

ДОДАТОК I

▼M4

Означення для термінів, що використовуються в додатках II–VIII

▼B

Для цілей цього Регламенту застосовуються такі терміни та означення:

- (1) «наявна дистанція перерваного зльоту (ASDA)» означає сумарну наявну довжину розбігу та довжину кінцевої смуги гальмування, якщо така кінцева смуга гальмування є доступною на аеродромі і здатна витримати масу літака у звичайних експлуатаційних умовах;
- (2) «прийнятні методи відповідності (AMC)» означає стандарти необов'язкового характеру, ухвалені Агентством для ілюстрації методів досягнення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та цим імплементаційним правилам;
- (3) «контрольний лист приймання» означає документ, який використовується під час проведення перевірки зовнішнім оглядом пакувань із небезпечними вантажами та відповідних документів на них з метою визначення відповідності усім належним вимогам;
- (4) «придатний аеродром» означає аеродром, на якому може здійснюватися експлуатація повітряного судна з урахуванням застосовних вимог до льотно-технічних характеристик та характеристик злітно-посадкової смуги;
- (5) з метою класифікації пасажирів:
 - (a) «дорослий» означає особу віком від 12 років і старше;

- (b) «дитина/діти» означає осіб, вік яких становить два або більше років, але які ще не досягли віку 12 років;
- (c) «немовля» означає особу віком до двох років;

▼ M13 _____

▼ B

- (7) «політ з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (NVIS)» означає частину польоту з NVIS, яка виконується вночі згідно з візуальними правилами польотів (VFR) і протягом якого член екіпажу використовує окуляри нічного бачення (NVG);
- (8) «повітряне судно (ПС)» означає апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

▼ M8

- (8a) «відстеження повітряного судна» означає наземний процес, який передбачає ведення та оновлення через нормовані інтервали запису чотиривимірного положення окремого повітряного судна у польоті;
- (8b) «система відстеження повітряного судна» означає систему, яка базується на відстеженні повітряного судна з метою виявлення нестандартних характеристик польоту і забезпечення сповіщення;

▼ B

- (9) «альтернативні методи відповідності» означає методи, які є альтернативними чинним прийнятним методам відповідності, або такі, що пропонують нові методи для досягнення відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та цим імплементаційним правилам, для яких Агентством не було прийнято відповідних АМС;
- (10) «запобігання обледенінню» означає процедуру, в разі виконання наземних процедур, яка забезпечує захист від утворення інію або льоду або від накопичення снігу на оброблених поверхнях повітряного судна протягом обмеженого періоду часу (час захисної дії);

▼ M1

- (11) «схема заходження на посадку з вертикальним наведенням (ЗПВ)» означає заходження на посадку за приладами, у процесі якого використовується бокове та вертикальне наведення, але таке заходження не відповідає вимогам, установленим для точного заходження та виконання посадки з висотою прийняття рішення (DH) не менше ніж 250 футів (75 метрів) та дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не менше ніж 600 метрів;

▼ M13 _____

▼ B

- ▶ M1 (12) ◀ «член кабінного екіпажу» означає члена екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного члена екіпажу, призначений експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації;
- ▶ M1 (13) ◀ «заходження на посадку за категорією I (CAT I)» означає точне заходження на посадку та посадку з використанням системи посадки за приладами (ILS), мікрохвильової системи посадки (MLS), GLS (системи посадки наземної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS)), радара точного заходження на посадку (PAR) або GNSS із використанням супутникової системи функціонального доповнення (SBAS) з висотою прийняття рішення (DH) не нижче ніж 200 футів (60 метрів) і з дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не менше ніж 550 метрів для літаків і 500 метрів для вертольотів;
- ▶ M1 (14) ◀ «заходження на посадку за категорією II (CAT II)» означає точне заходження на посадку та посадку з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:
 - (a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів); та
 - (b) RVR не менше ніж 300 метрів;
- ▶ M1 (15) ◀ «заходження на посадку за категорією IIIA (CAT IIIA)» означає точне заходження на посадку та посадку з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів); та

(b) RVR не менше ніж 200 метрів;

► M1 (16) ◀ «заходження на посадку за категорією ІІВ (CAT ІІВ)» означає точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), або DH відсутня; та

(b) RVR менше ніж 200 метрів, але не менше ніж 75 метрів;

▼ M14

(17) «категорія А для вертольотів» означає багатомоторний вертоліт, який спроектований з урахуванням особливостей двигуна та ізоляції систем, що визначені у застосовних сертифікаційних специфікаціях, та який здатний виконувати польоти з використанням даних для зльоту та посадки, які визначені з припущення про відмову критичного двигуна та який забезпечує достатнє використання площі земної поверхні та достатні льотно-технічні характеристики для безпечного продовження польоту або безпечного перерваного зльоту у випадку відмови двигуна.

▼ В

► M1 (18) ◀ «категорія В для вертольотів» означає одномоторний або багатомоторний вертоліт, який не відповідає стандартам категорії А. Вертольоти категорії В не мають гарантованої можливості продовження безпечного польоту в разі відмови двигуна, що передбачає виконання вимушеної посадки;

► M1 (19) ◀ «сертифікаційні специфікації» означає технічні стандарти, ухвалені Агентством на визначення засобів для демонстрації відповідності Регламенту (ЄС) № 216/2008 та його імплементаційним правилам, та які можуть бути використані організацією для цілей сертифікації;

► M1 (20) ◀ «заходження з кола» означає візуальну фазу заходження на посадку за приладами для приведення повітряного судна в позицію для посадки на злітно-посадкову смугу/FATO, розташування якої є незручним для виконання прямого заходження на посадку;

► M1 (21) ◀ «зона, вільна від перешкод» означає визначену прямокутну ділянку земної або водної поверхні, що перебуває під контролем належного органу, яку обрано або підготовлено як придатну ділянку для виконання літаком частини початкового набору висоти до заданої висоти;

► M1 (22) ◀ «нижній край хмар» означає висоту основи найнижчого елемента хмари, яка спостерігається або прогнозується, поблизу аеродрому, експлуатаційного майданчика або в межах визначеного району експлуатації; зазвичай така висота вимірюється від перевищення аеродрому або, у разі експлуатації у відкритому морі, від середнього рівня моря;

▼ M15

(22a) «бортовий голосовий реєстратор (CVR)» означає захищений від удару бортовий реєстратор, який використовує комбінацію мікрофонів та інших аудіо- і цифрових пристроїв введення для збору та запису звукового середовища кабіни льотного екіпажу та повідомлень до і від членів льотного екіпажу та між ними;

▼ В

► M1 (23) ◀ «код-шер» означає угоду, відповідно до якої експлуатант розміщує свій код авіакомпанії на рейс, що виконує інший експлуатант, а також продає і видає квитки на такий рейс;

► M1 (24) ◀ «густонаселений район» означає будь-яку частину міста або іншого населеного пункту, що використовується переважно для проживання, комерційної діяльності або відпочинку;

▼ M15

(25) «забруднена злітно-посадкова смуга» означає злітно-посадкову смугу, значна частина площі поверхні якої в межах використовуваної довжини і ширини покрита однією чи більше речовин, перелічених у характеристиках поверхні злітно-посадкової смуги;

▼ В

- ▶ **M1** (26) ◀ «паливо для непередбачених обставин» означає паливо, необхідне для компенсації непередбачуваних факторів, які можуть вплинути на показник споживання палива до аеродрому призначення;
- ▶ **M1** (27) ◀ «фінальне заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA)» означає методику, що відповідає процедурам стабілізованого заходження на посадку в кінцевій фазі неточного заходження на посадку шляхом постійного зниження без горизонтального польоту, з абсолютної/відносної висоти або вище від зафіксованої абсолютної/відносної висоти фінального заходження на посадку до точки на висоті приблизно 15 метрів (50 футів) над торцем злітно-посадкової смуги, яка обслуговує посадки, або над точкою, де починається маневр вирівнювання для відповідного типу повітряного судна;
- ▶ **M1** (28) ◀ «конвертована метеорологічна видимість (CMV)» означає величину, яка еквівалентна величині RVR, що ґрунтується на повідомленій метеорологічній видимості;
- ▶ **M1** (29) ◀ «член екіпажу» означає особу, призначену експлуатантом для виконання обов'язків на борту повітряного судна;
- ▶ **M1** (30) ◀ «критичні фази польоту» для літаків означає розбіг, траєкторію зльоту, фінальне заходження на посадку, відходження на друге коло, посадку, включаючи пробіг після посадки, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;
- ▶ **M1** (31) ◀ «критичні фази польоту» для вертольотів означає роління, зависання, зліт, фінальне заходження на посадку, відходження на друге коло, посадку, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

▼ **M15** —————

▼ **B**

- ▶ **M1** (33) ◀ «небезпечні вантажі (DG)» означає предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або довкілля та перелік яких надано у переліку небезпечних вантажів у технічних інструкціях або які класифікуються відповідно до таких інструкцій;
- ▶ **M1** (34) ◀ «авіаційна подія з небезпечними вантажами» означає подію, пов'язану з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, результатом якої стало смертельне чи серйозне травмування особи або значні матеріальні збитки;
- ▶ **M1** (35) ◀ «інцидент з небезпечними вантажами» означає:
 - (a) подію, яка не є авіаційною подією з небезпечними вантажами, що пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково сталася на борту повітряного судна, та яка призвела до травмування особи, завдання матеріального збитку, пожежі, пошкодження, витоку, підтікання рідини чи випромінювання або інших ознак порушення цілісності пакування;
 - (b) будь-яку подію, пов'язану з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу для повітряного судна чи осіб, які перебували на борту;
- ▶ **M1** (36) ◀ «видалення льоду» означає наземну процедуру, за допомогою якої іній, лід, сніг або талий сніг видаляються з поверхні повітряного судна для забезпечення чистоти поверхонь;
- ▶ **M1** (37) ◀ «визначена точка після зльоту (DPATO)» означає точку у межах фази зльоту та початкового набору висоти, до досягнення якої не гарантується здатність вертольота, критичний двигун якого несправний, продовжувати політ безпечно, та може бути необхідна вимушена посадка;
- ▶ **M1** (38) ◀ «визначена точка перед посадкою (DPBL)» означає точку у межах фази заходження на посадку та посадки, після якої не гарантовано, що вертоліт, критичний двигун якого несправний, продовжить безпечний політ, та може бути необхідна вимушена посадка;
- ▶ **M1** (39) ◀ «відстань DR» означає відстань по горизонталі, яку вертоліт пройшов від кінця наявної злітної дистанції;

▼ **M4**

- (40) «договір оренди без екіпажу (сухий лізинг)» означає угоду між суб'єктами господарювання, відповідно до умов якої повітряне судно експлуатується згідно із сертифікатом експлуатанта (АОС)

орендаря або, у разі комерційної експлуатації, окрім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під відповідальністю орендаря:

▼ В

► M1 (41) ◀ «суха експлуатаційна маса» означає загальну масу повітряного судна, підготовленого до конкретного типу експлуатації, за винятком маси придатного палива та загального завантаження:

▼ M15

(42) «суха злітно-посадкова смуга» означає злітно-посадкову смугу, поверхня якої не є вологою та забрудненою у межах зони, призначеної для використання:

▼ M13

(42a) «додаток EFB» означає програмний додаток, встановлений на хост-платформі EFB, що виконує одну або декілька конкретних експлуатаційних функцій, які підтримують льотну експлуатацію;

(42b) «хост-платформа EFB» означає апаратне обладнання, що містить обчислювальні можливості та базове програмне забезпечення, включаючи операційну систему та програмне забезпечення введення/виведення;

(42c) «EFB система» означає апаратне обладнання (включаючи будь-яку батарею, умови підключення, компоненти введення/виведення) та програмне забезпечення (включаючи бази даних та операційну систему), необхідні для підтримки передбачуваних додатків EFB:

▼ M1

(43) «повітряне судно ELA1» означає таке пілотоване європейське легке повітряне судно:

(a) літак із максимальною злітною масою (МЗМ) 1 200 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер з МЗМ 1 200 кг чи менше;

(c) аеростат із максимальним проектним об'ємом підйомного газу або гарячого повітря не більше ніж 3 400 м³ для теплових аеростатів, 1 050 м³ для газових аеростатів та 300 м³ для прив'язних газових аеростатів;

(44) «повітряне судно ELA2» означає таке пілотоване європейське легке повітряне судно:

(a) літак із максимальною злітною масою (МЗМ) 2 000 кг чи менше, який не класифікований як моторне повітряне судно складної конструкції;

(b) планер чи мотопланер із МЗМ 2 000 кг чи менше;

(c) аеростат;

(d) дуже легкий гвинтокрил простої конструкції з МЗМ не більше ніж 600 кг, розроблений з метою перевезення не більше ніж двох осіб, який не оснащено реактивними та/або ракетними двигунами з обмеженням експлуатації лише вдень за VFR;

▼ M13

(44a) «електронний польотний портфель (EFB)» означає електронну інформаційну систему, що складається з обладнання та додатків для льотного екіпажу, що дає змогу зберігати, оновлювати, відображати та опрацьовувати функції EFB для підтримки льотної експлуатації або обов'язків льотного екіпажу;

▼ В

► M1 (45) ◀ «завищена зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (завищена FATO)» означає FATO, яка розташовується не менше ніж на 3 метри вище від навколишньої земної поверхні;

▼ M14

(45a) «аварійний вихід» означає встановлену точку виходу з повітряного судна, яка надає максимальну можливість евакуації салону і кабіни льотного екіпажу протягом належного періоду часу та включає

двері на рівні підлоги, вихід через ілюмінатор або вихід будь-якого іншого типу, наприклад, люк у кабіні льотного екіпажу і вихід у хвостовому конусі;

▼ В

► M1 (46) ◀ «маршрутний запасний аеродром (ERA)» означає придатний аеродром на маршруті польоту, потреба в якому може виникнути на етапі планування;

► M1 (47) ◀ «покращена система бачення (EVS)» означає систему для відображення електронних зображень зовнішніх об'єктів у реальному часі, яка працює завдяки використанню датчиків зображення;

► M1 (48) ◀ «зона фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO)» означає визначену зону польотів вертольотів, над якою виконується фінальний етап маневру заходження на посадку до режиму зависання або посадки, і з якої починається маневр зльоту. Для вертольотів із льотно-технічними характеристиками класу I визначена зона включає наявну зону перерваного зльоту;

▼ M14

(48a) «член льотного екіпажу» означає ліцензованого члена екіпажу, відповідального за виконання обов'язків, важливих для експлуатації повітряного судна протягом періоду польотного чергування;

▼ В

► M1 (49) ◀ «моніторинг польотних даних (FDM)» означає проактивне та некаральне використання цифрових польотних даних у повсякденній експлуатації з метою підвищення авіаційної безпеки;

▼ M14

(49a) «офіцер льотної експлуатації» або «диспетчер польотів» означає особу, призначену експлуатантом для участі в управлінні та нагляді за льотними операціями, яка має відповідну кваліфікацію та надає підтримку, інструкції та/або допомогу командирі повітряного судна у безпечному здійсненні польоту;

▼ M15

(49b) «реєстратор польотних даних (FDR)» означає захищений від удару бортовий реєстратор, який використовує комбінацію джерел даних для збору та запису параметрів, які відображають стан і характеристики повітряного судна;

(49c) «бортовий реєстратор» означає реєстратор будь-якого типу, встановлений на повітряному судна для цілей сприяння розслідуванням щодо безпеки стосовно аварій чи інцидентів;

▼ В

► M1 (50) ◀ «тренажер відтворення умов польоту (FSTD)» означає:

(a) для літаків — повномасштабний тренажер (FFS), тренажер льотної підготовки (FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (FNPT) або базовий тренажер інструментальної підготовки (BITD);

(b) для вертольотів — повномасштабний тренажер (FFS), тренажер льотної підготовки (FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (FNPT);

► M1 (51) ◀ «аеродром дозаправки» означає ERA аеродром, відібраний для зменшення кількості палива для непередбачених обставин;

► M1 (52) ◀ «система посадки GBAS (GLS)» означає систему заходження на посадку з використанням даних наземної покращеної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS) для управління повітряним судном, що базується на горизонтальній та вертикальній складових положення GNSS. Вона використовує дані щодо геометричної висоти для обчислення кута глісади заходження на посадку;

► M1 (53) ◀ «персонал наземних аварійних служб» означає будь-який персонал наземних аварійних служб (наприклад, поліцейські, пожежники тощо), залучений з метою надання невідкладної медичної допомоги на вертольотах (HEMS), завдання якого поширюються на будь-які види експлуатації вертольота;

- ▶ **M1** (54) ◀ «граундінг» означає формальну заборону повітряному судну виконувати зліт та вжиття заходів, необхідних для його затримання;
- ▶ **M1** (55) ◀ «дисплей проєкції польотної інформації (HUD)» означає систему візуального відображення польотної інформації на передній частині поля зору пілота, що не призводить до суттєвого обмеження зовнішнього огляду;
- ▶ **M1** (56) ◀ «система посадки з проєкційною індикацією (HUDLS)» означає бортову систему проєкційної індикації, яка допомагає пілоту забезпечити управління під час заходження на посадку і посадки та/або відходження на друге коло. Вона включає всі датчики, комп'ютери, джерела живлення, індикатори та органи управління;

▼ **M13** _____

▼ **B**

- ▶ **M1** (58) ◀ «член екіпажу з експлуатації підйомного обладнання вертольота (ННО)» означає технічного члена екіпажу, який виконує обов'язки, пов'язані з роботою підйомного обладнання вертольота;
- ▶ **M1** (59) ◀ «вертопалуба» означає FATO, розташовану на плавучій чи стаціонарній морській споруді;
- ▶ **M1** (60) ◀ «член екіпажу HEMS» означає технічного члена екіпажу, який призначений у політ HEMS з метою надання допомоги будь-якій особі, яка потребує медичної допомоги у вертольоті, а також для надання допомоги пілоту в ході виконання польотного завдання;
- ▶ **M1** (61) ◀ «політ HEMS» означає політ на вертольоті, що виконується відповідно до схвалення HEMS, метою якого є сприяння наданню невідкладної медичної допомоги особі, що потребує негайного та швидкого транспортування, шляхом перевезення:
 - (a) медичного персоналу;
 - (b) медичних засобів (обладнання, крові, органів, ліків), або
 - (c) хворих або травмованих, а також інших безпосередньо причетних осіб;
- ▶ **M1** (62) ◀ «експлуатаційна база HEMS» означає аеродром, на якому члени екіпажу HEMS та вертоліт HEMS можуть перебувати у стані готовності до HEMS;
- ▶ **M1** (63) ◀ «експлуатаційний майданчик HEMS» означає майданчик, який командир повітряного судна обрав під час польоту HEMS для виконання підйому з використанням підйомного обладнання вертольота, посадки і зльоту;
- ▶ **M1** (64) ◀ «політ ННО» означає політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольота;
- ▶ **M1** (65) ◀ «політ ННО у відкритому морі» означає політ на вертольоті, що експлуатується відповідно до схвалення ННО, метою якого є сприяння перевезенню осіб та/або вантажу за допомогою підйомного обладнання вертольота від/до морського судна чи споруди у морському районі або до самого моря;
- ▶ **M1** (66) ◀ «пасажир ННО» означає особу, яка має бути перевезена за допомогою підйомного обладнання вертольота;
- ▶ **M1** (67) ◀ «визначене місце ННО» означає визначену зону, у якій вертоліт здійснює перевезення за допомогою підйомного обладнання;
- ▶ **M1** (68) ◀ «час захисної дії (ЧЗД)» означає розрахунковий час дії рідини, що запобігає обледенінню, протягом якого вона перешкоджатиме утворенню льоду, інію, а також накопиченню снігу на захищених (оброблених) поверхнях літака;

▼ **M9**

- (69) «несприятливе середовище» означає:
 - (a) зону, у якій:

- (i) не можна виконати безпечну вимушену посадку через непридатність поверхні для цього;
 - (ii) особи, які перебувають у вертольоті, не можуть бути належним чином захищені від умов середовища; або
 - (iii) реагування/можливості системи пошуку і рятування не відповідають передбачуваній загрозі; або
 - (iv) неприйнятний ризик становить загрозу для осіб або майна на землі.
- (b) у будь-якому випадку такі зони:
- (i) під час виконання польотів над водною поверхнею — відкрите море на північ від 45N та на південь від 45S, якщо будь-яка його частина не позначена відповідальним органом держави, у якій здійснюється експлуатація, як безпечна.
 - (ii) ті частини густонаселених районів, у яких немає зон для виконання безпечної вимушеної посадки.

▼ M13

- (69a) «інтерфейс людина-машина (НМІ)» означає компонент певних пристроїв, що дає змогу здійснювати взаємодію між людиною та машиною. Такий інтерфейс складається з апаратного та програмного забезпечення, що забезпечують інтерпретацію та опрацювання команд користувачів пристроями або системами, які, у свою чергу, виводять для користувача необхідні результати;

▼ B

- M1 (70) ◀ «точка прийняття рішення про посадку (ТПРП)» означає точку, яку використовують у визначенні посадкових характеристик, з якої, за умови, що відмову двигуна було розпізнано у цій точці, може бути безпечно продовжено посадку або розпочато перервану посадку;

▼ M15

- (70a) «посадкова дистанція на момент прибуття (ПДМП)» означає посадкову дистанцію, яка є досяжною за нормального режиму експлуатації на основі даних щодо посадкових характеристик та пов'язаних процедур, визначених для панівних умов на момент посадки;

▼ B

- M1 (71) ◀ «наявна посадкова дистанція (НПД)» означає довжину злітно-посадкової смуги, заявлену державою аеродрому як наявна та придатна для пробігу літака під час посадки;
- M1 (72) ◀ «сухопутне повітряне судно» означає повітряне судно з нерухомим крилом, яке спроектовано для зльоту та посадки на землю, включно з амфібіями, які експлуатуються як сухопутні повітряні судна;
- M1 (73) ◀ «місцева експлуатація вертольота» означає комерційну експлуатацію вертольотів з максимальною сертифікованою злітною масою (МСЗМ) понад 3 175 кг та максимальною експлуатаційною конфігурацією пасажирських крісел (MOPSC) дев'ять або менше у денний час за маршрутами із навігацією за візуальними наземними орієнтирами в межах локальної визначеної географічної зони, зазначеної в керівництві з експлуатації;
- M1 (74) ◀ «процедури низької видимості (ПНВ)» означає процедури, що застосовуються на аеродромі з метою забезпечення безпечної експлуатації за умов експлуатації нижче від стандарту категорії I, окрім стандарту категорії II, заходження на посадку за категоріями II і III та зльоту за умов низької видимості;
- M1 (75) ◀ «зліт за умов низької видимості (LVTO)» означає зліт, коли RVR становить менше ніж 400 метрів, але не менше ніж 75 метрів;
- M1 (76) ◀ «експлуатація нижче від стандарту категорії I (LTS CAT I)» означає заходження на посадку та посадку за приладами з використанням DH CAT I, коли RVR менша, ніж зазвичай пов'язана з відповідним DH, але не менша ніж 400 м;

▼ M14

- (76a) «контрольний політ після технічного обслуговування (MCF)» означає політ повітряного судна із сертифікатом льотної придатності або з дозволом на політ, який здійснюється для цілей виявлення і усунення несправностей або перевірки функціонування однієї чи більше систем, частин чи приладів

після технічного обслуговування, якщо функціонування систем, частин чи приладів не може бути встановлене у ході наземних перевірок, та який здійснюється у будь-якій з таких ситуацій:

- (a) згідно з вимогами керівництва з технічного обслуговування повітряного судна («АММ») або будь-яких інших даних щодо технічного обслуговування, виданих володільцем схвалення конструкції, відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна;
- (b) після технічного обслуговування за вимогою експлуатанта або за пропозицією організації, відповідальної за підтримання льотної придатності повітряного судна;
- (c) за вимогою організації, яка здійснює технічне обслуговування, для верифікації успішного усунення дефектів;
- (d) для сприяння виявленню і усуненню несправностей;

▼В

►М1 (77) ◀ «максимальна експлуатаційна конфігурація пасажирських крісел (MOPSC)» означає максимальну кількість пасажирських крісел окремого повітряного судна, за винятком крісел екіпажу, які встановлені для експлуатаційних цілей, що наведена у керівництві з експлуатації. Якщо взяти за основу максимальну експлуатаційну кількість пасажирських крісел, встановлену в ході процесу сертифікації з метою видачі сертифіката типу (СТ), додаткового сертифіката типу (ДСТ) або внесення змін до СТ чи ДСТ щодо окремого повітряного судна, MOPSC може становити ту саму або меншу кількість крісел, залежно від експлуатаційних обмежень;

►М1 (78) ◀ «медичний пасажир» означає особу, яку перевозять на вертольоті під час польоту HEMS, у тому числі, але не виключно, лікарів, медсестер та фельдшерів;

▼М13

(78a) «стан незначної несправності» означає стан несправності, який несуттєво зменшує безпеку повітряних суден та вимагає дій льотного екіпажу у межах його можливостей;

(78b) «неналежне використання речовин» означає використання членами льотного екіпажу, кабінного екіпажу та іншим персоналом, який впливає на безпеку, однієї або більше психоактивних речовин таким чином, що воно:

- (a) становить пряму небезпеку для користувача або загрожує життю, здоров'ю чи добробуту інших; та/або
- (b) викликає або погіршує професійні, соціальні, психічні або фізичні проблеми чи розлади;

▼В

►М1 (79) ◀ «ніч» означає період часу між кінцем вечірніх цивільних сутінків і початком ранкових цивільних сутінків або інший період часу між заходом і сходом сонця, установлений належним органом, як визначено державою-членом;

►М1 (80) ◀ «окуляри нічного бачення (NVG)» означає встановлений на голові бінокулярний прилад для посилення яскравості зображення, який у нічний час поліпшує здатність підтримувати візуальне розпізнавання орієнтирів;

►М1 (81) ◀ «система візуалізації нічного бачення (NVIS)» означає сукупність усіх елементів, необхідних для успішного і безпечного використання NVG під час експлуатації вертольота. Система включає в себе щонайменше: NVG, освітлення NVIS, компоненти вертольота, підготовку персоналу та підтримання льотної придатності;

►М1 (82) ◀ «безпечне середовище» означає середовище, у якому:

- (a) можна здійснити безпечну вимушену посадку;
- (b) особи, які перебувають у вертольоті, можуть бути захищені від умов середовища; та
- (c) реагування/можливості системи пошуку та рятування відповідають передбачуваній загрозі.

У будь-якому випадку повинні вважатися безпечними частини густонаселених районів, які є придатними для виконання безпечної вимушеної посадки.

► **M1** (83) ◀ «неточне заходження на посадку (NPA)» означає заходження на посадку за приладами з мінімальною відносною висотою зниження (MDH) або DH під час польоту за методикою CDFA не нижче ніж 250 футів (75 метрів) та RVR/CMV не менше ніж 750 метрів для літаків і 600 метрів для вертольотів;

► **M1** (84) ◀ «член екіпажу NVIS» означає технічного члена екіпажу, призначеного для виконання відповідного польоту NVIS;

► **M1** (85) ◀ «політ NVIS» означає політ у нічних метеорологічних візуальних умовах (VMC) з льотним екіпажем, який використовує NVG під час експлуатації вертольота за наявності схвалення NVIS;

▼ **M9**

(86) «експлуатація у відкритому морі» означає експлуатацію, у ході якої значна частина польоту проходить над відкритим морем до/від об'єкта у відкритому морі;

▼ **M9**

(86a) «об'єкт у відкритому морі» означає об'єкт, призначений для використання для експлуатації вертольотів, на стаціонарній або плаваючій споруді чи судні;

(86b) «відкрите море» означає площу води у бік моря від берегової лінії;

▼ **B**

► **M1** (87) ◀ «експлуатаційний майданчик» означає майданчик (окрім аеродрому), який експлуатант або командир повітряного судна обрав для посадки, зльоту та/або для виконання польотів із зовнішньою підвіскою;

► **M1** (88) ◀ «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 1» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови критичного двигуна, вертоліт зможе виконати посадку в межах наявної дистанції перерваного зльоту або безпечно продовжити політ до придатного місця посадки, залежно від часу виникнення відмови;

► **M1** (89) ◀ «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 2» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови критичного двигуна, льотно-технічні характеристики вертольота дають змогу безпечно продовжити політ, окрім ситуацій, коли відмова двигуна трапилася рано під час зльоту або пізно у процесі посадки, у яких може бути необхідною вимушена посадка;

► **M1** (90) ◀ «експлуатація згідно з льотно-технічними характеристиками класу 3» означає експлуатацію, під час якої, у разі відмови двигуна в будь-який час під час польоту, може бути необхідною вимушена посадка вертольота, обладнаного декількома двигунами, та буде необхідною посадка вертольота, обладнаного одним двигуном;

► **M1** (91) ◀ «експлуатаційний контроль» означає відповідальність за початок, продовження, припинення або зміну маршруту польоту в інтересах безпеки;

► **M1** (92) ◀ «експлуатація за стандартом, іншим, ніж стандарт категорії II (OTS CAT II)» означає точне заходження на посадку та посадку з приладами з використанням ILS чи MLS у разі недоступності деяких або всіх елементів світло-сигнальної системи точного заходження на посадку категорії II, а також:

(a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів); та

(b) RVR не менше ніж 350 метрів;

► **M1** (93) ◀ «літаки з льотно-технічними характеристиками класу А» означає багатомоторні літаки, які оснащені турбогвинтовими двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5 700 кг та всі багатомоторні турбореактивні літаки;

► **M1** (94) ◀ «літаки з льотно-технічними характеристиками класу В» означає літаки, які оснащені гвинтовими двигунами з MOPSC дев'ять або менше та максимальною злітною масою 5 700 кг або менше;

► **M1** (95) ◀ «літаки з льотно-технічними характеристиками класу С» означає літаки, які обладнані поршневыми двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5 700 кг;

▼ M14

- (95a) «система пристроїв для перевезення персоналу (PCDS)» означає систему, що включає один або більше пристроїв, приєднаних до підймача чи вантажного гака або вмонтованих до корпусу гвинтокрилого літального апарату під час зовнішнього перевезення осіб (НЕС) або використання підйомного обладнання вертольота (ННО). Пристрої мають міцність конструкції та характеристики, необхідні для перевезення пасажирів ззовні вертольота, напр., ремінь безпеки з або без механізму швидкого звільнення і каната зі з'єднувальним кільцем, нерухомо закріпленій кошик чи кабіна;
- (95b) «проста система пристроїв для перевезення персоналу (проста PCDS)» означає PCDS, яка відповідає таким умовам:
- (a) відповідає гармонізованому стандарту згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/425 (⁴) або Директивою Європейського Парламенту і Ради 2006/42/ЄС (⁵);
 - (b) спроектована таким чином, що дозволяє фіксувати не більше ніж одну особу (наприклад, оператора підймача чи вантажного гака, спеціаліста з виконання завдань чи фотографа) всередині кабіни або фіксувати не більше ніж двох осіб ззовні кабіни;
 - (c) не є нерухомо закріпленою конструкцією, такою як кабіна, платформа чи кошик;

▼ B

- M1 (96) ◀ «командир повітряного судна» означає пілота, призначеного для виконання керівних функцій, на якого покладена відповідальність за безпечне виконання польоту. Для потреб комерційної експлуатації повітряного транспорту командира повітряного судна називають «командир»;

▼ M13

- (96a) «портативний EFB» означає портативну хост-платформу EFB, що її використовують у кабіні пілота, яка не є частиною конфігурації сертифікованого повітряного судна;
- (96b) «портативний електронний пристрій (PED)» означає будь-який тип електронного пристрою, як правило, але не обмежуючись побутовою електронікою, принесений на борт повітряного судна членами екіпажу, пасажиром або як частина вантажу, що не входить до конфігурації сертифікованого повітряного судна. PED включає все обладнання, яке здатне споживати електричну енергію. Електрична енергія може бути забезпечена з внутрішніх джерел, таких як батареї (аккумуляторні або такі, що не перезаряджаються), або шляхом підключення пристроїв до відповідних джерел струму повітряного судна;

▼ B

- M1 (97) ◀ «основне місце діяльності» означає головний офіс або зареєстрований офіс організації, у якому здійснюються основні фінансові функції та експлуатаційний контроль за видами діяльності, зазначеними у цьому Регламенті;
- M1 (98) ◀ «пріоритизація інспектувань на пероні» означає призначення із загальної кількості інспектувань на пероні відповідної кількості таких інспектувань, що виконуються щорічно компетентним органом або від його імені, як передбачено в Part-ARO;
- M1 (99) ◀ «майданчик громадського інтересу (PIS)» означає майданчик, який використовується виключно для експлуатації в суспільних інтересах;
- M1 (100) ◀ «інспектування на пероні» означає інспектування повітряного судна, кваліфікації льотного та кабінного екіпажів, польотної документації з метою перевірки дотримання застосовних вимог;
- M1 (101) ◀ «інтервал усунення несправності» означає обмеження тривалості експлуатації з несправним обладнанням;
- M1 (102) ◀ «наявна дистанція перерваного зльоту (RTODAH)» означає довжину зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту, що заявлена як наявна та придатна для завершення маневру перерваного зльоту вертольотами, які експлуатуються згідно з льотно-технічними характеристиками класу I;

► M1 (103) ◀ «необхідна дистанція перерваного зльоту (RTODRH)» означає необхідну горизонтальну дистанцію від точки початку зльоту до точки, де вертоліт повністю зупиняється після відмови двигуна та перерваного зльоту в точці прийняття рішення на зліт;

▼ M9

(103a) «специфікація необхідних навігаційних характеристик (RNP)» означає навігаційну специфікацію для експлуатації PBN, яка включає вимоги щодо моніторингу та сповіщення про бортові навігаційні характеристики;

▼ M14

(103b) «правила повітряних перевезень» означає правила, встановлені в Імплементаційному регламенті Комісії (ЄС) № 923/2012 (6);

▼ M15

(103c) «повідомлення про стан злітно-посадкової смуги (RCR)» означає комплексний стандартизований звіт стосовно стану поверхні злітно-посадкової смуги та його впливу на здійснення посадки і зльоту повітряного судна, наданий за допомогою коду стану злітно-посадкової смуги;

▼ B

► M1 (104) ◀ «дальність видимості на злітно-посадковій смузі (RVR)» означає відстань, у межах якої пілот повітряного судна, що розташоване на осьовій лінії злітно-посадкової смуги, може бачити маркування покриття ЗПС або вогні, що обмежують ЗПС або позначають її осьову лінію;

► M1 (105) ◀ «безпечна вимушена посадка» означає неминучу посадку на поверхню землі або на воду з обґрунтованим очікуванням відсутності травм у осіб у ПС або на поверхні після посадки;

► M1 (106) ◀ «гідроплан» означає повітряне судно із фіксованим крилом, яке спроектовано для зльоту і посадки на воду, а також амфібій, які експлуатуються як гідроплани;

► M1 (107) ◀ «окремі злітно-посадкові смуги» означає злітно-посадкові смуги на тому самому аеродромі, які є відокремленими поверхнями посадки. Такі злітно-посадкові смуги можуть накладатися одна на одну або перетинатися в такий спосіб, що, якщо одна зі злітно-посадкових смуг заблокована, це не заважатиме запланованій експлуатації іншої смуги. Кожна така злітно-посадкова смуга повинна мати окрему процедуру заходження на посадку на основі окремих засобів навігації;

▼ M15

(107a) «спеціально підготовлена зимова злітно-посадкова смуга» означає ЗПС з сухою, покритою кригою поверхнею, яка була оброблена піском чи гравієм або оброблена механічно для підвищення тертя ЗПС;

▼ B

► M1 (108) ◀ «спеціальний політ VFR» означає політ VFR, виконання якого в диспетчерській зоні за менш сприятливих метеорологічних умов, ніж VMC, дозволене органом обслуговування повітряного руху;

► M1 (109) ◀ «стабілізоване заходження на посадку (SAP)» означає контрольоване та виконане належним чином заходження на посадку з точки зору конфігурації ПС, тяги ПС та управління траєкторією польоту від попередньо визначеної точки або абсолютної/відносної висоти до точки, яка розміщується на 50 футів (15 метрів) вище від торця злітно-посадкової смуги або точки, у якій починається маневр вирівнювання, якщо остання розміщується вище;

▼ M5

(109a) «стерильна кабіна льотного екіпажу» означає будь-який період часу, коли членів льотного екіпажу не турбують або не відволікають, за винятком питань, що мають важливе значення для безпечної експлуатації повітряного судна або безпеки пасажирів;

▼ B

► M1 (110) ◀ «запасний аеродром для зльоту» означає запасний аеродром, на якому повітряне судно може виконати посадку, якщо це буде необхідно, невдовзі після зльоту і у випадку, якщо немає

можливості використати для цього аеродром відправлення:

- ▶ M1 (111) ◀ «точка прийняття рішення на зліт (TDP)» означає точку, яка використовується під час визначення злітних льотно-технічних характеристик, починаючи з якої, у разі виявлення відмови двигуна в цій точці, можливо виконати перерваний зліт або продовжити безпечний зліт;
- ▶ M1 (112) ◀ «наявна злітна дистанція (TODA)» означає наявну довжину розбігу для літаків з додаванням довжини зони, вільної від перешкод, якщо це передбачено;
- ▶ M1 (113) ◀ «наявна злітна дистанція (TODAH)» для вертольота означає довжину зони фінального етапу заходження на посадку та зльоту з додаванням довжини зони, вільної від перешкод, для вертольотів, заявленої як наявна та придатна для вертольотів з метою завершення зльоту, якщо це передбачено;
- ▶ M1 (114) ◀ «необхідна злітна дистанція (TODRH)» означає необхідну горизонтальну дистанцію для вертольотів від початку зльоту до точки, у якій вертоліт після відмови критичного двигуна, розпізнаної в TDP, досягає безпечної злітної швидкості (V_{TOSS}), обраної висоти та позитивного градієнта набору за умови, що решта двигунів працює у режимі експлуатаційних допусків;
- ▶ M1 (115) ◀ «траєкторія зльоту» означає траєкторію у вертикальній і горизонтальній площині з несправним критичним двигуном, яка починається з визначеної точки у процесі зльоту: для літаків — до 1 500 футів (450 метрів) над поверхнею, для вертольотів — до 1 000 футів (300 метрів) над поверхнею;
- ▶ M1 (116) ◀ «злітна маса» означає масу повітряного судна, включно з всіма та всім, що перевозиться, на момент початку зльоту для вертольотів або початку розбігу для літаків;
- ▶ M1 (117) ◀ «наявна довжина розбігу (TORA)» означає довжину злітно-посадкової смуги, яка заявлена державою аеродрому як наявна та придатна для розбігу літака під час зльоту;

▼ M4

- (117a) «спеціаліст з виконання завдань» означає особу, призначену експлуатантом або третьою стороною, чи особу-підприємця, яка виконує на землі завдання, безпосередньо пов'язані зі спеціалізованими завданнями, або виконує спеціалізовані завдання на ПС:

▼ B

- ▶ M1 (118) ◀ «технічний член екіпажу» означає члена екіпажу під час виконання комерційної експлуатації повітряного транспорту HEMS, ННО або NVIS, який не є членом льотного чи кабінного екіпажів та який виконує покладені на нього експлуатантом обов'язки у ПС або на землі для допомоги пілоту під час виконання завдань HEMS, ННО, або NVIS, які можуть потребувати використання спеціалізованого бортового обладнання;
- ▶ M1 (119) ◀ «технічна інструкція (ТІ)» означає останню чинну редакцію документа «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям», включно з будь-якими доповненнями та додатками, які було схвалено та опубліковано Міжнародною організацією цивільної авіації;

▼ M11

- (120) «загальне завантаження» означає загальну вагу пасажирів, багажу, вантажу і спеціального обладнання, що перевозиться, у тому числі будь-який баласт;

▼ M13

- (120a) «додаток EFB типу А» означає додаток EFB, несправність або неправильне використання якого не має впливу на безпеку польотів;
- (120b) «додаток EFB типу В» означає додаток EFB:
 - (a) несправність або неправильне використання якого класифікується як стан незначної несправності чи нижче; та
 - (b) який не замінює та не дублює будь-яку систему або функціональну можливість, що вимагається правилами підтримання льотної придатності, вимогами до повітряного простору або правилами

експлуатації;

▼B

- M1 (121) ◀ «політ без допомоги NVIS» означає частину польоту, у випадку польотів NVIS, що виконана вночі за VFR, коли член екіпажу не використовує NVG;
- M1 (122) ◀ «підприємство» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка здійснює господарську діяльність з метою отримання прибутку або неприбуткову діяльність, чи будь-який офіційний орган з відповідною правосуб'єктністю або без неї;
- M1 (123) ◀ « V_1 » означає максимальну швидкість зльоту, при якій пілот повинен здійснити першу дію для зупинки літака у межах дистанції перерваного зльоту. V_1 також означає мінімальну швидкість на зльоті після відмови критичного двигуна на швидкості V_{EF} , при якій пілот може продовжити зліт та досягти необхідної висоти над злітною поверхнею у межах злітної дистанції;
- M1 (124) ◀ « V_{EF} » означає швидкість, на якій критичний двигун вважається таким, що відмовив під час зльоту;
- M1 (125) ◀ «візуальне заходження на посадку» означає заходження, під час якого частина або всі процедури заходження на посадку за приладами не завершено, а заходження виконується з використанням візуальних наземних орієнтирів;

▼M1

- (126) «аеродром, придатний за погодними умовами» означає придатний аеродром, на якому протягом передбачуваного часу використання фактична погода чи прогнози погоди або їхнє поєднання вказують на те, що погодні умови будуть на рівні або вищі від необхідного експлуатаційного мінімуму аеродрому, та повідомлення про стан поверхні злітно-посадкової смуги вказує на можливість безпечної посадки;

▼M4

- (127) «договір оренди повітряного судна з екіпажем (мокрий лізинг)» означає угоду:
- для CAT експлуатації — між повітряними перевізниками, відповідно до умов якої ПС експлуатується згідно з АОС орендодавця; або
 - для комерційної експлуатації, іншої ніж CAT,— між експлуатантами, відповідно до умов якої відповідальним за експлуатацію ПС є орендодавець;

▼M15

- (128) «мокра злітно-посадкова смуга» означає злітно-посадкову смугу, поверхня якої вкрита водою або еквівалентом у обсязі до 3 мм включно у зоні, призначеній для використання.

▼B

(⁴) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/425 від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту та скасування Директиви Ради 89/686/ЄЕС (ОВ L 81, 31.03.2016, с. 51).

(⁵) Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/42/ЄС від 17 травня 2006 року про машини і механізми та про внесення змін до Директиви 95/16/ЄС (ОВ L 157, 09.06.2006, с. 24).

(⁶) Імплементаційний регламент Комісії (ЄС) № 923/2012 від 26 вересня 2012 року про встановлення загальних правил повітряних перевезень та оперативних положень, що стосуються послуг і процедур у галузі аеронавігації, та про внесення змін до Імплементаційного регламенту (ЄС) № 1035/2011 та Регламентів (ЄС) № 1265/2007, (ЄС) № 1794/2006, (ЄС) № 730/2006, (ЄС) № 1033/2006 і (ЄС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012, с. 1).