

ДОДАТОК VIII

СПЕЦІАЛІЗОВАНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

Частина--SPO (PART-SPO)

SPO.GEN.005 Сфера застосування

▼ M14

- (a) Положення цього додатка застосовуються до будь-якої спеціалізованої експлуатації, у якій повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама або контрольні польоти після технічного обслуговування.

▼ M5

- (b) Незважаючи на пункт (a), некомерційна спеціалізована експлуатація моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції повинна відповідати вимогам додатка VII (Part-NCO).
- (c) Незважаючи на пункт (a), такі види експлуатації моторних повітряних суден іншої ніж складної конструкції можуть проводитися відповідно до додатка VII (Part-NCO):

▼ M4

- (1) змагальні польоти або льотні демонстрації за умови, що плата або інша винагорода за такий політ обмежується відшкодуванням прямих витрат та є пропорційною внеском до річних витрат, та призами, вартість яких визначається компетентним органом.

▼ M13

- (2) стрибки з парашутом, буксирування планерів або виконання пілотажних польотів організаціями з підготовки з основним місцем діяльності у державі-члені, згаданими у статті 10а Регламенту (ЄС) № 1178/2011, або організаціями, створеними з метою просування повітряного спорту або авіації дозволя, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орандарем на умовах лізингу без екіпажу, виконання польоту не приносить прибутку іншій особі, окрім цієї організації, та що, якщо до польотів залучаються особи, які не є членами організації, такі польоти не є основною діяльністю організації.

▼ M4

ПІДЧАСТИНА А

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

▼ M14

SPO.GEN.100 Компетентний орган

Компетентним органом є орган, призначений державою-членом, у якій розташоване основне місце діяльності експлуатанта або у якій експлуатант має осідок чи проживає.

▼ M4

SPO.GEN.101 Методи відповідності

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

▼ M13

▼M4

SPO.GEN.105 Обов'язки членів екіпажу

- (a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків. Обов'язки членів екіпажу повинні бути зазначені у стандартних експлуатаційних процедурах (СОП) та, у відповідних випадках, у керівництві з експлуатації.

▼M11

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

▼M4

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

SPO.GEN.106 Обов'язки спеціалістів з виконання завдань

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

▼M11

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

▼M4

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

SPO.GEN.107 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

- (a) Командир повітряного судна відповідає за:
- (1) безпеку повітряного судна та всіх членів екіпажу, спеціалістів з виконання завдань та вантажу, які перебувають на борту під час експлуатації;
 - (2) ініціювання, продовження, припинення або відхилення маршруту польоту в інтересах безпеки;
 - (3) забезпечення дотримання всіх експлуатаційних процедур та контрольних переліків згідно з відповідним керівництвом;
 - (4) забезпечення дотримання перед початком польоту всіх експлуатаційних обмежень, зазначених у пункті 2.а.3 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008, а саме:
 - (i) повітряне судно придатне до польоту;
 - (ii) повітряне судно належним чином зареєстроване;

▼ M13

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

▼ M11

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

▼ M4

- (v) усе обладнання та багаж належним чином завантажено та закріплено: ► M9 ————— ◀
- (vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, як зазначено в керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM), не буде перевищено в будь-який час протягом польоту; ► M9 та ◀

▼ M9

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

▼ M4

- (5) призупинення початку польоту, якщо він або будь-який інший член екіпажу чи спеціаліст з виконання завдань неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому чи вплив психоактивної речовини;
- (6) продовження польоту не далі, ніж до найближчого аеродрому або експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, якщо його спроможність або спроможність будь-якого іншого члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;
- (7) ухвалення рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов'язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або MEL, якщо застосовно;
- (8) ведення облікових записів експлуатаційних даних та всіх виявлених чи підозрюваних дефектів ПС наприкінці польоту або серії польотів у технічному журналі чи журналі польоту ПС; та

▼ M8

- (9) забезпечення того, 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 органом розслідувань:
- (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.

▼M4

- (b) Командир ПС має повноваження відмовитися перевозити або висадити будь-яку особу чи зняти будь-який вантаж, які можуть становити потенційну загрозу безпеці ПС або осіб на борту.
- (c) Командир ПС повинен якомога швидше повідомити відповідний орган обслуговування повітряного руху (ОПР) про будь-які небезпечні погодні умови чи умови польоту, які виникли та можуть вплинути на безпеку інших повітряних суден.
- (d) Незважаючи на положення (a)(6), у разі експлуатації кількома екіпажами командир ПС може продовжити політ за межі найближчого аеродрому, придатного за погодними умовами, за умови наявності пом'якшувальних процедур.
- (e) У разі виникнення надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного ухвалення рішення і дій, командир ПС повинен здійснити всі дії, які він вважає необхідними за таких обставин, відповідно до пункту 7.d додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008. У таких випадках він може відхилитися від правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.
- (f) Командир ПС повинен невідкладно надати компетентному органу звіт про акт незаконного втручання та поінформувати відповідний місцевий орган.
- (g) Командир ПС повинен поінформувати найближчий належний орган за допомогою найшвидшого доступного засобу про будь-яку авіаційну подію на борту, яка призвела до серйозних травм чи смерті будь-якої особи або до значного пошкодження повітряного судна чи власності.

▼M11 —————

▼M4

SPO.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

Командир повітряного судна, члени екіпажу та спеціалісти з виконання завдань повинні дотримуватися законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.

SPO.GEN.115 Спільна мова

Експлуатант повинен забезпечити можливість спілкування всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань однією мовою.

▼M5

SPO.GEN.119 Руління повітряних суден

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

▼M4

SPO.GEN.120 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 належну підготовку для виконання маневру руління літака;
 - (2) має належну підготовку для використання радіотелефону в разі потреби встановлення радіозв'язку;
 - (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (ОПР); та

- (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху літаків на аеродромі.

SPO.GEN.125 Запуск ротора

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

SPO.GEN.130 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.

▼M13

SPO.GEN.131 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 льотної екіпажу керувати ПС.
- (b) Перед використанням додатка EFB типу В експлуатант повинен:
- (1) провести оцінювання ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, який є хост-платформою для додатка, відповідного додатка EFB і його відповідних функцій, за результатами якого повинні бути ідентифіковані відповідні ризики та забезпечене належне пом'якшення таких ризиків; оцінювання ризику повинен охоплювати ризики, пов'язані з інтерфейсом людина-машина пристрою EFB та відповідного додатка EFB; та
 - (2) створити систему адміністрування EFB, у тому числі процедури та вимоги до підготовки для адміністрування та використання пристрою EFB і додатка EFB.

▼M4

SPO.GEN.135 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.

SPO.GEN.140 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 нижче не зазначено інше:
- (1) AFM або еквівалентні документи;
 - (2) оригінал реєстраційного посвідчення;
 - (3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);
 - (4) сертифікат щодо шуму на місцевості, якщо застосовно;
 - (5) копія декларації, як зазначено в ORO.DEC.100 та, якщо застосовно, копія дозволу, як зазначено в ORO.SPO.110;
 - (6) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;
 - (7) ліцензія на бортове радіобладнання, якщо застосовно;
 - (8) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;
 - (9) журнал польоту або його еквівалент для ПС;

▼M15

- (10) технічний журнал ПС відповідно до Регламенту (ЄС) № 1321/2014, якщо застосовно;

▼M4

- (11) деталі поданого ОПП плану польоту, якщо застосовно;
- (12) поточні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту/району 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;
 - (15) чинні частини керівництва з експлуатації та/або СОП чи AFM, які стосуються обов'язків членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань та повинні бути легкодоступними для них;
 - (16) MEL або CDL, якщо застосовно;
 - (17) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (CAI);
 - (18) відповідна метеорологічна інформація, якщо застосовно;
 - (19) вантажні маніфести, якщо застосовно, та
 - (20) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.
- (b) Незважаючи на положення (a), документи та інформація, зазначені у (a)(2)–(a)(11) та (a)(14), (a)(17), (a)(18) і (a)(19), можуть зберігатися на аеродромі або експлуатаційному майданчику польотів:
- (1) для яких заплановані посадка та зліт на тому ж самому аеродромі чи експлуатаційному майданчику; або
 - (2) у яких ПС залишається у межах відстані або зони, визначеної компетентним органом згідно з пунктом ARO OPS.210.

▼ M13 —————

▼ M4

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

▼ M15

SPO.GEN.145 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.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити збереження записів польотних параметрів та повідомлень щодо 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 Регламентів (ЄС) № 996/2010 та (ЄС) 2016/679 та за винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора:
- (1) 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) Якщо записи бортового реєстратора перевіряються для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, експлуатант повинен забезпечити конфіденційність таких 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. Таке обмеження не застосовується, 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 справності 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 справності 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.

▼M4

SPO.GEN.150 Перевезення небезпечних вантажів

- (a) Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до додатка 18 до Чиказької конвенції з останніми змінами та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ICAO Doc 9284-AN/905), включно з долучниками, доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.
- (b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G Регламенту (ЄС) № 965/2012, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:
 - (1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини 1 зазначених інструкцій;
 - (2) такі вантажі перевозяться спеціалістами з виконання завдань чи членами екіпажу або перебувають у багажі окремо від власника відповідно до частини 8 технічних інструкцій;
 - (3) вантаж перебуває на борту ПС для спеціальних цілей відповідно до технічних інструкцій;
 - (4) вони використовуються в інтересах безпеки польотів, та їх перевезення на борту літака є обґрунтованим, щоб забезпечити їх своєчасну доступність для експлуатаційних цілей незалежно від

того, чи є такі товари та речовини обов'язковими для перевезення, чи вони призначені для використання у зв'язку з конкретним польотом.

- (с) 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.
- (е) 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 небезпечних вантажів, які перевозилися спеціалістами з виконання завдань чи екіпажем або перебували у їхньому багажі всупереч положенням розділу 8 технічних інструкцій.
- (f) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалістам з виконання завдань було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів.
- (g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися у місцях прийому вантажів на борт, як того вимагають технічні інструкції.

SPO.GEN.155 Спускання небезпечних вантажів

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

SPO.GEN.160 Перевезення та використання зброї

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

SPO.GEN.165 Допуск до кабіни льотного екіпажу

Командир повітряного судна ухвалює остаточне рішення щодо допуску у кабіну льотного екіпажу та забезпечує, щоб:

- (a) присутність у кабіні льотного екіпажу не спричиняла відволікання або втручання в керування польотом, та
- (b) всі особи, яких перевозять у кабіні льотного екіпажу, були ознайомлені з відповідними процедурами безпеки.

ПІДЧАСТИНА В

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

SPO.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Експлуатант повинен використовувати тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають типу ПС та відповідної експлуатації.

SPO.OP.105 Специфікація ізольованих аеродромів — літаки

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

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

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

- (a) Для експлуатації за правилами польотів за приладами (ППП) експлуатант або командир повітряного судна повинен визначити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для

використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення та запасного аеродрому. Такі мінімуми повинні:

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

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

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

Таблиця 1
Системні мінімуми

Обладнання	Мінімальна DH/MDH, у футах
Система посадки за приладами (ILS)	200
Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)/супутникова система функціонального доповнення (SBAS) (горизонтальне точне заходження на посадку з вертикальним наведенням (LPV))	200
GNSS (горизонтальна навігація (LNAV))	250
GNSS/Барометрично-вертикальна навігація (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовий маяк (LOC) з відстанемірним радіомаяком або без відстанемірного радіомаяка (DME)	250
Заходження на посадку за оглядовим радіолокатором (SRA) (закінчується на ½ морської милі)	250
SRA (закінчується на 1 морській милі)	300
SRA (закінчується на 2 морських милях або більше)	350
Всебічно направлений УКХ-радіомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправлений радіомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навігаційний УКХ-радіокомпас (VDF)	350

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

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

Таблиця 1

MDH та мінімальна видимість для заходження з кола залежно від категорії літаків

	Категорія літаків			
	A	B	C	D
MDH (у футах)	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість (у метрах)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — заходження з кола вертольотів у прибережній зоні MDH для заходження з кола вертольотів у береговій зоні повинна становити не менше ніж 250 футів, а метеорологічна видимість — не менше ніж 800 метрів.

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

- (a) Командир повітряного судна повинен використовувати процедури відправлення та заходження на посадку, схвалені державою розташування аеродрому, якщо такі процедури опубліковані для злітно-посадкової смуги чи FATO, що її планується використовувати.
- (b) Командир може відхилитися від офіційного маршруту відправлення, прибуття або від процедури заходження на посадку:
 - (1) за умови неухильного дотримання критеріїв прольоту перешкод, повного врахування умов експлуатації та виконання всіх наказів служби УПР; або
 - (2) у разі наведення органом диспетчерського ОПП за допомогою радіолокатора.
- (c) У разі експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції фінальна частина заходження на посадку повинна виконуватися візуально або відповідно до встановлених процедур заходження на посадку.

▼ M9

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

Якщо маршрут або процедура польоту вимагає PBN, експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) відповідна 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.

▼ M4

SPO.OP.120 Процедури зниження шуму

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

▼ M11 _____

▼ M4

SPO.OP.125 Мінімальна висота прольоту перешкод — польоти за ППП

- (a) Експлуатант повинен встановити спосіб визначення мінімальних абсолютних висот польоту, які забезпечують необхідну висоту прольоту наземних перешкод для всіх сегментів польоту за ППП.
- (b) Командир ПС повинен встановити мінімальні абсолютні висоти польоту на основі зазначеного способу. Такі мінімальні висоти польоту не повинні бути меншими, ніж ті, що встановлені державою, територію якої перетинає ПС.

SPO.OP.130 Забезпечення паливом та мастилом — літаки

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що літак має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за візуальними правилами польотів (VFR):
 - (i) у денний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
 - (ii) у нічний час — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті;
 - (2) у випадку польотів за ППП:

- (i) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення не потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті; або
- (ii) якщо запасний аеродром для аеродрому призначення потрібен — польоту до аеродрому запланованої посадки, до запасного аеродрому та не менше ніж 45 хвилин польоту на нормальній крейсерській висоті.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
 - (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;
 - (3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку літака або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

SPO.OP.131 Забезпечення паливом та мастилом — вертольоти

- (a) Командир ПС має право розпочати політ тільки за умови, що вертоліт має на борту достатній запас палива та мастила для виконання:
 - (1) у випадку польотів за VFR:
 - (i) польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту; або
 - (ii) для польотів за VFR у денний час — запас палива щонайменше на 10 хвилин польоту на оптимальній швидкості за умови, що він залишається на відстані 25 морських миль від аеродрому/експлуатаційного майданчика відправлення; та
 - (2) у випадку польотів за ППП:
 - (i) якщо запасний аеродром не потрібен або немає запасного аеродрому, придатного за погодними умовами — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту нормальній крейсерській швидкості на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або
 - (ii) якщо запасний аеродром потрібен — польоту, виконання заходження на посадку та відходження на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику запланованої посадки, а потім:
 - (A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та
 - (B) польоту протягом 30 хвилин на нормальній швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над запасним аеродромом/експлуатаційним майданчиком за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.
- (b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:
 - (1) прогнозовані метеорологічні умови;
 - (2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;
 - (3) відмова одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та
 - (4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку повітряного судна або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.
- (c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

▼ M11 _____

▼ M4

SPO.OP.135 Інструктаж з безпеки

- (a) Експлуатант повинен забезпечити проходження спеціалістами з виконання завдань перед зльотом інструктажу щодо:
 - (1) аварійного обладнання та процедур;
 - (2) експлуатаційних процедур, пов'язаних зі спеціальними завданнями перед кожним польотом або серією польотів.
- (b) Інструктаж, згаданий у (a)(2), може бути замінено програмою початкової і періодичної підготовки. У такому разі експлуатант також повинен визначити вимоги щодо актуальності льотного досвіду.

SPO.OP.140 Підготовка до польоту

▼ M9

- (a) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен переконатися будь-яким прийнятним методом, що космічне, наземне та/або надводне обладнання, у тому числі засоби зв'язку та навігаційні засоби, які доступні та безпосередньо необхідні для виконання польоту та забезпечення безпечної експлуатації ПС, відповідають типу експлуатації, у рамках якої здійснюватиметься політ.

▼ M4

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

SPO.OP.145 Запасні аеродроми для зльоту — моторні літаки складної конструкції

- (a) Для польотів за ППП командир повітряного судна повинен визначити в плані польоту щонайменше один запасний аеродром для зльоту, придатний за погодними умовами, якщо погодні умови на аеродромі відправлення дорівнюють або нижчі ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому, або якщо до аеродрому відправлення неможливо повернутися з інших причин.
- (b) Запасний аеродром для зльоту повинен бути розташований на такій відстані від аеродрому відправлення:
 - (1) для літаків із двома двигунами — не більший, ніж відстань, яка відповідає 1 годині польоту на крейсерській швидкості з одним двигуном у стандартних умовах в нерухомому повітрі;
 - (2) для літаків із трьома чи більше двигунами — не більший, ніж відстань, яка відповідає 2 годинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерській швидкості згідно з AFM у стандартних умовах в нерухомому повітрі.
- (c) Для вибору аеродрому як запасного аеродрому для зльоту необхідно, щоб наявні дані на час запланованого використання вказували на те, що умови на такому аеродромі дорівнюватимуть або будуть вищими, ніж застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому для такої експлуатації.

SPO.OP.150 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — літаки

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

- (a) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 1 годину до і закінчується через 1 годину після розрахункового часу прибуття, або протягом періоду від фактичного часу відправлення до 1 години після розрахункового часу прибуття, залежно від того, який з

цих періодів коротший, маневри заходження на посадку та посадки можна виконати за візуальних метеорологічних умов (VMC); або

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

SPO.OP.151 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — вертольоти

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

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

▼ M9 —————

▼ M9

SPO.OP.152 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

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

▼ M4

SPO.OP.155 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з особами на борту

- (a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли особи перебувають на борту, в процесі посадки або висадки.
- (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 застосовуваний та оперативний спосіб.

▼ M11

SPO.OP.160 Використання гарнітури

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, іншими членами екіпажу і спеціалістами з виконання завдань.

▼ M4

SPO.OP.165 Паління

Командир не повинен допускати паління на борту під час заправки паливом або дозаправки ПС.

SPO.OP.170 Метеорологічні умови

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

SPO.OP.175 Лід та інші забруднення — наземні процедури

- (a) Командир повітряного судна повинен розпочинати зліт, тільки якщо ПС не має ніяких забруднень, які можуть несприятливо позначитися на льотних характеристиках і керованості літака, окрім ситуацій, передбачених у AFM.
- (b) У разі експлуатації моторних повітряних суден складної конструкції 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.

SPO.OP.176 Лід та інші забруднення — польотні процедури

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

SPO.OP.180 Умови для зльоту — літаки та вертольоти

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

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

▼ M11 _____

▼ M4

SPO.OP.185 Імітація ситуацій у польоті

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

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

SPO.OP.190 Управління паливом у польоті

- (a) Експлуатант моторних повітряних суден складної конструкції повинен забезпечити здійснення контролю та управління паливом у польоті.
- (b) Командир повітряного судна повинен періодично перевіряти кількість придатного палива під час польоту, щоб кількість придатного палива, яке залишилося на борту, була не меншою, ніж запас палива, необхідний для продовження польоту до аеродрому чи експлуатаційного майданчика, придатного за погодними умовами, та запланована кількість резервного палива згідно, як того вимагають пункти SPO.OP.130 і SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Використання додаткового кисню

- (a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалісти з виконання завдань та члени екіпажу постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10 000 футів впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів, якщо інше не схвалено компетентним органом та відповідно до СОП.
- (b) Незважаючи на пункт (a) та окрім експлуатації із застосуванням парашутної техніки, короточасні виходи визначеної тривалості на висоту понад 13 000 футів можуть виконуватися без використання кисневого обладнання на літаках та вертольотах іншої ніж складної конструкції за попереднім схваленням компетентного органу з урахуванням:
 - (1) того, що тривалість виходу на висоту понад 13 000 футів не повинна перевищувати 10 хвилин або, якщо потрібно більше часу, часу, абсолютно необхідного для виконання спеціального завдання;
 - (2) того, що висота польоту не повинна перевищувати 16 000 футів;
 - (3) того, що інструктаж з безпеки відповідно до SPO.OP.135 повинен містити відповідну інформацію для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань про можливий вплив на організм кисневого голодування;
 - (4) СОП для відповідної експлуатації в умовах, визначених у (1), (2) та (3);
 - (5) попереднього досвіду експлуатанта виконання польотів на висотах понад 13 000 футів без використання додаткового кисню;
 - (6) індивідуального досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань та їх фізіологічної адаптації до великих висот; та
 - (7) висоти бази, у якій розташований осідок експлуатанта або з якої виконується експлуатація.

SPO.OP.200 Виявлення наближення до поверхні землі

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

SPO.OP.205 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

▼ M9

- (a) 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.

▼M4

- (b) ACAS II може бути вимкнена протягом виконання таких спеціальних завдань, які за своїм характером вимагають експлуатації ПС на відстані одне від одного, яка є нижчою, ніж та, яка активує ACAS.

▼M15

SPO.OP.210 Умови виконання заходження на посадку та посадки — літаки

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

▼M15

SPO.OP.211 Умови виконання заходження на посадку та посадки — вертольоти

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

▼M4

SPO.OP.215 Початок і продовження заходження на посадку — літаки та вертольоти

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

▼M11 _____

▼M4

SPO.OP.230 Стандартні експлуатаційні процедури

- (a) Перед початком спеціалізованої експлуатації експлуатант повинен провести оцінювання ризику та складності діяльності для визначення небезпек і пов'язаних ризиків, властивих експлуатації, та впроваджує заходи з пом'якшення ризиків.
- (b) На основі оцінювання ризику експлуатант повинен впровадити стандартні експлуатаційні процедури (СОП), які відповідають спеціалізованій діяльності та використовуваному ПС, враховуючи вимоги підчастини Е. СОП повинні бути складовою частиною керівництва з експлуатації або окремим документом. СОП повинні підлягати регулярному перегляду та оновленню у відповідних випадках.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб спеціалізована експлуатація проводилася згідно з СОП.

ПІДЧАСТИНА С

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

SPO.POL.100 Експлуатаційні обмеження — усі повітряні судна

▼ M11

- (a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та положення центра ваги (CG) ПС повинні відповідати будь-яким обмеженням, зазначеним у відповідному керівництві.

▼ M4

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

▼ M11

SPO.POL.105 Маса і баланс

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

▼ M13

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

▼ M4

SPO.POL.110 Система маси та балансу — комерційна експлуатація літаків і вертольотів та некомерційна експлуатація моторних повітряних суден складної конструкції

▼ M14

- (a) Експлуатант повинен встановити систему маси та балансу для визначення перед кожним польотом або серією польотів таких характеристик:

- (1) сухої експлуатаційної маси повітряного судна;
- (2) маси загального завантаження;
- (3) маси заправленого палива;
- (4) завантаження повітряного судна та розподілу навантаги;
- (5) злітної маси, посадкової маси та маси без палива;
- (6) застосовних позицій CG повітряного судна.

▼ M4

- (b) Льотний екіпаж повинен бути забезпечений засобами моделювання та перевірки розрахунків маси та балансу, що базуються на електронних обчисленнях.

- (c) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе визначати масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти, розрахованої згідно з методом, зазначеним у керівництві з експлуатації.

- (d) Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб завантаження:

- (1) повітряного судна виконувалося під наглядом кваліфікованого персоналу; та
- (2) загальне завантаження відповідало даним, використаним для розрахунку маси та балансу повітряних суден.

- (e) У керівництві з експлуатації експлуатант повинен визначити принципи і методи завантаження та систему маси і балансу, які відповідають вимогам, що містяться у (a)–(d). Така система повинна

охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

SPO.POL.115 Дані та документація щодо маси та балансу — комерційна експлуатація літаків і вертольотів та некомерційна експлуатація моторних повітряних суден складної конструкції

- (a) Перед кожним польотом або серією польотів експлуатант повинен встановити дані щодо маси та балансу та скласти документацію щодо маси та балансу із зазначенням завантаження та його розподілу таким чином, щоб вони не перевищували встановлені обмеження щодо маси та балансу повітряного судна. Документація щодо маси та балансу повинна містити таку інформацію:
- (1) реєстрацію та тип ПС;
 - (2) умовне позначення, номер та дату рейсу, у застосовних випадках;
 - (3) прізвище командира ПС;
 - (4) прізвище особи, яка підготувала документ;
 - (5) суху експлуатаційну масу та відповідний CG повітряного судна;
 - (6) масу палива при зльоті та масу палива для польоту;
 - (7) масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовно;
 - (8) складові завантаження;
 - (9) злітну масу, посадкову масу та масу без палива;
 - (10) застосовні позиції CG повітряного судна; та
 - (11) граничні значення маси та CG.
- (b) Якщо дані щодо маси та балансу генеруються за допомогою комп'ютеризованої системи маси та балансу, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.

SPO.POL.116 Дані та документація щодо маси та балансу — послаблення вимог

Незважаючи на пункт SPO.POL.115(a)(5), CG може не вказуватися у документації щодо маси та балансу, якщо розподіл навантаги відповідає таблиці заздалегідь розрахованого балансу або якщо може бути підтверджено, що для запланованої експлуатації можна забезпечити правильний баланс при будь-якому фактичному завантаженні.

SPO.POL.120 Льотно-технічні характеристики — загальні положення

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

SPO.POL.125 Обмеження злітної маси — моторні літаки складної конструкції

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

- (a) маса літака на початку зльоту не перевищувала масових обмежень:
- (1) під час зльоту — відповідно до SPO.POL.130;
 - (2) під час польоту за маршрутом з одним несправним двигуном (OEI) — відповідно до SPO.POL.135; та
 - (3) під час посадки — відповідно до SPO.POL.140,

здійснюючи при цьому необхідні уточнення на очікуване зменшення маси у процесі польоту та на аварійне зливання палива;

- (b) злітна маса літака на початку руху або під час зльоту не перевищувала максимальної злітної маси, визначеної в AFM для барометричної висоти, з поправкою на перевищення аеродрому або експлуатаційного майданчика; якщо така злітна маса використовується як параметр для розрахунку максимальної злітної маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови: та
- (c) розрахункова маса у очікуваний час посадки на аеродром чи експлуатаційний майданчик запланованої посадки та на будь-який запасний аеродром для аеродрому призначення не перевищувала максимальної

посадкової маси, визначеної у AFM для барометричної висоти з поправкою на перевищення аеродромів чи експлуатаційних майданчиків; якщо така розрахункова маса використовується як параметр для розрахунку максимальної посадкової маси, необхідно робити поправки на всі інші місцеві атмосферні умови.

SPO.POL.130 Зліт — моторні літаки складної конструкції

- (a) Під час визначення максимальної злітної маси командир повітряного судна повинен враховувати, що:
- (1) розрахована злітна дистанція не повинна перевищувати наявної злітної дистанції, а зона, вільна від перешкод, не повинна перевищувати половини наявної довжини розбігу літака;
 - (2) розрахована довжина розбігу літака не повинна перевищувати наявної довжини розбігу;
 - (3) єдине значення V_I повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту, якщо значення V_I зазначене в AFM; та
 - (4) 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.
- (b) У разі відмови двигуна під час зльоту, за винятком літака, обладнаного турбогвинтовими двигунами, максимальна злітна маса якого не перевищує 5 700 кг, командир повітряного судна повинен переконатися, що літак здатний:
- (1) припинити зліт і зупинитися в межах наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA) чи злітно-посадкової смуги; або
 - (2) продовжувати зліт і пролетіти всі перешкоди вздовж траєкторії польоту з достатнім запасом до позиції, у якій літак буде здатним виконувати вимоги SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Політ за маршрутом з одним несправним двигуном — моторні літаки складної конструкції

Командир повітряного судна повинен забезпечити здатність багатомоторного літака продовжувати політ до придатного аеродрому чи експлуатаційного майданчика у разі виникнення несправності одного двигуна в будь-якій точці маршруту, не знижуючись до висоти, меншої ніж мінімальна висота прольоту над перешкодами.

SPO.POL.140 Посадка — моторні літаки складної конструкції

Командир повітряного судна повинен забезпечити здатність літака виконати посадку або зупинитися на будь-якому аеродромі чи експлуатаційному майданчику після безпечного прольоту над перешкодами на траєкторії заходження на посадку або, у випадку гідроплана, знизити швидкість до достатньо низької в межах наявної посадкової дистанції. При цьому обов'язково роблять поправки на очікувані варіювання у техніці заходження на посадку та посадки, якщо такі поправки не було зроблено заздалегідь під час планування даних щодо льотно-технічних характеристик.

SPO.POL.145 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — літаки

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

- (a) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;
- (b) запровадити програму підготовки для членів екіпажу; та
- (c) забезпечити проведення інструктажу всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.

SPO.POL.146 Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні критерії — вертольоти

- (a) Командир повітряного судна може експлуатувати повітряне судно над густонаселеними районами за умови, що:
- (1) вертоліт сертифікований за категорією А або В; та

- (2) запроваджено засоби безпеки для запобігання невинуватій загрозі для осіб або власності на землі, та експлуатацію і її СОП схвалено.
- (b) Експлуатант повинен:
 - (1) встановити експлуатаційні процедури для мінімізації наслідків відмови двигуна;
 - (2) запровадити програму підготовки для членів екіпажу; та
 - (3) забезпечити проведення інструктажу всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань на борту стосовно процедур, які проводяться у разі вимушеної посадки.
- (c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса при зльоті, посадці або зависанні не перевищувала максимальної маси, визначеної для:
 - (1) зависання поза зоною повітряної подушки (HOGE) з усіма двигунами у справному стані на належній номінальній потужності; або
 - (2) якщо переважають умови, за яких HOGE не може бути впроваджений, маса вертольота не повинна перевищувати максимальної маси, визначеної для зависання у зоні повітряної подушки (HIGE) з усіма двигунами, які працюють на належній номінальній потужності, за умови переважання умов, які надають змогу виконання HIGE з максимальною визначеною масою.

ПІДЧАСТИНА D

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

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

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
 - (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.A.215;
 - (3) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.A.220; або
 - (4) встановлені на літаку.

▼ M14

- (b) Не потребують схвалення на використання обладнання такі позиції, якщо вони вимагаються положеннями цієї підчастини:
 - (1) запасні запобіжники;
 - (2) портативні освітлювальні прилади;
 - (3) хронометр;
 - (4) тримач навігаційних карт;
 - (5) набори для надання першої медичної допомоги;
 - (6) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (7) якір та обладнання для швартування;
 - (8) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (c) Прилади, обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-SPO), 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 SPO.IDE.A.215 і SPO.IDE.A.220 цього додатка;

- (2) прилади, обладнання або аксесуари не повинні впливати на льотну придатність літака, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ M4

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

▼ M14

SPO.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 виконується будь-яка з таких вимог:

- (a) літак експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL);
- (b) для моторних літаків складної конструкції та будь-яких інших літаків, які використовуються для комерційної експлуатації, — 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;
- (c) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

▼ M4

SPO.IDE.A.110 Запасні електричні запобіжники

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

SPO.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

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

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

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

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

▼ M14

(3) барометричної висоти,

▼ M4

(4) швидкості за приладами,

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

(6) ковзання для моторних літаків складної конструкції.

(b) Літаки, які експлуатуються за VMC в нічний час, на додаток до приладів, зазначених у (a), повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання,

(ii) просторового положення

(iii) вертикальної швидкості та

(iv) стабілізованого курсу,

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

(c) Моторні літаки складної конструкції, які експлуатуються за VMC над водною поверхнею та за межами видимості землі повинні бути обладнані, на додаток до вимог пунктів (a) та (b), засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, які виникають через утворення конденсату або обледеніння.

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

(e) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, літак повинен бути обладнаний додатковими окремими засобами відображення:

▼ M14

(1) барометричної висоти,

▼ M4

(2) швидкості за приладами,

(3) ковзання або повороту та ковзання, залежно від застосовного випадку,

(4) просторового положення, якщо застосовно,

(5) вертикальної швидкості, якщо застосовно,

(6) стабілізованого курсу, якщо застосовно: та

(7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно.

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

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу,

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах,

▼ M14

(3) барометричної висоти.

▼ M4

(4) швидкості за приладами,

(5) вертикальної швидкості,

- (6) повороту та ковзання,
- (7) просторового положення,
- (8) стабілізованого курсу,
- (9) температури зовнішнього повітря; та
- (10) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади.
- (c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼ M14

- (1) барометричної висоти.

▼ M4

- (2) швидкості за приладами,
- (3) вертикальної швидкості,
- (4) повороту та ковзання,
- (5) просторового положення,
- (6) стабілізованого курсу; та
- (7) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха, якщо застосовно;
- (d) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння; та
- (e) моторні літаки складної конструкції, якщо вони експлуатуються за ППП, окрім приладів, зазначених у (a), (b), (c) та (d), повинні бути обладнані:
 - (1) запасним джерелом статичного тиску;
 - (2) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації;
 - (3) додатковим незалежним засобом для вимірювання та відображення висоти, якщо його вже не встановлено для дотримання вимог (e)(1); та

▼ M14

- (4) аварійним джерелом живлення, яке є незалежним від основної системи електропостачання, для забезпечення функціонування та освітлення системи відображення просторового положення протягом щонайменше 30 хвилин. Таке аварійне джерело живлення повинне вмикатися автоматично у разі повної відмови основної системи електропостачання, при цьому повинна відображатися відповідна індикація на приладі або на панелі приладів, яка сповіщає про те, що індикатор системи просторового положення працює від аварійного джерела.

▼ M4

SPO.IDE.A.126 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

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

▼ M12

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

- (a) Газотурбінні літаки з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) понад 5 700 кг або з MOPSC понад 9 повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:
 - (1) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) після 1 січня 2011 року, — до обладнання класу А, як зазначено в застосовному стандарті; або

- (2) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CofA до 1 січня 2011 року включно, — до обладнання класу В, як зазначено в застосовному стандарті.
- (b) Якщо вони використовуються в комерційній експлуатації, літаки з газотурбінними двигунами, 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.

▼ M4

SPO.IDE.A.131 Бортова система попередження зіткнень (ACAS II)

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

SPO.IDE.A.132 Бортове обладнання для визначення погоди — моторні літаки складної конструкції

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.

SPO.IDE.A.133 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння — моторні літаки складної конструкції

- (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 льотного екіпажу їхніх обов'язків.

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

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

SPO.IDE.A.140 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані CVR:
- (1) літаки з МСЗМ більше ніж 27 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 1 січня 2016 року або пізніше; та
- (2) літаки з МСЗМ більше ніж 2 250 кг:
- (i) які сертифіковані для експлуатації екіпажем у складі щонайменше двох пілотів;
- (ii) які обладнані турбореактивними двигунами або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном; та
- (iii) сертифікат типу щодо яких видано починаючи з 1 січня 2016 року.

▼ M8

- (b) 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.

▼ M4

- (c) 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) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу, а також у безперервному режимі звукові сигнали, отримані з кожного використовуваного штангового мікрофона і ларингофона, та
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (d) CVR повинен автоматично 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.
- (e) На додаток до пункту (d) 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.

▼ M8

- (f) 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.

▼ M4

SPO.IDE.A.145 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Літаки з МСЗМ понад 5 700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації.
- (b) FDR повинен записувати 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.
- (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 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 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

SPO.IDE.A.146 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 SPO.IDE.A.145(a);
 - (2) вони використовуються для комерційної експлуатації;
 - (3) вони вперше отримали 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 повітряного судна, 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.

▼ M4

SPO.IDE.A.150 Записи з лінії передачі даних

- (a) Літаки, яким індивідуальний CofA було видано 1 січня 2016 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 швидкого 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 SPO.IDE.A.140.

▼ 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.

▼ M4

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у SPO.IDE.A.140(d) та (e).

SPO.IDE.A.155 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

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; або

- (b) для літаків, які мають бути обладнані CVR та FDR, — використання двох комбінованих реєстраторів, який поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

SPO.IDE.A.160 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

Літаки повинні бути обладнані:

- (a) кріслом або робочим місцем для кожного члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань на борту;
- (b) ременями безпеки на кожному кріслі та пристроями фіксації на кожному робочому місці:

▼ M9

- (c) у випадку моторних літаків іншої ніж складної конструкції, які вперше отримали CofA починаючи з 25 серпня 2016 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному кріслі члена льотного екіпажу, яка має одну точку відкриття замка фіксатора;
- (d) для моторних літаків складної конструкції — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування:
 - (1) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота; та
 - (2) на кожному кріслі спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;

▼ M14

- (e) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, що його вимагає пункт (d), повинен мати:
 - (1) одну точку відкриття замка фіксатора;
 - (2) на кріслах членів льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота:
 - (i) два плечові ремені 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 25 серпня 2016 року.

▼ M4

SPO.IDE.A.165 Набір для надання першої медичної допомоги

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

SPO.IDE.A.170 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

- (a) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Літаки з гермокабіною, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань щонайменше:
 - (1) протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15 000 футів, але у жодному разі не менше 10-хвилинного запасу;
 - (2) протягом будь-якого періоду, коли, у разі розгерметизації та з урахуванням обставин польоту, барометрична висота у кабіні льотного екіпажу та кабіні становитиме 14 000–15 000 футів;

- (3) протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у кабіні льотного екіпажу та кабіні становитиме 10 000–14 000 футів; та
 - (4) протягом щонайменше 10 хвилин, якщо літак виконує політ на барометричній висоті понад 25 000 футів або виконує політ на меншій висоті за умов, за яких безпечно зниження за 4 хвилини до барометричної висоти 13 000 футів буде неможливим.
- (c) Крім того, літаки з гермокабіною, що виконують польоти на висоті понад 25 000 футів, повинні бути обладнані:
- (1) приладом для попередження льотного екіпажу про будь-яку втрату герметичності; та
 - (2) для моторних літаків складної конструкції — масками для швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.175 Додатковий кисень — літаки без гермокабін

- (a) Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Літаки без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
- (1) всіх членів екіпажу протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у кабіні становитиме 10 000–13 000 футів; та
 - (2) всіх осіб на борту протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні становитиме більше 13 000 футів.
- (c) Незважаючи на положення (b), вихід на висоту 13 000–16 000 футів визначеної тривалості може виконуватися без використання додаткового кисню відповідно до SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Переносні вогнегасники

▼ M13

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

▼ M4

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

SPO.IDE.A.181 Аварійна сокира та лом лапчастий

Літаки з МСЗМ більше ніж 5 700 кг повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, розташованими у кабіні льотного екіпажу.

SPO.IDE.A.185 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

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

Рисунок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки



SPO.IDE.A.190 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

▼M8

- (a) Літаки повинні бути обладнані:
- (1) одним ELT будь-якого типу або одним із засобів локалізації повітряних суден, які задовольняють вимогу додатка IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210, до Регламенту (ЄС) № 965/2012, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано 1 липня 2008 року або раніше;
 - (2) одним автоматичним ELT або одним із засобів локалізації повітряних суден, які задовольняють вимогу додатка IV (Part CAT), CAT.GEN.MPA.210, до Регламенту (ЄС) № 965/2012, у випадку літаків, яким індивідуальний CofA було вперше видано після 1 липня 2008 року, або
 - (3) у випадку літаків, які є сертифікованими для експлуатації з максимальною конфігурацією крісел шість або менше, — рятувальним ELT (ELT(S)) або індивідуальним радіолокаційним маяком (PLB), який повинен мати при собі член екіпажу або спеціаліст з виконання завдань.

▼M4

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

SPO.IDE.A.195 Політ над водною поверхнею

- (a) Такі літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або робочих місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
- (1) одномоторні сухопутні повітряні судна, якщо:
 - (i) політ здійснюється над водною поверхнею на відстань, яка перевищує відстань планерування; та
 - (ii) вони виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких, на думку командира повітряного судна, проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду;
 - (2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею; та
 - (3) літаки, які експлуатуються на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше.
- (b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані:
- (1) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню повітряного судна на воді, що відповідає його розміру, вазі та характеристикам керованості; та
 - (2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.
- (d) Командир літака, експлуатація якого здійснюється на відстані від суші, на якій можлива аварійна посадка, яка перевищує відстань, яка відповідає 30 хвилинам польоту на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
- (1) обладнання для подачі сигналів лиха,

- (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
- (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.

SPO.IDE.A.200 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 рятувальним ELT (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; або
 - (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.

SPO.IDE.A.205 Індивідуальне захисне обладнання

Кожна особа на борту повинна бути екіпірована захисним обладнанням відповідно до типу здійснюваної експлуатації.

SPO.IDE.A.210 Гарнітура

- (a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або його еквівалентом для кожного члена льотної екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці у кабіні льотної 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 льотної екіпажу.

SPO.IDE.A.215 Обладнання радіозв'язку

- (a) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, або якщо цього вимагають застосовні вимоги повітряного простору, повинні бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке за нормальних умов поширення радіохвиль повинне забезпечувати:
 - (1) двосторонній зв'язок для цілей аеродромного навігаційного контролю;
 - (2) отримання метеорологічної інформації у будь-який час протягом польоту;
 - (3) двосторонній зв'язок у будь-який час протягом польоту із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені належним органом; та
 - (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (b) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.

SPO.IDE.A.220 Навігаційне обладнання

- (a) Літаки повинні бути оснащені навігаційним обладнанням, яке забезпечує повітряну експлуатацію відповідно до:

- (1) плану польоту ОПР, якщо застосовується; та
- (2) застосовних вимог повітряного простору.
- (b) Літаки повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (а) або безпечно завершення належної дії у непередбачених обставинах.
- (c) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, яке може забезпечити навігацію до точки, з якої може бути виконана візуальна посадка. Таке обладнання повинне забезпечувати навігацію для кожного аеродрому, на якому запланована посадка у ІМС, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼ M9

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

▼ M14

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

▼ M4

SPO.IDE.A.225 Прийомовідповідач

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

▼ M9

SPO.IDE.A.230 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.

▼ M4

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

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

- (a) Прилади та обладнання, що їх вимагає ця підчастина, повинні бути схвалені відповідно до застосовних вимог до льотної придатності, якщо вони:
 - (1) використовуються льотним екіпажем для управління траєкторією польоту;
 - (2) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.H.215;
 - (3) використовуються для дотримання вимог SPO.IDE.H.220; або
 - (4) встановлені на вертольоті.

▼ M14

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

- (1) портативні освітлювальні прилади;
 - (2) хронометр;
 - (3) набір для надання першої медичної допомоги;
 - (4) сигнальне та рятувальне обладнання;
 - (5) якір та обладнання для швартування;
 - (6) пристрій для фіксації дитини;
 - (7) проста PCDS, яка використовується спеціалістом з виконання завдань як пристрій фіксації.
- (с) Прилади, обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка (Part-SPO), 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 SPO.IDE.H.215 і SPO.IDE.H.220 цього додатка;
 - (2) прилади, обладнання або аксесуари не повинні впливати на льотну придатність вертольота, навіть у разі їх відмови або виникнення несправності.

▼ M4

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

▼ M14

SPO.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 виконується будь-яка з таких вимог:

- (a) вертоліт експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL);
- (b) для моторних вертольотів складної конструкції та будь-яких інших вертольотів, які використовуються для комерційної експлуатації, — експлуатант отримав схвалення компетентного органу на експлуатацію вертольота у межах обмежень головного переліку мінімального обладнання (MMEL) відповідно до пункту ORO.MLR.105(j) додатка III;
- (c) вертоліт має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

▼ M4

SPO.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

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

- (a) системою вогнів для запобігання зіткненням;
- (b) навігаційними/позиційними вогнями;
- (c) посадковими вогнями;
- (d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;

- (e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх відділень кабіни;
- (f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та
- (g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

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

(a) Вертольоти, які експлуатуються вдень за VFR, повинні мати засоби вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу,
- (2) часу у годинах, хвилинах та секундах,

▼M14

(3) барометричної висоти,

▼M4

(4) швидкості за приладами; та

(5) ковзання.

(b) Вертольоти, які експлуатуються за VMC над водною поверхнею та за межами видимості землі або за VMC в нічний час, на додаток до приладів, зазначених у (a), повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

- (i) просторового положення,
- (ii) вертикальної швидкості; та
- (iii) стабілізованого курсу;

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

(3) для моторних вертольотів складної конструкції — засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння.

(c) Окрім засобів, зазначених у пунктах (a) і (b), вертольоти, які експлуатуються в умовах видимості менше ніж 1 500 метрів або в умовах, у яких їх не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагає пункт (a)(4), які виникають через утворення конденсату або обледеніння

(d) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, вертоліт повинен бути обладнаний додатковими окремими засобами відображення:

▼M14

(1) барометричної висоти,

▼M4

(2) швидкості за приладами,

(3) ковзання,

(4) просторового положення, якщо застосовно,

(5) вертикальної швидкості, якщо застосовно; та

(6) стабілізованого курсу, якщо застосовно.

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

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

- (1) магнітного курсу,
- (2) часу у годинах, хвиликах та секундах,

▼ M14

- (3) барометричної висоти.

▼ M4

- (4) швидкості за приладами,
- (5) вертикальної швидкості,
- (6) ковзання,
- (7) просторового положення.
- (8) стабілізованого курсу; та
- (9) температури зовнішнього повітря;
- (b) засобами відображення інформації щодо недостатньої подачі електроенергії на гіроскопічні прилади;
- (c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼ M14

- (1) барометричної висоти,

▼ M4

- (2) швидкості за приладами,
- (3) вертикальної швидкості,
- (4) ковзання,
- (5) просторового положення; та
- (6) стабілізованого курсу;
- (d) засобами запобігання несправностям системи відображення швидкості за приладами, що її вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;
- (e) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами; та
- (f) для моторних вертольотів складної конструкції:
 - (1) запасним джерелом статичного тиску; та
 - (2) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації.

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

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

SPO.IDE.H.132 Бортове обладнання для визначення погоди — моторні вертольоти складної конструкції

Вертольоти, 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.

SPO.IDE.H.133 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння — моторні вертольоти складної конструкції

- (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 льотного екіпажу їхніх обов'язків.

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

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

SPO.IDE.H.140 Бортовий голосовий реєстратор

- (a) Вертольоти з МСЗМ більше ніж 7 000 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані CVR.
- (b) CVR повинен бути здатним зберігати дані, записані впродовж щонайменше попередніх 2 годин.
- (c) 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) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу, а також у безперервному режимі звукові сигнали, отримані з кожного мікрофона члена екіпажу; та
 - (4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, які отримуються через гарнітуру або динамік.
- (d) 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.
- (e) На додаток до пункту (d) та залежно від наявності електропостачання, CVR повинен розпочинати запис якомога раніше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигу на на початку польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

▼ M8

- (f) 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.

▼ M4

SPO.IDE.H.145 Бортовий реєстратор польотних даних

- (a) Вертольоти з МСЗМ понад 3 175 кг, які вперше отримали індивідуальний CoFA починаючи з 1 січня 2016 року, повинні бути обладнані FDR, який використовує цифровий спосіб запису та зберігання даних, та для якого існує спосіб легкого отримання таких даних з носія інформації.
- (b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту вертольота, швидкості, просторового положення, потужності двигунів, його конфігурації та параметрів експлуатації, та бути здатним зберігати дані, записані протягом щонайменше попередніх 10 годин.
- (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

SPO.IDE.H.146 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 підпадають під дію пункту SPO.IDE.A.145(a);
 - (2) вони використовуються для комерційної експлуатації;
 - (3) вони вперше отримали 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 повітряного судна, 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.

▼ M4

SPO.IDE.H.150 Записи з лінії передачі даних

- (a) Вертольоти, яким індивідуальний CofA було видано 1 січня 2016 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; 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 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, а також спосіб швидкого 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 SPO.IDE.H.140.

▼ 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.

▼M4

- (e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у SPO.IDE.H.140(d) та (e).

SPO.IDE.H.155 Комбінований реєстратор, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто шляхом використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

SPO.IDE.H.160 Крісла, ремені безпеки та системи фіксації

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані:
- (1) кріслом або робочим місцем для кожного члена екіпажу чи спеціаліста з виконання завдань на борту;
 - (2) ременями безпеки на кожному кріслі та пристроями фіксації на кожному робочому місці;
 - (3) вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2012 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожного крісла; та
 - (4) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу.
- (b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати одну точку відкриття замка фіксатора.

SPO.IDE.H.165 Набір для надання першої медичної допомоги

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

SPO.IDE.H.175 Додатковий кисень — вертольоти без гермокабін

- (a) Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких, згідно з пунктом (b), необхідне застосування додаткового кисню, повинні бути оснащені додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати необхідні обсяги кисню.
- (b) Вертольоти без гермокабін, які виконують польоти на висотах, на яких барометрична висота у кабіні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:
- (1) всіх членів екіпажу протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у кабіні становитиме 10 000–13 000 футів, та
 - (2) всіх членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у кабіні становитиме більше 13 000 футів.
- (c) Незважаючи на положення (b), вихід на висоту 13 000–16 000 футів визначеної тривалості може виконуватися без використання додаткового кисню відповідно до SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Переносні вогнегасники

- (a) Вертольоти, окрім вертольотів ELA2, повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:
- (1) у кабіні льотного екіпажу; та
 - (2) у кожній кабіні, відділеній від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

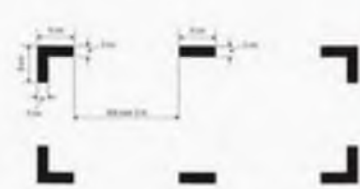
- (b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах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

SPO.IDE.H.185 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



SPO.IDE.H.190 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

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

SPO.IDE.H.195 ► M5 Політ над водною поверхнею — моторні вертольоти іншої ніж складної конструкції ◀

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або робочих місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
- (1) у разі польоту над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (2) у разі польоту водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (3) у разі зльоту та посадки на аеродромі/експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.
- (b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.
- (c) Командир вертольота, експлуатація якого здійснюється над водною поверхнею на відстані від суші, яка відповідає більше ніж 30 хвилинам польотного часу на крейсерській швидкості, або 50 морських миль, залежно від того, яке з цих значень менше, повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту в разі вимушеної посадки на воду та на основі таких ризиків прийняти рішення щодо перевезення:
- (1) обладнання для подачі сигналів лиха;

- (2) достатньої кількості рятувальних плотів для розміщення всіх осіб на борту, розташованих у такий спосіб, щоб їх можна було негайно використати в аварійній ситуації; та
- (3) рятувального обладнання для життєзабезпечення, яке відповідає потребам запланованого польоту.
- (d) Командир повітряного судна повинен визначити ризики для виживання всіх осіб на борту у разі вимушеної посадки на воду для ухвалення рішення про те, чи мають усі особи на борту бути одягнуті у рятувальні жилети, що їх вимагає пункт (а).

SPO.IDE.H.197 Рятувальні жилети — моторні вертольоти складної конструкції

- (a) Вертольоти повинні бути обладнані рятувальними жилетами для кожної особи на борту, які повинні одягатися чи зберігатися у легкодоступних з крісел або робочих місць осіб, для яких вони призначені, місцях:
 - (1) під час польотів над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні;
 - (2) під час польотів над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; або
 - (3) вони виконують зліт або посадку на аеродромі чи експлуатаційному майданчику, траєкторії зльоту або заходження на посадку на яких проходять над водою, та існує певна ймовірність вимушеної посадки на воду у разі авіаційної події;
- (b) Кожний рятувальний жилет повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

▼ M9

SPO.IDE.H.198 Захисні костюми — моторні вертольоти складної конструкції

Кожна особа на борту повинна бути одягнена у захисний костюм у разі ухвалення командиром повітряного судна відповідного рішення на підставі оцінювання ризику та з урахуванням таких факторів:

- (a) якщо виконуються польоти над водною поверхнею за межами відстані, на якій ще можлива посадка з використанням маневру авторотації або безпечна вимушена посадка, якщо у разі відмови критичного двигуна вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні; та
- (b) отримані командиром повітряного судна зведення або прогнози погоди вказують на те, що протягом польоту температура морської води становитиме менше ніж +10 °C.

▼ M4

SPO.IDE.H.199 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та аварійно-рятувальне обладнання для тривалих польотів над водною поверхнею — моторні вертольоти складної конструкції

Вертольоти, які експлуатуються:

- (a) над водною поверхнею на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт може продовжувати політ на заданому ешелоні; або
- (b) над водною поверхнею на відстані, яка відповідає більше ніж 3 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості, якщо у разі відмови критичного двигуна такий вертоліт не зможе продовжувати політ на заданому ешелоні та якщо так вирішив командир повітряного судна на підставі оцінювання ризику, повинні бути обладнані:
 - (1) 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) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту; та
 - (3) рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

SPO.IDE.H.200 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 рятувальним ELT (ELT(S)); та
- (c) додатковим аварійно-рятувальним обладнанням для маршруту польоту, з урахуванням кількості осіб на борту.

▼ M9 —————

▼ M4

SPO.IDE.H.202 Вертольоти, сертифіковані для експлуатації на поверхні води — різноманітне обладнання

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

- (a) якорем та іншим обладнанням, необхідним для сприяння швартуванню, постановці на якір або переміщенню вертольота на воді, що відповідає його розміру, вазі та характеристикам керованості; та
- (b) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно з положеннями Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі, якщо застосовно.

SPO.IDE.H.203 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

▼ M5

Моторні вертольоти складної конструкції, які експлуатуються над водною поверхнею у несприятливому середовищі на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на нормальній крейсерській швидкості, та моторні вертольоти іншої ніж складної конструкції, які виконують польоти над водною поверхнею в несприятливих умовах на відстані понад 50 морських миль від берега, повинні:

▼ M4

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

SPO.IDE.H.205 Індивідуальне захисне обладнання

Кожна особа на борту повинна бути екіпірована захисним обладнанням відповідно до типу здійснюваної експлуатації.

SPO.IDE.H.210 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, члена екіпажу та/або спеціаліста з виконання завдань, який перебуває на своєму робочому місці.

SPO.IDE.H.215 Обладнання радіозв'язку

- (a) Вертольоти, які експлуатуються за ППП або в нічний час, або якщо цього вимагають застосовні вимоги повітряного простору, повинні бути оснащені обладнанням радіозв'язку, яке за нормальних умов поширення радіохвиль повинне забезпечувати:
 - (1) двосторонній зв'язок для цілей аеродромного навігаційного контролю;
 - (2) отримання метеорологічної інформації;
 - (3) двосторонній зв'язок у будь-який час протягом польоту із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які були визначені належним органом; та

- (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 121,5 МГц.
- (b) Якщо вимагається використання більше ніж однієї одиниці обладнання зв'язку, кожна з них повинна працювати незалежно від іншої такою мірою, щоб відмова однієї з них не спричиняла відмови будь-якої іншої одиниці.
- (c) Якщо окрім бортової переговорної системи для льотного екіпажу відповідно до положень SPO.IDE.H.135 вертольоти повинні застосовувати систему радіозв'язку, вони повинні бути оснащені кнопкою передачі на пристрої управління для кожного пілота та члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

SPO.IDE.H.220 Навігаційне обладнання

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

▼ M9

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

▼ M14

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

▼ M4

SPO.IDE.H.225 Прийомвіповідач

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

▼ M9

SPO.IDE.H.230 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.

▼ M13 _____

▼ M11 _____

ПІДЧАСТИНА Е
СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ

СЕКЦІЯ 1**Експлуатація вертольота з вантажем на зовнішній підвісці (HESLO)**

▼ M14

SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури HESLO повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну теоретичну і практичну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які проводять таку підготовку членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик, яким повинні відповідати вертольоти для виконання експлуатації HESLO.
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

▼ M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Спеціальне обладнання HESLO

Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше:

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

SPO.SPEC.HESLO.110 Перевезення небезпечних вантажів

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

СЕКЦІЯ 2**Експлуатація, пов'язана із зовнішнім перевезенням особи (HEC)**

▼ M14

SPO.SPEC.HEC.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури HEC повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну теоретичну і практичну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які проводять таку підготовку членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик, яким повинні відповідати вертольоти для виконання експлуатації HEC;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Спеціальне обладнання для НЕС

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

▼M14

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

▼M4

СЕКЦІЯ 3

Експлуатація парашутів (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури PAR повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку членам екіпажу та спеціалістам з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань;
- (e) критерії льотно-технічних характеристик для виконання експлуатації парашутів;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

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

Вимоги до обов'язків спеціаліста з виконання завдань, встановлені у SPO.GEN.106(c), не застосовуються до спеціалістів з виконання завдань, які виконують стрибки з парашутом.

SPO.SPEC.PAR.110 Крісла

Незважаючи на положення SPO.IDE.A.160(a) і SPO.IDE.H.160(a)(1), підлога повітряного судна може використовуватися як сидіння за умови наявності засобів для того, щоб спеціаліст з виконання завдань тримався та був зафіксованим.

SPO.SPEC.PAR.115 Додатковий кисень

Незважаючи на положення SPO.OP.195(a), вимоги до використання додаткового кисню не застосовуються до членів екіпажу, інших ніж командир повітряного судна та спеціаліста з виконання завдань, який виконує суттєві обов'язки для виконання спеціальних завдань, коли висота у кабіні:

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

▼M11 _____

▼M14

SPO.SPEC.PAR.125 Спускання небезпечних вантажів

Незважаючи на пункт SPO.GEN.155, парашутисти можуть виходити з ПС для випускання парашута над густонаселеними районами міст чи населених пунктів або над скупченням людей на відкритій поверхні, буксуючи димові пристрої, за умови, що такі пристрої вироблені для такої мети.

▼M4

СЕКЦІЯ 4

Пілотажні польоти (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Стандартні експлуатаційні процедури

Стандартні експлуатаційні процедури ABF повинні визначати:

- (a) обладнання, яке повинне бути на борту, у тому числі експлуатаційних обмежень та відповідних записів у MEL, у застосовному випадку;
- (b) склад екіпажу та вимоги до досвіду членів екіпажу і спеціалістів з виконання завдань;
- (c) відповідну підготовку для членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань для виконання ними своїх завдань, а також кваліфікацію та призначення осіб, які надають таку підготовку членам екіпажу та спеціалістам з виконання завдань;
- (d) обов'язки та зобов'язання членів екіпажу та спеціалістів з виконання завдань.
- (e) критерії льотно-технічних характеристик для виконання пілотажних польотів;
- (f) процедури дій у нормальних, нестандартних та аварійних ситуаціях.

SPO.SPEC.ABF.105 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

Такі документи, перелічені в SPO.GEN.140(a), не повинні перевозитися під час ABF:

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

SPO.SPEC.ABF.115 Обладнання

До ABF не застосовуються такі вимоги:

- (a) набори для надання першої медичної допомоги, як передбачено у SPO.IDE.A.165 і SPO.IDE.H.165;
- (b) ручні вогнегасники, як передбачено у SPO.IDE.A.180 та SPO.IDE.H.180; та
- (c) ELT або індивідуальні радіомаяки, як передбачено у SPO.IDE.A.190 та SPO.IDE.H.190.

▼M14

СЕКЦІЯ 5

Контрольні польоти після технічного обслуговування (MCF)

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

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

▼M15

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

▼M14

- (b) контрольний політ після технічного обслуговування рівня В — для будь-якого контрольного польоту після технічного обслуговування, окрім контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А.

SPO.SPEC.MCF.105 Програма польоту для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А

Перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А моторного повітряного судна складної конструкції експлуатант повинен розробити та задокументувати програму польоту.

SPO.SPEC.MCF.110 Керівництво з проведення контрольного польоту після технічного обслуговування для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А

Експлуатант, який проводить контрольний політ після технічного обслуговування, повинен:

- (a) описати таку експлуатацію та пов'язані процедури у керівництві з експлуатації, згаданому в пункті ORO.MLR.100 додатка III, або у спеціальному керівництві з проведення контрольного польоту після технічного обслуговування;
- (b) оновлювати керівництво за необхідності;
- (c) поінформувати весь відповідний персонал про керівництво та про внесені до нього зміни, які стосуються його обов'язків;
- (d) надати компетентному органу керівництво та зміни до нього.

SPO.SPEC.MCF.115 Вимоги до льотного екіпажу для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А

- (a) Експлуатант повинен обрати належних членів льотного екіпажу з урахуванням складності конструкції ПС та рівня контрольного польоту після технічного обслуговування. Обираючи членів льотного екіпажу для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А моторного повітряного судна складної конструкції, експлуатант повинен забезпечити, щоб виконувалися всі такі умови:
 - (1) командир повітряного судна пройшов курс підготовки відповідно до пункту SPO.SPEC.MCF.120; якщо підготовка проводилася на тренажері, пілот повинен провести щонайменше один контрольний політ після технічного обслуговування рівня А як наглядовий пілот або як наглядач перед проведенням контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А у ролі командира повітряного судна;
 - (2) командир повітряного судна провів щонайменше 1 000 льотних годин на повітряному судні такої ж категорії ПС, як і ПС, на якому буде виконуватися політ, із яких щонайменше 400 годин у ролі командира моторного ПС складної конструкції та щонайменше 50 годин на ПС певного типу.

Незважаючи на пункт (2) першого параграфа, якщо експлуатант вводить в експлуатацію новий тип повітряного судна, та якщо він провів оцінювання кваліфікації пілота згідно з встановленою процедурою оцінювання, експлуатант може обрати пілота, який має менше ніж 50 годин досвіду польотів на ПС певного типу.

- (b) Пілотам, які мають рейтинг льотного випробування згідно з Регламентом (ЄС) № 1178/2011, повністю зараховується курс тренування, вказаний у пункті (а)(1) цього пункту, за умови, що пілоти, які мають рейтинг льотного випробування, пройшли необхідну початкову та періодичну підготовку щодо управління ресурсами екіпажу згідно з пунктами ORO.FC.115 і ORO.FC.215 додатка III.
- (c) Командир повітряного судна повинен виконувати контрольний політ після технічного обслуговування рівня А на моторному повітряному судні складної конструкції, тільки якщо він виконував контрольний політ після технічного обслуговування рівня А впродовж попередніх 36 місяців.
- (d) Актуальність льотного досвіду командира повітряного судна для контрольних польотів після технічного обслуговування рівня А відновлюється після виконання контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А у ролі наглядача чи наглядового пілота або після виконання контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А у ролі у ролі командира повітряного судна на тренажері.

SPO.SPEC.MCF.120 Курс підготовки льотного екіпажу для контрольних польотів після технічного обслуговування рівня А

- (a) Курс підготовки, необхідний для виконання контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А, повинен проводитися відповідно до детального плану.
- (b) Льотний інструктаж для курсу підготовки повинен проводитися одним із таких способів:
 - (1) на тренажері, який належним чином відображає відповідь повітряного судна та його систем на перевірки, які проводяться, для цілей підготовки;

- (2) під час польоту на повітряному судні з демонстрацією методик контрольного польоту після технічного обслуговування;
- (c) Курс підготовки, пройдений на одній категорії ПС, вважається чинним для всіх типів ПС такої категорії.
- (d) Розглядаючи ПС, яке використовується для підготовки, та ПС, на якому буде виконуватися контрольний політ після технічного обслуговування, експлуатант повинен визначити необхідність підготовки щодо відмінностей або ознайомчої підготовки та описати зміст такої підготовки.

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

- (a) Експлуатант повинен встановити процедури для визначення потреби в додаткових спеціалістах з виконання завдань.
- (b) У випадку контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А експлуатант повинен визначити у своєму керівництві політику щодо інших осіб на борту.
- (c) Для контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А вимагається спеціаліст з виконання завдань або додатковий пілот у кабіні льотного екіпажу для надання допомоги членам льотного екіпажу, окрім випадків, коли конфігурація повітряного судна не дозволяє цього або експлуатант може обґрунтувати, з урахуванням робочого навантаження членів льотного екіпажу на основі програми польоту, відсутність потреби членів льотного екіпажу в додатковій допомозі.

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

Як відступ від пункту SPO.OP.185, спеціаліст з виконання завдань може перебувати на борту під час контрольного польоту після технічного обслуговування рівня А, якщо спеціаліст з виконання завдань є необхідним для виконання мети польоту, та якщо він був зазначений у програмі польоту.

SPO.SPEC.MCF.135 Обмеження польотного часу та вимоги щодо відпочинку

Призначаючи членів екіпажу для виконання контрольних польотів після технічного обслуговування, експлуатанти, які підпадають під дію положень підчастини FTL додатка III (Part-ORO), повинні застосовувати положення зазначеної підчастини.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи та обладнання

Якщо метою контрольного польоту після технічного обслуговування є перевірка належного функціонування системи чи обладнання, така система чи обладнання визначаються як потенційно ненадійні, та перед початком польоту повинно бути погоджено належні заходи з пом'якшення ризиків для мінімізації ризику для безпеки польоту.

SPO.SPEC.MCF.145 Вимоги щодо бортового голосового реєстратора, бортового реєстратора польотних даних та записів з лінії передачі даних до володільців АОС

До контрольного польоту після технічного обслуговування повітряного судна, яке в інших випадках використовується для експлуатації CAT, застосовують положення щодо бортових голосових реєстраторів (CVR), бортових реєстраторів польотних даних (FDR) та записів з лінії передачі даних (DLR) додатка IV (Part-CAT).