ДОДАТОК VI

НЕКОМЕРЦІЙНА ПОВІТРЯНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОТОРНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН СКЛАДНОЇ КОНСТРУКЦІЇ

Частина-NCC (PART-NCC)

ПІДЧАСТИНА A

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

▼M14

NCC.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.

▼M1

NCC.GEN.105 Обов'язки членів екіпажу

(a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов`язків, які:

(1) стосуються безпеки ПС і осіб на борту; та

(2) визначені в інструкціях та процедурах у керівництві з експлуатації.

(b) Під час критичних фаз польоту або у будь-який час, коли командир повітряного судна вважатиме це за необхідне в інтересах безпеки, член екіпажу повинен перебувати на своєму робочому місці та виконувати тільки ті дії, які потрібні для безпечної експлуатації ПС.

(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, що може призвести до загрози безпеці польоту; 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, та

(2) надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.

(g) Член екіпажу повинен доповідати командиру 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.

▼M14

NCC.GEN.101 Додаткові вимоги до організацій з льотної підготовки

▼M15

Схвалені організації, які повинні відповідати вимогам цього додатка, також повинні відповідати вимогам:

(a) ORO.GEN.310, у застосовних випадках; та

(b) ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Обов'язки та повноваження командира повітряного судна

(a) Командир повітряного судна відповідає за:

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

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

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

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

(i) повітряне судно придатне до польоту;

(ii) повітряне судно належним чином зареєстроване;

(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, як цього вимагає пункт NCC.IDE.A.105 або NCC.IDE.H.105;

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

(v) уся ручна поклажа, зареєстрований багаж і вантаж належним чином завантажені і закріплені;

(vi) експлуатаційні обмеження повітряного судна, як зазначено в керівництві з льотної експлуатації ПС (AFM), не буде перевищено в будь-який час протягом польоту;

(vii) кожний член льотного екіпажу має чинне свідоцтво відповідно до Регламенту (ЄС) № 1178/2011; ►M9 ——— ◄

(viii) кожний член льотного екіпажу має належну кваліфікацію та відповідає вимогам стосовно компетентності та актуальності льотного досвіду; ►M9 та ◄

▼M9

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

▼M1

(5) призупинення початку польоту, якщо будь-який член льотного екіпажу 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 спроможність будь-якого члена льотного екіпажу виконувати свої обов'язки знизилася через втому, хворобу або нестачу кисню;

(7) ухвалення рішення про прийняття в експлуатацію ПС з недоліками, пов`язаними з роботоздатністю, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL), залежно від застосовного випадку;

(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.

▼M1

(b) Командир ПС має повноваження відмовитися перевозити або висадити будь-яку особу чи зняти будь-який багаж чи вантаж, які можуть становити потенційну загрозу безпеці ПС або осіб на борту.

(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 відхилятися 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.

NCC.GEN.110 Дотримання законів, регламентів та процедур

(a) Командир повітряного судна повинен дотримуватися законів, регламентів та процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація.

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

NCC.GEN.115 Спільна мова

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

▼M5

NCC.GEN.119 Руління повітряних суден

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

▼M1

NCC.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.

NCC.GEN.125 Запуск ротора — вертольоти

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

NCC.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

NCC.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 льотного екіпажу керувати ПС.

(b) Перед використанням додатка EFB типу B експлуатант повинен:

(1) провести оцінювання ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, який є хост-платформою для додатка, та відповідного додатка EFB і його відповідних функцій, за результатами якого повинні бути ідентифіковані відповідні ризики та забезпечене належне управління такими ризиками та їх пом'якшення: оцінювання ризику повинно 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 і додатка EFB.

▼M1

NCC.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.

NCC.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 не зазначено інше:

(1) AFM або еквівалентні документи;

(2) оригінал реєстраційного посвідчення;

(3) оригінал сертифіката льотної придатності (CofA);

(4) сертифікат щодо шуму на місцевості;

(5) декларація, як зазначено в додатку III (Part-ORO), ORO.DEC.100, до Регламенту (ЄС) № 965/2012;

(6) перелік спеціальних схвалень, якщо застосовно;

(7) ліцензія на бортове радіообладнання, якщо застосовно;

(8) страхові сертифікати відповідальності перед третіми особами;

(9) журнал польоту або його еквівалент для ПС;

(10) деталі поданого ОПР плану польоту, якщо застосовно;

(11) поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту передбачуваного польоту і всіх маршрутів, на які може раціонально бути змінено маршрут майбутнього польоту;

(12) інформація щодо процедур та візуальних сигналів для використання ПС-перехоплювачем і перехопленим ПС;

(13) інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;

(14) чинні частини керівництва з експлуатації, які стосуються обов'язків членів екіпажу та повинні бути легкодоступними для них;

(15) MEL або CDL;

(16) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (CAI);

(17) відповідна метеорологічна інформація;

(18) пасажирські та/або вантажні маніфести, якщо застосовно; та

(19) будь-які інші документи, які можуть стосуватися польоту або вимагатися державами, яких стосується такий політ.

(b) 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.

▼M15

NCC.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:

(1) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, аудіозаписи бортового реєстратора не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:

(i) встановлена процедура, пов'язана з опрацюванням таких аудіозаписів і їхніх стенограм;

(ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування надали свою попередню згоду;

(iii) такі аудіозаписи використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.

(1a) 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, якщо такі записи не відповідають будь-якій з таких умов:

(i) використовуються експлуатантом тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування;

(ii) знеособлені;

(iii) розкриті в рамках захищених процедур.

(3) За винятком виконання заходів для забезпечення роботоздатності бортового реєстратора, зображення кабіни льотного екіпажу, записані бортовим реєстратором, не повинні бути розкриті або використані, якщо не виконуються всі такі умови:

(i) встановлена процедура, пов'язана з опрацювання 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 справності бортового реєстратора;

(ii) якщо частини тіла членів екіпажу можуть бути видимі на зображеннях, експлуатант повинен забезпечити приватність таких зображень.

▼M1

NCC.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* (ІКАО Doc 9284-AN/905), включно з доповненнями та будь-якими додатками чи виправленнями.

(b) Тільки експлуатант, який отримав відповідне схвалення відповідно до додатка V (Part-SPA), підчастини G Регламенту (ЄС) № 965/2012, має право перевозити небезпечні вантажі, за винятком випадків, у яких:

(1) такі вантажі не підпадають під дію технічних інструкцій відповідно до частини 1 зазначених інструкцій; або

(2) такі вантажі перевозяться пасажирами чи членами екіпажу або перебувають у багажі відповідно до частини 8 технічних інструкцій.

(c) Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення вжиття усіх доцільних заходів для запобігання перевезенню небезпечних вантажів на борту неналежним чином.

(d) Експлуатант повинен забезпечити персонал необхідною інформацією, щоб дати йому змогу виконувати свої обов'язки відповідно до технічних інструкцій.

(e) Відповідно до технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити компетентний орган та належний орган держави, у якій трапилася така подія, у разі виникнення будь-яких авіаційних подій або інцидентів із небезпечними вантажами.

(f) Експлуатант повинен забезпечити, щоб пасажирам було надано інформацію стосовно небезпечних вантажів відповідно до технічних інструкцій.

(g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення небезпечних вантажів надавалися у місцях прийому вантажів на борт, як того вимагають технічні інструкції.

ПІДЧАСТИНА B

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

NCC.OP.100 Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

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

NCC.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 поршневими двигунами — 60 хвилин; або

(b) для літаків із газотурбінними двигунами — 90 хвилин.

NCC.OP.110 Експлуатаційні мінімуми аеродрому — загальні положення

(a) Для експлуатації за правилами польотів за приладами (ППП) експлуатант повинен встановити експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного запланованого для використання аеродрому відправлення, аеродрому призначення та запасного аеродрому. Такі мінімуми повинні:

(1) бути не нижчими, ніж відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально схвалених державою винятків; та

(2) у разі експлуатації в умовах низької видимості, бути схваленими компетентним органом відповідно до підчастини E додатка V (Part-SPA) до Регламенту (ЄС) № 965/2012.

(b) При встановленні експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен враховувати:

(1) тип, льотно-технічні характеристики та характеристики керованості ПС;

(2) склад, компетенцію та досвід льотного екіпажу;

(3) розміри та характеристики злітно-посадкових смуг 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 всі 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 екіпажу.

NCC.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

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

(a) MDH для заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша з таких величин:

(1) таблична ОСН для заходження з кола для конкретної категорії літаків.

(2) мінімальна висота для заходження з кола, зазначена у таблиці 1, або

(3) DH/MDH попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

(b) Мінімальна видимість для заходження з кола літаків повинна становити найбільшу з таких величин:

(1) видимість для заходження з кола для конкретної категорії літаків, якщо такі дані опубліковано;

(2) мінімальну видимість, зазначену в таблиці 2; або

(3) дальність видимості на злітно-посадковій смузі/конвертовану метеорологічну видимість (RVR/CMV) попередньої процедури заходження на посадку за приладами.

Таблиця 1

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

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

NCC.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.

NCC.OP.115 Процедури відправлення та заходження на посадку

(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) Незважаючи на пункт (a), командир повітряного судна повинен прийняти диспетчерський дозвіл на відхилення від опублікованої процедури тільки за умови:

(1) неухильного дотримання критеріїв прольоту перешкод та повного врахування умов експлуатації; або

(2) наведення органом диспетчерського ОПР за допомогою радіолокатора.

(c) У будь-якому разі фінальна частина заходження на посадку повинна виконуватися візуально або відповідно до встановлених процедур заходження на посадку.

▼M9

NCC.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.

▼M1

NCC.OP.120 Процедури зниження шуму

Експлуатант повинен розробити експлуатаційні процедури з урахуванням потреби мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

NCC.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.

NCC.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.

NCC.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 — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 20 хвилин польоту при найкращому співвідношенні дальності та висоти польоту; та

(2) у випадку польотів за ППП:

(i) якщо запасний аеродром не потрібен або немає запасного аеродрому, придатного за погодними умовами — польоту до аеродрому/експлуатаційного майданчика запланованої посадки та не менше ніж 30 хвилин польоту на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над аеродромом/експлуатаційним майданчиком призначення за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки; або

(ii) якщо запасний аеродром потрібен — польоту, виконання заходження на посадку та відходження на друге коло на аеродромі/експлуатаційному майданчику запланованої посадки, а потім:

(A) польоту до визначеного запасного аеродрому; та

(B) польоту протягом 30 хвилин на швидкості польоту в зоні очікування на висоті 450 метрів (1 500 футів) над запасним аеродромом/експлуатаційним майданчиком за стандартних температурних умов, а також виконання після цього заходження на посадку та посадки.

(b) У ході розрахунку кількості необхідного палива, у тому числі запасу на випадок непередбачених обставин, повинні враховуватися такі фактори:

(1) прогнозовані метеорологічні умови;

(2) очікувані маршрути УПР та затримки руху;

(3) процедури у випадку розгерметизації або відмови одного двигуна на маршруті, якщо застосовно; та

(4) будь-які інші фактори, які можуть затримати посадку повітряного судна або підвищити витрати палива та/або споживання мастила.

(c) Внесення змін до плану польоту в польоті для перепланування польоту на інше місце призначення дозволяється за умови, що, починаючи з точки перепланування польоту, може бути дотримано всіх застосовних вимог.

NCC.OP.135 Розміщення багажу та вантажу

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

(a) у пасажирському відділенні перебувала тільки ручна поклажа, яка має бути належно та надійно розміщена; та

(b) увесь багаж та вантажі на борту, які можуть спричинити травмування чи пошкодження або перешкоджають вільному проходу та блокують виходи у разі зміщення, розміщуються таким чином, щоб запобігти їх переміщенню.

NCC.OP.140 Інструктаж пасажирів

Командир повітряного судна повинен забезпечити:

(a) проведення інструктажу пасажирів перед зльотом щодо розташування та використання:

(1) ременів безпеки;

(2) аварійних виходів; та

(3) карт для пасажирів з інструктажем щодо роботи аварійного обладнання;

та, якщо застосовно:

(4) рятувальних жилетів;

(5) обладнання подачі кисню;

(6) рятувальних плотів; та

(7) іншого індивідуального аварійного обладнання для пасажирів;

та

(b) у разі аварійної ситуації під час польоту, проведення інструктажу пасажирів щодо дій у такій аварійній ситуації відповідно до обставин.

NCC.OP.145 Підготовка до польоту

▼M9

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

▼M1

(b) Перед початком польоту командир повітряного судна повинен ознайомитися з усією доступною метеорологічною інформацією щодо запланованого польоту. Підготовка до польоту на велику відстань від місця відправлення та підготовка до кожного польоту за ППП повинні включати:

(1) аналіз останніх отриманих погодних прогнозів погоди та метеозведень; та

(2) планування альтернативного курсу дій на випадок, якщо через погодні умови політ не можна буде завершити, як було заплановано.

NCC.OP.150 Запасні аеродроми для зльоту — літаки

(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 більшій, 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 більшій, ніж відстань, яка відповідає 2 годинам польоту з одним несправним двигуном (OEI) на крейсерський 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.

NCC.OP.151 Запасні аеродроми для аеродрому призначення — літаки

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

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

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

(b) смуга запланованої посадки є ізольованою та:

(1) процедура заходження на посадку за приладами передбачена для аеродрому запланованої посадки; та

(2) доступна поточна метеорологічна інформація вказує на те, що протягом періоду, який починається за 2 години до і закінчується через 2 години після розрахункового часу прибуття, триватимуть такі погодні умови:

(i) нижній край хмар щонайменше на 300 метрів (1 000 футів) перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою заходження на посадку за приладами; та

(ii) видимість становить не менше ніж 5,5 км або на 4 км перевищує мінімум, пов'язаний із процедурою.

NCC.OP.152 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 ———

▼M9

NCC.OP.153 Аеродроми призначення — заходження на посадку за приладами

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

▼M1

NCC.OP.155 Дозаправка у процесі посадки, висадки та з пасажирами на борту

(a) Забороняється заправляти повітряне судно авіаційним бензином (AVGAS), широкофракційним паливом або сумішшю цих видів палива, коли пасажири 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.

NCC.OP.160 Використання гарнітури

(a) Кожен член льотного екіпажу, який перебуває на чергуванні у кабіні льотного екіпажу, повинен носити гарнітуру з підвісним мікрофоном або еквівалент. Така гарнітура повинна використовуватися як основний пристрій для голосового зв'язку з ОПР:

(1) на землі:

(i) у разі отримання диспетчерського дозволу на виліт через голосовий зв'язок; та

(ii) якщо двигуни запущені;

(2) під час виконання польоту:

(i) на висоті, меншій ніж перехідна висота; або

(ii) на висоті 10 000 футів (3050 метрів), залежно від того, яке з цих значень вище.

та

(3) у будь-якому випадку, коли командир ПС вважає це необхідним.

(b) За умов пункту (a), підвісний (штанговий) мікрофон або еквівалент повинні бути розміщені таким чином, щоб давати змогу користуватися двостороннім радіозв'язком.

NCC.OP.165 Перевезення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення:

(a) розміщення пасажирів на місцях, на яких у разі екстреної евакуації вони зможуть сприяти та не будуть перешкоджати проведенню евакуації ПС;

(b) перебування до та під час руління, зльоту і посадки, а також у випадках, коли командир повітряного судна вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожного пасажира на борту у своєму кріслі або спальному місці з належним чином зафіксованим ременем безпеки; та

(c) можливості спільного використання крісел на ПС виключно щодо спеціально визначених крісел для одного дорослого і одного немовляти, який належно зафіксований додатковим пасом або іншим пристроєм для фіксації.

NCC.OP.170 Забезпечення безпеки у пасажирському салоні та бортових кухнях

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб:

(a) перед рулінням, зльотом та посадкою доступ до всіх виходів та шляхів евакуації ПС був вільним; та

(b) перед зльотом і посадкою, а також у будь-який час, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, все обладнання та багаж були надійно та безпечно зафіксованими.

NCC.OP.175 Паління на борту

Командир повітряного судна повинен заборонити паління на борту:

(a) якщо це необхідно в інтересах безпеки;

(b) під час заправки ПС;

(c) під час перебування ПС на землі, якщо експлуатант не визначив процедури зниження ризиків при проведенні наземної експлуатації;

(d) поза межами спеціальних місць для паління, у проходах та туалетах;

(e) у вантажних відсіках та/або інших місцях зберігання вантажів, які не зберігаються у вогнестійких контейнерах або не укриті вогнестійкою тканиною (брезентом); та

(f) у зонах пасажирських салонів, у яких прилаштована подача кисню.

NCC.OP.180 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.

NCC.OP.185 Лід та інші забруднення — наземні процедури

(a) Експлуатант повинен встановити процедури, яких необхідно дотримуватися у разі необхідності наземного видалення льоду і запобігання обледенінню та відповідних інспектувань повітряного судна для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

(b) Командир 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 процедурах, зазначених у пункті (a) та відповідно до AFM.

NCC.OP.190 Лід та інші забруднення — польотні процедури

(a) Експлуатант повинен встановити відповідні процедури для польотів у очікуваних або фактичних умовах обледеніння.

(b) 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.a.5 додатка IV до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

(c) Якщо ступінь обледеніння перевищує ступінь, для якого ПС є сертифікованим, або якщо не сертифіковане для польотів в умовах заздалегідь відомого обледеніння судно стикається з обледенінням, командир повітряного судна повинен негайно залишити умови обледеніння шляхом зміни висоти та/або маршруту та, у разі необхідності, повідомити УПР про аварійну ситуацію.

NCC.OP.195 Умови зльоту

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 FATO, які використовуватимуться, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці; та

(b) будуть дотримані застосовні експлуатаційні мінімуми аеродрому.

NCC.OP.200 Імітація ситуацій у польоті

(a) Під час перевезення пасажирів або вантажів командир повітряного судна не має права імітувати:

(1) ситуації, які вимагають застосування нестандартних чи аварійних процедур; або

(2) політ у інструментальних метеорологічних умовах (IMC).

▼M13

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

▼M1

NCC.OP.205 Управління паливом у польоті

(a) Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення 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 вимагає пункт NCC.OP.130 чи NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Використання додаткового кисню

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб він та члени льотного екіпажу, які виконують на борту обов`язки, важливі для безпечної експлуатації ПС, у польоті постійно використовували додатковий кисень кожного разу, коли висота у кабіні перевищує 10 000 футів (3050 метрів) впродовж більше ніж 30 хвилин та коли висота у кабіні перевищує 13 000 футів (4000 метрів).

NCC.OP.215 Виявлення наближення до поверхні землі

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

▼M9

NCC.OP.220 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

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

▼M15

NCC.OP.225 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

NCC.OP.226 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.

▼M1

NCC.OP.230 Початок і продовження заходження на посадку

(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.

ПІДЧАСТИНА C

ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ОБМЕЖЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

NCC.POL.100 Експлуатаційні обмеження — усі повітряні судна

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса та положення центра ваги (CG) ПС повинні відповідати будь-яким обмеженням, зазначеним у AFM або у керівництві з експлуатації, якщо вони є суворішими.

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

NCC.POL.105 Маса і баланс, завантаження ПС

(a) Експлуатант повинен визначити масу та CG будь-якого повітряного судна шляхом фактичного зважування до введення в експлуатацію. Повинен враховуватися та бути задокументованим накопичений вплив модифікацій та ремонтів на масу та баланс. Повітряне судно повинне бути повторно зважене, якщо точно не відомий вплив зроблених модифікацій на його масу та баланс.

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

(c) Експлуатант повинен визначити масу всіх експлуатаційних одиниць та членів екіпажу, які входять до сухої експлуатаційної маси, шляхом зважування, у тому числі багажу екіпажу, або за допомогою стандартних значень мас. Також повинен бути визначений вплив розташування експлуатаційних одиниць та членів екіпажу на CG повітряного судна. У разі використання стандартних значень мас для визначення сухої експлуатаційної маси використовують такі значення маси членів екіпажу:

(1) 85 кг, включно з ручною поклажею — для членів льотного екіпажу/технічних членів екіпажу; та

(2) 75 кг — для членів кабінного екіпажу.

(d) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе визначати масу загального завантаження, включно з баластом, шляхом:

(1) зважування;

(2) визначення маси загального завантаження відповідно до стандартних значень маси пасажирів та багажу; або

(3) розрахунку загальної маси пасажирів на основі їхніх заяв або заяв, зроблених від їх імені, та додавання до такого значення попередньо визначеної маси ручної поклажі та одягу, якщо загальна кількість пасажирських крісел на борту становить:

(i) менше ніж 10 — для літаків; або

(ii) менше ніж 6 — для вертольотів.

(e) У разі використання стандартних значень мас використовують такі значення:

(1) для пасажирів — значення, наведені в таблицях 1 та 2, у яких уже враховано масу ручної поклажі та немовлят на руках дорослих на одному пасажирському кріслі:

Таблиця 1

Стандартні маси пасажирів — повітряні судна із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше

Пасажирські крісла	**20 і більше**		**30 і більше**
	Чоловіки	**Жінки**	**Усі дорослі**
Дорослі	88 кг	70 кг	84 кг

Діти	35 кг	35 кг	35 кг

Таблиця 2

Стандартні маси пасажирів — повітряні судна із загальною кількістю пасажирських крісел 19 або менше

Пасажирські крісла	**1–5**	**6–9**	**10–19**
Чоловіки	104 кг	96 кг	92 кг
Жінки	86 кг	78 кг	74 кг
Діти	35 кг	35 кг	35 кг

(2) для багажу:

(i) для літаків із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше стандартні значення маси зареєстрованого багажу наведені у таблиці 3:

Таблиця 3

Стандартні маси багажу — літаки із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше

Тип рейсу	**Значення стандартної маси багажу**
Внутрішній	11 кг
У межах Європейського регіону	13 кг
Міжконтинентальний	15 кг
Усі інші	13 кг

(i) для вертольотів із загальною кількістю пасажирських крісел 20 або більше стандартне значення маси зареєстрованого багажу становить 13 кг.

(f) Для ПС із загальною кількістю пасажирських крісел 19 або менше стандартні значення маси зареєстрованого багажу визначаються шляхом:

(1) зважування, або

(2) розрахунку на основі власних заяв пасажирів або заяв, зроблених від їх імені. Якщо такий спосіб є непрактичним, використовують мінімальну стандартну масу 13 кг.

(g) 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.

(h) 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.

(i) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир повітряного судна зможе дотримуватися додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість пасажирів.

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

охоплювати всі типи запланованої експлуатації.

NCC.POL.110 Дані та документація щодо маси та балансу

(a) Перед кожним рейсом експлуатант повинен встановити дані щодо маси та балансу та скласти документацію щодо маси та балансу із зазначенням завантаження та його розподілу 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, включно з пасажирами, багажем, вантажем та баластом;

(9) злітну масу, посадкову масу та масу без палива;

(10) застосовні позиції CG повітряного судна; та

(11) граничні значення маси та CG.

(b) Якщо дані щодо маси та балансу генеруються за допомогою комп'ютеризованої системи маси та балансу, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.

(c) Якщо командир повітряного судна не здійснював контроль за завантаженням ПС, то особа, яка здійснювала такий контроль, підтверджує своїм власноручним підписом або у еквівалентний спосіб, що завантаження та його розподіл відповідають документації щодо маси та балансу, яку визначив командир ПС. Командир повітряного судна повинен засвідчити своє схвалення, поставивши свій власноручний підпис або у еквівалентний спосіб.

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

(1) будь-які передстартові зміни завантаження після завершення складання документації щодо маси та балансу були внесені до планової польотної документації, яка містить документацію щодо маси та балансу;

(2) були зазначені максимальні передстартові зміни кількості пасажирів та завантаження; та

(3) у разі перевищення зазначених вище максимумів була підготовлена нова документація щодо маси та балансу.

NCC.POL.111 Дані та документація щодо маси та балансу — послаблення вимог

Незважаючи на пункт NCC.POL.110 (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.

NCC.POL.115 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.

NCC.POL.120 Обмеження злітної маси — літаки

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(a) маса літака на початку зльоту не перевищувала масових обмежень:

(1) під час зльоту — відповідно до NCC.POL.125;

(2) під час польоту за маршрутом з одним несправним двигуном (OEI) — відповідно до NCC.POL.130;

(3) під час посадки — відповідно до NCC.POL.135;

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.

NCC.POL.125 Зліт — літаки

(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_1 повинне використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту, якщо значення V_1 зазначене в AFM; та

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

▼M4

(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 NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Політ за маршрутом з одним несправним двигуном — літаки

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.

NCC.POL.135 Посадка — літаки

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.

ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

СЕКЦІЯ 1

Літаки

NCC.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 NCC.IDE.A.245;

(3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.A.250; або

(4) встановлені на літаку.

(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) сигнального та рятувального обладнання;

(7) якір та обладнання для швартування; та

(8) пристрій для фіксації дитини.

▼M14

(c) Прилади та обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка, 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 NCC.IDE.A.245 і NCC.IDE.A.250 цього додатка;

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

▼M1

(d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) 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.

NCC.IDE.A.105 Мінімальне обладнання для польоту

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

(a) літак експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL) експлуатанта;

▼M14

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

▼M1

(c) літак має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCC.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.

NCC.IDE.A.115 Експлуатаційні вогні

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

(a) системою вогнів для запобігання зіткненням;

(b) навігаційними/позиційними вогнями;

(c) посадковими вогнями;

(d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації літака;

(e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;

(f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та

(g) якщо літак експлуатується як гідроплан, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

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

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

(1) магнітного курсу;

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(3) барометричної висоти;

▼M1

(4) швидкості за приладами;

(5) ковзання; та

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

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

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) повороту та ковзання;

(ii) просторового положення;

(iii) вертикальної швидкості; та

(iv) стабілізованого курсу;

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

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

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

▼M14

(1) барометричної висоти;

▼M1

(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.

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

Літаки, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу;

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(3) барометричної висоти;

▼M1

(4) швидкості за приладами;

(5) вертикальної швидкості;

(6) повороту та ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу;

(9) температури зовнішнього повітря; та

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

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

(c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

(1) барометричної висоти;

▼M1

(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 систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;

(e) запасним джерелом статичного тиску;

(f) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації;

(g) додатковим незалежним засобом для вимірювання та відображення висоти; та

▼M14

(h) 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.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Додаткове обладнання для експлуатації одним пілотом за ППП

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

NCC.IDE.A.135 Система попередження про наближення до поверхні землі (TAWS)

Газотурбінні літаки з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) понад 5 700 кг або з максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) понад 9 повинні бути обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам:

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

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

NCC.IDE.A.140 Бортова система попередження зіткнень (ACAS)

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

NCC.IDE.A.145 Бортове обладнання для визначення погоди

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

(a) літаки з гермокабінами;

(b) літаки без гермокабін з МСЗМ більше ніж 5 700 кг; та

(c) літаки без гермокабін з MOPSC більше дев'яти.

NCC.IDE.A.150 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

(a) Літаки, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.

(b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами льотного екіпажу їхніх обов'язків.

NCC.IDE.A.155 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.

NCC.IDE.A.160 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.

▼M1

(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.

▼M1

NCC.IDE.A.165 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.

▼M1

NCC.IDE.A.170 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 NCC.IDE.A.160.

▼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.

▼M1

(e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у NCC IDE.A.160(d) та (e).

NCC.IDE.A.175 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.

NCC.IDE.A.180 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

(a) Літаки повинні бути обладнані:

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

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

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

(4) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування:

(i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на кріслах поруч із кріслом пілота; та

(ii) на кожному кріслі спостерігача, розташованому у кабіні льотного екіпажу;

та

(5) у випадку літаків, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 1980 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.

▼M14

(b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:

(1) одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного;

(3) 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 MCZM 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 MCZM 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.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

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

NCC.IDE.A.190 Набір для надання першої медичної допомоги

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

Таблиця 1

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

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість наборів для надання першої допомоги, які необхідно мати на борту
0–100	1
101–200	2

201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 або більше	6

(b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні:

(1) бути легкодоступними для використання; та

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

NCC.IDE.A.195 Додатковий кисень — літаки з гермокабіною

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

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

(1) всіх членів екіпажу та:

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

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

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

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

(c) 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) масками для швидкого надягання для членів льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.200 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 пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:

(1) всіх членів екіпажу та щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–13 000 футів; та

(2) всіх членів екіпажу та пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у пасажирських салонах становитиме більше 13 000 футів.

NCC.IDE.A.205 Переносні вогнегасники

(a) Літаки повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:

(1) у кабіні льотного екіпажу; та

(2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

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

NCC.IDE.A.206 Аварійна сокира та лом лапчастий

(a) Літаки з MCZM більше ніж 5 700 кг або з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, розташованими у кабіні льотного екіпажу.

(b) У випадку літаків із MOPSC понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинні бути встановлені додаткова аварійна сокира або лапчастий лом

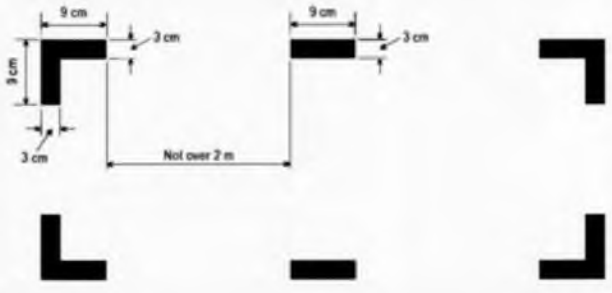
(c) Пасажири не повинні бачити аварійні сокири та ломи, які розміщені у пасажирському салоні.

NCC.IDE.A.210 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



NCC.IDE.A.215 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.

▼M1

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

NCC.IDE.A.220 Політ над водною поверхнею

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

(1) сухопутні повітряні судна, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від суші, або повітряні судна, які 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; та

(2) гідроплани, які експлуатуються над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

(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.

NCC.IDE.A.230 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(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.

NCC.IDE.A.240 Гарнітура

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

(b) Літаки, які експлуатуються за ППП або в нічний час, повинні бути обладнані кнопкою передачі на прилади ручного керування кутами тангажу та крену для кожного обов'язкового члена льотного екіпажу.

NCC.IDE.A.245 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.

NCC.IDE.A.250 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 (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.

(c) Літаки, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у IMC, 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 IMC, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼M9

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

▼M14

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

▼M1

NCC.IDE.A.255 Прийомовідповідач

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

▼M9

NCC.IDE.A.260 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.

▼M1

СЕКЦІЯ 2

Вертольоти

NCC.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 NCC.IDE.H.245;

(3) використовуються для дотримання вимог NCC.IDE.H.250; або

(4) встановлені на вертольоті.

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

(1) портативні освітлювальні прилади;

(2) хронометр;

(3) тримач навігаційних карт;

(4) набір для надання першої медичної допомоги;

(5) сигнальне та рятувальне обладнання;

(6) якір та обладнання для швартування; та

(7) пристрій для фіксації дитини.

▼M14

(c) Прилади та обладнання чи аксесуари, що їх не вимагають положення цього додатка, 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 NCC.IDE.H.245 і NCC.IDE.H.250 цього додатка;

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

▼M1

(d) Прилади та обладнання мають бути зручними в експлуатації та легкодоступними з робочого місця члена льотного екіпажу.

(e) 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.

NCC.IDE.H.105 Мінімальне обладнання для польоту

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

(a) вертоліт експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL) експлуатанта;

▼M14

(b) 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; або

▼M1

(c) вертоліт має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

NCC.IDE.H.115 Експлуатаційні вогні

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

(a) системою вогнів для запобігання зіткненням;

(b) навігаційними/позиційними вогнями;

(c) посадковими вогнями;

(d) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатню освітленість усіх приладів та обладнання, необхідних для безпечної експлуатації вертольота;

(e) освітленням, яке живиться від електричної бортової системи та забезпечує освітлення усіх пасажирських салонів;

(f) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу; та

(g) якщо вертоліт експлуатується як амфібія, вогнями відповідно до Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі.

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

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

(1) магнітного курсу;

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(3) барометричної висоти;

▼M1

(4) швидкості за приладами; та

(5) ковзання.

(b) Окрім засобів, зазначених у пункті (a) вертольоти, які експлуатуються у VMC над водною поверхнею та за межами берегової видимості, у VMC в нічний час чи коли видимість становить менше ніж 1 500 метрів або в умовах, коли вертоліт не може бути утримано на заданій траєкторії польоту без використання одного чи більше додаткових приладів, повинні бути обладнані:

(1) засобами для вимірювання та відображення:

(i) просторового положення;

(ii) вертикальної швидкості; та

(iii) стабілізованого курсу;

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

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

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

▼M14

(1) барометричної висоти;

▼M1

(2) швидкості за приладами;

(3) ковзання;

(4) просторового положення, якщо застосовно;

(5) вертикальної швидкості, якщо застосовно; та

(6) стабілізованого курсу, якщо застосовно.

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

Вертольоти, які експлуатуються за ППП, повинні бути обладнані:

(a) засобами для вимірювання та відображення:

(1) магнітного курсу;

(2) часу у годинах, хвилинах та секундах;

▼M14

(3) барометричної висоти;

▼M1

(4) швидкості за приладами;

(5) вертикальної швидкості;

(6) ковзання;

(7) просторового положення;

(8) стабілізованого курсу; та

(9) температури зовнішнього повітря;

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

(c) якщо для виконання експлуатації необхідні два пілоти, повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення:

▼M14

(1) барометричної висоти;

▼M1

(2) швидкості за приладами;

(3) вертикальної швидкості;

(4) ковзання;

(5) просторового положення; та

(6) стабілізованого курсу;

(d) засобами запобігання несправностям систем відображення швидкості за приладами, що їх вимагають пункти (a)(4) і (c)(2), які виникають через утворення конденсату або обледеніння;

(e) запасним джерелом статичного тиску;

(f) тримачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, у якій карти можуть бути освітлені у разі нічної експлуатації; та

(g) додатковими засобами вимірювання та відображення просторового положення як резервними приладами.

NCC.IDE.H.130 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.

NCC.IDE.H.145 Бортове обладнання для визначення погоди

Вертольоти із MOPSC більше дев'яти, які експлуатуються за ППП або у нічний час, повинні бути обладнані бортовим обладнанням для визначення погоди, якщо, згідно з поточними прогнозами погоди, на

запланованому маршруті польоту можна очікувати гроз або інших потенційно небезпечних погодних умов, які вважаються такими, що можуть бути виявлені бортовим обладнанням для визначення погоди.

NCC.IDE.H.150 Додаткове обладнання для експлуатації у нічний час в умовах обледеніння

(a) Вертольоти, які експлуатуються у нічний час у фактичних або очікуваних умовах обледеніння, повинні бути обладнані засобами для освітлення або виявлення процесу утворення льоду.

(b) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні утворювати відблиску чи віддзеркалення, що створюватимуть перешкоди для виконання членами льотного екіпажу їхніх обов'язків.

NCC.IDE.H.155 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.

NCC.IDE.H.160 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 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.

▼M1

NCC.IDE.H.165 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.

▼M1

NCC.IDE.H.170 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 NCC.IDE.H.160.

▼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.

▼M1

(e) Вимоги, застосовні до логіки старту та зупинки реєстратора, є аналогічними вимогам, застосовним до логіки старту та зупинки CVR, описаним у NCC.IDE.H.160(d) та (e).

NCC.IDE.H.175 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.

NCC.IDE.H.180 Крісла, ремені безпеки, системи фіксації та пристрої для фіксації дитини

(a) Вертольоти повинні бути обладнані:

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

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

(3) вертольоти, які вперше отримали індивідуальний CofA після 31 грудня 2012 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба для кожного пасажира на борту, вік якого становить 24 місяці або більше;

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

(5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у разі різкого гальмування на кріслі кожного члена льотного екіпажу; та

(6) у випадку вертольотів, які вперше отримали індивідуальний CoFA після 31 грудня 1980 року, — ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу.

(b) Ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен мати:

(1) одну точку відкриття замка фіксатора; та

(2) на кріслах льотного екіпажу, на кріслах поруч із кріслами пілотів та на кріслах членів мінімального необхідного кабінного екіпажу — два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно один від одного.

NCC.IDE.H.185 Знаки «пристебніть ремені безпеки» та «не палити»

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

NCC.IDE.H.190 Набір для надання першої медичної допомоги

(a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним набором для надання першої медичної допомоги.

(b) Набори для надання першої медичної допомоги повинні:

(1) бути легкодоступними для використання; та

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

NCC.IDE.H.200 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 пасажирському салоні перевищує 10 000 футів, повинні перевозити достатній обсяг кисню для:

(1) всіх членів екіпажу та щонайменше 10% пасажирів протягом будь-якого періоду, що становить більше ніж 30 хвилин, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме 10 000–13 000 футів; та

(2) всіх членів екіпажу та пасажирів протягом будь-якого періоду, коли барометрична висота у пасажирському салоні становитиме більше 13 000 футів.

NCC.IDE.H.205 Переносні вогнегасники

(a) Вертольоти повинні бути обладнані щонайменше одним переносним вогнегасником:

(1) у кабіні льотного екіпажу; та

(2) у кожному пасажирському салоні, відділеному від кабіни льотного екіпажу, за винятком такої конструкції літака, яка забезпечує зручний та швидкий доступ льотного екіпажу до салону.

(b) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у відсіку, у якому вогнегасник повинен

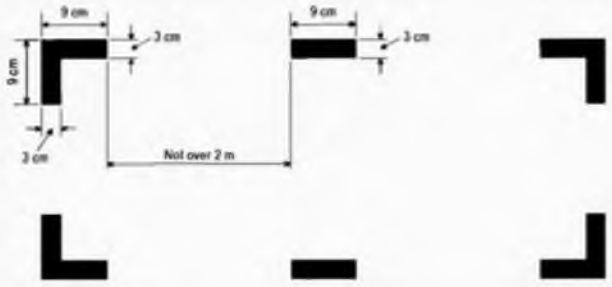
використовуватися, та забезпечувати мінімізацію загрози концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

NCC.IDE.H.210 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



NCC.IDE.H.215 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

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

▼M9 ——————

▼M1

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

NCC.IDE.H.225 Рятувальні жилети

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

(1) 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) у разі зльоту та посадки на аеродромі або експлуатаційному майданчику, на якому траєкторія зльоту або заходження на посадку проходить над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний надувний рятувальний засіб повинен бути обладнаний засобами електричного підсвічування з метою сприяння визначенню розташування осіб.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Захисні костюми членів екіпажу

Кожен член екіпажу повинен бути одягнений 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.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Рятувальні плоти, рятувальні ELT та аварійно-рятувальне обладнання для тривалих польотів над водною поверхнею

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) якщо вертоліт перевозить менше 12 осіб, — щонайменше одним рятувальним плотом, номінальна місткість якого становить не менше, ніж максимальна кількість людей на борту, розташованим у такий спосіб, який сприяє його швидкому розгортанню в аварійній ситуації;

(2) якщо вертоліт перевозить понад 11 осіб, — щонайменше двома рятувальними плотами, розташованими на борту у такий спосіб, який сприяє їх швидкому розгортанню в аварійній ситуації; таких плотів має вистачити для розміщення всіх людей на борту, а у разі втрати одного з таких плотів решта плотів повинна допускати перевантаження, достатнє для розміщення всіх людей на борту вертольота;

(3) щонайменше одним рятувальним ELT (ELT(S)) для кожного необхідного рятувального плоту; та

(4) рятувальним обладнанням, у тому числі засобами життєзабезпечення, які відповідають потребам запланованого польоту.

NCC.IDE.H.230 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 ————

▼M1

NCC.IDE.H.232 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.

▼M14

NCC.IDE.H.235 Усі вертольоти, які виконують польоти над водною поверхнею — вимушена посадка на воду

Конструкція вертольотів повинна передбачати посадку на воду або вертольоти повинні бути сертифіковані для виконання вимушеної посадки на воду відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій чи оснащені відповідним аварійно-рятувальним обладнанням, якщо вони експлуатуються над водою у

несприятливому середовищі на відстані від землі, яка відповідає більше ніж 10 хвилинам польотного часу на стандартній крейсерській швидкості.

▼M1

NCC.IDE.H.240 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 прилади керування вертольотом для кожного пілота та/або члена екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці.

NCC.IDE.H.245 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 NCC.IDE.H.155 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.

NCC.IDE.H.250 Навігаційне обладнання

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

(1) плану польоту ОПР, якщо застосовується; та

(2) застосовних вимог повітряного простору.

(b) Вертольоти повинні мати належне навігаційне обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови однієї з одиниць такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечувала безпечну навігацію відповідно до пункту (a) або безпечне завершення належної дії у непередбачених обставинах.

(c) Вертольоти, які експлуатуються за маршрутами, на яких планується посадка у IMC, 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 IMC, та для будь-яких призначених запасних аеродромів.

▼M9

(d) У разі необхідності PBN, ПС повинне відповідати сертифікаційним вимогам до льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

▼M14

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

▼M1

NCC.IDE.H.255 Прийомовідповідач

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

▼M9

NCC.IDE.H.260 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 обгрунтовано 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.

▼M1