанції на такому типі злітно-посадкової смуги;
 - (4) як відступ від пунктів (a)(1), (a)(2) і (a)(3), для літаків, затверджених для експлуатації зі скороченням посадкової дистанції відповідно до пункту CAT.POL.A.355, — посадкову дистанцію, визначену відповідно до пункту CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).
- (b) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не повинна перевищувати LDA. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації застосовувані дані щодо посадкової дистанції.



CAT.POL.A.340 Вимоги щодо набору висоти ПС у злітній та посадковій конфігурації

Експлуатант двомоторного літака повинен дотримуватися зазначених нижче вимог щодо набору висоти у злітній та посадковій конфігурації.

(a) *Набір висоти у злітній конфігурації*

(1) Усі двигуни у справному стані

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти після зльоту повинен становити щонайменше 4% із такими показниками:
 - (A) усі двигуни працюють у злітному режимі;
 - (B) шасі випущене, окрім випадків, коли шасі можна втягнути максимум за сім секунд, — тоді можна припустити, що шасі прибране;
 - (C) закрилки перебувають у положенні зльоту; та
 - (D) швидкість набору висоти є не меншою, ніж більше з двох таких значень: $1,1 \times V_{MC}$ (мінімальна еволютивна швидкість на землі або поблизу неї) $1,2 \times V_{S1}$ (швидкість звалювання або мінімальна швидкість стабільного польоту в посадковій конфігурації).

(2) Один несправний двигун (OEI)

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти на висоті 400 футів (120 метрів) над злітною поверхнею повинен бути помітно позитивним із такими показниками:
 - (A) несправний критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;
 - (B) решта двигунів працюють у злітному режимі;
 - (C) шасі прибране;
 - (D) закрилки перебувають у положенні зльоту; та
 - (E) швидкість набору висоти є такою, яка досягається на висоті 50 футів (15 метрів).
- (ii) Рівномірний градієнт набору висоти повинен становити не менше ніж 0,75% на висоті 1 500 м над поверхнею зльоту з такими показниками:
 - (A) несправний критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;
 - (B) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;
 - (C) шасі прибране;
 - (D) закрилки прибрані; та
 - (E) швидкість набору висоти становить не менше ніж $1,2 \times V_{S1}$.

(b) *Набір висоти у посадковій конфігурації*

(1) Усі двигуни у справному стані

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти повинен становити щонайменше 2,5% із такими показниками:
 - (A) доступно не більше такої тягової потужності, яке є доступною через вісім секунд після початку бустерного керування із позиції мінімального режиму польотного малого газу;
 - (B) шасі випущене;
 - (C) закрилки у посадковому положенні; та
 - (D) швидкість набору висоти дорівнює V_{REF} (стандартній швидкості заходження на посадку).

(2) Один несправний двигун (OEI)

- (i) Рівномірний градієнт набору висоти повинен становити не менше ніж 0,75% на висоті 1 500 м над поверхнею посадки з такими показниками:
 - (A) несправний критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;

- (B) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;
- (C) шасі прибране;
- (D) закрилки прибрані; та
- (E) швидкість набору висоти становить не менше ніж $1,2 \times V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Схвалення виконання заходження на посадку по крутій траєкторії

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади $4,5^\circ$ або більше та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35–60 футів (10–20 метрів).
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) у AFM визначений максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нестандартні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля з використанням критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії; та
 - (2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії:
 - (i) працює належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;
 - (ii) визначені мінімальні необхідні погодні умови; та
 - (iii) враховуються такі елементи:
 - (A) ситуація щодо перешкод;
 - (B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;
 - (C) мінімальна необхідна система візуалізації на DH та MDA;
 - (D) наявне бортове обладнання;
 - (E) кваліфікація пілота та його детальне знання аеродрому;
 - (F) обмеження та процедури згідно з AFM; та
 - (G) критерії вибору маневру відходження на друге коло.

CAT.POL.A.350 Схвалення виконання посадки з малою довжиною пробігу

- (a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.
- (b) Щоб отримати таке схвалення, експлуатант повинен надати підтвердження дотримання таких умов:
 - (1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадкової маси, може складатися з суми корисної довжини заявленої безпечної зони і заявленої LDA;
 - (2) використання заявленої безпечної зони схвалене державою розташування аеродрому;
 - (3) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, який не долітає до торця злітно-посадкової смуги; також, ніякі рухомі об'єкти не допускаються у заявлену безпечну зону під час використання злітно-посадкової смуги для посадки з малою довжиною пробігу;
 - (4) кут нахилу заявленої безпечної зони не перевищує 5% вгору та 2% вниз у напрямку посадки;
 - (5) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 метрів;
 - (6) ширина заявленої безпечної зони не менше ніж удвічі більша за ширину злітно-посадкової смуги; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої злітно-посадкової смуги;
 - (7) висота перетину з початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить не менше ніж 50 футів (15 метрів);
 - (8) визначені мінімальні погодні умови для використання кожної злітно-посадкової смуги, які не можуть бути гіршими, ніж відповідні мінімальні характеристики згідно з VFR або згідно з NPA, залежно від того, яке з цих значень більше;

- (9) визначені та дотримані вимоги щодо досвіду пілота, його підготовки та детального знання аеродрому;
- (10) виконання додаткових умов, якщо такі визначені компетентним органом з урахуванням характеристик типу літака, орографічних характеристик у зоні заходження на посадку, доступних аеродромних засобів заходження на посадку та факторів відходження на друге коло/перерваної посадки.

ГЛАВА 4

Льотно-технічні характеристики класу С

CAT.POL.A.400 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для барометричної абсолютної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі відправлення.
- (b) Для літаків, AFM яких містять дані стосовно довжини злітного поля, але не враховують можливості відмови двигуна, дистанція від початку розбігу до точки досягнення літаком висоти 50 футів (15 метрів) над поверхнею з усіма двигунами у справному стані при параметрах максимальної заданої злітної потужності, помноженої на один із таких коефіцієнтів:

- (1) 1,33 — для літаків з двома двигунами;
- (2) 1,25 — для літаків з трьома двигунами; або
- (3) 1,18 — для літаків з чотирма двигунами,

не повинна перевищувати наявної довжини розбігу (TORA) на аеродромі зльоту.

- (c) Для літаків, AFM яких містять дані стосовно довжини злітного поля та враховують можливість відмови двигуна, мають виконуватися такі вимоги згідно зі специфікаціями у AFM:

- (1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати ASDA;
- (2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції (TODA), а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини TORA;
- (3) довжина розбігу літака не повинна перевищувати значення TORA;
- (4) єдине значення V_1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту; та
- (5) на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смугі злітна маса не повинна перевищувати маси, яка дозволена для зльоту з сухої злітно-посадкової смуги в аналогічних умовах.

- (d) Необхідно враховувати такі умови:

- (1) барометричну абсолютну висоту на аеродромі;
- (2) температуру навколишнього середовища на аеродромі;
- (3) стан та тип поверхні злітно-посадкової смуги;
- (4) нахил злітно-посадкової смуги у напрямку зльоту;
- (5) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру; та
- (6) скорочення довжини злітно-посадкової смуги (якщо спостерігається) через виконання маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

CAT.POL.A.405 Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

- (a) Траекторія зльоту з OEI повинна визначитися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із вертикальною дистанцією не менше ніж 50 футів (15 метрів) плюс $0,01 \times D$ або із горизонтальною дистанцією не менше ніж 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є горизонтальною дистанцією, яку літак пройшов від кінця TODA. Для літаків з розмахом крила менше ніж 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$.

- (b) Траєкторія зльоту повинна розпочинатися на висоті 50 футів (15 метрів) над поверхнею наприкінці необхідної злітної дистанції згідно з положеннями ► M4 CAT.POL.A.400(b) або (c) ◀ , залежно від застосовного випадку, та закінчуватися на висоті 1 500 футів над поверхнею.
- (c) При дотриманні вимог пункту (a) необхідно враховувати:
- (1) масу літака на початку розбігу;
 - (2) барометричну висоту на аеродромі;
 - (3) температуру навколишнього середовища на аеродромі; та
 - (4) не більше ніж 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% повідомленого значення попутної складової вітру.
- (d) Зміна лінії шляху не допускається до точки, у якій висота траєкторії зльоту становить 50 футів (15 метрів) над поверхнею. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накренається не більше ніж на 15°. На висоті більше ніж 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше ніж 15°, але не більше ніж 25°. Необхідно зробити належний допуск для врахування впливу кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, у тому числі збільшення дистанції у результаті збільшення польотної швидкості.
- (e) У випадках, у яких не вимагається зміна лінії шляху більше ніж на 15°, експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
- (1) 300 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (2) 600 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
- (f) У випадках, у яких вимагається зміна лінії шляху більше ніж на 15°, експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:
- (1) 600 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
 - (2) 900 метрів для польоту за будь-яких інших умов.
- (g) Експлуатант повинен встановити процедури дій у непередбачених обставинах для дотримання вимог пунктів (a)-(f) та забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг продовжити політ з дотриманням польотних вимог CAT.POL.A.410 або виконати посадку на аеродромі відправлення чи на запасному аеродромі для зльоту.

CAT.POL.A.410 Політ за маршрутом — усі двигуни у справному стані

- (a) За очікуваних метеорологічних умов польоту в усіх точках впродовж свого маршруту або у точках будь-якого запланованого відхилення від маршруту літак повинен мати змогу досягти вертикальної швидкості набору висоти не менше ніж 300 футів (90 метрів) за хвилину з усіма двигунами у справному стані за умов максимальної безперервної заданої потужності, які визначені для:
- (1) мінімальних висот безпечного польоту на усіх етапах маршруту або будь-якого запланованого відхилення від маршруту, визначених або обчислених на основі даних керівництва з експлуатації стосовно літака; та
 - (2) мінімальних висот, необхідних для забезпечення відповідності умовам, передбаченим у CAT.POL.A.415 та CAT.POL.A.420, залежно від випадку.

CAT.POL.A.415 Політ за маршрутом — OEI

- (a) За очікуваних метеорологічних умов польоту, якщо будь-який один двигун стає несправним у будь-якій точці маршруту або у точці будь-якого запланованого відхилення від маршруту, а решта двигунів працює за умов максимальної безперервної заданої потужності, літак повинен мати змогу продовжувати політ з крейсерською висотою польоту до аеродрому, на якому він може виконати посадку відповідно до CAT.POL.A.430 чи CAT.POL.A.435, залежно від випадку. Літак повинен оминати перешкоди в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху з вертикальним запасом щонайменше:

- (1) 1 000 футів (300 метрів), якщо вертикальна швидкість набору висоти становить нуль або більше: або
- (2) 2 000 футів (600 метрів), якщо вертикальна швидкість набору висоти становить менше нуля.
- (b) Траєкторія польоту повинна мати позитивний кут нахилу на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом, на якому має виконуватися посадка у разі відмови одного двигуна.
- (c) Доступна швидкість набору висоти літака повинна обчислюватися як величина, на 150 футів (45 метрів) за хвилину менша, ніж зазначена загальна швидкість набору висоти.

▼M15

- (d) Запаси ширини, передбачені у пункті (a), повинні бути збільшені до 18,5 км (10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5.
- (e) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому, на якому, як вважається, літак зможе здійснити посадку після відмови двигуна з необхідною кількістю резервного палива відповідно до пункту CAT.OP.MPA.150, придатному для запасного аеродрому, за умови використання відповідної безпечної процедури зливання.

CAT.POL.A.420 Політ за маршрутом — літаки з трьома або більше двигунами, два з яких є несправними

- (a) У жодній точці впродовж лінії заданого шляху літак з трьома або більше двигунами не повинен бути віддаленим від аеродрому, на якому виконуються вимоги пункту CAT.POL.A.430 до очікуваної посадкової маси літака, більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі), за винятком випадків, коли дотримуються вимоги (b)–(e) цього пункту.
- (b) Траєкторія польоту з двома несправними двигунами повинна давати змогу літаку продовжувати політ в очікуваних метеорологічних умовах, оминаючи перешкоди впродовж маршруту в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованого курсу, з вертикальним запасом щонайменше 2 000 футів (600 метрів), до аеродрому, на якому дотримані вимоги до льотно-технічних характеристик, застосовні для очікуваної посадкової маси.
- (c) Необхідно вважати, що два двигуни відмовляють у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, у якій літак віддалений від аеродрому, згаданому в пункті (a), більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма справними двигунами на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку, при стандартній температурі в нерухомому повітрі).
- (d) Очікувана маса літака в точці, у якій передбачається відмова двох двигунів, не повинна бути меншою, ніж така, яка включає достатню кількість палива для досягнення очікуваного аеродрому посадки, прибуття туди на висоті принаймні 1 500 футів (450 метрів) безпосередньо над місцем посадки та подальшого польоту впродовж 15 хвилин на крейсерській потужності чи тязі, залежно від випадку.
- (e) Наявна вертикальна швидкість набору висоти повинна становити на 150 футів (45 метрів) за хвилину менше, ніж зазначена у документації.
- (f) Запаси ширини, передбачені у пункті (b), повинні бути збільшені до 18,5 км (10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні навігаційній специфікації RNAV 5.
- (e) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється тією мірою, якою це узгоджується з досягненням аеродрому з необхідною кількістю резервного палива відповідно до пункту (d), за умови використання відповідної безпечної процедури зливання.

▼B

CAT.POL.A.425 Посадка — аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної в AFM для висоти та, якщо це передбачено в AFM, очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

CAT.POL.A.430 Посадка — сухі злітно-посадкові смуги

- (a) Посадкова маса літака, визначена згідно з CAT.POL.A.105(a), на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна давати змогу виконати повну посадку літака із зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги у межах 70% LDA, з урахуванням:
- (1) висоти на аеродромі;
 - (2) не більше ніж 50% значення зустрічної складової вітру або не менше ніж 150% значення попутної складової вітру;
 - (3) типу поверхні злітно-посадкової смуги; та

▼M15

- (4) нахилу злітно-посадкової смуги у напрямку посадки;

▼B

- (b) Для цілей диспетчерського обслуговування літака припускається, що:
- (1) літак здійснить посадку на найбільш зручній злітно-посадковій смузі в нерухомому повітрі; та
 - (2) літак здійснить посадку на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, із урахуванням ймовірної швидкості і напрямку вітру, характеристик наземного обслуговування літака та інших факторів, таких як посадкові пристрої та особливості місцевості.
- (c) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги пункту (b)(2) для аеродрому призначення, літак повинен бути відправлений у повітря тільки за умов наявності призначеного запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам пунктів (a) і (b).

CAT.POL.A.435 Посадка — мокрі та забруднені злітно-посадкові смуги

▼M15

- (a) Якщо відповідні прогнози погоди або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути мокрою, LDA повинна становити одну з таких дистанцій:
- (1) посадкову дистанцію, передбачену в AFM для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, але не менше ніж відстань, яка вимагається пунктом CAT.POL.A.430;
 - (2) якщо в AFM не передбачена посадкова дистанція для використання на мокрих злітно-посадкових смугах під час диспетчерського обслуговування, щонайменше 115 % необхідної посадкової дистанції, визначеної відповідно до пункту CAT.POL.A.430.

▼B

- (b) Якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення вказують на те, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не повинна перевищувати LDA. Експлуатант повинен визначити в керівництві з експлуатації застосовувані дані щодо посадкової дистанції.

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

ГЛАВА 1

Загальні вимоги

CAT.POL.H.100 Застосовність

- (a) Вертольоти повинні експлуатуватися відповідно до застосовних вимог щодо класу льотно-технічних характеристик.
- (a) Вертольоти повинні експлуатуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу I:
- (1) під час експлуатації від/до аеродромів або експлуатаційних майданчиків, розташованих у густонаселеному несприятливому середовищі, за винятком експлуатації від/до майданчика громадського інтересу (PIS) відповідно до положень CAT.POL.H.225, або

- (2) при MOPSC більше 19, за винятком експлуатації від/до вертопалуби згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2 схваленням відповідно до CAT.POL.H.305.
- (c) Якщо інше не передбачено пунктом (b), вертольоти, які мають MOPSC 19 або менше, але більше дев'яти, повинні експлуатуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1 або 2.
- (d) Якщо інше не передбачено у (b), вертольоти, MOPSC яких становить дев'ять або менше, повинні експлуатуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1, 2 або 3.

CAT.POL.H.105 Загальні положення

(a) Маса вертольота:

- (1) на початку зльоту; або
- (2) у разі перепланування під час польоту, у точці, починаючи з якої застосовується переглянутий експлуатаційний план польоту,

не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає застосовним вимогам цієї секції для запланованого польоту, з урахуванням очікуваного зменшення маси у польоті та аварійного зливання палива, як передбачено у відповідній вимозі.

(b) Затверджені дані про льотно-технічні характеристики, які містяться у AFM, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам цієї секції разом із іншими доданими за необхідності даними, як передбачено у відповідній вимозі. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в керівництві з експлуатації. При застосуванні факторів, зазначених у цій секції, необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені у дані AFM, з метою запобігання подвійному застосуванню факторів.

(c) За умови дотримання вимог цієї секції, необхідно враховувати такі параметри:

- (1) масу вертольота;
- (2) конфігурацію вертольота;
- (3) умови навколишнього середовища, зокрема:
 - (i) барометричну висоту та температуру;
 - (ii) вітер;
- (A) за винятком випадків, передбачених у (C), для вимог щодо зльоту, траєкторії зльоту та посадки, врахування фактору вітру повинне становити не більше ніж 50% повідомленої постійної складової зустрічного вітру, що становить 5 вузлів або більше;
- (B) у випадках, коли в AFM дозволено виконувати зліт та посадку з попутним вітровим компонентом, а також у всіх випадках для траєкторії зльоту, повинно враховуватися не менше ніж 150% будь-якої повідомленої попутної складової вітру; та
- (C) якщо обладнання для вимірювання вітру дозволяє виконувати точні вимірювання швидкості вітру над точками зльоту та посадки, складова вітру понад 50% може бути встановлена експлуатантом за умови, що експлуатант доведе компетентному органу, що близькість до FATO та підвищення точності вимірювального обладнання вітру забезпечують еквівалентний рівень безпеки;
- (4) методи експлуатації; та
- (5) функціонування систем, негативно впливають на льотно-технічні характеристики.

CAT.POL.H.110 Врахування перешкод

(a) Для цілей дотримання вимог щодо прольоту перешкод повинні враховуватися перешкоди, розташовані за межами FATO, у траєкторії зльоту або у траєкторії відходження на друге коло для посадки, якщо їхня бічна дистанція від найближчої точки на поверхні нижче запланованої траєкторії не більша, ніж:

- (1) Для експлуатації за VFR:
 - (i) половина мінімальної ширини, визначеної у AFM, або, якщо така ширина не визначена, значення $0,75 \times D$, де D — найбільший габаритний розмір вертольота, коли гвинти обертаються;

- (ii) плюс більше з таких значень: $0,25 \times D$ або 3 метри;
- (iii) плюс:
 - (A) $0,10 \times$ відстань DR для експлуатації у денний час за VFR; або
 - (B) $0,15 \times$ відстань DR для експлуатації у нічний час за VFR.
- (2) Для експлуатації за ППП:
 - (i) більше з таких значень: $1,5 D$ або 30 метрів, плюс:
 - (A) $0,10 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП із точним курсовим наведенням;
 - (B) $0,15 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП зі стандартним курсовим наведенням, або
 - (C) $0,30 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП без курсового наведення.
 - (ii) При врахуванні траєкторії відходження на друге коло, відхилення зони врахування перешкод застосовується тільки після кінця наявної злітної дистанції.
- (3) Для експлуатації, за якої початковий зліт виконується за візуальними правилами польотів з переходом до ППП/ІМС в точці переходу, критерії, передбачені у пункті (1), застосовуються до точки переходу, а критерії, передбачені у пункті (2), застосовуються після точки переходу. Точка переходу не може бути розташована до кінця необхідної злітної дистанції для вертольотів (TODRH) з льотно-технічними характеристиками класу 1 або до визначеної точки після зльоту (DPATO) для вертольотів з льотно-технічними характеристиками класу 2.
- (b) Для зльоту із застосуванням резервної або горизонтальної процедури переходу, з метою дотримання вимог щодо обльоту перешкод, повинна враховуватися перешкода, розташована у резервній або горизонтальній зоні, якщо її горизонтальна дистанція від найближчої точки на поверхні нижче запланованої траєкторії не більша, ніж:
 - (1) половина мінімальної ширини, визначеної у AFM, або, якщо така ширина не визначена, значення $0,75 \times D$;
 - (2) плюс більше з таких значень: $0,25 \times D$ або 3 метри;
 - (3) плюс:
 - (i) для денної експлуатації за VFR — $0,10 \times$ пройдена з кінця FATO дистанція; або
 - (ii) для нічної експлуатації за VFR — $0,15 \times$ пройдена з кінця FATO дистанція.
 - (c) Перешкоди можна не враховувати, якщо вони розташовані за межами:
 - (1) $7 \times$ радіус ротора (R) для денної експлуатації, якщо гарантується, що навігаційної точності можна досягнути завдяки використанню візуальних орієнтирів під час набору висоти;
 - (2) $10 \times R$ для нічної експлуатації, якщо гарантується, що навігаційної точності можна досягнути завдяки використанню візуальних орієнтирів під час набору висоти;
 - (3) 300 метрів, якщо навігаційної точності можна досягнути завдяки використанню відповідних навігаційних технічних засобів, або
 - (4) 900 метрів у всіх інших випадках.

ГЛАВА 2

Льотно-технічні характеристики класу 1

САТ.POL.H.200 Загальні положення

Вертольоти, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті, як визначено Агентством.

САТ.POL.H.205 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, визначеної у AFM для виконання відповідної процедури.
- (b) Злітна маса повинна бути такою, щоб:

- (1) можна було відмовитися від зльоту та приземлитися на FATO у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у точці або до точки прийняття рішення на зліт (TDP);
- (2) необхідна дистанція перерваного зльоту (RTODRH) не перевищувала наявної дистанції перерваного зльоту (RTODAH); та
- (3) TODRH не перевищувала наявної злітної дистанції (TODAH).
- (4) Незважаючи на положення (b)(3), TODRH може перевищувати TODAH, якщо вертоліт з відмовою критичного двигуна, яка виявлена у TDP, може у разі продовження зльоту оминати всі перешкоди на шляху до кінця TODRH із запасом висоти щонайменше 10,7 метрів (35 футів).
- (c) За умови виконання вимог (a) і (b), необхідно враховувати відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому або експлуатаційного майданчика відправлення.
- (d) Частина зльоту до TDP та включно з нею повинна проводитися за умов чіткого бачення поверхні, щоб можна було здійснити маневр перерваного зльоту.
- (e) Для зльоту із застосуванням резервної або горизонтальної процедури переходу у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у або до TDP, усі перешкоди на резервній або горизонтальній перехідній зоні повинні оминатися з достатнім запасом.

CAT.POL.H.210 Траєкторія зльоту

- (a) З кінця TODRH у разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у TDP:
 - (1) Злітна маса повинна бути такою, щоб траєкторія зльоту забезпечувала вертикальний запас висоти над усіма перешкодами, розташованими на траєкторії набору висоти, не менше ніж 10,7 метрів (35 футів) для експлуатації за VFR та 10,7 метрів (35 футів) + $0,01 \times$ відстань DR для експлуатації за ППП. Враховуватися повинні тільки перешкоди, зазначені у CAT.POL.H.110.
 - (2) У разі зміни напрямку більш ніж на 15° , потрібно зробити належний допуск для врахування впливу кута крену на здатність відповідати вимогам щодо польоту перешкод. Такий поворот не повинен бути розпочатий до досягнення висоти 61 м (200 футів) над злітною поверхнею, окрім ситуацій, коли зазначений поворот є частиною схваленої процедури, що міститься у AFM.
- (b) За умови виконання вимог (a), необхідно враховувати відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для аеродрому або експлуатаційного майданчика відправлення.

CAT.POL.H.215 Політ за маршрутом — несправний критичний двигун

- (a) З несправним критичним двигуном та в очікуваних метеорологічних умовах маса вертольота та траєкторія його польоту в усіх точках маршруту повинні забезпечувати дотримання вимог пунктів (1), (2) або (3):
 - (1) Якщо передбачається, що рейс здійснюватиметься увесь час за умов відсутності бачення поверхні, маса вертольота забезпечує швидкість набору висоти не менше ніж 50 футів (15 метрів) за хвилину з несправним критичним двигуном на висоті щонайменше 300 метрів (1 000 футів) або 600 метрів (2 000 футів) у гірській місцевості над усією територією та перешкодами на маршруті в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху.
 - (2) Якщо передбачається, що рейс здійснюватиметься за умов відсутності бачення поверхні, траєкторія польоту дозволяє вертольоту продовжити рейс з висоти крейсерського польоту до висоти 300 метрів (1 000 футів) над посадковим майданчиком, на якому можна виконати посадку відповідно до CAT.POL.H.220. Траєкторія польоту залишає вертикальний запас щонайменше 300 метрів (1 000 футів) або 600 метрів (2 000 футів) у гірській місцевості над усією територією та перешкодами на маршруті в межах 9,3 км (5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху. Можна використовувати різні техніки зниження.
 - (3) Якщо передбачається, що рейс буде виконуватися за VMC за умов чіткого бачення поверхні, траєкторія польоту дозволяє продовжити рейс з висоти крейсерського польоту до висоти 300 метрів (1 000 футів) над посадковим майданчиком, на якому можна виконати посадку відповідно до CAT.POL.H.220, не перебуваючи у будь-який час нижче відповідної мінімальної висоти польоту. Перешкоди повинні враховуватися в межах 900 метрів по обидві сторони від траєкторії польоту.

- (b) За умови дотримання вимог (a)(2) або (a)(3):
 - (1) передбачається відмова критичного двигуна на найбільш критичній точці на маршруті;
 - (2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;
 - (3) аварійне зливання палива планується тільки такою мірою та у такий час, який дозволить досягти аеродрому або експлуатаційного майданчика з необхідною кількістю резервного палива та з використанням безпечної процедури: та
 - (4) аварійне зливання палива не планується нижче висоти 1 000 футів (300 метрів) над місцевістю.
- (c) Запаси ширини, передбачені у (a)(1) та (a)(2), повинні бути збільшені до 18,5 км (10 морських миль), якщо протягом 95 % загального польотного часу не можна досягти навігаційної точності.

CAT.POL.H.220 Посадка

- (a) Посадкова маса вертольота у очікуваний час посадки не повинна перевищувати максимальну масу, зазначену у AFM для відповідної процедури.
- (b) У разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у точці або до точки прийняття рішення про посадку (LDP), можна виконати посадку та зупинитися в межах FATO або виконати перервану посадку та оминати усі перешкоди на траєкторії польоту з вертикальним запасом 10,7 метрів (35 футів). Враховуватися повинні тільки перешкоди, зазначені у CAT.POL.H.110.
- (c) У разі відмови критичного двигуна, яка виявлена у будь-якій точці у або після LDP, можна:
 - (1) оминати усі перешкоди на траєкторії заходження на посадку; та
 - (2) виконати посадку та зупинитися в межах FATO.
- (d) За умови виконання вимог (a)–(c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для очікуваного часу посадки на аеродромі чи експлуатаційному майданчику призначення або на будь-якому запасному аеродромі чи майданчику, за потреби.
- (e) Частина посадки від LDP до точки приземлення повинна виконуватися за умов чіткого бачення поверхні.

CAT.POL.H.225 Експлуатація вертольотів до/від майданчика громадського інтересу

- (a) Експлуатація вертольотів до/від майданчика громадського інтересу (PIS) може виконуватися згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2 без дотримання вимог CAT.POL.H.310(b) або CAT.POL.H.325(b), якщо виконуються всі такі умови:
 - (1) PIS використовувався до 1 липня 2002 року;
 - (2) розмір PIS або обсяг перешкод не забезпечує дотримання вимог до експлуатації згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1;
 - (3) експлуатація здійснюється на вертольоті, MOPSC якого становить шість або менше;
 - (4) експлуатант задовольняє вимоги CAT.POL.H.305(b)(2) і (b)(3);
 - (5) маса вертольота не перевищує максимальну масу, зазначену в AFM для градієнту набору висоти 8% у нерухомому повітрі при безпечній злітній швидкості (V_{TOSS}) з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності; та
 - (6) експлуатант отримав від компетентного органу попереднє схвалення на таку експлуатацію. Перед здійсненням такої експлуатації в державі-члені експлуатант повинен отримати схвалення від компетентного органу такої держави.
- (b) У керівництві з експлуатації повинні бути встановлені процедури для конкретного майданчика для мінімізації періоду, протягом якого існуватиме небезпека для пасажирів у вертольоті та людей на поверхні у разі відмови двигуна вертольота під час зльоту і посадки.
- (c) Для кожного PIS у керівництві з експлуатації повинні бути визначені та наведені: діаграми або анотовані фотографії, що показують основні види, розміри, невідповідності вимогам до льотно-технічних характеристик класу 1, основні небезпечні фактори та план реагування у разі виникнення інциденту.

ГЛАВА 3

Льотно-технічні характеристики класу 2

CAT.POL.H.300 Загальні положення

Вертольоти, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті, як визначено Агентством.

CAT.POL.H.305 Експлуатація без гарантованої можливості безпечної вимушеної посадки

- (a) Експлуатація без гарантованої можливості виконати безпечну вимушену посадку під час маневрів зльоту та посадки повинна проводитися тільки у разі, якщо експлуатант отримав схвалення на це від компетентного органу:
 - (b) Для отримання і підтримання дії такого схвалення експлуатант повинен:
 - (1) провести оцінювання ризику, зазначивши:
 - (i) тип вертольота; та
 - (ii) тип експлуатації;
 - (2) імплементувати таку низку умов:
 - (i) мати та підтримувати таку стандартну модифікацію вертольота/двигуна, яка визначена виробником;
 - (ii) проводити превентивне технічне обслуговування, рекомендоване виробником вертольота або двигуна;
 - (iii) включити процедури зльоту та посадки до керівництва з експлуатації, якщо вони не описані у AFM;
 - (iv) визначити програму підготовки льотного екіпажу; та
 - (v) організувати систему повідомлення виробника щодо проблем втрати потужності, відключення або відмови двигуна;
- та
- (3) імплементувати систему моніторингу використання ресурсів (UMS).

CAT.POL.H.310 Зліт

- (a) Злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана для швидкості набору висоти 150 футів (45 метрів) за хвилину на висоті 300 метрів (1 000 футів) над рівнем аеродрому або експлуатаційного майданчика з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.
- (b) Для експлуатації, яка відрізняється від зазначеної у CAT.POL.H.305, зліт повинен виконуватися таким чином, щоб безпечну вимушену посадку можна було виконати до точки, у якій можливе безпечне продовження польоту.
- (c) Окрім вимог пункту (a), для експлуатації відповідно до CAT.POL.H.305:
 - (1) злітна маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана у AFM для зависання поза зоною впливу землі (AOE OGE) у нерухомому повітрі з усіма двигунами у справному стані у відповідному режимі потужності; або
 - (2) для експлуатації з вертопалуби:
 - (i) вертольота з MOPSC більше 19, або
 - (ii) будь-якого вертольота, що експлуатується з вертопалуби, яка розташована у несприятливому середовищі,

злітна маса повинна враховувати: процедуру; проліт повз краю майданчика та падіння з висоти, яка відповідає висоті вертопалуби, з несправними критичними двигунами та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.

- (d) За умови задоволення вимог (a)–(c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) для точки відправлення.
- (e) Частина зльоту, впродовж якої ще не виконані вимоги CAT.POL.H.315, повинна виконуватися за умов чіткого бачення поверхні землі.

CAT.POL.H.315 Траєкторія зльоту

З визначеної точки після зльоту (DPATO) (або, як альтернатива, не пізніше ніж 200 футів (60 метрів) над поверхнею зльоту), з несправним критичним двигуном, повинні бути виконані вимоги CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) та (b).

CAT.POL.H.320 Політ за маршрутом — несправний критичний двигун

Повинні бути дотримані вимоги положень CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Посадка

- (a) Посадкова маса у запланований час посадки не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана для швидкості набору висоти 150 футів (45 метрів) за хвилину на висоті 300 метрів (1 000 футів) над рівнем аеродрому або експлуатаційного майданчика з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.
- (b) Якщо критичний двигун відмовив у будь-якій точці траєкторії заходження на посадку:
 - (1) маневр перерваної посадки може виконуватися з дотриманням вимог CAT.POL.H.315; або
 - (2) для експлуатації, яка відрізняється від зазначеної у CAT.POL.H.305, вертоліт може виконати безпечну вимушену посадку.
- (c) Окрім вимог пункту (a), для експлуатації відповідно до CAT.POL.H.305:
 - (1) посадкова маса не повинна перевищувати максимальної злітної маси, яка вказана у AFM для AOE OGE у нерухомому повітрі з усіма двигунами у справному стані у відповідному режимі потужності; або
 - (2) для експлуатації до вертопалуби:
 - (i) вертольота з MOPSC більше 19, або
 - (ii) будь-якого вертольота, що експлуатується до вертопалуби, яка розташована у несприятливому середовищі,

посадкова маса повинна враховувати процедуру та падіння з висоти, яка відповідає висоті вертопалуби, з несправним критичним двигуном та рештою двигунів, які працюють у відповідному режимі потужності.

- (d) За умови виконання вимог (a)–(c), повинні враховуватися відповідні параметри CAT.POL.H.105(c) на аеродромі призначення чи на будь-якому запасному аеродромі, за потреби.
- (e) Частина посадки, після якої вимоги (b)(1) не можуть бути виконані, повинна виконуватися за умов чіткого бачення поверхні землі.

ГЛАВА 4

Льотно-технічні характеристики класу 3

CAT.POL.H.400 Загальні положення

- (a) Вертольоти, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3, повинні бути сертифіковані у категорії А або її еквіваленті, як визначено Агентством, або у категорії В.
- (b) Експлуатація повинна виконуватися виключно у безпечному середовищі, за винятком:
 - (1) експлуатації відповідно до CAT.POL.H.420; або
 - (2) для фаз зльоту та посадки при експлуатації згідно з (c).
- (c) Якщо експлуатант отримав схвалення згідно з CAT.POL.H.305, експлуатація може виконуватися до/від аеродрому або експлуатаційного майданчика, розташованого за межами густонаселеного несприятливого середовища, без гарантованої можливості виконання безпечної вимушеної посадки:

- (1) під час зльоту, до досягнення V_y (швидкості для найкращого набору висоти) або 200 футів (60 метрів) над злітною поверхнею; або
 - (2) під час посадки, нижче 200 футів (60 метрів) над поверхнею посадки.
- (d) Експлуатація не повинна виконуватися:
- (1) без чіткого бачення поверхні землі;
 - (2) у нічний час;
 - (3) якщо висота нижньої межі хмар становить менше ніж 600 футів; або
 - (4) якщо видимість становить менше ніж 800 метрів.

CAT.POL.H.405 Зліт

- (a) Злітна маса повинна бути меншою, ніж:
- (1) МСЗМ; або
 - (2) максимальна злітна маса, визначена для зависання у зоні впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності; або, якщо умови не дають змогу виконати зависання у зоні впливу землі, злітна маса, визначена для зависання поза зоною впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності.
- (b) Окрім випадків, передбачених у CAT.POL.H.400(b), у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

CAT.POL.H.410 Політ за маршрутом

- (a) Вертоліт з усіма справними двигунами, які працюють на максимальній безперервній потужності, повинен бути здатним продовжувати свій політ за запланованим маршрутом або до планового відхилення від маршруту, не перебуваючи нижче відповідної мінімальної висоти польоту у будь-якій точці.
- (b) Окрім випадків, передбачених у CAT.POL.H.420, у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

CAT.POL.H.415 Посадка

- (a) Посадкова маса вертольота в очікуваний час посадки повинна бути меншою, ніж:
- (1) максимальна сертифікована посадкова маса; або
 - (2) максимальна посадкова маса, визначена для зависання у зоні впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності; або, якщо умови не дають змогу виконати зависання у зоні впливу землі, посадкова маса для зависання поза зоною впливу землі з усіма справними двигунами, які працюють на злітній потужності.
- (b) Окрім випадків, передбачених у CAT.POL.H.400(b), у разі відмови двигуна вертоліт повинен бути здатним виконати безпечну вимушену посадку.

CAT.POL.H.420 Експлуатація вертольотів над несприятливим середовищем, розташованим за межами густонаселеного району

- (a) Експлуатація над несприятливим середовищем, яке розташоване не у густонаселеній зоні, без можливості виконання безпечної вимушеної посадки газотурбінних вертольотів, MOPSC яких становить шість або менше, повинна виконуватися, тільки якщо експлуатант отримав схвалення компетентного органу після проведення експлуатантом оцінювання ризику. Перед здійсненням такої експлуатації в державі-члені експлуатант повинен отримати схвалення від компетентного органу такої держави.
- (b) Для отримання і підтримання дії такого схвалення експлуатант повинен:
- (1) виконувати таку експлуатацію тільки в зонах та виключно за умов, зазначених у схваленні;
 - (2) не виконувати таку експлуатацію згідно зі схваленням HEMS;

- (3) обґрунтувати те, що обмеження вертольота або інші обґрунтовані фактори запобігають використанню певних критеріїв льотно-технічних характеристик; та
- (4) бути схваленим відповідно до CAT.POL.H.305(b).
- (c) Незважаючи на CAT.IDE.H.240, така експлуатація може виконуватися без додаткового кисневого обладнання за умови, що висота у кабіні не перевищує 10 000 футів (3050 метрів) протягом періоду часу, що перевищує 30 хвилин, та ніколи не перевищує барометричної висоти 13 000 футів (4000 метрів).

СЕКЦІЯ 3

Маса та баланс

ГЛАВА 1

Моторні повітряні судна

CAT.POL.MAB.100 Маса і баланс, завантаження ПС

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та центр ваги (CG) ПС повинні відповідати обмеженням, зазначеним у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо вони є суворішими.
- (b) Експлуатант повинен визначити масу та CG будь-якого повітряного судна шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію та подальшого зважування з інтервалом чотири роки у випадку окремих повітряних суден та дев'яти — у випадку парку повітряних суден. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.
- (c) Зважування повинне виконуватися виробником ПС або схваленою організацією з технічного обслуговування.
- (d) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які входять до сухої експлуатаційної маси повітряного судна, шляхом зважування або за допомогою стандартних значень мас. Також повинен бути визначений вплив розташування експлуатаційних одиниць та членів екіпажу на CG повітряного судна.
- (e) Експлуатант повинен встановити масу загального завантаження, включно з будь-яким баластом, шляхом зважування або визначення маси загального завантаження відповідно до стандартних значень маси пасажирів та багажу.
- (f) На додаток до стандартної маси пасажирів та багажу, експлуатант може використовувати стандартні значення маси для інших одиниць навантаження, якщо зможе продемонструвати компетентному органу, що такі одиниці мають однакову масу або їхня маса перебуває в межах визначених допусків.
- (g) Експлуатант повинен визначити масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти, розрахованої згідно з методом, зазначеним у керівництві з експлуатації.
- (h) Експлуатант повинен забезпечити, щоб завантаження:
 - (1) його повітряного судна виконувалося під наглядом кваліфікованого персоналу; та
 - (2) загальне завантаження відповідало даним, використаним для розрахунку маси та балансу повітряних суден.
- (i) Експлуатант повинен дотримуватися додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість пасажирів. Крім того, для вертольотів експлуатант повинен враховувати зміни завантаження під час польоту.
- (j) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен визначити принципи і методи завантаження та систему маси і балансу, які відповідають вимогам, що містяться у (a)–(i). Така система повинна охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

CAT.POL.MAB.105 Дані та документація щодо маси та балансу

(a) Перед кожним рейсом експлуатант повинен встановити дані щодо маси та балансу та скласти документацію щодо маси та балансу із зазначенням завантаження та його розподілу. Документація щодо маси та балансу ПС повинна дозволяти командирі ПС визначити, що завантаження і його розподіл є такими, що не перевищують встановлених обмежень щодо маси та балансу ПС. Документація щодо маси та балансу повинна містити таку інформацію:

- (1) Реєстрацію та тип ПС;
- (2) Умовне позначення, номер та дату рейсу;
- (3) Прізвище командира ПС;
- (4) Прізвище особи, яка підготувала документ;
- (5) Суху експлуатаційну масу та відповідний CG повітряного судна:
 - (i) для літаків з льотно-технічними характеристиками класу В та вертольотів CG може не вказуватися у документації щодо маси та балансу, якщо, наприклад, розподіл навантаги відповідає таблиці задалегідь розрахованого балансу або якщо може бути підтверджено, що для запланованої експлуатації можна забезпечити правильний баланс при будь-якому фактичному завантаженні;
- (6) Масу палива при зльоті та масу палива для польоту;
- (7) Масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовно;
- (8) Складові завантаження, включно з пасажирями, багажем, вантажем та баластом;
- (9) Злітну масу, посадкову масу та масу без палива;
- (10) Застосовні позиції CG повітряного судна; та
- (11) Граничні значення маси та CG.

Зазначена вище інформація повинна бути доступною у документах щодо планування польотів або у системах визначення маси та балансу. Частина такої інформації може також міститися в іншій доступній для використання документації.

▼ M13

(b) Якщо дані щодо маси та балансу генеруються за допомогою комп'ютеризованої системи маси та балансу, експлуатант повинен:

- (1) перевірити цілісність вихідних даних для забезпечення їх відповідності обмеженням AFM; та
- (2) зазначити інструкції та процедури для їх використання у своєму керівництві з експлуатації.

▼ B

(c) Особа, яка контролює завантаження ПС, повинна підтвердити своїм власноручним підписом або у еквівалентний спосіб, що завантаження та його розподіл на борту відповідають документації щодо маси та балансу, яка була надана командирі ПС. Командир ПС повинен засвідчити своє схвалення, поставивши свій власноручний підпис або у еквівалентний спосіб.

(d) Експлуатант повинен зазначити процедури для передстартових змін завантаження для забезпечення того, щоб:

- (1) будь-які передстартові зміни завантаження після завершення складання документації щодо маси та балансу були доведені до відома командира ПС та внесені до планової польотної документації, яка містить документацію щодо маси та балансу;
- (2) були зазначені максимальні передстартові зміни кількості пасажирів та завантаження; та
- (3) у разі перевищення зазначених вище максимумів була підготовлена нова документація щодо маси та балансу.

▼ M13 _____

▼ M11 _____

▼ B

ПІДЧАСТИНА D
ПРИЛАДИ, ДАНІ, ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

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

▼ M7

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, за винятком таких елементів:
- (1) Запасних запобіжників;
 - (2) Портативних освітлювальних приладів;
 - (3) Хронометра;
 - (4) Тримача навігаційних карт;
 - (5) Наборів для надання першої медичної допомоги;
 - (6) Аварійного медичного комплекту;
 - (7) Мегафонів;
 - (8) Сигнального та рятувального обладнання;
 - (9) Якорів та обладнання для швартування; та
 - (10) Пристроїв для фіксації дитини.

▼ M14

- (b) Прилади та обладнання, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-CAT), 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 CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 і CAT.IDE.A.345 цього додатка;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ B

- (c) Якщо таке обладнання буде використовуватися одним членом льотного екіпажу на його робочому місці під час польоту, воно ► **M4** повинне ◀ бути легкодоступним з такого робочого місця. Якщо якась одиниця такого обладнання повинна експлуатуватися більше ніж одним членом льотного екіпажу, вона ► **M4** повинна ◀ бути встановлена таким чином, щоб бути легкодоступною з будь-якого робочого місця, на якому вона повинна експлуатуватися.
- (d) Ті прилади, якими користуються усі члени льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

CAT.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 експлуатанта; або

▼ M14

- (b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію літака у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III.

▼B

CAT.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

- (a) 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.
- (b) Кількість запасних запобіжників, які необхідно мати на борту, повинна бути більшою, ніж:
- (1) 10% від кількості запобіжників кожного номіналу; або
 - (2) по три запобіжники для кожного номіналу.

CAT.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

- (a) Літаки, які експлуатуються у денний час, повинні бути обладнані:
- (1) системою вогнів для запобігання зіткненням;
 - (2) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;
 - (3) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів; та
 - (4) портативним освітлювальним приладом для кожного члена екіпажу, який є легкодоступним для використання в призначених робочих місцях.
- (b) Крім того, літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:
- (1) навігаційними/позиційними вогнями;
 - (2) двома посадковими вогнями або одним вогнем, який має дві нитки розжарення окремого живлення; та
 - (3) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

CAT.IDE.A.120 Обладнання для очищення вітрового скла

На кожному робочому місці пілота літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг повинні бути обладнані приладами для забезпечення прозорості частини вітрового скла у разі випадання опадів.

CAT.IDE.A.125 Експлуатація у денний час за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються у денний час за VFR, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:
- (1) Засоби для вимірювання та відображення:
 - (i) Магнітного курсу;
 - (ii) Часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

- (iii) Барометричної висоти;

▼B

- (iv) Швидкості за приладами;
- (v) Вертикальної швидкості;
- (vi) Повороту та ковзання;
- (vii) Просторового положення;
- (viii) Курсу;

- (ix) Температури зовнішнього повітря; та
- (x) Числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.
- (2) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (b) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼ M14

- (1) Барометричної висоти;

▼ B

- (2) Швидкості за приладами;
- (3) Вертикальної швидкості;
- (4) Повороту та ковзання;
- (5) Просторового положення; та
- (6) Курсу.
- (c) Засоби для запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння, повинні бути доступними для:
 - (1) літаків з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або MOPSC більше дев'яти; та
 - (2) літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 квітня 1999 року або пізніше.
 - (d) Одномоторні літаки, які вперше отримали індивідуальний CofA до 22 травня 1995 року, звільняються від дотримання вимог (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) і (a)(1)(ix), якщо таке дотримання вимагатиме переобладнання.

CAT.IDE.A.130 Польоти у нічний час або за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються у нічний час або за ППП, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:

- (a) Засоби для вимірювання та відображення:
 - (1) Магнітного курсу;
 - (2) Часу у годинах, хвилинах та секундах;
 - (3) Швидкості за приладами;
 - (4) Вертикальної швидкості;
 - (5) Повороту та ковзання, або, у випадку літаків із резервними засобами для вимірювання та відображення просторового положення, ковзання;
 - (6) Просторового положення;
 - (7) Стабілізованого курсу;
 - (8) Температури зовнішнього повітря; та
 - (9) Числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

▼ M14

- (b) Два засоби вимірювання та відображення барометричної висоти.

▼ B

- (c) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (d) Засоби для запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(3) і (h)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (e) Засоби сповіщення льотного екіпажу про відмову засобу, що його вимагає пункт (d), для літаків:

- (1) які отримали індивідуальний CofA 1 квітня 1998 року або пізніше; або
- (2) які отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1998 року, із МСЗМ більше ніж 5 700 кг та MOPSC більше дев'яти.
- (f) Окрім гвинтових літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше, дві незалежні системи статичного тиску.
- (g) Одна система статичного тиску та одне альтернативне джерело статичного тиску — для гвинтових літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше.
- (h) Якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні окремі засоби відображення:

▼ M14

- (1) Барометричної висоти.

▼ B

- (2) Швидкості за приладами;
- (3) Вертикальної швидкості;
- (4) Повороту та ковзання;
- (5) Просторового положення; та
- (6) Стабілізованого курсу.
- (i) Резервні засоби вимірювання та відображення просторового положення, які можна використовувати з робочих місць обох пілотів, для літаків з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти, які:
 - (1) безперервно живляться електроенергією під час нормальної експлуатації, а після повної відмови нормальної системи електропостачання живляться від джерела, незалежного від нормальної системи електропостачання;
 - (2) забезпечують надійну експлуатацію протягом щонайменше 30 хвилин після повної відмови нормальної системи електропостачання, із урахуванням інших навантажень на аварійне джерело живлення та експлуатаційних процедур;
 - (3) працюють незалежно від будь-яких інших засобів вимірювання та відображення просторового положення;
 - (4) працюють в автоматичному режимі після повної відмови нормальної системи електропостачання;
 - (5) належним чином освітлені протягом усіх фаз експлуатації, окрім літаків з МСЗМ 5 700 або менше, зареєстрованих у державі-члені станом на 1 квітня 1995 року та обладнаних резервним індикатором просторового положення на лівій панелі приладів;
 - (6) чітко вказують льотному екіпажу, коли резервний індикатор просторового положення працює на аварійному живленні; та
 - (7) якщо резервний індикатор просторового положення має власне окреме джерело живлення, наявне відповідне супутнє відображення при використанні такого джерела на самому приладі або на панелі приладів.
- (j) Тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації.

CAT.IDE.A.135 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

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

CAT.IDE.A.140 Бортова система сповіщення про небезпечну зміну висоти

- (a) Бортовою системою сповіщення про небезпечну зміну висоти повинні бути обладнані такі літаки:
 - (1) турбогвинтові літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти; та
 - (2) турбореактивні літаки.

- (b) Бортова система сповіщення про небезпечну зміну висоти повинна бути здатною:
 - (1) сповістити льотний екіпаж про наближення до задалегідь обраної висоти;
 - (2) сповістити льотний екіпаж принаймні звуковим сигналом про відхилення від задалегідь обраної висоти.
- (c) Незважаючи на (a), літаки з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1972 року та були зареєстровані у державі-члені станом на 1 квітня 1995 року, звільняються від вимоги бути обладнаними системою сповіщення про небезпечну зміну висоти.

CAT.IDE.A.150 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

- (a) Турбогвинтові літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті.
- (b) Літаки з поршневіми двигунами з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

▼M12

- (c) Літаки з газотурбінними двигунами, сертифікат льотної придатності (CofA) щодо яких був уперше виданий після 1 січня 2019 року, та які мають МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC від шести до дев'яти, повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.

▼B

CAT.IDE.A.155 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

Якщо інше не передбачено Регламентом (ЄС) № 1332/2011, літаки з газотурбінними двигунами з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або MOPSC більше ніж 19 повинні оснащуватися системою ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Бортове обладнання для визначення погоди

Такі літаки повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди у разі експлуатації у нічний час або в ІМС у районах, у яких на маршруті можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди:

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг; та
- (c) літаки без гермокабін з MOPSC більше дев'яти.

CAT.IDE.A.165 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

- (a) Літаки, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами екіпажу їхніх обов'язків.

CAT.IDE.A.170 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.

CAT.IDE.A.175 Бортова переговорна система членів екіпажу

Літаки з МСЗМ більше ніж 15 000 кг чи з MOPSC більше ніж 19 повинні бути обладнані переговорною системою членів екіпажу, крім літаків, які отримали індивідуальний CofA до 1 квітня 1965 року та були зареєстровані у державі-члені станом на 1 квітня 1995 року.

CAT.IDE.A.180 Система гучного мовлення

Літаки з MOPSC більше ніж 19 повинні бути обладнані системою гучного мовлення.

CAT.IDE.A.185 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):
- (1) літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг;
 - (2) літаки з декількома газотурбінними двигунами з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CoFA 1 січня 1990 року або пізніше.

▼ M8

- (b) До 31 грудня 2018 року CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
- (1) попередніх 2 годин для літаків, згаданих у (a)(1), якщо індивідуальний CoFA було видано 1 квітня 1998 року або пізніше;
 - (2) попередніх 30 хвилин для літаків, згаданих у (a)(1), якщо індивідуальний CoFA було видано до 1 квітня 1998; або
 - (3) попередніх 30 хвилин для літаків, згаданих у (a)(2).
- (c) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
- (1) попередніх 25 годин для літаків з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA 1 січня 2021 року або пізніше: або
 - (2) попередніх 2 годин у всіх інших випадках.
- (d) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року CVR повинен записувати за допомогою засобів, інших ніж магнітна стрічка та магнітний дріт.
- (e) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
- (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звукове середовище в кабіні льотного екіпажу, у тому числі безперервно:
 - (i) для літаків, індивідуальний CoFA щодо яких було видано 1 квітня 1998 року або пізніше, звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона;
 - (ii) для літаків, згаданих у (a)(2), індивідуальний CoFA щодо яких було видано до 1 квітня 1998 року, звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона, якщо це можливо;
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (f) CVR повинен розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів. Крім того, для літаків, індивідуальний CoFA щодо яких було видано 1 квітня 1998 року або пізніше, CVR повинен розпочинати автоматичний запис до початку руху літака з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (g) На додаток до пункту (f) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту, у випадку:
- (1) літаків, згаданих у (a)(1), індивідуальний CoFA яким було видано 1 квітня 1998 року або пізніше; або
 - (2) літаків, згаданих у (a)(2).
- (h) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 16 червня 2018 року мінімальний час передачі під водою

такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M15

- (i) Літаки з МСЗМ понад 27 000 кг, індивідуальний CofA яким було видано 5 вересня 2022 року або пізніше, повинні бути обладнані запасним джерелом енергії, на який автоматично перемикаються CVR та вмонтований у кабіні мікрофон у разі переривання іншого електропостачання CVR.

▼B

CAT.IDE.A.190 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації:
- (1) літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 червня 1990 року або пізніше;
- (2) літаки з газотурбінними двигунами та МСЗМ більше ніж 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 червня 1990 року; та
- (3) літаки з декількома газотурбінними двигунами з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 квітня 1998 року або пізніше.
- (b) FDR повинен записувати:
- (1) час, висоту, швидкість польоту, нормальне прискорення і курс та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин у випадку літаків, зазначених у (a)(2), з МСЗМ менше ніж 27 000 кг;
- (2) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, та конфігурацію підйомних приладів та приладів аеродинамічного гальмування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1), з МСЗМ менше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року;
- (3) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1) та (a)(2) з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року;
- (4) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів та конфігурації підйомних приладів та приладів аеродинамічного гальмування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин для літаків, зазначених у (a)(3), які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року; або
- (5) параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 25 годин для літаків, зазначених у (a)(1) та (a)(3), які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше.
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів. Крім того, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було видано 1 квітня 1998 року або пізніше, FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 16 червня 2018 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ M15

CAT.IDE.A.191 Легковаговий бортовий реєстратор

- (a) Літаки з газотурбінними двигунами та МСЗМ 2 250 кг або більше та літаки з MOPSC більше 9 повинні бути обладнані бортовим реєстратором, якщо виконуються всі такі умови:
- (1) вони не підпадають під дію пункту CAT.IDE.A.190(a);
 - (2) щодо них було вперше видано індивідуальний CofA 5 вересня 2022 року або пізніше.
- (b) Бортовий реєстратор повинен записувати, за допомогою польотних даних або зображень, інформацію, достатню для визначення траєкторії польоту та швидкості повітряного судна.
- (c) Бортовий реєстратор повинен бути здатним зберігати польотні дані і зображення, записані протягом щонайменше попередніх 5 годин.
- (d) Бортовий реєстратор повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як літак може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли літак вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) Якщо бортовий реєстратор здійснює запис зображень або аудіозапис кабіни льотного екіпажу, необхідно забезпечити функцію, яку може використовувати командир ПС, та яка дозволяє змінювати зображення та аудіозаписи, записані до використання такої функції, щоб такі записи не можна було отримати за допомогою звичайних способів відтворення та копіювання.

▼ B

CAT.IDE.A.195 Записи з лінії передачі даних

- (a) Літаки, яким індивідуальний CofA було видано 8 квітня 2014 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
- (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до літака, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;
 - (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС; та
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків;
 - (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами літака; та
 - (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, а також спосіб отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
- (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у CAT.IDE.A.185.

▼ M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 16 червня 2018 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ B

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у CAT.IDE.A.185(d) та (e).

CAT.IDE.A.200 Комбінований реєстратор

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуте за рахунок:

- (a) для літаків, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних;
- (b) для літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або
- (c) для літаків з МСЗМ більше ніж 5 700 кг, які мають бути обладнані CVR або FDR, — використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

CAT.IDE.A.205 Крісла, реміні 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;
- (2) ременями безпеки на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці, окрім випадків, зазначених у (3);

▼ M14

- (3) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському кріслі та ременями фіксації на кожному спальному місці у випадку літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та MOPSC дев'ять або менше, які вперше отримали індивідуальний CoFA 8 квітня 2015 року або пізніше;

▼ B

- (4) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців;
- (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування:
- (i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота;
- (ii) на кожному кріслі спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;
- (6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.

▼ M9

- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:
- (1) одну точку відкриття замка фіксатора;
- (2) на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові реміні та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного, та

▼ M14

- (3) на кріслах членів льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота:
- (i) два плечові реміні та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного; або
- (ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного, для таких літаків:

- (A) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації;
- (B) літаків з МСЗМ 5 700 кг або менше та з MOPSC дев'ять або менше, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначеним у відповідній сертифікаційній специфікації, та які вперше отримали індивідуальний CofA до 28 жовтня 2014 року;
- (C) літаків, сертифікованих згідно з CS-VLA або еквіваленту та CS-LSA або еквіваленту.

▼B

CAT.IDE.A.210 Знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

Літаки, у яких не всі пасажирські крісла можна бачити з крісел льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажиром та кабінному екіпажу, коли потрібно пристебнути ремені безпеки та коли паління заборонене.

CAT.IDE.A.215 Внутрішні двері та штори

Літаки повинні бути обладнані:

- (a) у випадку літаків з MOPSC більше 19, дверима між пасажирським салоном і кабіною льотного екіпажу з табличкою «тільки для екіпажу» та замком для запобігання відкриванню таких дверей пасажиром без дозволу члена льотного екіпажу;
- (b) легкодоступним засобом для відкривання дверей, які відділяють пасажирський салон від інших відсіків з аварійними виходами;
- (c) засобами для фіксування у відкритому положенні дверей або штор, які відділяють пасажирський салон від інших зон, які мають бути доступними для того, щоб дістатися до необхідного аварійного виходу з пасажирського крісла;
- (d) табличкою на кожних внутрішніх дверях або поруч зі шторою, які є засобами доступу до аварійного пасажирського виходу, яка вказує, що такі ►M4 двері повинні ◀ бути відкритими під час зльоту і посадки; та
- (e) засобом, за допомогою якого член екіпажу зможе розблокувати будь-які двері, які зазвичай є доступними для пасажирів та можуть бути ними закриті.

CAT.IDE.A.220 Набір для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки повинні бути обладнані наборами для надання першої допомоги відповідно до вимог таблиці 1.

Таблиця 1

Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 або більше	6

- (b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні бути:
 - (1) легкодоступними для використання; та
 - (2) підтримуватися в експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із закінченим строком дії.

CAT.IDE.A.225 Аварійний медичний комплект

- (a) Літаки з MOPSC більше 30 повинні бути обладнані аварійним медичним комплектом у разі, якщо будь-яка точка на запланованому маршруті розташована на відстані більше ніж 60 хвилин польотного часу від аеродрому, на якому може бути надана кваліфікована медична допомога, на нормальній крейсерській швидкості.
- (b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб лікарські препарати застосовувалися тільки належно кваліфікованими особами.
- (c) Аварійний медичний комплект, згаданий у (a), повинен:
 - (1) бути пило- та вологостійким;
 - (2) перевозитися у спосіб, який запобігає несанкціонованому доступу до нього; та
 - (3) постійно оновлюватися.

CAT.IDE.A.230 Кисень для надання першої медичної допомоги

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на барометричній висоті вище ніж 25 000 футів (8200 метрів), у разі експлуатації, для якої необхідний член кабінного екіпажу, повинні бути обладнані запасом чистого кисню для пасажирів, яким із фізіологічних причин може знадобитися кисень у випадку розгерметизації кабіни.

▼ M15

- (b) Запасу кисню, згаданого у (a), повинно вистачити на щонайменше 2 % пасажирів на борту, але в будь-якому разі не менше ніж на одну людину, впродовж решти польоту після розгерметизації кабіни, якщо висота у кабіні перевищує 8 000 футів (2700 метрів), але не перевищує 15 000 футів (4950 метрів).

▼ B

- (c) На борту повинна бути достатня кількість розподільвачів кисню, але в будь-якому разі не менше двох, із засобами, призначеними для використання запасу кабіним екіпажем.

▼ M15

- (d) Кисневе обладнання для надання першої допомоги повинне бути здатним генерувати потік кисню для кожної особи.

▼ B

CAT.IDE.A.235 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень відповідно до таблиці I.
- (b) Літаки з гермокабіною, що експлуатуються на барометричній висоті вище 25 000 футів (8200 метрів), повинні бути обладнані:
 - (1) типами масок для швидкого надягання для членів льотного екіпажу;
 - (2) достатньою кількістю випускних отворів та масок або портативних кисневих пристроїв з масками, які рівномірно розподілені по пасажирському салону для забезпечення можливості негайного використання кисню кожним обов'язковим членом кабінного екіпажу;
 - (3) розподільвачем кисню, з'єднаним із терміналами подачі кисню, які є доступними для негайного використання кожним членом кабінного екіпажу, додатковим членом екіпажу та пасажиром на своїх місцях; та
 - (4) приладом для попередження льотного екіпажу про будь-яку втрату герметичності.
- (c) Індивідуальні розподільвачі кисню, з'єднані з терміналами подачі кисню, згаданими у (b)(3), повинні застосовуватися автоматично у випадку літаків із гермокабіною, які вперше отримали індивідуальний CoFA 8 листопада 1998 року або пізніше та експлуатуються на барометричній висоті вище 25 000 футів (8200 метрів) або на барометричній висоті 25 000 футів (8200 метрів) чи нижче за таких умов

експлуатації, які не дозволили б літаку виконати безпечно зниження до висоти 13 000 футів (4000 метрів) за чотири хвилини.

- (d) Загальна кількість розподілювачів кисню та терміналів, зазначених у (b)(3) і (c), повинна перевищувати кількість пасажирських крісел щонайменше на 10%. Додаткові розподілювачі повинні бути рівномірно розташовані по всьому пасажирському салону.
- (e) Незважаючи на пункт (a), вимоги щодо подачі кисню до членів кабінного екіпажу, додаткових членів екіпажу та пасажирів у випадку літаків, не сертифікованих виконувати польоти на висоті більше 25 000 футів (8200 метрів), можуть бути знижені на весь час польоту на барометричній висоті від 10 000 футів (3050 метрів) до 13 000 футів (4000 метрів) для всіх обов'язкових членів кабінного екіпажу та щонайменше для 10% пасажирів, якщо в усіх точках на маршруті літак здатний виконати безпечно зниження до барометричної висоти в кабіні 13 000 футів (4000 метрів) за чотири хвилини.
- (f) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 1 (рядок 1, пункт (b)(1), та рядок 2), повинен включати кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10 000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин та протягом наступних 20 хвилин польоту на висоті 10 000 футів (3050 метрів).
- (g) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 1 (рядок 1, пункт 1(b)(2)), повинен включати кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10 000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин та протягом наступних 110 хвилин польоту на висоті 10 000 футів (3050 метрів).
- (h) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 1 (рядок 3), повинен включати кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 15 000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин.

Таблиця 1

Мінімальні вимоги до подачі кисню для літаків із гермокабіною

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни польотного екіпажу та чергуванні кабіни польотного екіпажу	(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів). (b) Решта польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів), але не перевищує 13 000 футів (4000 метрів), після перших 30 хвилин на таких висотах, але у жодному разі не менше, ніж: (1) 30-хвилинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах, що не перевищують 25 000 футів (8200 метрів); та (2) 2-годинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах, більших ніж 25 000 футів (8200 метрів).
2. Обов'язкові члени кабінного екіпажу	(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів), але не менше 30-хвилинного запасу. (b) Решта польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів), але не перевищує 13 000 футів (4000 метрів), після перших 30 хвилин на таких висотах.
3. 100% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів (4950 метрів), але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу.
4. 30% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 14 000 футів (4200 метрів), але не перевищує 15 000 футів (4950 метрів).
5. 10%	Решта польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10 000

пасажирів ⁽¹⁾ футів (3050 метрів), але не перевищує 14 000 футів (4000 метрів), після перших 30 хвилин на таких висотах.

⁽¹⁾ Кількість пасажирів у таблиці 1 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.

CAT.IDE.A.240 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

Літаки без гермокабін, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень відповідно до таблиці 1.

Таблиця 1

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для літаків без гермокабін

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу на чергуванні у кабіні льотного екіпажу та члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу у виконанні їхніх обов'язків	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів).
2. Обов'язкові члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше ніж 13 000 футів (4000 метрів) та протягом будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
3. Додаткові члени екіпажу та пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 13 000 футів (3050 метрів). 100%
4. 10% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).

⁽¹⁾ Кількість пасажирів у таблиці 1 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.

CAT.IDE.A.245 Обладнання для захисту органів дихання для членів екіпажу

(a) Усі літаки з гермокабіною, а також літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше ніж 19, повинні бути обладнані обладнанням для захисту органів дихання (PBE) для захисту очей, носа та рота та для забезпечення впродовж періоду щонайменше 15 хвилин:

- (1) кисню для кожного члена льотного екіпажу, який перебуває на чергуванні у кабіні льотного екіпажу;
 - (2) дихального газу для кожного обов'язкового члена кабінного екіпажу поруч із його робочим місцем; та
 - (3) дихального газу для портативного PBE на одного члена льотного екіпажу поруч із його робочим місцем для літаків, які експлуатуються льотним екіпажем, що складається більш ніж з однієї особи, та які експлуатуються без жодного члена кабінного екіпажу.
- (b) PBE, призначене для використання льотним екіпажем, повинне бути встановлене у кабіні льотного екіпажу та бути доступним для негайного використання кожним обов'язковим членом льотного екіпажу на його робочому місці.
- (c) PBE, призначене для використання кабіним екіпажем, повинне бути встановлене поряд із робочим місцем кожного обов'язкового члена кабінного екіпажу.

▼M14

- (d) Літаки повинні бути обладнані додатковими портативними РВЕ, які встановлюються поряд з переносним вогнегасником, згаданим у пунктах CAT.IDE.A.250 (b) і (c), або поруч із входом у вантажний відсік, якщо переносний вогнегасник встановлений у вантажному відсіку.

▼B

- (e) Під час використання РВЕ не повинне перешкоджати використанню засобів зв'язку, які зазначені у CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 та CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Переносні вогнегасники

- (a) Літаки повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником у кабіні льотного екіпажу.
- (b) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований (або легкодоступним для використання) у кожній кухні на борту, яка не розташована у головному пасажирському салоні.
- (c) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути доступним для використання у кожному багажному відділенні класу А або В, а також у кожному вантажному відсіку класу Е, до якого у польоті мають доступ члени екіпажу.
- (d) 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.
- (e) Таблиця 1 містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими повинні бути обладнані літаки; такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для забезпечення доступності використання.

Таблиця 1

Кількість переносних вогнегасників

МОРС	Кількість вогнегасників
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 або більше	8

CAT.IDE.A.255 Аварійна сокира та лом лапчастий

- (a) Літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг або з МОРС більше дев'яти повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, розташованими у кабіні льотного екіпажу.
- (b) У випадку літаків із МОРС понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинні бути встановлені додаткова аварійна сокира або лапчастий лом.
- (c) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та лому, які розміщені у пасажирському салоні.

CAT.IDE.A.260 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.

▼М4

Рисунок 1



▼В

CAT.IDE.A.265 Засоби аварійної евакуації

- (a) Літаки з висотою порога пасажирського аварійного виходу 1,83 метри (6 футів) над поверхнею землі повинні бути обладнані засобами, які забезпечують пасажирам і екіпажу безпечне досягнення землі після виникнення аварійної ситуації, на кожному з таких виходів
- (b) Незважаючи на положення (а), такі засоби не вимагаються для аварійних виходів на крило, якщо призначене місце розміщене у структурі літака, у якому шлях відходу закінчується на висоті менше ніж 1,83 метри (6 футів) від землі. за умов, що літак знаходиться на землі, його шасі є випущеним та закрилки перебувають у злітній або посадковій позиції, залежно від того, у якій позиції закрилки вище від землі.
- (c) Літаки з обов'язковим окремим аварійним виходом для льотного екіпажу, висота найнижчої точки якого перевищує 1,83 метри (6 футів) над землею, повинні бути обладнані допоміжними засобами, завдяки яким члени льотного екіпажу зможуть безпечно спуститися на землю у разі виникнення аварійної ситуації.
- (d) Висоти, зазначені у (а) і (с), потрібно виміряти
 - (1) з випущеним шасі, та
 - (2) у випадку літаків із сертифікатом типу, виданим після 31 березня 2000 року, — після змінання або відмови випускання однієї або кількох стійок шасі.

CAT.IDE.A.270 Мегафони

Літаки з MOPSC понад 60, які перевозять щонайменше одного пасажиря, повинні бути обладнані такою кількістю портативних мегафонів на батарейках, які є легкодоступними для використання членами екіпажу під час аварійної евакуації:

- (a) Для кожного пасажирського салону:

Таблиця 1

Кількість мегафонів

Конфігурація пасажирських крісел	Кількість мегафонів
61–99	1
100 або більше	2

- (b) Для літаків, які мають більше одного пасажирського салону, потрібен щонайменше один мегафон у всіх випадках, коли конфігурація пасажирських крісел перевищує 60.

CAT.IDE.A.275 Аварійне освітлення та маркування

- (a) Літаки з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою аварійного освітлення із незалежним джерелом живлення для забезпечення процесу евакуації з літака

- (b) Для літаків із MOPSC більше 19 система аварійного освітлення, зазначена у (a), повинна включати:
- (1) джерела загального освітлення кабіни;
 - (2) освітлення підлоги у зонах аварійних виходів;
 - (3) освітлені аварійні виходи із відповідним маркуванням та знаками про розташування;
 - (4) для літаків, заявку на сертифікат типу (або його еквівалент) яких було подано до 1 травня 1972 року, у разі експлуатації в нічний час, — зовнішнє аварійне освітлення на всіх аварійних виходах на крило, у яких необхідні допоміжні засоби під час зниження;
 - (5) для літаків, заявку на сертифікат типу (або його еквівалент) яких було подано після 30 квітня 1972 року, у разі експлуатації в нічний час, — зовнішнє аварійне освітлення на всіх пасажирських аварійних виходах; та
 - (6) для літаків, сертифікат типу яких було вперше видано починаючи з 31 грудня 1957 року, — системи маркування доріжки аварійної евакуації в пасажирських салонах.

▼ M14

- (c) Для літаків з MOPSC 19 або менше, які отримали сертифікат типу на підставі сертифікаційної специфікації Агентства, система аварійного освітлення, згадана в (a), повинна включати обладнання, зазначене в пунктах (1), (2) і (3) пункту (b).
- (d) Для літаків з MOPSC 19 або менше, які не отримали сертифікат типу на підставі сертифікаційної специфікації Агентства, система аварійного освітлення, згадана в (a), повинна включати обладнання, зазначене в пункті (b)(1).

▼ B

- (e) Літаки, MOPSC яких становить дев'ять або менше, які експлуатуються в нічний час, повинні бути обладнані джерелом загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з літака.

CAT.IDE.A.280 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

▼ M8

- (a) Літаки з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані щонайменше:
- (1) двома ELT, один з яких є автоматичним, або одним ELT та одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року; або
 - (2) одним автоматичним ELT або двома ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше.
- (b) Літаки з MOPSC 19 або менше повинні бути обладнані щонайменше:
- (1) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року; або
 - (2) одним ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які відповідають вимогам CAT.GEN.MPA.210, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше.

▼ B

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

CAT.IDE.A.285 Політ над водною поверхнею

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

- (1) сухопутні повітряні судна, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від берега, або повітряні судна, які виконують зліт або посадку на аеродромі, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду; та
- (2) гідроплани, які експлуатуються 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.

▼ M14

- (c) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
 - (1) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню гідроплана на воді, що відповідає його розміру, масі та характеристикам керованості;
 - (2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

▼ B

- (d) Літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на достатній відстані від землі, придатної для аварійної посадки, більшій, ніж відстань, яка відповідає:
 - (1) 120 хвилинам на крейсерській швидкості або 400 морським милям, залежно від того, яке з цих значень менше, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому з несправними критичними двигунами у будь-якій точці маршруту або запланованих відхилень; або
 - (2) для всіх інших літаків — 30 хвилинам на крейсерській швидкості або 100 морським милям, залежно від того, яке з цих значень менше,

повинні бути обладнані згідно з пунктом (e).

- (e) Літаки, які відповідають вимогам (d), повинні мати таке обладнання:
 - (1) рятувальні плоти в достатній кількості для розміщення усіх пасажирів та екіпажу, розташовані у такий спосіб, щоб їх можна було негайно застосувати у аварійній ситуації, достатнього розміру, щоб вмістити всіх врятованих у разі втрати одного плоту з найбільшою номінальною місткістю;
 - (2) світлову сигналізацію на кожному рятувальному плоті;
 - (3) рятувальне обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту; та
 - (4) щонайменше два рятувальних ELT (ELT(S)).

▼ M8

- (f) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг і MOPSC більше 19 та літаки з МСЗМ більше ніж 45 500 кг повинні бути забезпечені надійно закріпленим приладом підводної локації, який працює на частоті $8,8 \text{ кГц} \pm 1 \text{ кГц}$, якщо:
 - (1) літак не експлуатується за маршрутами, на яких він у будь-якій точці не перебуває на відстані більше ніж 180 морських миль від берега; або
 - (2) літак не оснащений надійними і автоматичними засобами для точного визначення розташування точки завершення польоту після авіаційної події, у якій літак був сильно пошкоджений.

▼ B

CAT.IDE.A.305 Аварійно-рятувальне обладнання

- (a) Літаки, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:
 - (1) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
 - (2) щонайменше одним ELT(S); та

- (3) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.
- (b) Наявність на борту додаткового аварійно-рятувального обладнання, зазначеного у (a)(3), не вимагається, якщо літак:
- (1) залишається на певній відстані від району, у якому умови пошуку і рятування не будуть вкрай ускладнені, яка відповідає:
- (i) 120 хвилинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому з несправними критичними двигунами у будь-якій точці маршруту або запланованих маршрутів відхилень; або
- (ii) 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для всіх інших літаків;
- (2) залишається на відстані від району, у якому можна виконати аварійну посадку, яка не перевищує такої, яка відповідає 90 хвилинам польоту на крейсерській швидкості для літаків, сертифікованих згідно із застосовним стандартом льотної придатності.

CAT.IDE.A.325 Гарнітура

- (a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або ларингофоном (або їхніми еквівалентами) у розрахунок на кожного члена льотного екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу.
- (b) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, повинні бути обладнані кнопкою передачі на приладі ручного керування кутами тангажу та крену для кожного обов'язкового члена льотного екіпажу.

CAT.IDE.A.330 Обладнання радіозв'язку

- (a) Літаки повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку відповідно до застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

CAT.IDE.A.335 Щиток керування переговорним приладом

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані щитком керування переговорним приладом, яким можна управляти з кожного робочого місця обов'язкових членів льотного екіпажу.

CAT.IDE.A.340 Радіобладнання для експлуатації за VFR за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами

Літаки, які експлуатуються за ППП за маршрутах із навігацією за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку, необхідним за нормальних умов поширення радіохвиль для:

- (a) забезпечення зв'язку з відповідними наземними станціями;
- (b) забезпечення зв'язку з відповідними станціями УПР з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, у якому заплановані польоти; та
- (c) отримання метеорологічної інформації.

▼ M15

CAT.IDE.A.345 Навігаційне обладнання, обладнання зв'язку та спостереження для експлуатації за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами

- (a) Літаки, які експлуатуються за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, обладнанням радіозв'язку та спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ B

- (b) Обладнання радіозв'язку повинне включати щонайменше дві незалежні систем радіозв'язку, необхідні за нормальних умов експлуатації для забезпечення зв'язку з відповідною наземною станцією з будь-якої

точки на маршруті, включно з відхиленнями від маршруту.

▼M14

- (c) Незважаючи на пункт (b), літаки, які експлуатуються на короткі відстані у повітряному просторі високого рівня у північній Атлантиці (NAT HLA) та не перетинають північну Атлантику, повинні бути обладнані принаймні однією системою зв'язку великого радіусу дії на випадок опублікування альтернативних процедур зв'язку для відповідного повітряного простору.

▼B

- (d) 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 плану польоту.
- (e) 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 для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-якого призначеного запасного аеродрому.

▼M9

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

▼B

CAT.IDE.A.350 Прийомовідповідач

Літаки повинні бути обладнані прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) з функцією повідомлення про барометричну висоту та, у разі потреби, будь-яким іншим типом прийомовідповідача ВОРЛ, необхідним для запланованого маршруту.

▼M9

CAT.IDE.A.355 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 для всіх 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 експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼B

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

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

▼M14

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, за винятком таких елементів:
- (1) портативних освітлювальних приладів;
 - (2) хронометра;
 - (3) тримача навігаційних карт;
 - (4) набору для надання першої медичної допомоги;

- (5) мегафонів;
- (6) сигнального та рятувального обладнання;
- (7) якорів та обладнання для швартування;
- (8) пристроїв для фіксації дитини.
- (b) Прилади та обладнання, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-CAT), 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 CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 і CAT.IDE.H.345 цього додатка;
 - (2) прилади та обладнання не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼В

- (c) Якщо таке обладнання буде використовуватися одним членом льотного екіпажу на його робочому місці під час польоту, воно ►M4 повинне ◀ бути легкодоступним з такого робочого місця. Якщо якась одиниця такого обладнання повинна експлуатуватися більше ніж одним членом льотного екіпажу, вона ►M4 повинна ◀ бути встановлена таким чином, щоб бути легкодоступною з будь-якого робочого місця, на якому вона повинна експлуатуватися.
- (d) Ті прилади, якими користуються усі члени льотного екіпажу, повинні бути розташовані таким чином, щоб член льотного екіпажу міг легко отримувати показники таких приладів зі свого робочого місця з мінімальними відхиленнями від звичайної робочої позиції та нормальної лінії зору члена екіпажу, коли він дивиться уперед вздовж траєкторії польоту.
- (e) Усе необхідне аварійно-рятувальне обладнання повинне розміщуватися у легкодоступних місцях та бути готовим для негайного використання.

CAT.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 експлуатанта; або

▼M14

- (b) експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота у межах обмежень MMEL відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III.

▼В

CAT.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

- (a) Вертольоти, які експлуатуються у денний час за VFR, повинні бути обладнані системою вогнів для запобігання зіткненням.
- (b) Окрім приладів, зазначених у (a), вертольоти, які експлуатуються вночі або за ППП, повинні бути обладнані:
 - (1) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;
 - (2) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;
 - (3) портативним освітлювальним приладом для кожного члена екіпажу, який є легкодоступним для використання в призначених робочих місцях;
 - (4) навігаційними/позиційними вогнями;

- (5) двома посадковими вогнями, з яких принаймні один регулюється під час польоту таким чином, щоб освітлювати землю перед і нижче вертольота та землю по обидві сторони вертольота; та
- (6) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

CAT.IDE.H.125 Експлуатація у денний час за VFR — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

(a) Вертольоти, які експлуатуються у денний час за VFR, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:

- (1) Засоби для вимірювання та відображення:
 - (i) Магнітного курсу;
 - (ii) Часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(iii) Барометричної висоти;

▼B

- (iv) Швидкості за приладами;
 - (v) Вертикальної швидкості;
 - (vi) Ковзання; та
 - (vii) Температури зовнішнього повітря.
- (2) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (b) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

(1) Барометричної висоти;

▼B

- (2) Швидкості за приладами;
 - (3) Вертикальної швидкості; та
 - (4) Ковзання.
- (c) Вертольоти з МСЗМ більше ніж 3 175 кг або будь-які вертольоти, які експлуатуються над водною поверхнею за умов відсутності бачення поверхні землі з вертольота або коли видимість становить менше ніж 1 500 метрів, повинні бути обладнані засобами вимірювання та відображення:
- (1) Просторового положення; та
 - (2) Курсу.
- (d) Засоби для запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння, повинні бути доступними для вертольотів з МСЗМ більше ніж 3 175 кг або з MOPSC більше дев'яти.

CAT.IDE.H.130 Польоти у нічний час або за ППП — пілотажні і навігаційні прилади та супутнє обладнання

Вертольоти, які експлуатуються у нічний час або за ППП, повинні мати таке обладнання, доступне для використання з робочого місця пілота:

- (a) Засоби для вимірювання та відображення:
- (1) Магнітного курсу;
 - (2) Часу у годинах, хвилинах та секундах;
 - (3) Швидкості за приладами;

- (4) Вертикальної швидкості;
- (5) Ковзання;
- (6) Просторового положення;
- (7) Стабілізованого курсу; та
- (8) Температури зовнішнього повітря.

▼M14

- (b) Два засоби вимірювання та відображення барометричної висоти. У випадку експлуатації, здійснюваної одним пілотом за VFR у нічний час, один барометричний висотомір можна замінити на радіовисотомір.

▼B

- (c) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажних приладів стає неналежним.
- (d) Засоби запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(3) і (h)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.
- (e) Засоби сповіщення льотного екіпажу про відмову засобу, що його вимагає пункт (d), для вертольотів:
 - (1) які отримали індивідуальний CofA 1 серпня 1999 року або пізніше, або
 - (2) які отримали індивідуальний CofA до 1 серпня 1999 року, із МСЗМ більше ніж 3 175 кг та MOPSC більше дев'яти.
- (a) Резервні засоби вимірювання та відображення просторового положення, які:
 - (1) безперервно живляться електроенергією під час нормальної експлуатації, а у разі повної відмови нормальної системи електропостачання живляться від джерела, незалежного від нормальної системи електропостачання;
 - (2) працюють незалежно від будь-яких інших засобів вимірювання та відображення просторового положення;
 - (3) здатні функціонувати з робочих місць обох пілотів;
 - (4) працюють в автоматичному режимі після повної відмови нормальної системи електропостачання;
 - (5) забезпечують надійну роботу протягом щонайменше 30 хвилин або протягом часу, необхідного для досягнення запасного посадкового майданчика при експлуатації у несприятливому середовищі або у відкритому морі, після повної відмови нормальної системи електропостачання, з урахуванням інших навантажень на аварійне джерело живлення та експлуатаційних процедур;
 - (6) належним чином освітлюються на всіх фазах експлуатації; та
 - (7) мають засоби оповіщення льотному екіпажу про здійснення експлуатації з живленням від такого резервного джерела, у тому числі про здійснення експлуатації на аварійних джерелах живлення.
- (g) Запасне джерело статичного тиску для засобів вимірювання висоти, швидкості за приладами та вертикальної швидкості.
- (h) Якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні окремі засоби відображення.

▼M14

- (1) Барометричної висоти;

▼B

- (2) Швидкості за приладами;
- (3) Вертикальної швидкості;
- (4) Ковзання;
- (5) Просторового положення; та
- (6) Стабілізованого курсу.

- (j) У разі експлуатації за ППП тримач навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації.

CAT.IDE.H.135 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.

CAT.IDE.H.145 Радіовисотоміри

- (a) Вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею, 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, у разі експлуатації:
- (1) без чіткого бачення землі;
 - (2) за умов видимості менше ніж 1 500 м;
 - (3) у нічний час, або
 - (4) на відстані від землі, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польоту на нормальній крейсерській швидкості.

CAT.IDE.H.160 Бортове обладнання для визначення погоди

Вертольоти із MOPSC більше дев'яти, які експлуатуються за ППП або у нічний час, повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди, якщо, згідно з поточними прогнозами погоди, на запланованому маршруті польоту можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які вважаються такими, що можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди.

CAT.IDE.H.165 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

- (a) Вертольоти, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.
- (b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами екіпажу їхніх обов'язків.

CAT.IDE.H.170 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.

CAT.IDE.H.175 Бортова переговорна система членів екіпажу

Вертольоти повинні бути обладнані бортовою переговорною системою, якщо на борту перебуває член екіпажу, який не є членом льотного екіпажу.

CAT.IDE.H.180 Система гучного мовлення

- (a) Вертольоти з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою гучного мовлення, за винятком випадків, зазначених у (b).
- (b) Незважаючи на положення (a), до вертольотів з MOPSC більше дев'яти та менше 20 не застосовується вимога щодо обладнання системою гучного мовлення, якщо:
- (1) конструкція вертольота не передбачає перегородки між пілотом та пасажиром; та
 - (2) експлуатант може наглядно підтвердити, що під час польоту голос пілота добре чути та він є розбірливим для всіх пасажирів на своїх місцях.

CAT.IDE.H.185 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі типи вертольотів повинні бути обладнані бортовим голосовим реєстратором (CVR):
- (1) усі вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг; та
 - (2) вертольоти з МСЗМ більше ніж 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1987 року або пізніше.

- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше:
- (1) попередніх двох годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1) та (a)(2), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано 1 січня 2016 року або пізніше;
 - (2) попередньої однієї години у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано 1 серпня 1999 року або пізніше, але до 1 січня 2016 року;
 - (3) попередніх 30 хвилин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано до 1 серпня 1999 року; або
 - (4) попередніх 30 хвилин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(2), якщо індивідуальний CofA щодо них було вперше видано до 1 січня 2016 року.

▼ M8

- (c) Щонайпізніше до 1 січня 2019 року CVR повинен записувати за допомогою засобів, інших ніж магнітна стрічка та магнітний дріт.
- (d) CVR повинен записувати з відміткою часу на шкалі:
- (1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;
 - (2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему гучного мовлення, якщо вона встановлена на борту;
 - (3) звукове середовище в кабіні льотного екіпажу, у тому числі безперервно:
 - (i) для вертольотів, індивідуальний CofA щодо яких було видано 1 серпня 1999 року або пізніше, — звукові сигнали з кожного мікрофона членів екіпажу;
 - (ii) для вертольотів, індивідуальний CofA щодо яких було видано до 1 серпня 1999 року, — звукові сигнали з кожного мікрофона членів екіпажу, якщо це можливо;
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (e) CVR повинен розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (f) На додаток до (e), для вертольотів, зазначених у (a)(2), щодо яких індивідуальний CoFA було видано 1 серпня 1999 року або пізніше:
- (1) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів; та
 - (2) залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.
- (g) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ B

CAT.IDE.H.190 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Такі вертольоти повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації:
- (1) вертольоти з МСЗМ більше ніж 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 серпня 1999 року або пізніше.
 - (2) вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг або з MOPSC більше дев'яти, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 1989 року або пізніше, але до 1 серпня 1999 року.

- (b) FDR повинен записувати параметри, необхідні для точного визначення:
- (1) траєкторії польоту, швидкості, просторового положення, потужності двигуна, пілотування та конфігурації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше;
 - (2) траєкторії польоту, швидкості, просторового положення, потужності двигуна і пілотування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх восьми годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(1), які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2016 року;
 - (3) траєкторії польоту, швидкості, просторового положення, потужності двигуна і пілотування, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх п'яти годин у випадку вертольотів, зазначених у (a)(2).
- (c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які забезпечують виконання точної кореляції з інформацією, яка відображається для льотного екіпажу.
- (d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.

▼M8

- (e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼M15

CAT.IDE.H.191 Легковаговий бортовий реєстратор

- (a) Вертольоти з газотурбінними двигунами та МСЗМ 2 250 кг або більше повинні бути обладнані бортовим реєстратором, якщо виконуються всі такі умови:
- (1) вони не підпадають під дію пункту CAT.IDE.H.190(a);
 - (2) щодо них було вперше видано індивідуальний CofA 5 вересня 2022 року або пізніше.
- (b) Бортовий реєстратор повинен записувати, за допомогою польотних даних або зображень, інформацію, достатню для визначення траєкторії польоту та швидкості повітряного судна.
- (c) Бортовий реєстратор повинен бути здатним зберігати польотні дані і зображення, записані протягом щонайменше попередніх 5 годин.
- (d) Бортовий реєстратор повинен автоматично розпочинати запис ще до того, як вертоліт може почати рух з використанням тяги своїх двигунів, та автоматично припиняти запис у момент, коли вертоліт вже не може рухатися з використанням тяги своїх двигунів.
- (e) Якщо бортовий реєстратор здійснює запис зображень або аудіозапис кабіни льотного екіпажу, необхідно забезпечити функцію, яку може використовувати командир ПС, та яка дозволяє змінювати зображення та аудіозаписи, записані до використання такої функції, щоб такі записи не можна було отримати за допомогою звичайних способів відтворення та копіювання.

▼B

CAT.IDE.H.195 Записи з лінії передачі даних

- (a) Вертольоти, яким індивідуальний CofA було видано 8 квітня 2014 року або пізніше, які мають технічну можливість використовувати лінії передачі даних, та від яких вимагається бути обладнаними CVR, повинні забезпечувати, якщо застосовно, запис на реєстратор таких даних:
- (1) інформаційних повідомлень з лінії передачі даних, пов'язаних зі зв'язком з ОПР від та до вертольота, у тому числі повідомлень, які застосовуються до:
 - (i) ініціювання передачі даних по лінії;

- (ii) зв'язку між диспетчером та пілотом;
 - (iii) адресного нагляду;
 - (iv) польотної інформації;
 - (v) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, нагляду за радіомовленням ПС;
 - (vi) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, даних експлуатаційного контролю ПС;
 - (vii) якщо це вважається доречним з огляду на архітектуру системи, графіків:
- (2) інформації, яка забезпечує кореляцію із пов'язаними записами, які стосуються зв'язку по лінії передачі даних та зберігаються поза межами вертольота; та
 - (3) інформації про час та пріоритетність повідомлень у лінії передачі даних, з урахуванням архітектури системи.
- (b) Реєстратор повинен використовувати цифровий спосіб запису та зберігання даних і інформації, для якого повинен існувати спосіб легкого отримання таких даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, із даними, записаними на землі.
 - (c) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані щонайменше впродовж строку, визначеного для CVR у CAT.IDE.H.185.

▼ M8

- (d) Якщо реєстратор невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для сприяння визначенню його розташування під водою. Щонайпізніше до 1 січня 2020 року мінімальний час передачі під водою такого приладу повинен становити 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

▼ B

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у CAT.IDE.H.185(d) та (e).

CAT.IDE.H.200 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимоги щодо CVR і FDR може бути досягнуто за рахунок одного комбінованого реєстратора.

CAT.IDE.H.205 Крісла, реміні безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:
 - (1) кріслом або спальним місцем для кожної особи на борту, вік якої становить 24 місяці або більше;
 - (2) ремінями безпеки на кожному пасажирському кріслі та ремінями фіксації на кожному спальному місці;
 - (3) для вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CoFA 1 серпня 1999 року або пізніше, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському кріслі для всіх осіб віком від 24 місяців;
 - (4) пристроєм для фіксації дитини (CRD) для кожної особи на борту віком до 24 місяців;
 - (5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу;
 - (6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:
 - (1) одну точку відкриття замка фіксатора; та
 - (2) на кріслах льотного екіпажу та на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові реміні та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного;

CAT.IDE.H.210 Знаки «притягнути ремені безпеки» та «не палити»

Вертольоти, у яких не всі пасажирські крісла можна бачити з крісел льотного екіпажу, повинні бути обладнані засобом відображення, який показуватиме усім пасажирам та кабінному екіпажу, коли потрібно притягнути ремені безпеки та коли паління заборонене.

CAT.IDE.H.220 Набори для надання першої медичної допомоги

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

CAT.IDE.H.240 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

Вертольоти без гермокабін, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень відповідно до наведених нижче таблиць.

Таблиця 1

Мінімальні вимоги до подачі кисню для вертольотів складної конструкції без гермокабіни

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу на чергуванні у кабіні льотного екіпажу та члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу у виконанні їхніх обов'язків	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 10 000 футів (3050 метрів).
2. Обов'язкові члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше ніж 13 000 футів (4000 метрів) та протягом будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
3. Додаткові члени екіпажу та пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 13 000 футів (3050 метрів). 100%
4. 10% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).

⁽¹⁾ Кількість пасажирів у таблиці 1 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.

Таблиця 2

Мінімальні вимоги до подачі кисню для вертольотів іншої ніж складної конструкції без гермокабіни

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу на	Увесь польотний час на барометричній висоті більше ніж 13 000 футів (4000 метрів) та протягом будь-якого інтервалу часу більше 30

чергуванні у кабіні	хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не польотного екіпажу, більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу у виконанні їхніх обов'язків, та обов'язкові члени кабінного екіпажу	
2. Додаткові члени екіпажу та пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час на барометричній висоті вище 13 000 футів (3050 метрів).
3. 10% пасажирів ⁽¹⁾	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті понад 10 000 (3050 метрів), але не більше ніж 13 000 футів (4000 метрів).
⁽¹⁾ Кількість пасажирів у таблиці 2 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, у тому числі осіб віком до 24 місяців.	

CAT.IDE.H.250 Переносні вогнегасники

- Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником у кабіні льотного екіпажу.
- Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований (або легкодоступним для використання) у кожній кухні на борту, яка не розташована у головному пасажирському салоні.
- Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути доступним для використання у кожному багажному відділенні, до якого у польоті мають доступ члени екіпажу.
- 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.
- Таблиця 1 містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими повинні бути обладнані вертольоти: такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для забезпечення доступності використання.

Таблиця 1

Кількість переносних вогнегасників

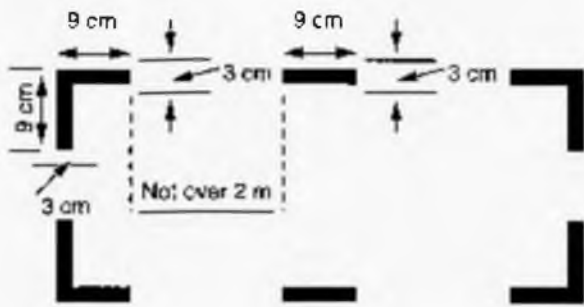
MOPSC	Кількість вогнегасників
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 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



CAT.IDE.H.270 Мегафони

Вертольоти з MOPSC понад 19 повинні бути обладнані одним портативним мегафоном на батарейках, легкодоступним для використання членами екіпажу під час аварійної евакуації:

CAT.IDE.H.275 Аварійне освітлення та маркування

- (a) Вертольоти з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані:
 - (1) системою аварійного освітлення із незалежним джерелом живлення для забезпечення джерела загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з вертольота; та
 - (2) аварійними виходами із відповідним маркуванням та знаками про розташування, які є видимими у денний та нічний час.
- (b) Вертольоти повинні бути обладнані аварійними виходами із відповідним маркуванням, видимим у денний та нічний час, якщо вони експлуатуються:
 - (1) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості,
 - (2) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості.

CAT.IDE.H.280 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним автоматичним ELT.

▼M9 —————

▼B

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

CAT.IDE.H.290 Рятувальні жилети

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами — по одному на кожну особу, що перебуває на борту, або еквівалентними надувними рятувальними засобами для кожної особи на борту віком до 24 місяців, які повинні зберігатися у легкодоступних з крісел або спальних місць осіб, для яких вони призначені, місцях, якщо вони експлуатуються:
 - (1) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
 - (2) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації,
 - (3) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2 та 3 при зльоті та посадці на аеродромі або 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.

▼ M9

CAT.IDE.H.295 Захисні костюми членів екіпажу

Кожний член екіпажу повинен бути одягнений у захисний костюм для забезпечення безпечної експлуатації відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 при польотах над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації або безпечна вимушена посадка, якщо отримані командиром ПС зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C.

▼ B

CAT.IDE.H.300 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та аварійно-рятувальне обладнання для тривалих польотів над водною поверхнею

Вертольоти, які експлуатуються:

- (a) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
- (b) відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж трьом хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості, повинні бути обладнані:
 - (1) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб, — щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту, розташованим у такий спосіб, який сприяє його швидкому розгортанню в аварійній ситуації;
 - (2) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб, — щонайменше двома рятувальними плотами, розташованими на борту у такий спосіб, який сприяє їх швидкому розгортанню в аварійній ситуації; таких плотів повинно 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,
 - (3) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту; та
 - (4) рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

CAT.IDE.H.305 Аварійно-рятувальне обладнання

Вертольоти, які експлуатуються над районами, у яких умови пошуку і рятування будуть вкрай ускладнені, повинні бути обладнані:

- (a) сигнальним обладнанням для подання сигналів біди;
- (b) щонайменше одним ELT(S), та
- (c) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

▼ M9 _____

▼ B

CAT.IDE.H.315 Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води — різноманітне обладнання

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

▼ M14

- (a) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню вертольота на воді, що відповідає його розміру, масі та характеристикам керованості; та

▼ B

- (b) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

▼ M14

CAT.IDE.H.320 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

- (a) Для експлуатації згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1 або 2 для польотів над водною поверхнею у несприятливому середовищі на такій відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з відповідною сертифікаційною специфікацією.
- (b) Конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифікованими для виконання вимушеної посадки на воду згідно з застосовною сертифікаційною специфікацією або бути оснащеними відповідним аварійно-рятувальним обладнанням для експлуатації відповідно до:
- (1) льотно-технічних характеристик класу 1 та 2 у польотах над водною поверхнею у безпечному середовищі на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості;
 - (2) льотно-технічних характеристик класу 2 під час зльоту або посадки над поверхнею води, за винятком експлуатації вертольота з метою надання невідкладних медичних послуг (HEMS), при якій для мінімізації зовнішнього впливу посадка та зліт на експлуатаційному майданчику HEMS, розташованому в густонаселених районах, виконується над поверхнею води;
 - (3) льотно-технічних характеристик класу 3 у польотах над водною поверхнею на відстані від землі, на якій ще можлива безпечна вимушена посадка.

▼ B

CAT.IDE.H.325 Гарнітура

Якщо є потреба використовувати обладнання радіозв'язку та/або радіонавігаційне обладнання, вертольоти повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або еквівалентним пристроєм із кнопкою передачі на приладі керування вертольотом для кожного пілота та/або члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

CAT.IDE.H.330 Обладнання радіозв'язку

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку відповідно до застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Обладнання радіозв'язку повинне забезпечувати передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.

CAT.IDE.H.335 Щиток керування переговорним приладом

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані щитком керування переговорним приладом, яким можна управляти з кожного робочого місця обов'язкових членів льотного екіпажу.

CAT.IDE.H.340 Радіобладнання для експлуатації за VFR за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами

Вертольоти, які експлуатуються за ППП за маршрутах із навігацією за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані обладнанням радіозв'язку, необхідним за нормальних умов поширення радіохвиль для:

- (a) забезпечення зв'язку з відповідними наземними станціями;
- (b) забезпечення зв'язку з відповідними станціями УПР з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, у якому заплановані польоти; та
- (c) отримання метеорологічної інформації.

▼ M15

CAT.IDE.H.345 Навігаційне обладнання, обладнання зв'язку та спостереження для експлуатації за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за ППП або VFR за маршрутами без навігації за візуальними наземними орієнтирами, повинні бути обладнані навігаційним обладнанням, обладнанням радіозв'язку та спостереження відповідно до застосовних вимог повітряного простору.

▼ В

- (b) Обладнання радіозв'язку повинне включати щонайменше дві незалежні систем радіозв'язку, необхідні за нормальних умов експлуатації для забезпечення зв'язку з відповідною наземною станцією з будь-якої точки на маршруті, включно з відхиленнями від маршруту.
- (c) 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 плану польоту.
- (d) Вертольоти, 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 для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ М9

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

▼ В

CAT.IDE.H.350 Прийомовідповідач

Вертольоти повинні бути обладнані прийомовідповідачем вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ) з функцією повідомлення про барометричну висоту та, у разі потреби, будь-яким іншим типом прийомовідповідача ВОРЛ, необхідним для запланованого маршруту.

▼ М9

CAT.IDE.H.355 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 для всіх 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 експлуатант повинен інформувати льотний екіпаж та інший відповідний персонал та забезпечувати, щоб відповідні дані не використовувалися.

▼ М13 _____

▼ М11 _____

▼ В

(²⁰) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних і про вільний рух таких даних та про скасування Директиви 95/46/ЄС (Загальний регламент про захист даних) (ОВ L 119, 04.05.2016, с. 1).