II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/363 НА КОМИСИЯТА

от 1 март 2017 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на специалното одобрение за операции с едномоторни самолети с турбинен двигател през нощта или при метеорологични условия, налагащи летене по уреди, и на изискванията за одобрение за обучението по опасни товари, свързано с търговски специализирани операции, нетърговски операции на сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга и нетърговски специализирани операции на сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

(1) Съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 Комисията следва да приеме необходимите правила за изпълнение във връзка с определянето на условията за безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства. Тези условия бяха определени с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]).

(2) Прилагането на Регламент (ЕС) № 965/2012 спрямо полети без търговско затоварване би довело до несъразмерна административна тежест за предприятията от сектора и за компетентните органи. С цел въвеждане на по-пропорционален и основан на риска подход към прилагането на посочения регламент еднократните полети, с които не се превозват пътници или товари и при които въздухоплавателното средство се транспортира за обновяване, ремонт, проверки за поддръжка, инспекции, доставка, износ или други подобни цели, следва да бъдат освободени от прилагането на Регламент (ЕС) № 965/2012.

(3) Стандартите и препоръчителните практики на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), определени в част I от приложение 6 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана на 7 декември 1944 г. в Чикаго, включват разпоредби за управлението на едномоторни самолети с турбинен двигател през нощта или при метеорологични условия, налагащи летене по уреди. Тези разпоредби съдържат, *inter alia*, изискването при одобряване на подобни операции държавата на оператора да гарантира, че са спазени определени условия, включително за монтираното оборудване, надеждността на двигателя, следенето работата на двигателя, процедурите на оператора и обучението на полетния екипаж. Законодателството на Съюза следва да бъде приведено в съответствие с тези разпоредби, като се гарантира, че операциите на търговския въздушен транспорт с едномоторни самолети през нощта или при метеорологични условия, налагащи летене по уреди, подлежат на одобрение от компетентния орган.

([1]) ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

(4) Това привеждане в съответствие прави неактуална възможността за експлоатирането, чрез дерогация, на едномоторни самолети съгласно условията, определени в съществуващите освобождавания, предоставени от държавите членки в съответствие с член 8, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), както е предвидено в член 6, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 965/2012. Ето защо тази разпоредба следва да бъде заличена. Тези освобождавания за експлоатация на едномоторни самолети, включително поставените в тях условия, следва да се разглеждат като одобрения от компетентния орган, както се изисква в съгласуваната правна рамка за подходящ период след влизането в сила на настоящия регламент, за да се осигури плавен преход. След изтичането на този преходен период вече няма да е възможно да се разчита на подобни освобождавания, защото вместо тях ще се изискват одобрения. Запазва се задължението да се съобщава всяка значима промяна в експлоатацията на тези самолети през посочения преходен период.

(5) Операторите, извършващи специализирани търговски операции, както и тези, извършващи нетърговски операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга или нетърговски специализирани операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, които не превозват опасни товари, следва да продължат да въвеждат и поддържат програми за обучение по опасни товари в съответствие с приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012. Същевременно, за да се въведе по-пропорционален и основан на риска подход към прилагането на тези правила, следва да отпадне изискването компетентният орган да одобрява такива програми за обучение.

(6) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен. По-специално, приложение III (част ORO) към посочения регламент следва да се измени, за да бъде възприет по-пропорционален и основан на риска подход към изискванията за одобрение на програми за обучение по опасни товари, а към приложение V (част SPA) следва да се прибави нова подчаст за еднодвигателни самолети с турбинен двигател.

(7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, по отношение на еднодвигателни самолети с турбинен двигател се основават на становището ([2]), издадено от Европейската агенция за авиационна безопасност в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

(8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1) Член 6, параграф 3 се заменя със следното:

„3. Чрез дерогация от член 5 и без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 216/2008 и Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията (*), свързани с разрешението за полет, полетите, свързани с въвеждане или изменение на типове въздухоплавателни средства, извършвани от проектантски или производствени организации в рамките на обхвата на техните права, както и полети, при които не се превозват пътници или товари и въздухоплавателното средство се транспортира за обновяване, ремонт, проверки за поддръжка, инспекции, доставка, износ или други подобни цели се извършват при условията, посочени в националното законодателство на държавите членки.

(*) Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за изпълнение на сертифицирането за летателната годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1).“

2) Член 6, параграф 5 се заменя със следното:

„5. До 2 септември 2017 г. освобожданията, предоставени преди 22 март 2017 г. в съответствие с член 8, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3922/91, както е предвидено в член 6, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 965/2012, приложими преди 22 март 2017 г., се разглеждат като одобренията, посочени в CAT.POL.A.300, буква а) от приложение IV (част CAT). След 2 септември 2017 г. тези освобождавания вече няма да бъдат валидни за експлоатацията на едномоторни самолети.

([1]) Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4).

([2]) Становище на Европейската агенция за авиационна безопасност № 06/2015 от 11 ноември 2015 г. година относно регламент на Комисията за определяне на технически специални изисквания за одобрение за експлоатация на едномоторни въздухоплавателни средства с турбинен двигател през нощта или при метеорологични условия, налагащи летене по уреди.

Всяка промяна в експлоатацията на тези самолети, която засяга условията, определени в посочените изключения, и е предвидена за периода между 22 март 2017 г. и 2 септември 2017 г., следва да бъде съобщена на Комисията и на Агенцията преди нейното осъществяване. Комисията и Агенцията правят оценка на предлаганата промяна в съответствие с член 14, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008.“

3) Приложения I, II, III, IV и V се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 1 март 2017 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения II, III, IV и V към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят, както следва:

1) В приложение II („Част ARO“) допълнение II се заменя със следното:

„Допълнение II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ **(при спазване на одобрените условия в ръководството за експлоатация)**				
Данни за контакт с издаващия орган Телефон ([1]): _____; Факс: _____ ; Електронна поща: _____				
CAO ([2]): Наименование на оператора ([3]): Дата ([4]): Подпис: Dba Търговско наименование: Спецификации на операциите #:				
Модел на въздухоплавателното средство ([5]): Регистрационни знаци ([6]):				
Видове операции: Търговски въздушен транспорт ☐ Пътници ☐ Товари ☐ Други ([7]): _____				
Район на оперираne ([8]):				
Специални ограничения ([9]):				
Специални одобрения:	Да	Не	Спецификация ([10])	Забележки
Опасни товари	☐	☐		
Операции при намалена видимост Излитане Подход и кацане	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ неприложимо	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ неприложимо	☐	☐	Максимално време за отклонение ([15]): мин.	
Комплексни навигационни спецификации за операции при PBN ([16])	☐	☐		([17])
Минимални навигационни спецификации	☐	☐		
Операции с едномоторен турбинен самолет през нощта или при метеорологични условия за полети по прибори (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Операции на вертолети с помощта на системи за наблюдение и изображение на терена през нощта	☐	☐		
Подемно-товарни операции с вертолет	☐	☐		
Полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет	☐	☐		
Крайбрежни операции с вертолет	☐	☐		
Обучение на кабинния екипаж ([19])	☐	☐		
Издаване на атестация на кабинен екипаж ([20])	☐	☐		
Продължаваща летателна годност	☐	☐	([21])	
Други ([22])				

([1]) Данни за контакт по телефон и факс с компетентния орган, включително кода на страната. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.
([2]) Въвежда се номерът на свързаното свидетелство за авиационен оператор (CAO).
([3]) Въвеждат се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Преди търговското наименование се въвежда „Dba“ (Doing business as — „в качеството си на“).
([4]) Дата на издаване на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.
([5]) Въвеждат се установените съгласно определението на ИКАО марка, модел и серия на въздухоплавателното средство — или основната серия, ако серията не е определена (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
([6]) Регистрационните знаци са изброени в спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация. В случай че за модела въздухоплавателно средство не са приложими всички специални одобрения, неговите регистрационни знаци биха могли да бъдат вписани в колоната за забележки към съответното специфично одобрение.
([7]) Други видове транспорт, които трябва да бъдат посочени (например спешна медицинска помощ).
([8]) Посочва се географският район на оторизираната операция (с географски координати или специални маршрути, райони за полетна информация или национални или регионални граници).
([9]) Изброяват се приложимите специални ограничения (напр. само VFR, т.е. по правилата за визуални полети, само през деня и т.н.).
([10]) В тази колона се посочват минималните условия за всяко одобрение или вида одобрение (със съответните критерии).
([11]) Въвежда се приложимата категория точен подход: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Въвежда се минималната хоризонтална видимост по пистата (RVR) в метри и височината на вземане на решение (DH) във футове. За всяка посочена категория подход се използва по един ред.
([12]) Въвежда се минималната хоризонтална видимост по пистата (RVR) при излитане в метри. За всяко одобрение може да се използва по един ред, ако са получени няколко одобрения.
([13]) В полето „неприложимо“ (N/A) може да се направи отметка единствено ако максималното полетно ниво за въздухоплавателното средство е под FL290.
([14]) Увеличеният обхват на операциите (ETOPS) в момента е приложим само за въздухоплавателни средства с два двигателя. Следователно в полето „неприложимо“ (N/A) може да се постави отметка, ако моделът въздухоплавателно средство има повече или по-малко от два двигателя.
([15]) Може да се посочи и праговото разстояние (в NM, т.е. морски мили), както и типът двигател.
([16]) Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство (PBN): използва се по един ред за всяко комплексно специално одобрение за PBN (напр. RNP AR APCH), със съответните ограничения, посочени в колоните „Спецификации“ и/или „Забележки“. В спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация могат да бъдат посочени индивидуални за всяка процедура одобрения на конкретни процедури RNP AR APCH. Във втория случай в съответните спецификации на операциите трябва да има препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
([17]) Посочете дали специалното одобрение е ограничено до определени писти и/или летища.
([18]) Въвеждане на конкретната комбинация корпус/двигател.
([19]) Одобрение за провеждане на обучението и изпитите, задължителни за кандидатите за атестацията на кабинния екипаж, както е посочено в приложение V („Част CC“) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.
([20]) Одобрение за издаване на атестации на кабинен екипаж, както е посочено в приложение V („Част CC“) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.
([21]) Името на лицето/организацията, отговарящо/а за осигуряване на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, както и посочване на регламента, по който се изисква това — напр. подчаст Ж от приложение I („Част M“) към Регламент (ЕС) № 1321/2014.
([22]) Тук могат да бъдат въведени други одобрения или данни, като се използва по един ред (или едно поле с няколко реда) за всяко разрешение (напр. за кацане на скъсени дистанции, операции за стръмен подход, операции с вертолети към/от площадки от обществен интерес, операции с вертолети над враждебна среда, разположена извън натоварена зона, операции с вертолети без възможност за безопасно принудително кацане, операции с увеличени ъгли на наклон, максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS, въздухоплавателни средства, използвани за нетърговски операции).

Формуляр 139 на EASA, издание 3 “;

2) Приложение III („Част ORO“) се изменя, както следва:

а) В точка ORO.GEN.110 букви й) и к) се заменят със следния текст:

„й) Операторът създава и поддържа програми за обучение по опасни товари за персонала, както се изисква от техническите инструкции. Такива програми за обучение съответстват на отговорностите на персонала. Програмите за обучение на операторите, извършващи операции по търговски и въздушен транспорт (ТВТ), независимо дали извършват превоз на опасни товари, и на операторите, извършващи операции, различни от ТВТ, посочени в букви (б), (в) и (г) от точка ORO.GEN.005, които превозват опасни товари, подлежат на преглед и одобрение от компетентния орган.

к) Независимо от разпоредбите на буква й), операторите, извършващи търговски операции със следните въздухоплавателни средства, гарантират, че полетният екипаж е получил подходящо обучение по опасни товари или инструктаж, които им позволяват да разпознават недекларирани опасни стоки, качени на борда от пътници или като товар:

1) планери;

2) аеростати;

3) едномоторни витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса ≤ 5 700 kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) от ≤ 5 пътнически места, експлоатирани за полети с излитане и кацане на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня; или

4) вертолети, различни от сложни вертолети с моторна тяга, с един двигател и MOPSC от ≤ 5 пътнически места, експлоатирани при полети, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня.“;

б) в точка ORO.FC.A.250 буква а) се заменя със следното:

„а) Притежателят на CPL(A) (самолети) може да бъде командир в търговския въздушен транспорт на еднопилотен самолет, ако отговаря на едно от следните условия:

1) при извършване на пътнически превоз по VFR извън радиус от 50 NM (90 km) от летището на излитане — има минимум общо 500 летателни часа на самолети или притежава валидна квалификация за полети по прибори;

2) когато извършва полет на многомоторен тип самолет по IFR — има минимум общо 700 летателни часа на самолети, което включва 400 часа като командир. Тези часове включват 100 часа по IFR и 40 часа операции на многомоторни самолети. Полетното време от 400 часа като командир може да се замени с полетно време като втори пилот в рамките на установената система за многопилотен екипаж, описана в ръководството за експлоатация, като два часа полетно време като втори пилот се равняват на един час полетно време като командир;

3) когато извършва полет на едномоторен тип самолет по IFR — има минимум общо 700 летателни часа на самолети, което включва 400 часа като командир. Тези часове включват 100 часа по IFR. Полетното време от 400 часа като командир може да се замени с полетно време като втори пилот в рамките на установената система за многопилотен екипаж, описана в ръководството за експлоатация, като два часа полетно време като втори пилот се равняват на един час полетно време като командир.“;

3) Приложение IV („Част CAT“) се изменя, както следва:

а) точка CAT.OP.MPA.136 се заменя със следното:

„CAT.OP.MPA.136 Маршрути и зони за експлоатация — едномоторни самолети

Освен ако не са одобрени от компетентния орган в съответствие с приложение V („Част SPA“), подчаст Л — ОПЕРАЦИИ С ЕДНОМОТОРНИ САМОЛЕТИ С ТУРБИНЕН ДВИГАТЕЛ ПРЕЗ НОЩТА ИЛИ ПРИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ (IMC) (SET-IMC), операторът гарантира, че операциите с едномоторни самолети се извършват само по маршрути и в зони, в които има площадки, позволяващи безопасно изпълнение на принудително кацане.“;

б) в точка CAT.OP.MPA.180, буква а) се заменя със следното:

„а) В случай че не е възможно да се използва летището за излитане като резервно летище за излитане поради метеорологични или експлоатационни причини, операторът избира друго подходящо резервно летище за излитане, разположено спрямо летището за излитане в рамките на:

1) за двумоторни самолети:

i) 1 час полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета в стандартни условия на спокойна атмосфера въз основа на действителната излетна маса; или

ii) времето за отклонение при ETOPS, одобрено съгласно приложение V („Част SPA“), подчаст Е, предмет на ограничения по MEL — до максимум 2 часа с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета в стандартни условия на спокойна атмосфера въз основа на действителната излетна маса;

2) за три- и четиримоторни самолети — 2 часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета при стандартни условия в спокойна атмосфера въз основа на действителната излетна маса.

3) за операции, одобрени в съответствие с приложение V („Част SPA“), подчаст Л — ОПЕРАЦИИ С ЕДНОМОТОРНИ САМОЛЕТИ С ТУРБИНЕН ДВИГАТЕЛ ПРЕЗ НОЩТА ИЛИ ПРИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ (IMC) (SET-IMC) — 30 минути полетно време с нормална крейсерска скорост, в условията на спокойна атмосфера въз основа на действителната излетна маса.

В случаите на многодвигателни самолети, ако в ръководството за летателна експлоатация не е включен вариант за полет с един отказал двигател с крейсерска скорост, скоростта, която трябва да се използва при изчисленията, е тази, която се достига с останалия(те) двигател(и), работещ(и) на максимална постоянна мощност.“;

в) в точка CAT.POL.A.300 буква а) се заменя със следното:

„а) Освен ако не са одобрени от компетентния орган в съответствие с приложение V („Част SPA“), подчаст Л — ОПЕРАЦИИ С ЕДНОМОТОРНИ САМОЛЕТИ С ТУРБИНЕН ДВИГАТЕЛ ПРЕЗ НОЩТА ИЛИ ПРИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ (IMC) (SET-IMC), операторът не извършва операции с едномоторни самолети:

1) през нощта; или

2) при IMC освен съгласно специални VFR.“;

г) точка CAT.POL.A.320 се заменя със следното:

„CAT.POL.A.320 Полет по маршрут — едномоторни самолети

а) При очакваните метеорологични условия на полета и в случай на отказ на двигателя самолетът трябва да е в състояние да достигне място, където може да извърши безопасно принудително кацане, освен ако операторът е одобрен от компетентния орган в съответствие с приложение V („Част SPA“), подчаст Л — ОПЕРАЦИИ С ЕДНОМОТОРНИ САМОЛЕТИ С ТУРБИНЕН ДВИГАТЕЛ ПРЕЗ НОЩТА ИЛИ ПРИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ (IMC) (SET-IMC) и се възползва от рисков период.

б) За целите на буква а) се приема, че в точката на отказ на двигателя:

1) самолетът не лети на височина, надвишаваща височината, при която скоростта на набиране на височина е равна на 300 ft за минута при работа на двигателя в рамките на допустимата максимална постоянна мощност; както и

2) градиентът по маршрута е градиентът на снижение, увеличен с градиент от 0,5 %.“;

4) В приложение V („Част SPA“), се добавя следната подчаст Л:

„ПОДЧАСТ Л

ОПЕРАЦИИ С ЕДНОМОТОРНИ САМОЛЕТИ С ТУРБИНЕН ДВИГАТЕЛ ПРЕЗ НОЩТА ИЛИ ПРИ МЕТЕОРОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ (IMC) (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Операции SET-IMC

В операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) едномоторни самолети с турбинен двигател се експлоатират през нощта или при IMC, ако операторът е получил одобрение SET-IMC от компетентния орган.

SPA.SET-IMC.105 Одобрение за операции SET-IMC

За да получи одобрение SET-IMC от компетентния орган, операторът представя доказателства, че всички изброени по-долу условия са изпълнени:

а) приемливо ниво на надеждност на турбинните двигатели в експлоатация е постигната от световния флот за конкретна комбинация от корпус и двигатели;

б) специфични инструкции за техническо обслужване и процедури за гарантиране на целевото равнище на трайната летателна годност и надеждността на самолета и системата за задвижване са установени и включени в програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение I („Част M“) към Регламент (ЕС) № 1321/2014, включително всичко посочено по-долу:

1) програма за наблюдение на работата на двигателя с изключение на самолетите, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2004 г. и които имат автоматична система за наблюдение;

2) програма за надеждност на системата за задвижване и на свързаните с нея системи;

в) установени са съставът на полетния екипаж и програмата за обучение/проверка на членовете на полетния екипаж, които участват в тези операции;

г) установени са оперативни процедури за определяне на всичко долупосочено:

1) оборудването на борда, включително ограниченията за експлоатацията му и съответните вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);

2) планирането на полета;

3) нормалните процедури;

4) процедурите при извънредни случаи, включително процедурите след повреда в системата за задвижване, както и процедурите за принудително кацане при всякакви метеорологични условия;

5) наблюдението и докладването на инциденти.

д) оценка на риска за безопасността, включително определянето на приемлив рисков период, ако операторът възнамерява да се възползва от такъв.

SPA.SET-IMC.110 Изисквания към оборудването за операции SET-IMC

Самолетите, използвани за операции SET-IMC се оборудват със следното:

а) две отделни системи за електрическо захранване, като всяка от тях е способна да предоставя нужното захранване за всички основни пилотажно-навигационни прибори, навигационни системи и системи на самолета, необходими за осигуряване на непрекъснатост на полета до летището на местоназначение или резервно летище;

б) два индикатора за положението на самолета, захранвани от независими източници;

в) при превоз на пътници — раменни колани или предпазен колан с диагонален презраменен колан на всяка пътническа седалка;

г) бордово метеорологично оборудване;

д) в самолет с херметична кабина — достатъчно допълнителен кислород за всички пътници, който да позволява снижаване при повреда на двигателя на максималната сертифицирана крейсерска височина, при скорост на максимално дълго планиране с най-добри параметри, при допускане за максимален темп на изтичане на кабинния въздух, до достигане на устойчиво кабинно налагяне под 13 000 ft;

е) система за зонална навигация, която може да бъде програмирана с позициите на летищата за кацане и осигурява странично насочване на полетния екипаж за достигането на тези летища;

ж) радиовисотомер;

з) светлини за кацане, с възможност за осветяване от разстояние 200 ft на точката на съприкосновение по глисадата с неработещи двигатели;

и) система за аварийно електрическо захранване с достатъчен капацитет и издръжливост, способна да осигурява захранване, след отказ на цялата система за производство на електроенергия, за допълнителните товари, необходими за всички от долупосочените:

1) основни полетни и навигационни инструменти при снижаване от максимална експлоатационна височина след отказ на двигател;

2) средства за един опит за повторно пускане на двигателя;

3) според случая — пускане на колесника и задкрилките;

4) използване на радиовисотомера в рамките на подхода за кацане;

5) светлини за кацане;

6) един отоплителен уред за пилота;

7) електрически средства — ако са монтирани такива — които предпазват в достатъчна степен видимост за пилота при кацане;

й) система за запалване, която се задейства автоматично или която може да се управлява ръчно, при излитане, кацане и по време на полет, при видима влага;

к) средства за непрекъснато наблюдение на мазилната уредба на силовото предаване за откриване наличието на частици, което е показателно за предстоящия отказ на компонент от тяговата система, включително индикатор за предупреждение в кабината на полетния екипаж;

л) авариен прибор за следене на мощността на двигателя, който позволява непрекъсната работа на двигателя в достатъчен диапазон на мощност за безопасно завършване на полета в случай на вероятна повреда в регулирането на подаването на гориво.“