**Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ**

►**B**

# РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 965/2012 НА КОМИСИЯТА

**от 5 октомври 2012 година**

**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)

Изменен със:

| | | Официален вестник | | |
|---|---|---|---|---|
| | | № | страница | дата |
| ►**M1** | Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 година | L 227 | 1 | 24.8.2013 г. |
| ►**M2** | Регламент (ЕС) № 71/2014 на Комисията от 27 януари 2014 година | L 23 | 27 | 28.1.2014 г. |
| ►**M3** | Регламент (ЕС) № 83/2014 на Комисията от 29 януари 2014 година | L 28 | 17 | 31.1.2014 г. |
| ►**M4** | Регламент (ЕС) № 379/2014 на Комисията от 7 април 2014 година | L 123 | 1 | 24.4.2014 г. |
| ►**M5** | Регламент (ЕС) 2015/140 на Комисията от 29 януари 2015 година | L 24 | 5 | 30.1.2015 г. |
| ►**M6** | Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 година | L 106 | 18 | 24.4.2015 г. |
| ►**M7** | Регламент (ЕС) 2015/1329 на Комисията от 31 юли 2015 година | L 206 | 21 | 1.8.2015 г. |
| ►**M8** | Регламент (ЕС) 2015/2338 на Комисията от 11 декември 2015 година | L 330 | 1 | 16.12.2015 г. |
| ►**M9** | Регламент (ЕС) 2016/1199 на Комисията от 22 юли 2016 година | L 198 | 13 | 23.7.2016 г. |
| ►**M10** | Регламент (ЕС) 2017/363 на Комисията от 1 март 2017 година | L 55 | 1 | 2.3.2017 г. |
| ►**M11** | Регламент (ЕС) 2018/394 на Комисията от 13 март 2018 година | L 71 | 1 | 14.3.2018 г. |
| ►**M12** | Регламент (ЕС) 2018/1042 на Комисията от 23 юли 2018 година | L 188 | 3 | 25.7.2018 г. |
| ►**M13** | изменен с регламент за изпълнение (ЕС) 2020/745 на Комисията от 4 юни 2020 година | L 176 | 11 | 5.6.2020 г. |
| ►**M14** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1975 на Комисията от 14 декември 2018 година | L 326 | 53 | 20.12.2018 г. |
| ►**M15** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1384 на Комисията от 24 юли 2019 година | L 228 | 106 | 4.9.2019 г. |
| ►**M16** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1387 на Комисията от 1 август 2019 година | L 229 | 1 | 5.9.2019 г. |
| ►**M17** | изменен с регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1176 на Комисията от 7 август 2020 година | L 259 | 10 | 10.8.2020 г. |
| ►**M18** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/2036 на Комисията от 9 декември 2020 година | L 416 | 24 | 11.12.2020 г. |
| ►**M19** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1062 на Комисията от 28 юни 2021 година | L 229 | 3 | 29.6.2021 г. |
| ►**M20** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1296 на Комисията от 4 август 2021 година | L 282 | 5 | 5.8.2021 г. |
| ►**M21** | Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/414 на Комисията от 11 март 2022 година | L 85 | 4 | 14.3.2022 г. |

Поправен със:

►**C1** Поправка, ОВ L 119, 9.5.2017 г., стр. 22 (2017/363)
►**C2** Поправка, ОВ L 230, 6.9.2019 г., стр. 10 (2019/1384)

▼B

# РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 965/2012 НА КОМИСИЯТА

**от 5 октомври 2012 година**

**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**

▼M4

*Член 1*

**Предмет и обхват**

▼M14

1. С настоящия регламент се определят подробни правила за въздушните операции със самолети и вертолети, включително за наземните инспекции на въздухоплавателни средства на оператори под надзор за безопасност от страна на друга държава, когато са се приземили на летища, намиращи се на територията, която подлежи на разпоредбите на Договорите.

2. С настоящия регламент се определят също така подробни правила относно условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване и отнемане на сертификати на операторите на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139, с изключение на аеростатите и планерите, извършващи операции на търговския въздушен транспорт, относно правата и отговорностите на притежателите на сертификати, както и относно условията, при които операциите се забраняват, ограничават или се подчиняват на определени условия в интерес на безопасността.

3. С настоящия регламент се определят също така подробни правила относно условията и процедурите за декларациите от оператори, извършващи търговски специализирани операции със самолети и вертолети или нетърговски операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, включително нетърговски специализирани операции със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, в които декларират, че разполагат със средствата и способностите да изпълняват отговорностите си, свързани с експлоатацията на тези въздухоплавателни средства, и относно надзора върху тези оператори.

▼M4

4. Настоящият регламент определя също подробни правила за условията, при които определени високорискови специализирани търговски операции подлежат на разрешение в интерес на безопасността, както и за условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване и отнемане на разрешенията.

5. Настоящият регламент не се прилага за въздушни операции, попадащи в обхвата на член 1, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M11

6. Настоящият регламент не се прилага за въздушни операции с цепелини.

▼M14

7. Настоящият регламент не се прилага за въздушни операции с аеростати и планери. Същевременно спрямо въздушните операции с аеростати, различни от привързаните аеростати с газ и планерите, се прилагат изискванията по отношение на надзора, изложени в член 3.

▼B

*Член 2*

**Определения**

За целите на настоящия регламент:

▼M14

1. „Самолет“ означава задвижвано от двигател, по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство с крило с неизменяема геометрия, поддържано във въздуха от динамичната реакция на въздуха срещу неговото крило.

1а. „Вертолет“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет основно чрез реакция на въздуха с един или няколко носещи винта, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение.

1б. „Аеростат“ означава пилотирано, по-леко от въздуха въздухоплавателно средство, което не е задвижвано силово и поддържа полета чрез използване на по-лек от въздуха газ или чрез борден нагревател, включително аеростатите с газ, аеростатите с горещ въздух, смесените аеростати и цепелините с горещ въздух (макар и задвижвани силово).

1в. „Планер“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет от динамичната реакция на въздуха върху неговите повърхности, които остават неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател.

1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността, или, когато не е достъпна за обществеността, която се изпълнява по силата на договор между оператор и клиент, без да е налице контрол от страна на клиента над оператора.

1д. „Привързан аеростат с газ“ означава аеростат с газ със система за привързване, която закрепва трайно аеростата към дадена неподвижна точка по време на експлоатация.

▼B

2. „Самолети клас B“ означава самолети задвижвани от витлови двигатели с максимална конфигурация на пътническите места от девет или по-малко места и максимална излетна маса от 5 700 kg или по-малко.

3. „Площадка от обществен интерес“ означава площадка, използвана изключително за дейности от обществен интерес.

4. „Летателни характеристики клас 1“ означава, че в случай на отказ на двигателя, който е от критично значение, вертолетът е в състояние да кацне в рамките на разполагаемото разстояние за прекратено излитане или да продължи полета безопасно до подходяща зона за кацане в зависимост от това, кога е настъпил отказът.

▼M1

5. „Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство (PBN)“ означава зонална навигация въз основа на летателните характеристики на въздухоплавателни средства, експлоатирани по трасе на ОВД, по процедура за подход по прибори или в определено за целта въздушно пространство.

▼M3

6. „Въздушни таксиметрови услуги“ означава, за целите на ограниченията на полетното време и времето за дежурства, предоставяне на търговски услуги за чартърни въздушни превози при поискване със самолет с максимална оперативна конфигурация от 19 пътнически места или по-малко.

▼M15

7. „Специализирана операция“ означава всяка операция, различна от операция на търговския въздушен транспорт, при която въздухоплавателното средство се използва за специализирани дейности като например дейности в селското стопанство, строителството, фотографията, картографирането, наблюдението и патрулирането, реклама от въздуха, полети за проверка на техническото обслужване.

▼M4

8. „Високорискова специализирана търговска операция“ означава всяка специализирана операция на търговския въздушния транспорт, извършвана над район, където е вероятно безопасността на трети страни на земята да бъде застрашена в извънредни ситуации, или както е определено от компетентния орган на мястото на извършване на операцията, всяка специализирана операция на търговския въздушен транспорт, която поради спецификата си и местната среда, в която се провежда, представлява висок риск по-специално за трети страни на земята.

▼M14

9. „Въвеждащ полет“ означава всяка операция срещу заплащане или друго възнаграждение, състояща се от кратка въздушна обиколка за привличане на нови курсисти или членове, извършвана или от организация за обучение, посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията ([1]), или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушния спорт или развлекателното въздухоплаване.

▼M4

10. „Състезателен полет“ е всяка полетна дейност, при която въздухоплавателното средство се използва за въздушни състезания или надпревари, както и когато то се използва за подготовка за подобни състезания или надпревари или за полет до или от мястото на провеждането им.

11. „Демонстрационен полет“ е всяка летателна дейност, специално извършвана с цел показване или забавление в рамките на обявено събитие, достъпно за публика, включително когато въздухоплавателното средство се използва за упражнения за демонстрационен полет или за полет до и от мястото на обявеното събитие.

▼B

Допълнителни определения са формулирани в приложение I за целите на приложения II— ►M4 VIII ◄.

*Член 3*

**Капацитет за осъществяване на надзор**

1. Всяка държава-членка определя една или повече административни единици като свой компетентен орган, притежаващ правомощията и отговорностите за сертифициране и надзор на лица и организации, които са предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за прилагането му.

▼M11

Системите за администрация и управление на компетентните органи на държавите членки и на Агенцията се съобразяват с изискванията, посочени в приложение II.

([1]) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1).

▼B

2. Ако държава-членка определи повече от една административна единица за компетентен орган:

а) областите на компетентност на всеки компетентен орган се определят ясно по отношение на отговорностите и географските граници; и

б) между тези административни единици се установява координация, за да се гарантира ефективен надзор на лицата и организациите, които са предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, в рамките на техните съответни области на компетентност.

3. Държавите-членки осигуряват на компетентните органи необходимия капацитет, за да се гарантира надзорът на всички лица и организации, обхванати от техните програми за надзор, включително достатъчно ресурси за изпълнение на изискванията на настоящия регламент.

4. Държавите-членки гарантират, че персоналът на компетентните органи не извършва контролни дейности, когато има доказателства, че това може да доведе пряко или непряко до конфликт на интереси, по-специално когато става въпрос за семейни или финансови интереси.

5. Персоналът, упълномощен от компетентния орган да изпълнява задачи, свързани със сертифицирането и/или надзора, има право да изпълнява най-малко следните задачи:

а) да проверява документите, данните, процедурите и всякакви други материали, отнасящи се до изпълнението на задачата по сертифициране и/или надзор;

б) да прави копия или извлечения от такива документи, данни, процедури и други материали;

в) да изисква устни обяснения на място;

г) да влиза в съответните помещения, площадки или средства за транспорт;

д) да извършва проверки, разследвания, оценки, инспекции, включително наземни инспекции и внезапни проверки;

е) да предприема или предлага мерки за изпълнение, ако това е необходимо.

6. Задачите съгласно параграф 5 се изпълняват в съответствие с правните разпоредби на съответната държава-членка.

▼M12

*Член 4*

**Наземни инспекции (ramp inspections)**

1. Наземните инспекции (ramp inspections) на въздухоплавателни средства на оператори под надзора на безопасността от страна на друга държава членка или на трета държава се извършват в съответствие с подчаст RAMP от приложение II.

2. Държавите членки трябва да осигуряват извършване на проверки за употреба на алкохол на членове на полетни и кабинни екипажи на оператори, намиращи се под техния надзора на съответната държава членка, както и на оператори, намиращи се под надзора на друга държава членка или на трета държава. Тези проверки се извършват посредством наземни инспекции (ramp inspections) в рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) по подчаст RAMP от приложение II.

▼M12

3. Държавите членки могат, чрез дерогация от посоченото в параграф 2, да осигуряват извършването на проверки за употреба на алкохол от членовете на полетните и кабинните екипажи от други оторизирани служители и извън рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) съгласно подчаст RAMP от приложение II, при условие че тези проверки за употреба на алкохол са в съответствие със същите цели и отговарят на същите принципи като проверките, извършвани в рамките на подчаст RAMP от приложение II. Резултатите от тези проверки за употреба на алкохол трябва да бъдат вписвани в централизираната база данни съгласно буква б) от ARO.RAMP.145.

4. Държавите членки могат да извършват допълнителни проверки за различни от алкохол психоактивни вещества. В такъв случай съответната държава членка трябва да уведоми за това Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) и Комисията.

▼B

*Член 5*

**Въздушни операции**

▼M14

1. Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт (наричан по-долу „ТВТ“), посочени в приложения III и IV.

▼M4

1a. Операторите, извършващи операции на ТВТ, които започват и завършват на едно и също летище/експлоатационна площадка, със самолети с летателни характеристики клас B или несложни вертолети, спазват съответните разпоредби на приложения III и IV.

▼B

2. Операторите ►M1 ——————— ◄ се съобразяват със съответните разпоредби от приложение V при експлоатация на:

а) самолети и вертолети, използвани за:

i) операции с използване на навигация, основаваща се на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN);

ii) операции в съответствие със спецификациите за минималните навигационни характеристики (MNPS);

iii) операции във въздушно пространство с намалена минимална вертикална сепарация (RVSM);

iv) операции при намалена видимост (LVO);

▼M14

б) самолети и вертолети, използвани за превоз на опасни товари (ОТ);

▼B

в) двумоторни самолети, използвани за полети на големи разстояния (ETOPS) в търговския въздушен транспорт;

г) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт с помощта на системи за нощно виждане на пилота (NVIS);

д) вертолети, използвани за подемни операции в търговския въздушен транспорт (HHO);

е) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт за оказване на спешна медицинска помощ (HEMS); и

▼M9

ж) вертолети, използвани за крайбрежни операции (HOFO).

▼M4

3. Операторите на самолети и вертолети със сложна моторна тяга, участващи в нетърговски операции, декларират своята способност да изпълняват отговорностите си, свързани с експлоатацията на тези въздухоплавателни средства, както и средствата за това, и да експлоатират въздухоплавателните средства в съответствие с разпоредбите, определени в приложения III и VI. Когато такива оператори осъществяват специализирани нетърговски операции, те експлоатират въздухоплавателните средства не съгласно горепосочените разпоредби, а в съответствие с разпоредбите, посочени в приложения III и VIII.

▼M14

4. Операторите на самолети и вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, участващи в нетърговски операции, включително в нетърговски специализирани операции, експлоатират въздухоплавателното средство в съответствие с изискванията, определени в приложение VII.

5. Когато организациите за обучение, посочени в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 и с основно място на стопанска дейност в държава членка, провеждат учебни полети към, във или извън Съюза, те експлоатират:

а) сложни самолети и вертолети с моторна тяга — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VI;

б) други самолети и вертолети — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VII.

6. Операторите експлоатират самолети или вертолети за търговски специализирани операции само в съответствие с изискванията на приложения III и VIII.

▼M4

7. Полетите, изпълнявани непосредствено преди, по време на или непосредствено след специализирани операции и пряко свързани с тези операции, се изпълняват в съответствие с параграфи 3, 4 и 6, както е приложимо. ►M5 На борда не трябва да се намират други лица, освен членовете на екипажа и лицата, които са абсолютно необходими за изпълнението на мисията. ◄

▼B

*Член 6*

**Дерогации**

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Чрез дерогация от член 5, параграф 1 въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, се експлоатират, в случая на самолети, при условията, определени в Решение C(2009) 7633 на Комисията от 14 октомври 2009 г., когато се използват за операции на ТВТ. ◄ Всяка промяна в операцията, която засяга условията, определени в гореспоменатото решение, се съобщава на Комисията и на Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“), преди промяната да бъде приложена.

Държава-членка, различна от адресатите на Решение C(2009) 7633, която възнамерява да използва дерогацията, предвидена в посоченото решение, уведомява за намерението си Комисията и Агенцията, преди да започне да се прилага дерогацията. Комисията и Агенцията оценяват до каква степен промяната или планираното използване се отклоняват от условията на Решение C(2009) 7633 или се отразяват върху първоначалната оценка на безопасността, извършена в контекста на посоченото решение. Ако оценката показва, че промяната или планираната употреба не съответства на първоначалната оценка на безопасността, извършена във връзка с Решение C(2009) 7633, съответната държава-членка представя ново искане за дерогация в съответствие с член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M14

3. Чрез дерогация от член 5 от настоящия регламент и без да се засягат разпоредбите на член 18, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139 и на приложение I, подчаст П към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията ([1]), относно разрешението за полет, полетите, изброени по-долу, продължават да се извършват съгласно изискванията на националното законодателство на държавата членка, в която е основното място на стопанска дейност на оператора или, в случай че операторът няма основно място на стопанска дейност, на държавата, в която операторът е установен или пребивава:

а) полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове самолети или вертолети, извършвани от проектантски или производствени организации в рамките на обхвата на техните права;

▼M15

б) полети, при които не се превозват пътници или товари, а самолетът или вертолетът се транспортира за обновяване, ремонт, инспекции, доставка, износ или други подобни цели, при условие че въздухоплавателното средство не е вписано в свидетелство за авиационен оператор или в декларация.

▼M9

4. Независимо от разпоредбите на член 5 държавите членки могат да продължат, до 30 юни 2018 г., да изискват специално одобрение и да поставят допълнителни изисквания по отношение на оперативните процедури, оборудването, квалификацията на екипажите и обучението за крайбрежни операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) с вертолети в съответствие с националното си законодателство. Държавите членки уведомяват Комисията и Агенцията за допълнителните изисквания, прилагани за такива специални одобрения. Такива изисквания трябва да са не по-малко ограничителни от тези съгласно приложения III и IV.

▼M14

4а. Чрез дерогация от член 5, параграфи 1 и 6 следните операции със самолети и вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, могат да бъдат извършвани в съответствие с приложение VII:

▼M4

а) полети, разходите по които се поделят между частни лица, при условие че преките разходи се разпределят между всички лица на борда на въздухоплавателното средство, включително пилота, а броят на лицата, между които се разпределят преките разходи, не надвишава шест;

б) състезателни или демонстрационни полети, при условие че даваното за такива полети заплащане или друго възнаграждение се ограничава до преките разходи и пропорционално участие в годишните разходи, както и награди, чиято стойност не надвишава определената от компетентния орган;

▼M14

в) въвеждащи полети, парашутни скокове, теглене на планер или фигурен пилотаж, извършвани от организация за обучение, чието основно място на стопанска дейност е в държава членка и която е посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушните спортове и развлекателното въздухоплаване, при условие че въздухоплавателното средство се експлоатира от организацията на база собственост или сух лизинг, че полетът не генерира печалби, разпределяни извън организацията, и че когато са включени нечленуващи в организацията лица, тези полети представляват само незначителна странична дейност за нея.

([1]) Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна 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).

▼M10

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.

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.

▼B

6. Съществуващите операции на вертолети към/от площадка от обществен интерес могат да бъдат извършвани при дерогация от CAT.POL.H.225 от приложение IV, винаги когато размерът на площадката от обществен интерес, околните препятствия или вертолетът не позволяват спазването на изискванията за летателни характеристики клас 1. Такива операции се провеждат при условия, определени от държавите-членки. Държавите-членки съобщават на Комисията и Агенцията условията, които се прилагат.

▼M9

_____

8. Чрез дерогация от първото изречение на член 5, параграф 3, оператори на сложни самолети с моторна тяга, с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ), равна на или под 5 700 kg, оборудвани с турбовитлови двигатели, участващи в нетърговски операции, експлоатират тези въздухоплавателни средства единствено в съответствие с приложение VII.

9. Чрез дерогация от член 5, параграф 5, буква а), когато организациите за обучение провеждат летателно обучение на сложни самолети с моторна тяга, с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ), равна на или под 5 700 kg, оборудвани с турбовитлови двигатели, те експлоатират тези въздухоплавателни средства в съответствие с приложение VII.

▼B

*Член 7*

**Свидетелство за авиационен оператор**

1. Свидетелствата за авиационен оператор (САО), издадени от държава-членка на оператори на самолети за ТВТ в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3922/91 преди да започне да се прилага настоящият регламент, се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент.

Не по-късно обаче от 28 октомври 2014 г.:

а) операторите адаптират своята система за управление, програми за обучение, процедури и ръководства, така че да са в съответствие с приложения III, IV и V, според случая;

б) САО се заменят със свидетелства, издадени в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

▼B

2. САО, издадени от държава-членка на оператори на вертолети за ТВТ преди да започне да се прилага настоящият регламент, се преобразуват в САО, които са в съответствие с настоящия регламент, съгласно доклада за преобразуване, установен от държавата-членка, издала САО, при консултации с Агенцията.

Докладът за преобразуване описва:

а) националните изисквания, въз основа на които са били издадени свидетелствата за авиационен оператор;

б) обхвата на привилегиите, които са били дадени на операторите;

в) разликите между националните изисквания, въз основа на които са били издадени САО, както и изискванията от приложения III, IV и V, заедно с указание как и кога от операторите ще се изисква да гарантират пълно съответствие с посочените приложения.

Докладът за преобразуване съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на елементите, определени в букви а)—в), включително копия на съответните национални изисквания и процедури.

▼M11

*Член 8*

**Ограничения на полетното време**

1. Операциите на ТВТ трябва да са съобразени с изискванията на подчаст FTL от приложение III.

2. Чрез дерогация от параграф 1, въздухоплавателни таксиметрови услуги, спешна медицинска помощ и еднопилотни операции на ТВТ със самолети трябва да са предмет на изискванията на националните разпоредби, упоменати в член 8, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 3922/91 и в подчаст Р от приложение III към същия регламент.

3. Чрез дерогация от параграф 1, операциите на ТВТ с вертолети и планери трябва да спазват националните изисквания на държавата членка, в която е основното място на стопанска дейност на оператора.

4. Нетърговските операции, включително специализираните такива, със самолети и вертолети със сложна моторна тяга, както и специализираните търговски операции със самолети, вертолети и планери, трябва да са съобразени по отношение на ограниченията на полетното време с изискванията на националното законодателство на държавата членка, в която е основното място на стопанска дейност на оператора или, в случай, че операторът няма основно място на стопанска дейност, на държавата, в която операторът е установен или пребивава.

▼M2

*Член 9*

**Списъци на минималното оборудване**

Списъците на минималното оборудване (MEL), одобрени от държавата на оператора или държавата на регистрация преди да започне прилагането на настоящия регламент, се считат за одобрени в съответствие с настоящия регламент и могат да продължат да бъдат използвани от оператора.

▼M2

След влизането в сила на настоящия регламент всяка промяна в MEL, посочени в първа алинея, за които е установен базов списък на минималното оборудване (MMEL) като част от данните за експлоатационна годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията ([1]), се извършва в съответствие с точка ORO.MLR.105 от раздел 2 от приложение III към настоящия регламент при първа възможност и не по-късно от 18 декември 2017 г. или в срок от две години след одобряването на данните за експлоатационна годност, ако той изтича на по-късна дата.

Всяка промяна в MEL, посочени в първа алинея, за които не е установен MMEL като част от данните за експлоатационна годност, продължава да се извършва в съответствие с MMEL, приет от държавата на оператора или държавата на регистрация, според случая.

*Член 9а*

**Обучение на полетния и кабинния екипаж**

Операторите гарантират, че членовете на полетния и кабинния екипаж, които вече са в действие и са завършили обучение в съответствие с подчасти FC и CC от приложение III, което не е включвало задължителните елементи, определени в съответните данни за експлоатационна годност, преминават обучение, обхващащо тези задължителни елементи, не по-късно от 18 декември 2017 г. или в срок от две години след одобряването на данните за експлоатационна годност, ако той изтича на по-късна дата.

▼M16

*Член 9аа*

**Изисквания към екипажа на полети за проверка на техническото обслужване**

Пилот, който е действал преди 25 септември 2019 г. като командир на полет за проверка на техническото обслужване, в съответствие с определението от точка SPO.SPEC.MCF.100 от приложение VIII, категоризиран като полет за проверка на техническото обслужване от ниво А, се признава за отговарящ на условията от точка SPO.SPEC.MCF.115, буква а), подточка 1 от същото приложение. В този случай операторът гарантира, че командирът получава информация за всички разлики, установени между оперативните практики, въведени преди 25 септември 2019 г., и задълженията, предвидени в раздел 5 от подчаст Д на приложение VIII към настоящия регламент, включително тези, които са резултат от съответните процедури, установени от оператора.

▼M12

*Член 9б*

**Преглед**

1. Агенцията извършва непрекъснат преглед на ефективността на разпоредбите относно ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка, които се съдържат в приложения II и III. Не по-късно от 18 февруари 2019 г. Агенцията представя първи доклад за резултатите от този преглед.

([1]) ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1.

▼M12

Прегледът се провежда с помощта на научна експертиза и се основава на оперативни данни, събрани в продължителен период от време след датата на прилагане на настоящия регламент с помощта на държавите членки.

При прегледа се извършва оценка на въздействието върху бдителността на екипажите най-малко на следните фактори:

а) дежурства от повече от 13 часа през най-благоприятното време на деня;

б) дежурства от повече от 10 часа през по-малко благоприятно време на деня;

в) дежурства от повече от 11 часа за членовете на екипажа с неизвестно състояние на аклиматизация;

г) дежурства, включващи голям брой сектори (повече от 6);

д) дежурства „на повикване“, като например състояние на готовност или резерв, последвани от полетни дежурства; и

е) дестабилизиращи графици.

2. Агенцията извършва непрекъснат преглед на ефективността на разпоредбите относно помощните програми, психологическото оценяване на летателните екипажи и систематичните и случайните проверки за психоактивни вещества по приложение II и приложение IV, целящи осигуряване на медицинска годност на членовете на летателните и кабинните екипажи. Не по-късно от 14 август 2022 г. Агенцията трябва да подготви първия доклад с резултати от този преглед.

Прегледът се провежда с помощта на научна експертиза и се основава на данни, събирани с помощта на държавите членки на дългосрочна основа.

▼M9

*Член 10*

**Влизане в сила**

►M14 ——————— ◄ Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

▼M14

Той се прилага от 28 октомври 2012 г.

———————

▼B

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

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

▼M4

**Определения на термините, използвани в приложения II—VIII**

▼B

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „Разполагаема дистанция за прекратено излитане (ASDA)“ означава дължината на разполагаемата дистанция за разбег при излитане плюс дължината на крайния участък за спиране в края на пистата, ако е обявен за наличен такъв участък от държавата, в която е летището, и е в състояние да понесе масата на самолета при преобладаващите условия на експлоатация.

2. „Приемливи мерки за съответствие (AMC)“ означава незадължителни стандарти, приети от Агенцията за илюстриране на мерките за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

3. „Контролна карта за проверки при приемане“ означава документ, който се използва за подпомагане на извършването на проверка на външния вид на пакетите с опасни товари и свързаните с тях документи, за да се установи дали съответните изисквания са изпълнени.

4. „Подходящо летище“ означава летище, на което ВС може да бъде експлоатирано, като се вземат предвид приложимите работни изисквания и характеристики на пистата.

5. За целите на класификацията на пътниците:

   а) „възрастен“ означава лице на възраст на и над 12 години;

   б) „дете/деца“ означава лицата на възраст от 2 години и повече, но по-малко от 12 години;

   в) „бебе“ означава лице на възраст под 2 години.

▼M14

_____

▼B

7. „Асистиран полет по система за изобразяване при нощно виждане (NVIS)“ означава, при полети по системата NVIS, тази част от полета по правилата за визуални полети (VFR), извършена през нощта, по време на която член на екипажа използва очила за нощно виждане.

8. „Въздухоплавателно средство (ВС)“ означава машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност.

▼M8

8а. „Проследяване на въздухоплавателно средство“ означава наземно протичащ процес, чрез който се запазва и през стандартизирани интервали се актуализира запис на четириизмерното местоположение на отделно въздухоплавателно средство в полет.

8б. „Система за проследяване на въздухоплавателни средства“ означава система, която се основава на проследяване на въздухоплавателно средство в полет, за да се установи необичайно поведение и да се подаде предупреждение.

▼B

9. „Алтернативни мерки за съответствие“ означава тези мерки, които предлагат алтернатива на съществуващите приемливи мерки за съответствие или нови мерки за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, по отношение на които няма установени от Агенцията приемливи мерки за съответствие.

10. „Противообледеняване“ в случая на наземни процедури означава процедура, осигуряваща защита срещу образуване на скреж или лед и натрупване на сняг върху третираните повърхности на ВС за ограничен период от време (време за действие на противообледенителна течност).

▼M1

11. „Процедура за подход с вертикално насочване (APV)“ означава подход по прибори, при който се използва странично и вертикално насочване, който обаче не отговаря на изискванията, установени за точен подход и кацане, с височина на вземане на решение (DH) не по-малка от 250 ft и хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) не по-малка от 600 m.

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „Член на кабинния екипаж“ означава подходящо квалифициран член на екипажа, различен от член на полетния или техническия екипаж, който изпълнява възложените му/й от оператора задължения, свързани с безопасността на пътниците и полета по време на операциите.

►M1 13. ◄ „Операция по подход категория I (CAT I)“ означава точен подход и кацане по прибори с използване на система за кацане по прибори (ILS), микровълнова система за кацане (MLS), GLS (глобална навигационна спътникова система за кацане (GNSS/GBAS), радиолокатор за точен подход (PAR) или GNSS, използваща спътникова система за повишаване на точността (SBAS), с височина на вземане на решение (DH) не по-малка от 200 ft и хоризонтална видимост по пистата (RVR) не по-малка от 550 m за самолети и 500 m за вертолети.

►M1 14. ◄ „Операция категория II (CAT II)“ означава точен подход и кацане по прибори с използване на ILS или MLS със:

а) височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и

б) хоризонтална видимост по пистата не по-малка от 300 m.

►M1 15. ◄ „Операция категория IIIA (CAT IIIA)“ означава точен подход и кацане по прибори с използване на ILS или MLS със:

а) височина за вземане на решение по-малка от 100 ft; и

б) хоризонтална видимост по пистата не по-малка от 200 m.

►M1 16. ◄ „Операция категория IIIB (CAT IIIB)“ означава точен подход и кацане по прибори с използване на ILS или MLS със:

а) височина за вземане на решение по-малка от 100 ft или без височина за вземане на решение; и

б) хоризонтална видимост по пистата под 200 m, но не по-малка от 75 m.

▼M15

17. „Категория А по отношение на вертолетите“ означава многомоторен вертолет, проектиран с конструктивни характеристики на независимост на двигателите и системите, определени в приложимата сертификационна спецификация, и способен да изпълнява операции, като използва данни за излитането и кацането съгласно концепцията за отказ на критичен двигател, която осигурява подходяща конструктивна площ и подходящи възможности на характеристиките за продължаване на безопасния полет или безопасно прекратено излитане в случай на отказ на двигател.

▼B

►M1 18. ◄ „Категория Б по отношение на вертолетите“ означава едномоторен или многомоторен вертолет, който не отговаря на стандартите за категория А. Вертолетите от категория Б нямат гарантирани възможности за продължаване на безопасния полет в случай на отказ на двигател и се предполага непланирано кацане.

▼B

►M1 19. ◄ „Сертификационни спецификации (CS)“ означават технически стандарти, приети от Агенцията и посочващи мерки за доказване на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, които могат да се използват от дадена организация за целите на сертифицирането.

►M1 20. ◄ „Визуален кръг“ означава визуален етап от подход за кацане по прибори за извеждане на самолета в позиция за кацане на пистата за излитане и кацане/зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, която не е подходящо разположена за изпълнение на подход и кацане от права.

►M1 21. ◄ „Зона, свободна от препятствия“ означава определен правоъгълен участък на земната или водната повърхност, намиращ се под контрола на съответната администрация, избран или подготвен като подходящ участък, над който самолет може да изпълни част от първоначалния набор на височина до установена височина.

►M1 22. ◄ „Долна граница на облаците“ означава височината на основата на най-ниските наблюдавани или прогнозирани облачни образувания в близост до летище или експлоатационна площадка, или в определен район за провеждане на полети, обичайно измервана над височината на летището или, в случай на полети над море, над средното морско равнище.

▼M16

22а. „Устройство за запис на разговорите в пилотската кабина („CVR“)“ означава полетно записващо устройство, което е защитено от удар и което използва комбинация от микрофони и други входни устройства за аудиосигнали и цифрови данни за следене и запис на звуковия фон в пилотската кабина и съобщенията до, от и между членовете на летателния екипаж.

▼B

►M1 23. ◄ „Споделяне на код“ означава споразумение, съгласно което един оператор поставя обозначителния си код на полет, изпълняван от друг оператор, и продава и издава билети за този полет.

▼M18

23а. „Компетентност“ означава измерение на човешките възможности, което се използва за надеждно прогнозиране на успешните резултати на работното място и което се проявява и наблюдава чрез поведение, което мобилизира съответните знания, умения и нагласи за изпълнение на дейности или задачи при определени условия.

23б. „Обучение, основано на компетентността“ означава програми за оценка и обучение, които се характеризират с ориентираност към резултатите, акцент върху стандартите за резултатност и тяхното измерване, както и разработване на обучение в съответствие с определените стандарти за резултатност.

23в. „Рамка на компетентностите“ означава пълен набор от установени компетентности, които се разработват, преподават и оценяват по програмата на оператора за обучение, основано на факти, като се използват сценарии, които имат отношение към експлоатацията и които са достатъчно всеобхватни, за да подготвят пилота както за предвидени, така и за непредвидени заплахи и грешки.

▼B

►M1 24. ◄ „Натоварена зона“ по отношение на град или селище означава всеки район, използван в съществена степен за жилищни, търговски или развлекателни цели.

▼M16

25. „Замърсена писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, значителна част от чиято повърхност (независимо дали в отделни части или изцяло), в рамките на използваната дължина и широчина, е покрита с едно или повече от веществата, изброени в дескрипторите на състоянието на повърхността на пистата за излитане и кацане.

▼B

►M1 26. ◄ „Гориво за непредвидени отклонения“ означава необходимото гориво за компенсиране на непредвидени фактори, които могат да повлияят на разхода на гориво за достигане до летището на местоназначение.

►M1 27. ◄ „Финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход (CDFA)“ означава съвместима с процедурите на стабилизиран подход техника за изпълнение на сегмент от финалния подход при процедурата на неточен подход по прибори, като непрекъснато снижение без хоризонтален участък от абсолютна/относителна височина на или над абсолютната/относителната височина на точката на финалния подход до точка на приблизително 15 m (50 ft) над прага на пистата за кацане или точката, в която започва маневрата за изравняване за експлоатирания тип въздухоплавателно средство.

►M1 28. ◄ „Конвертирана метеорологична видимост (CMV)“ означава стойност, еквивалентна на RVR, която се получава от обявената метеорологична видимост.

►M1 29. ◄ „Член на екипажа“ означава лице, което изпълнява възложените му от оператора задължения на борда на въздухоплавателното средство.

►M1 30. ◄ „Критични фази на полета“, когато се отнася за самолети, означава: пробегът при излитане, траекторията при излитане, крайния етап на подхода, преминаването на втори кръг, кацането, включително пробега след кацане, и всички други фази на полета, определени от командира.

►M1 31. ◄ „Критични фази на полета“, когато се отнася за вертолети, означава: рулиране, висене, излитане, краен етап на подхода, преминаване на втори кръг, кацане и всички други фази на полета, определени от командира.

▼M16

—————

▼B

►M1 33. ◄ „Опасни товари“ означава предмети или вещества, които могат да изложат на риск здравето, безопасността, собствеността или околната среда и които присъстват в списъка на опасните товари в техническите инструкции или които са класифицирани като такива съгласно тези инструкции.

►M1 34. ◄ „Произшествие с опасни товари“ означава събитие, свързано с и отнасящо се до транспортирането на опасни товари по въздух, довело до фатални или сериозни наранявания на човек или значителна повреда на имущество.

►M1 35. ◄ „Инцидент с опасни товари“ означава:

а) събитие, различно от произшествие с опасни товари, свързано с и отнасящо се до въздушен превоз на опасни товари и отнасящо се до превоза на опасни товари, което не възниква непременно на борда на въздухоплавателното средство, и довежда до нараняване на човек, повреда на имущество, пожар, счупване, разсипване, изтичане на течност или радиация или друго доказателство, че целостта на опаковката не е запазена;

б) всяко събитие, свързано с транспортирането на опасни товари, което сериозно застрашава въздухоплавателното средство или намиращите се в него.

►M1 36. ◄ „Отстраняване на лед“ в случая на наземните процедури означава процедура, при която се отстраняват скреж, лед, сняг или киша от ВС с цел осигуряване наличието на незамърсени повърхности.

▼B

►M1 37. ◄ „Дефинирана точка след излитането (DPATO)“ означава точката в етапа на излитане и първоначално изкачване, преди която възможността на вертолета да продължи полета безопасно с отказал критичен двигател не е гарантирана и може да се наложи аварийно кацане.

►M1 38. ◄ „Дефинирана точка преди кацането (DPBL)“ означава точката в етапа за подход и кацане, след която възможността на вертолета да продължи полета безопасно с отказал критичен двигател не е гарантирана и може да се наложи аварийно кацане.

►M1 39. ◄ „Разстояние DR“ означава хоризонталната дистанция, измината от вертолета от края на разполагаемата дистанция за излитане.

▼M4

40. „Споразумение за сух лизинг“ означава споразумение между предприятия, съгласно което въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор на лизингополучателя или в случай на търговски операции, различни от ТВТ, под отговорността на лизингополучателя.

▼B

►M1 41. ◄ „Суха експлоатационна маса“ означава общата маса на самолета, готов за специфичен тип операция, изключваща използваемото гориво и полезния товар.

▼M16

42. „Суха писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, чиято повърхност е без видими следи от влага и чиято зона за използване не е замърсена.

▼M14

42а. „Приложение за EFB“ означава софтуер, инсталиран на приемаща платформа за EFB, който предоставя една или повече конкретни оперативни функции в помощ на летателната експлоатация.

42б. „Приемаща платформа за EFB“ означава хардуерно оборудване, в което са налични изчислителни мощности и базов софтуер, включително операционна система и софтуер за входящи/изходящи данни.

42в. „Система EFB“ означава хардуерно оборудване (включително батерии, възможности за свързване, вътрешни/външни компоненти) и софтуер (включително бази данни и операционна система), необходими за поддържане на планираното(ите) приложение(я) за EFB.

▼M18

42г. „Модул ЕВТ“ означава комбинация от сесии на одобрено тренировъчно средство за полетна симулация като част от 3-годишния интервал на периодична оценка и обучение.

▼M1

43. „Въздухоплавателно средство от тип ELA1“ означава всяко от следните пилотирани европейски леки въздухоплавателни средства:

а) самолет с максимална излетна маса (МТОМ) от 1 200 kg или по-малко, който не е класифициран като въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга;

б) планер или мотопланер с МТОМ от 1 200 kg или по-малко;

в) аеростат с максимален проектен обем на балонния газ или на горещия въздух не повече от 3 400 $m^3$ за аеростатите с горещ въздух, 1 050 $m^3$ за аеростатите с газ и 300 $m^3$ за привързаните аеростати с газ.

▼M1

44. „Въздухоплавателно средство от тип ELA2“ означава пилотирано европейско леко въздухоплавателно средство, което може да бъде:

а) самолет с максимална излетна маса (MTOM) от 2 000 kg или по-малко, който не е класифициран като въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга;

б) планер или мотопланер с MTOM от 2 000 kg или по-малко;

в) аеростат;

г) много лек вертолет с излетна маса (MTOM) не повече от 600 kg и проста конструкция, който е проектиран за превоз на не повече от двама пътници и не се задвижва от турбинни и/или ракетни двигатели, чиято експлоатация е ограничена до дневни полети по правилата за визуални полети.

▼M14

44a. „Електронна пилотска чанта“ (EFB) означава електронна информационна система, съставена от оборудването и приложенията за полетния екипаж, която дава възможност за съхраняване, актуализиране, визуализиране и обработка на функции на EFB в помощ на летателната експлоатация или на задачи, свързани с полета.

▼B

►M1 45. ◄ „Повдигната зона на крайния етап на подхода за кацане и за излитане“ означава зона на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, която е най-малко на 3 метра над заобикалящата повърхност.

▼M15

45a. „авариен изход (emergency exit)“ означава монтирана точка за излаз от въздухоплавателното средство, която предоставя максимална възможност за евакуация на пътническия салон и пилотската кабина в рамките на разумен срок и включва изходи на нивото на пода, прозорци или всеки друг вид изход, например люк в пилотската кабина и изход в конуса на опашната част.

▼B

►M1 46. ◄ „Резервно летище по маршрута“ означава подходящо летище по маршрута, което може да бъде изисквано на етапа на планиране.

►M1 47. ◄ „Усъвършенствана визуална система (EVS)“ означава система за показване на електронни образи в реално време от външната обстановка чрез използване на сензори за възпроизвеждане на изображения.

▼M18

47a. „Записване“ означава административното действие, извършвано от оператора, когато пилотът участва в програмата на оператора за EBT.

47б. „Записан пилот“ означава пилотът, който участва в програмата за периодично обучение EBT.

47в. „Еквивалентност на подходите“ означава всички подходи, които пораждат допълнително натоварване върху компетентен екипаж, независимо от това дали те се използват, или не в модулите EBT.

47г. „Еквивалентност на неизправностите“ означава всички неизправности, които пораждат съществено натоварване върху компетентен екипаж, независимо от това дали те се използват, или не в модулите EBT.

47д. „Етап на оценка“ означава един от етапите на модула EBT, който представлява сценарий за полет, ориентиран към рейсови условия, представителен за средата на оператора, по време на който има едно или повече събития за оценка на ключови елементи на определената рамка на компетентностите.

▼M18

47е. „Обучение, основано на факти (EBT)“ означава оценка и обучение въз основа на оперативни данни, което се характеризира с изграждане и оценка на цялостния капацитет на даден пилот по отношение на редица компетентности (рамка на компетентностите), а не чрез измерване на резултатите при отделни събития или маневри.

▼B

►M1 48. ◄ „Зона на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (зона FATO)“ означава определена зона за операции на вертолети, над която се изпълнява крайният етап на маневрата на подхода за кацане до режим на висене или кацане и от която започва маневрата на излитането. Когато зоната FATO се използва от вертолети с летателни характеристики от клас 1, тази зона включва и разполагаемата зона за прекратено излитане.

▼M15

48а. „Член на летателния екипаж (flight crew member)“ означава правоспособен член на екипажа, на когото са възложени задължения от съществено значение за експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство през периода на полетното дежурство.

▼B

►M1 49. ◄ „Наблюдение на полетните данни (FDM)“ означава превантивно използване на цифровите полетни данни от рутинната експлоатация с цел повишаване на авиационната безопасност.

▼M15

49а. „Полетен диспечер (flight operations officer/flight dispatcher)“ означава лице, определено от оператора да участва в упражняването на контрол и надзор над летателната експлоатация, което е подходящо квалифицирано и което подпомага командира на въздухоплавателното средство чрез информиране или съдействие, или и двете, с цел безопасното провеждане на полета.

▼M16

49б. „Полетно записващо устройство за параметрите на полета (FDR)“ означава полетно записващо устройство, което е защитено от удар и което използва комбинация от източници на данни за събиране и запис на параметри, които отразяват състоянието и летателните характеристики на въздухоплавателното средство.

49в. „Полетно записващо устройство“ означава вид записващ уред, който е монтиран на борда на въздухоплавателното средство с цел улесняване на разследването във връзка с безопасността при произшествия или инциденти.

▼B

►M1 50. ◄ „Тренировъчно средство за полетна симулация (FSTD)“ означава средство за обучение, което е:

а) при самолети — пълен полетен симулатор (FFS), средство за летателно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) или средство за основно обучение по прибори (BITD);

б) при вертолети — пълен полетен симулатор (FFS), средство за летателно обучение (FTD) и тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT).

►M1 51. ◄ „Резервно летище по маршрута относно горивото“ означава резервно летище по маршрута, определено с оглед намаляване на горивото за непредвидени отклонения.

▼B

►M1 52. ◄ „Наземно базирана спомагателна система за кацане (GLS)“ означава система за приземяване, при която се използва информация от глобалната навигационна спътникова система за кацане (GNSS/GBAS) за направляване на ВС, чрез използване на хоризонталната и вертикалната му позиция, установена чрез GNSS. Основава се на данни за геометричната височина, необходими за финалната глисада.

►M1 53. ◄ „Наземен персонал за аварийни процедури/действия“ означава всеки наземен персонал за аварийни процедури/действия (като полицаи, пожарникари и др.), участващ в HEMS и чиито задачи в някаква степен са свързани с полетите на вертолети.

►M1 54. ◄ „Задържане на въздухоплавателното средство на земята“ означава официална забрана за излитане на ВС и предприемане на необходимите стъпки за задържането му.

►M1 55. ◄ „Проекционен дисплей (HUD)“ означава дисплей, който показва информация за полета във външната предна част от зрителното поле на пилота и който не ограничава в значителна степен възможността за добро наблюдение.

►M1 56. ◄ „Проекционна система за ръководство при кацане (HUDLS)“ означава цялата бордова система, която дава възможност на пилота да използва проекционен дисплей по време на подхода, кацането и/или преминаването на втори кръг. Тя включва всички сензори, компютри, източници на енергия, показания и уреди за управление.

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „Член на екипажа, отговарящ за подемно-товарни операции с вертолети“ означава член на техническия екипаж, изпълняващ задачи, свързани с използване на вертолетна лебедка.

►M1 59. ◄ „Вертолетна палуба“ означава FATO, разположена върху плаваща или неподвижна конструкция във вода.

►M1 60. ◄ „Член на екипаж на вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)“ означава член на техническия екипаж, който е назначен за полет с вертолет за спешна медицинска помощ с цел съпровождане на лице, което има нужда от оказване на медицинска помощ във вертолета, и който подпомага пилота по време на мисията.

►M1 61. ◄ „Полет с вертолет за спешна медицинска помощ“ означава полет на вертолет, който се експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, когато е важно незабавното и бързо транспортиране, чрез превозване на:

а) медицински персонал;

б) медицински доставки (оборудване, кръв, органи, лекарства); или

в) болни или ранени лица и други пряко свързани лица.

►M1 62. ◄ „Оперативна база за HEMS“ означава летище, на което членовете на екипаж на вертолет за спешна медицинска помощ и вертолетите за HEMS могат да носят дежурство за изпълнение на полети за HEMS.

►M1 63. ◄ „Експлоатационна площадка за HEMS“ означава площадка, избрана от командира по време на полета за HEMS за подемно-товарни операции с вертолет, кацане и излитане.

►M1 64. ◄ „Полет за HHO“ означава полет с вертолет, одобрен за полети HHO, целта на който е да улесни прехвърлянето на лица и/или товари с помощта на вертолетна лебедка.

►M1 65. ◄ „Крайбрежни HHO“ означава полет с вертолет, одобрен за полети HHO, чиято цел е да улесни прехвърлянето на лица и/или товари с помощта на вертолетна лебедка от или на кораб или съоръжение в морето, или в морето.

►M1 66. ◄ „Пътник при HHO“ означава лице, което се прехвърля с помощта на вертолетна лебедка.

▼B

►M1 67. ◄ „Район за НИО“ означава определен район, в който вертолетът извършва прехвърляне с вертолетната лебедка.

►M1 68. ◄ „Време за действие на противообледенителна течност (НоТ)“ означава очакваният период от време, за който се очаква противообледенителната течност да предотврати образуването на лед или скреж и натрупването на сняг върху третираните повърхности на самолета.

▼M9

69. „Враждебна среда“ означава:

а) зона, в която:

i) не може да се извърши безопасно принудително кацане, защото повърхността е неподходяща; или

ii) пътниците на вертолета не могат да бъдат адекватно защитени от природните сили; или

iii) капацитетът за реагиране/възможността за търсене и спасяване не са в съответствие с очакваното излагане на риск; или

iv) рискът от излагане на опасност на лица или имущество на земята е неприемлив;

б) при всички случаи, следните зони:

i) при експлоатация над вода — зоната в открито море северно от 45° с.ш. и южно от 45° ю.ш., освен ако някоя част е определена като невраждебна от отговорния орган на държавата, в която се извършват операциите; и

ii) тези части от натоварена зона, в които няма подходящ участък за безопасно принудително кацане.

▼M14

69а. „Интерфейс човек — машина (HMI)“ означава съставна част на някои устройства, способна да управлява взаимодействието човек — машина. Интерфейсът се състои от хардуер и софтуер, които позволяват входящите данни от потребителя да се тълкуват и обработват от машини или системи, които от своя страна предоставят изискваните резултати на потребителя.

▼M18

69б. „Обучение на пилотското място“ означава техника, използвана по време на етапа на обучение за маневри или етапа на обучение, основано на сценарий, при която инструкторите могат:

а) да дават прости указания на един пилот; или

б) да изпълняват предварително определени упражнения — от пилотското място, като пилотиращ пилот (PF) или като обслужващ пилот (PM) за:

1) демонстриране на техники; и/или

2) ангажиране на другия пилот да се намеси или взаимодейства.

69в. „Съгласуваност между инструкторите“ означава последователността или стабилността на оценките между различните инструктори на EBT, която дава оценка (или оценки) за това до каква степен има хомогенност или консенсус за квалификацията, дадена от инструкторите (оценяващите).

▼B

►M1 70. ◄ „Точка за вземане на решение за кацане (LDP)“ означава точката, която се използва за определяне на характеристиките за кацане, от която, при установяване на отказ на двигател, кацането може да продължи безопасно или да се започне прекратяване на кацането.

▼M16

70а. „Дистанция за кацане към момента на пристигане (LDTA)“ означава дистанцията за кацане, която е постижима при нормална експлоатация въз основа на данните за летателните характеристики за кацане и свързаните с тях процедури, определени за преобладаващите условия към момента на кацане.

▼B

►M1 71. ◄ „Разполагаема дистанция за кацане (LDA)“ означава дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като използваема от държавата, в която се намира летището, и подходяща за пробег на самолета при кацане.

►M1 72. ◄ „Самолет, проектиран за кацане на земя“ означава ВС с крило с неизменяема геометрия, проектирано за излитане и кацане на земя, включващо самолети-амфибии, експлоатирани като самолети, проектирани за кацане на земя.

▼M18

72а. „Сценарий за полет, ориентиран към рейсови условия“ означава оценка и обучение, включващи реалистични сценарии с пълна симулация на мисия „в реално време“, които са представителни за експлоатацията в рейсови условия.

▼B

►M1 73. ◄ „Местен полет с вертолет“ означава операция на търговския въздушен транспорт с вертолети, с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 3 175 kg и максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC) от девет или по-малко места, в дневни условия и по маршрут в съответствие с визуални ориентири, проведена в определена местна географска зона, посочена в ръководството за експлоатация.

►M1 74. ◄ „Процедури при намалена видимост (LVP)“ означава процедури, прилагани на летище с цел осигуряване на безопасна експлоатация при подходи под стандартните за категория I, различни от стандартните за категория II, категории II и III и излитане при намалена видимост.

►M1 75. ◄ „Излитане при намалена видимост (LVTO)“ означава излитане при хоризонтална видимост по пистата под 400 m, но не по-малка от 75 m.

►M1 76. ◄ „Операция под стандартните за категория I (LTS CAT I)“ означава подход и кацане по прибори от категория I, с височина на вземане на решение, приложима за категория I и с хоризонтална видимост по пистата по-малка от нормално свързваната с приложимата височина на вземане на решение, но не по-малка от 400 m.

▼M15

76а. „Полет за проверка на техническото обслужване („MCF“)“ означава полет на въздухоплавателно средство с удостоверение за летателна годност или разрешение за полет, който се извършва с цел отстраняване на неизправности или за проверка на функционирането на една или повече системи, части или оборудване след извършено техническо обслужване, ако функционирането на системите, частите или оборудването не може да бъде проверено по време на наземни проверки, и който се извършва в някоя от следните ситуации:

а) съгласно изискванията от ръководството за техническо обслужване на въздухоплавателни средства или всякакви други данни за техническото обслужване, издадени от притежателя на одобрението на проекта, който носи отговорност за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство;

б) след техническо обслужване, съгласно изискванията на оператора или по предложение на организацията, която носи отговорност за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство;

в) съгласно изискванията на организацията за техническо обслужване с цел проверка на успешното отстраняване на дефекти;

г) за подпомагане на изолирането на дефекти или отстраняването на неизправности.

▼M18

76б. „Етап на обучение за маневри“ означава етап от модул ЕВТ, по време на който, в зависимост от поколението на въздухоплавателното средство, екипажите разполагат с време да практикуват и да подобряват резултатите си до голяма степен чрез упражнения, основани на психомоторни умения, като достигат предписаната траектория на полета или изпълняват предписано събитие до съответния предписан резултат.

▼**M18**

76в. „Смесена програма за ЕВТ“ означава програма на оператора за периодично обучение и проверка съгласно ORO.FC.230, част от която е предназначена за прилагането на ЕВТ, но която не заменя проверките на професионалната подготовка съгласно допълнение 9 към приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

▼**B**

►**M1** 77. ◄ „Максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC)“ означава максималният пътнически седалков капацитет на отделното ВС, изключващ седалките на екипажа, установен за оперативни цели и посочен в ръководството за експлоатация. Като се вземе за основа максималната конфигурация на пътнически места, установена по време на процеса на сертифициране за типов сертификат, допълнителен типов сертификат или промяна в тези сертификати за съответното ВС, максималната оперативна конфигурация на пътнически места може да установи равен или по-малък брой места в зависимост от оперативните ограничения.

►**M1** 78. ◄ „Медицинско лице на борда“ означава медицинско лице, превозвано на борда по време на полет с вертолет за спешна медицинска помощ, включително лекари, медицински сестри или парамедици.

▼**M14**

78а. „Условие на незначителна повреда“ означава условие на повреда, която не би намалила значително безопасността на въздухоплавателното средство и която включва действия на полетния екипаж, които са в рамките на техните възможности.

78б. „Злоупотреба с вещества“ означава употребата на едно или повече психоактивни вещества от членове на полетни екипажи, членове на кабинни екипажи и други членове на свързан с безопасността персонал по начин, при който тази употреба:

а) представлява пряка опасност за употребилия съответното вещество или застрашава живота, здравето или благополучието на други хора, и/или

б) причинява или задълбочава проблеми или разстройства от професионален, социален, психически или физически характер.

▼**B**

►**M1** 79. ◄ „Нощ“ означава периодът между края на вечерния граждански полумрак и началото на сутрешния граждански полумрак или други периоди между залеза и изгрева на слънцето, които могат да бъдат определени от съответния орган, посочен от държавата членка.

►**M1** 80. ◄ „Очила за нощно виждане (NVG)“ означава бинокулярно приспособление за носене на глава, увеличаващо интензитета на светлината, което повишава способността да се поддържа визуално наблюдение на терена през нощта.

►**M1** 81. ◄ „Система за изобразяване при нощно виждане (NVIS)“ означава интегрирането на всички изисквани елементи за успешно и безопасно използване на очила за нощно виждане при експлоатиране на вертолет. Минималното оборудване на системата е: очила за нощно виждане, осветление на системата за изобразяване при нощно виждане, компоненти на вертолета, обучение и продължаваща летателна годност.

►**M1** 82. ◄ „Невраждебна среда“ означава среда, в която:

а) може да се извърши безопасно принудително кацане;

б) пътниците на вертолета могат да бъдат защитени от природните сили; и

в) капацитетът за реагиране/възможността за търсене и спасяване е в съответствие с очакваното излагане на риск.

При всички случаи тези части от натоварените зони с подходяща зона за извършване на принудително кацане се разглеждат като невраждебни.

▼B

►M1 83. ◄ „Операция с неточен подход (NPA)“ означава подход по прибори с минимална относителна височина на снижение (MDH) или DH при CDFA не по-ниска от 250 ft и RVR/CMV не по-малко от 750 m за самолети и 600 m за вертолети.

►M1 84. ◄ „Член на екипаж за нощно наблюдение“ означава член на техническия екипаж, определен за NVIS полет.

►M1 85. ◄ „NVIS полет“ означава полет при нощни визуални метеорологични условия (VMC), при който полетният екипаж ползва NVG, с хеликоптер, експлоатиран с одобрение за NVIS.

▼M9

86. „Крайбрежна операция“ означава операция с вертолет, при която значителна част от всеки полет е над зони в открито море до или от крайбрежна площадка.

86а. „Крайбрежна площадка“ означава съоръжение, предназначено за използване за операции с вертолети, върху неподвижна или плаваща конструкция във вода или плавателен съд.

86б. „Зона в открито море“ означава водното пространство от бреговата линия към морето.

▼B

►M1 87. ◄ „Експлоатационна площадка“ означава площадка, различна от летище, определена от оператора или от командира за кацане, излитане и/или свързани с външен товар операции.

►M1 88. ◄ „Летателни характеристики клас 1“ означава, че в случай на отказ на критичния двигател вертолетът е в състояние да кацне в рамките на разполагаемата дистанция за прекратено излитане или да продължи полета безопасно до подходяща зона за кацане в зависимост от това, кога е настъпил отказът.

►M1 89. ◄ „Летателни характеристики клас 2“ означава, че, в случай на отказ на критичния двигател, вертолетът е в състояние безопасно да продължи полета, освен когато отказът се появи рано по време на маневрата за излитане, или късно при маневрата за кацане, като в тези случаи може да се изисква принудително кацане.

►M1 90. ◄ „Летателни характеристики клас 3“ означава операция, при която в случай на отказ на двигател във всеки един момент по време на полета, може да се наложи принудително кацане при многомоторни вертолети и е наложително принудително кацане при едномоторни вертолети.

►M1 91. ◄ „Оперативен контрол“ означава отговорността за започване, продължаване, прекратяване или отклонение на полет в интерес на безопасността.

►M1 92. ◄ „Операция, различна от стандартните за категория II (OTS CAT II)“ означава точен подход и кацане по прибори с използване на ILS или MLS, където някои от или всички елементи на светлинната система на категория точен подход CAT II са неработещи и е със:

а) височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и

б) хоризонтална видимост по пистата не по-малка от 350 m.

►M1 93. ◄ „Самолети с летателни характеристики от клас A“ означава турбовитлови самолети с повече от един двигател, имащи максимална оперативна конфигурация на пътнически места за повече от девет места или максимална излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, и всички самолети с повече от един турбореактивен двигател.

▼B

►M1 94. ◄ „Самолети с летателни характеристики от клас B“ означава самолети, задвижвани от витлови двигатели с MOPSC за девет или по-малко места и максимална излетна маса от 5 700 kg или по-малко.

►M1 95. ◄ „Самолети с летателни характеристики от клас C“ означава самолети, задвижвани от бутални двигатели, с MOPSC повече от девет места или максимална излетна маса, надвишаваща 5 700 kg.

▼M15

95а. „Система от устройства за пренос на хора („PCDS“)“ означава система, която включва едно или повече устройства и или се прикрепя към повдигателен механизъм или кука за товар или се монтира към корпуса на витлокрилите летателни апарати по време на операции по превоз на хора като външен товар („HEC“) или при подемно-товарни операции с вертолети („HHO“). Устройствата имат конструктивните възможности и характеристики, необходими за превоз на хора извън вертолета, например предпазна мрежа със или без бързо освобождаване и подемно въже с конектор, твърда кошница или клетка.

95б. „Обикновена система от устройства за пренос на хора (обикновена „PCDS“)“ означава PCDS, която отговаря на следните условия:

а) съответства на хармонизиран стандарт съгласно Регламент (ЕС) 2016/425 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) или Директива 2006/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]);

б) има за цел обезопасяването на не повече от едно лице (например оператор на повдигателен механизъм или на кука за товар, специалист за изпълнение на специални задания или фотограф) във вътрешността на кабината, или обезопасяването на не повече от две лица извън кабината;

в) не е твърда конструкция, като например клетка, платформа или кошница.

▼B

►M1 96. ◄ „Командир“ означава пилотът, назначен за командващ и отговарящ за безопасното провеждане на полета. За целите на операциите на търговския въздушен транспорт той се нарича „командир“.

▼M14

96а. „Преносима EFB“ означава преносима, използвана в пилотската кабина приемаща платформа за EFB, която не е част от конфигурацията на сертифицираните въздухоплавателни средства.

96б. „Преносимо електронно устройство (PED)“ означава всеки вид електронно устройство — обикновено, но не само, битова електроника — качено на борда на въздухоплавателното средство от членове на екипажа, пътници, или като част от товара, което не е включено в конфигурацията на сертифицираните въздухоплавателни средства. То включва цялото оборудване, което консумира електроенергия. Електроенергията може да бъде предоставена от вътрешни източници като батерии (презаредими или непрезаредими) или устройствата могат да бъдат свързани към конкретни захранващи източници на въздухоплавателните средства.

▼B

►M1 97. ◄ „Основно място на стопанска дейност“ означава мястото на главното управление или седалището на организацията, откъдето се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на дейностите, посочени в настоящия регламент.

([1]) Регламент (ЕС) 2016/425 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно личните предпазни средства и за отмяна на Директива 89/686/ЕИО на Съвета (ОВ L 81, 31.3.2016 г., стр. 51).

([2]) Директива 2006/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. относно машините и за изменение на Директива 95/16/ЕО (ОВ L 157, 9.6.2006 г., стр. 24).

▼B

►M1 98. ◄ „Определяне на приоритет при провеждане на наземни инспекции“ означава определяне на подходящ дял от общия брой наземни инспекции, провеждани годишно от, или от името на, даден компетентен орган, според предвиденото в част ARO.

▼M18

98а. „Компетентен“ означава демонстрирал необходимите умения, знания и нагласи, изисквани за изпълнението на определени задачи в съответствие с предписаните стандарти.

▼M20

98б. „Психоактивни вещества“ означава алкохол, опиоиди, канабиноиди, успокоителни и приспивателни, кокаин, други психостимуланти, халюциногени и летливи разтворители, като се изключват кофеинът и тютюнът.

▼B

►M1 99. ◄ „Площадка от обществен интерес (PIS)“ означава площадка, използвана изключително за дейности от обществен интерес.

►M1 100. ◄ „Наземна инспекция“ означава инспекция на ВС, на квалификацията на полетния и кабинния екипаж и на полетната документация с цел проверка на съответствието с приложимите изисквания.

►M1 101. ◄ „Период, през който се предприемат коригиращи действия“ означава ограничение на продължителността на операциите с неизправно оборудване.

►M1 102. ◄ „Разполагаема дистанция за прекратено излитане (RTODAH)“ означава дължината на зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, която се обявява за разполагаема и пригодна за завършване на прекъснато излитане от вертолети с летателни характеристики от клас 1.

►M1 103. ◄ „Необходима дистанция при прекратено излитане (RTODRH)“ означава необходимото хоризонтално разстояние от започване на излитането до точката, в която вертолетът е спрял напълно в резултат от отказ на двигател и прекратяване на излитането в точката на вземане на решение за излитане.

▼M9

103а. „Спецификация за необходими навигационни характеристики (RNP)“ означава навигационна спецификация за операции при навигация, основана на летателните характеристики (PBN), която включва изискване за бордови мониторинг и сигнализиране на навигационните характеристики.

▼M15

103б. „Правила за полети“ означава правилата, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията ([1]).

▼M16

103в. „Доклад за състоянието на пистата за излитане и кацане (RCR)“ означава изчерпателен стандартизиран доклад във връзка с условията на повърхността на пистата за излитане и кацане и тяхното въздействие върху летателните характеристики за кацане и излитане на самолета, описани посредством код за състоянието на пистата за излитане и кацане.

▼B

►M1 104. ◄ „Хоризонтална видимост по пистата за излитане и кацане (RVR)“ означава разстоянието, в границите на което пилотът на ВС на осовата линия на пистата за излитане и кацане, може да види маркировъчните знаци на повърхността на пистата за излитане и кацане или светлините, очертаващи пистата за излитане и кацане или обозначаващи осовата ѝ линия.

►M1 105. ◄ „Безопасно принудително кацане“ означава кацане на земя или на вода, което не може да бъде избягнато и за което съществува разумно очакване, че няма да предизвика нараняване на хора във ВС или на повърхността.

▼M12

105а. „Свързан с безопасността персонал“ означава лица, които биха могли да застрашат безопасността на въздухоплаването ако изпълняват своите задължения и функции по неправилен начин, включително членовете на летателни и кабинни екипажи, членовете на персонала по техническо обслужване на въздухоплавателните средства и ръководителите на полети.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).

▼M18

105б. „Етап на обучение, основано на сценарий“ означава етап от модул ЕВТ, който е съсредоточен върху развитието на компетентности, докато пилотът се обучава да минимизира най-критичните рискове, установени за съответното поколение на въздухоплавателното средство. Той следва да включва управлението на специфични заплахи и грешки на оператора в реално време, в рейсова среда.

▼B

►M1 106. ◄ „Хидроплан“ означава ВС с крило с неизменяема геометрия, проектирано за излитане и кацане на вода, включващо самолети-амфибии, експлоатирани като хидроплани.

►M1 107. ◄ „Отделни писти за излитане и кацане“ означава писти за излитане и кацане на едно и също летище, които представляват отделни повърхности за кацане. Тези писти може да се припокриват или пресичат по такъв начин, че ако една от тях е блокирана, това няма да попречи на планирания тип операции на другата писта. Всяка писта има отделна процедура за подход и кацане, базирана на отделно помощно навигационно средство.

▼M16

107а. „Специално подготвена за зимни условия писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане със суха замразена повърхност от уплътнен сняг или лед, която е била обработена с пясък или чакъл или е била механично обработена с цел подобряване на сцеплението с нея.

▼B

►M1 108. ◄ „Специални полети по правилата за визуални полети“ означава полети по правилата за визуални полети, одобрени от органите за контрол на въздушното движение за изпълнение в рамките на контролирана зона при метеорологични условия под VMC.

►M1 109. ◄ „Стабилизиран подход“ означава подход, който се изпълнява с цел самолетът да бъде с контролирана и подходяща конфигурация, енергия и контрол върху траекторията от предварително определена точка или абсолютна/относителна височина до точка на приблизително 50 ft над прага или точката, в която започва маневрата за изравняване, ако се намира по-високо.

▼M5

109а. „Стерилна пилотска кабина“ означава всеки период от време, през който работата на членовете на полетния екипаж не се смущава и вниманието им не се отклонява, освен по въпроси, които са от критично значение за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство или безопасността на пътниците.

▼B

►M1 110. ◄ „Резервно летище за излитане“ означава алтернативно летище, на което въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако за това възникне необходимост в кратък срок след излитането и ако няма възможност да бъде използвано летището на излитане.

►M1 111. ◄ „Точка на вземане на решение за излитане (TDP)“ означава точката, която се използва за определяне на характеристиките на излитане и в която, при установяване на отказ на двигател, може да се прекрати излитането или излитането да продължи безопасно.

▼B

►M1 112. ◄ „Разполагаема дистанция за излитане (TODA)“ при самолети означава дължината на разполагаемата дистанция за разбег при излитане плюс дължината на зоната, свободна от препятствия, ако е налична.

►M1 113. ◄ „Разполагаема дистанция за излитане при вертолети (TODAH)“ означава дължината на зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане плюс, ако е налична, дължината на зоната за хеликоптери, свободна от препятствия, обявена за разполагаема и пригодна за завършване на излитането на вертолетите.

►M1 114. ◄ „Необходима дистанция за излитане при вертолети (TODRH)“ означава хоризонталното разстояние, необходимо от началото на излитането до точката, в която са достигнати безопасната скорост на излитане ($V_{TOSS}$), избраната височина и положителен градиент при набиране на височина, след установяване на отказ на критичния двигател в TDP, като останалите двигатели работят в одобрените експлоатационни граници.

►M1 115. ◄ „Траектория при излитане“ означава вертикалната и хоризонталната траектория, при неработещ критичен двигател, от определена точка от излитането до 1 500 ft над земната повърхност за самолетите и до 1 000 ft над земната повърхност за вертолетите.

►M1 116. ◄ „Излетна маса“ означава масата, включваща всичко и всички, намиращи се на борда в момента на началото на излитане за вертолетите, и в момента на началото на пробега при излитане за самолетите.

►M1 117. ◄ „Разполагаема дистанция за разбег при излитане (TORA)“ означава дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като разполагаема от съответната държава, в която се намира летището, и подходяща за разбег на самолета при излитане.

▼M4

117a. „Специалист за изпълнение на специални задания“ означава лице, определено от оператора или от трета страна, или действащо като предприятие, което изпълнява наземни задачи, пряко свързани със специално задание, или извършва специални задания на борда или от въздухоплавателното средство.

▼B

►M1 118. ◄ „Член на техническия екипаж“ означава член на екипажа при извършване на операции на търговския въздушен транспорт по HEMS, HHO или NVIS, различен от член на полетен или кабинен екипаж, назначен от оператора да изпълнява задълженията си в полет или на земята с цел подпомагане на пилота при извършване на операции по HEMS, HHO или NVIS, които може да изискват експлоатация на специализирана апаратура на борда.

►M1 119. ◄ „Технически инструкции (TI)“ означава последното действащо издание на Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха, включително приложенията и допълненията, одобрени и публикувани с решение на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

▼M11

120. „Полезен товар“ означава общата маса на пътниците, багажа, товара и носеното специализирано оборудване, включително баласта.

▼M14

120a. „Приложение за EFB от тип A“ означава приложение, чиято неизправност или неправилна употреба е без последици за безопасността.

▼M14

120б. „Приложение за EFB от тип Б“ означава приложение:

а) чиято неизправност или неправилна употреба се класифицира като условие на незначителна повреда или такава от по-ниска степен; както и

б) което не заменя, нито дублира която и да било система или функция, изисквана от наредбите за летателна годност, изискванията относно въздушното пространство или оперативните правила.

▼B

►M1 121. ◄ „Неасистиран NVIS полет“ означава, при NVIS операции, изпълнената при нощни условия част от полет VFR, при която член на екипажа не ползва NVG.

►M1 122. ◄ „Предприятие“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава правосубектност или не.

►M1 123. ◄ „$V_1$“ означава максималната скорост по време на излитане, при която пилотът трябва да предприеме първото действие, за да спре самолета в рамките на дистанцията за прекратено излитане. $V_1$ означава също така минималната скорост по време на излитане, след отказ на критичния двигател при скорост $V_{EF}$, при която пилотът може да продължи излитането и да достигне изискваната височина над повърхността на излитане в рамките на дистанцията за излитане.

►M1 124. ◄ „$V_{EF}$“ означава скоростта, при която се допуска, че отказът на критичния двигател е настъпил по време на излитането.

►M1 125. ◄ „Визуален подход“ означава подход, при който не се изпълнява процедура за подход по прибори или част от нея, а се използват визуални ориентири спрямо терена.

▼M1

126. „Летище с подходящи метеорологични условия“ означава подходящо летище, където за предвидения период на използване метеорологичните доклади или прогнози, поотделно или в комбинация, сочат, че метеорологичните условия ще съответстват на изискваните експлоатационни минимуми на летището или ще ги надвишават, и докладите за състоянието на повърхността на пистата показват, че ще бъде възможно безопасно кацане.

▼M4

127. „Споразумение за мокър лизинг“ означава споразумение:

— при операции на ТВТ — между въздушни превозвачи, съгласно което въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор на лизингодателя; или

— при операции, различни от ТВТ — между въздушни превозвачи, съгласно което въздухоплавателното средство се експлоатира на отговорността на лизингодателя.

▼M16

128. „Мокра писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, по чиято повърхност, в зоната, предназначена да бъде използвана, има видими следи от влага или вода, чиято дълбочина е по-малка или равна на 3 mm.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

**ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОРГАНИТЕ В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ**

**[ЧАСТ ARO]**

**ARO.GEN.005 Обхват**

С настоящото приложение се определят изисквания към системата за администриране и управление, които трябва да се изпълняват от Агенцията и държавите членки във връзка с прилагането и изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане по отношение на въздушните операции в гражданското въздухоплаване.

ПОДЧАСТ GEN

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

*РАЗДЕЛ I*

***Общи разпоредби***

**ARO.GEN.115 Документи, свързани с надзора**

Компетентният орган предоставя на съответния персонал всички законодателни актове, стандарти, правила, технически публикации и свързани документи, за да му даде възможност да изпълнява своите задачи и отговорности.

**ARO.GEN.120 Мерки за съответствие**

▼M15

а) Агенцията разработва приемливи средства за съответствие („AMC“), които могат да бъдат използвани за постигане на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.

б) Алтернативни средства за съответствие могат да се използват за постигане на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.

в) Компетентният орган установява система за непрекъснато оценяване дали всички алтернативни средства за съответствие, използвани от него или от организациите и лицата под негов надзор, са в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него. Тази система включва процедури за ограничаване, анулиране или изменение на одобрени алтернативни средства за съответствие, ако компетентният орган докаже, че въпросните алтернативни средства за съответствие не отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) 2018/1139 и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

▼M14

г) Компетентният орган прави оценка на всички алтернативни средства за съответствие, предложени от дадена организация съгласно:

1) точка ORO.GEN.120, буква б) от приложение III (Част ORO) към настоящия регламент;

2) за аеростати — точка BOP.ADD.010 от приложение II (Част BOP) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията ([1]).

▼M15

_____

▼M14

като анализира представената документация и, ако счете за необходимо, извършва проверка на организацията.

([1]) Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 г. за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 71, 14.3.2018 г., стр. 10).

▼M14

Когато компетентният орган констатира, че алтернативните средства за съответствие отговарят на правилата за прилагане, той незабавно:

1) уведомява заявителя, че алтернативните средства за съответствие могат да бъдат прилагани и, ако е приложимо, изменя съответно одобрението, разрешението за специализирана операция или свидетелството на заявителя; както и

2) уведомява Агенцията за тяхното съдържание, като включва копия от всички съответни документи;

3) информира другите държави членки за алтернативните средства за съответствие, които са били приети.

▼B

д) Когато самият компетентен орган използва алтернативни мерки за съответствие, за да постигне съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, той:

1) ги предоставя на всички организации и лица под негов надзор; и

2) незабавно уведомява Агенцията.

Компетентният орган представя на Агенцията пълно описание на алтернативните мерки за съответствие, включително каквито и да било преработки на процедурите, които могат да бъдат от значение, както и оценка, която показва, че са изпълнени правилата за прилагане.

**ARO.GEN.125 Информация за Агенцията**

а) Компетентният орган уведомява Агенцията без излишно забавяне, в случай че възникне съществен проблем с изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

б) Компетентният орган представя на Агенцията информация от значение за безопасността, произтичаща от докладите за събитията, които е получил.

**ARO.GEN.135 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

▼M15

а) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета [1], компетентният орган въвежда система за целесъобразно събиране, анализиране и разпространение на информация, свързана с безопасността.

▼B

б) Агенцията въвежда система за подходящо анализиране на всяка получена информация, засягаща безопасността, и незабавно предоставя на държавите членки и на Комисията информация (включително препоръки или предложения за коригиращи действия), която им е необходима, за да реагират своевременно по проблем на безопасността, който включва продукти, части, прибори, лица или организации, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

в) След получаване на информацията, посочена в букви а) и б), компетентният орган предприема подходящи мерки за справяне с проблема по безопасността.

г) За мерките, предприети по буква в), се съобщава незабавно на всички лица и организации, които трябва да ги изпълнят съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Компетентният орган съобщава тези мерки и на Агенцията, а когато са необходими съвместни действия — на останалите засегнати държави членки.

[1] Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18).

▼B

*РАЗДЕЛ II*

***Управление***

**ARO.GEN.200 Система за управление**

а) Компетентният орган установява и поддържа система за управление, включваща най-малкото:

1) документирани правила и процедури, които описват неговата организация, начини и методи за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Процедурите се поддържат актуални и служат като основни работни документи в рамките на компетентния орган за всички свързани задачи;

2) достатъчен персонал за изпълнение на неговите задачи и отговорности. Този персонал е квалифициран за изпълнение на възложените задачи и притежава необходимите знания, опит, първоначално и периодично обучение, с цел поддържане на компетентността. Съществува система за планиране на наличността на персонал, за да се гарантира правилното изпълнение на всички задачи;

3) подходящи съоръжения и помещения за служебно ползване за изпълнение на възложените задачи;

4) функция за наблюдение на съответствието на системата за управление със съответните изисквания, както и на адекватността на процедурите, включително създаването на процес на вътрешен одит и процес за управление на риска в областта на безопасността. Наблюдението на съответствието включва система за предоставяне на висшето ръководство на компетентния орган на информация за работата по констатираните от одита нередности, за да се гарантира предприемането на коригиращи действия, когато е необходимо, и

5) лице или група от лица, които отговарят пред висшето ръководство на компетентния орган за функцията по наблюдение на съответствието.

б) За всяка област на дейност, включително системата за управление, компетентният орган назначава едно или повече лица, които носят цялата отговорност за управлението на съответните задачи.

в) Компетентният орган установява процедури за участие във взаимен обмен на цялата необходима информация и за подпомагане на други засегнати компетентни органи по отношение на всички направени констатации и последващи действия, предприети в резултат на надзора върху лица и организации, упражняващи дейност на територията на държава членка, но сертифицирани ►**M4** или оправомощени ◄ от ►**M1** или представящи декларации на ◄ компетентен орган на друга държава членка или от Агенцията.

г) Копие от процедурите, свързани със системата за управление и нейните изменения, се предоставя на Агенцията с цел стандартизиране.

**ARO.GEN.205 Възлагане на задачи на квалифицирани единици**

а) Задачи, свързани с първоначалното сертифициране ►**M4** , разрешението за специализирана операция ◄ или продължаващия надзор на лицата или организациите, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, се възлагат от държавите членки само на квалифицирани единици. При разпределението на задачите компетентният орган гарантира, че:

1) разполага с функционираща система за първоначално и периодично оценяване на съответствието на квалифицираната единица с приложение V към Регламент (ЕО) № 216/2008.

Тази система и резултатите от оценките се документират;

▼B

2) е установил документирано споразумение с квалифицираната единица, одобрено и от двете страни на подходящо управленско равнище, което ясно определя:

i) задачите, които ще се изпълняват;

ii) декларациите, докладите и отчетите, които ще се представят;

iii) техническите условия, които ще се изпълняват при изпълнението на тези задачи;

iv) съответната застраховка на отговорността; и

v) защитата на информацията, получена при изпълнението на тези задачи.

б) Компетентният орган гарантира, че процесът на вътрешен одит и процесът за управление на риска за безопасността, изисквани от ARA.GEN.200, буква а), точка 4, обхващат всички задачи относно сертифицирането ►M4 , оправомощаването ◄ и продължаващия надзор, изпълнявани от негово име.

**ARO.GEN.210 Промени в системата за управление**

а) Компетентният орган разполага със система, която му позволява да установява промени, влияещи на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази система му дава възможност да предприема подходящи действия, за да гарантира, че системата му за управление продължава да бъде подходяща и ефективна.

б) Компетентният орган актуализира своята система за управление, за да отразява своевременно всяка промяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, така че да гарантира ефективно изпълнение.

в) Компетентният орган уведомява Агенцията за промените, които влияят на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

**ARO.GEN.220 Архивиране**

а) Компетентният орган създава система за водене на отчетност, която осигурява подходящо съхранение, достъп и надеждно проследяване на:

1) документираните правила и процедури на системата за управление;

2) обучението, квалификацията и упълномощаването на неговия персонал;

3) разпределението на задачите, които обхващат елементите, изисквани от ARO.GEN.205, както и подробна информация за възложените задачи;

4) процесите на сертифициране и продължаващия надзор на сертифицираните организации;

▼M4

4а) процеса на разрешаване на високорискова специализирана търговска операция и продължаващия надзор от страна на притежателя на дадено разрешение;

▼M1

5) процесите на деклариране и продължаващия надзор на декларираните организации;

▼B

►M1 6) ◄ подробна информация за курсовете на обучение, предоставяни от сертифицираните организации, и ако е приложимо — отчети, свързани с използваните за обучението FSTD;

▼M4

7) надзора на лицата и организациите, упражняващи дейности на територията на държавата членка, но наблюдавани, сертифицирани или оправомощавани от компетентния орган на друга държава членка или Агенцията, както е договорено между тези органи;

▼M5

8) надзора на експлоатацията на въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, от оператори, действащи с нетърговска цел;

▼B

►M1 9) ◄ оценката и уведомяването на Агенцията относно алтернативни мерки за съответствие, предложени от организациите, подлежащи на сертифициране ►M4 или оправомощаване ◄, и оценката на алтернативни мерки за съответствие, използвани от самия компетентен орган;

►M1 10) ◄ констатациите, коригиращите действия и дата на приключване на действията;

►M1 11) ◄ предприетите мерки за изпълнение;

►M1 12) ◄ информацията за безопасността и последващите мерки; и

►M1 13) ◄ използването на разпоредбите за гъвкавост в съответствие с член 14 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M4

б) Компетентният орган поддържа списък на всички издадени от него свидетелства на организации и разрешения за специализирани операции, както и на всички получени декларации.

▼B

в) Всички данни се съхраняват за минималния срок, посочен в настоящия регламент. Ако няма посочен такъв срок, данните се съхраняват минимум 5 години и в съответствие с разпоредбите на приложимото законодателство за защита на данните.

*РАЗДЕЛ III*

***Надзор, сертифициране и изпълнение***

**ARO.GEN.300 Надзор**

▼M1

а) Компетентният орган проверява:

▼M4

1) съответствието с изискванията, приложими спрямо организациите или типа на операциите преди издаването на свидетелството, одобрението или разрешението, в зависимост от случая;

▼M15

2) продължаващото съответствие с приложимите изисквания на организациите, които е сертифицирал, специализираните операции, които е разрешил и организациите, от които е получил декларация;

▼M5

3) продължаващото съответствие с приложимите изисквания за нетърговските оператори на въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга; и

▼M1

4) изпълнението на подходящи мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, букви в) и г).

▼B

б) Тази проверка:

1) се подпомага от документация, специално предназначена да осигури на персонала, отговарящ за контрола на безопасността, насоки за изпълнение на неговите функции;

2) предоставя на засегнатите лица и организации резултатите от дейността по контрол на безопасността;

3) се основава на проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции; и

4) осигурява на компетентния орган необходимите доказателства, в случай че се налагат допълнителни действия, включително мерките, предвидени в ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355.

в) Обхватът на надзора, определен в букви а) и б), е съобразен с резултатите от предишни надзорни дейности и с приоритетите по отношение на безопасността.

г) Без да се накърнява компетентността на държавите членки и техните задължения, определени в ARO.RAMP, обхватът на надзора на дейностите, извършвани на територията на държава членка от лица или организации, установени в друга държава членка, се определя въз основа на приоритетите по отношение на безопасността, както и въз основа на предишни надзорни дейности.

д) Когато дейността на лице или организация включва повече от една държава членка или Агенцията, компетентният орган, който отговаря за надзора по буква а), може да се споразумее част от надзора да се осъществява на местна почва от компетентните органи на държавите членки, където се осъществява дейността или от Агенцията. Всяко лице или организация, предмет на такова споразумение, се информира за неговото съществуване и за неговия обхват.

е) Компетентният орган събира и обработва всяка информация, която се счита за полезна от гледна точка на надзора, включително за наземни и внезапни инспекции.

**ARO.GEN.305 Програма за надзор**

а) Компетентният орган изготвя и поддържа програма за надзор, която обхваща дейностите по надзора, изисквани съгласно ARO.GEN.300 и ARO.RAMP.

б) За организации, сертифицирани от компетентния орган, програмата за надзор се изготвя като се вземат предвид специфичният характер на организацията, сложността на дейностите ѝ, както и резултатите от предишни дейности по сертифициране и/или надзор, изисквани съгласно ARO.GEN.300 и ARO.RAMP, и се основава на оценката на свързаните рискове. В рамките на всеки цикъл на планиране на надзора тя включва:

1) проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции, когато е приложимо; и

2) срещи между отговорния ръководител и компетентния орган, за да се гарантира, че са в течение по съществени въпроси.

в) За организации, сертифицирани от компетентния орган, се прилага цикъл на планиране на надзора, не по-дълъг от 24 месеца.

▼B

Цикълът на планиране на надзора, може да бъде съкратен, ако съществуват доказателства, че нивото на безопасност на организацията е занижено.

Цикълът на планиране на надзора може да бъде удължен до максимум 36 месеца, ако упълномощеният орган е установил, че през предходните 24 месеца:

1) организацията е доказала ефективност при разпознаването на заплахи за авиационната безопасност и управлението на свързаните рискове;

2) организацията демонстрира постоянно, съгласно ORO.GEN.130, че упражнява пълен контрол върху всички промени;

3) не са направени констатации от ниво 1; и

4) всички коригиращи действия са изпълнени в рамките на приетия или удължен от компетентния орган срок, определен в ARO.GEN.350, буква г), точка 2.

Цикълът на планиране на надзора може допълнително да бъде удължен до максимум 48 месеца, ако наред с горепосоченото организацията е установила и компетентният орган е одобрил система за непрекъснато докладване на компетентния орган относно показателите за безопасност и спазване на регулаторните разпоредби от самата организация.

▼M4

г) За организации, декларирали своята дейност пред компетентния орган, програмата за надзор се изготвя въз основа на специфичното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по надзор, както и оценката на свързаните с този тип дейност рискове. Тя включва проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции при необходимост.

г1) За организации, притежаващи разрешение за специални операции, програмата за надзор се изготвя в съответствие с разпоредбите на буква г), като също така се вземат предвид миналият и настоящият процес на издаване на разрешение и периодът на валидност на разрешението.

▼B

►M1 д) ◄ За лицата, притежаващи свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации, издадени от компетентния орган, програмата за надзор включва инспекции, включително внезапни инспекции, където е подходящо.

►M1 е) ◄ Програмата за надзор включва записи на датите, на които следва да се проведат (и са проведени) проверки, инспекции и срещи.

**ARO.GEN.310 Процедура на първоначално сертифициране — организации**

а) След получаване на заявление за първоначално издаване на свидетелство за организация компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания. Тази проверка може да вземе предвид декларацията, посочена в ORO.AOC.100, буква б).

б) Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава свидетелствата, както е предвидено в допълнения I и II. Свидетелствата се издават за неопределен срок. Привилегиите и обхватът на дейностите, които организацията е одобрена да извършва, се уточняват в условията на одобрението, приложено към свидетелствата.

▼B

в) За да се даде възможност на организациите да прилагат промени без предварително одобрение на компетентния орган съгласно ORO.GEN.130, компетентният орган одобрява представената от организацията процедура, която определя обхвата на такива промени и описва как те ще се управляват и съобщават.

**ARO.GEN.330 Промени — организации**

а) След получаване на заявление за промяна, която изисква предварително одобрение, преди да издаде одобрението, компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания.

Компетентният орган предписва условията, при които организацията може да функционира по време на промяната, освен ако не определи, че действието на свидетелството на организацията трябва да бъде спряно.

Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган одобрява промяната.

б) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато организацията приложи промени, които изискват предварително одобрение, без да е получила такова от компетентния орган, както е посочено в буква а), компетентният орган прекратява временно, ограничава или отнема свидетелството на организацията.

в) За промени, които не изискват предварително одобрение, компетентният орган извършва оценка на информацията, представена в уведомлението, изпратено от организацията в съответствие с ORO.GEN.130, за да провери съответствието с приложимите изисквания. В случай на несъответствие компетентният орган:

1) уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителни промени;

2) в случай на констатации от ниво 1 или ниво 2, действа съгласно ARO.GEN.350.

▼M1

**ARO.GEN.345 Деклариране — организации**

▼M14

а) След получаване на декларация от организация, която осъществява или има намерение да осъществява дейности, за които се изисква подаване на декларация, компетентният орган проверява дали декларацията съдържа цялата изисквана информация съгласно:

1) точка ORO.DEC.100 от приложение III (Част ORO) към настоящия регламент;

2) за оператори на аеростати — точка BOP.ADD.100 от приложение II (Част BOP) към Регламент (ЕС) 2018/395; или

3) за оператори на планери — точка SAO.DEC.100 от приложение II (Част SAO) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976.

След проверка на изискваната информация компетентният орган потвърждава получаването на декларацията пред организацията.

▼M1

б) Ако декларацията не съдържа необходимата информация или съдържа информация, която сочи несъответствие с приложимите изисквания, компетентният орган уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителна информация. При необходимост компетентният орган извършва инспекция на организацията. Ако бъде потвърдено несъответствието, компетентният орган предприема действия, както е предвидено в ARO.GEN.350.

▼B

**ARO.GEN.350 Констатации и коригиращи действия — организации**

а) Компетентният орган за надзора съгласно ARO.GEN.300, буква а) разполага със система за анализ на значението на констатациите за безопасността.

▼M4

б) Констатации от ниво 1 се издават от компетентния орган, когато се установи значително несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, с процедурите и ръководствата на организацията или с условията на одобрението, сертификата или разрешението за специализирани операции, или със съдържанието на декларация, което води до намалена безопасност или сериозно застрашава безопасността на полетите.

▼B

Констатациите от ниво 1 включват:

▼M11

1) непредоставяне на достъп на компетентния орган до помещенията на организацията в съответствие с точка ORO.GEN.140 от приложение III (част ORO) към настоящия регламент, или за операторите на аеростати — в съответствие с точки BOP.ADD.015 и BOP.ADD.035 от приложение II (част BOP) към Регламент (ЕС) 2018/395, по време на нормалното работно време и след като компетентният орган е отправил две писмени заявки за достъп;

▼B

2) получаване на свидетелството на организация ►M4 или разрешението за специализирани операции ◄ или запазване на неговата валидност чрез фалшифициране на представените документни доказателства;

3) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на свидетелството на организацията ►M4 или разрешението за специализирани операции ◄; и

4) липса на отговорен ръководител.

▼M4

в) Констатации от ниво 2 се издават от компетентния орган, когато се установи значително несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, с процедурите и ръководствата на организацията или с условията на одобрението, сертификата или разрешението за специализирани операции, или със съдържанието на декларацията, което може да доведе до намалена безопасност или сериозно да застраши безопасността на полетите.

▼B

г) Когато бъде направена констатация в рамките на надзора или с каквито и да било други средства, компетентният орган, без да се накърняват допълните действия, изисквани от Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, съобщава в писмена форма констатацията на организацията и изисква коригиращи действия за отстраняване на установените несъответствия. Когато е необходимо, компетентният орган информира държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство.

1) В случай на констатации от ниво 1 компетентният орган предприема незабавни и подходящи действия да забрани или ограничи дейността и, ако е необходимо, предприема действия за отнемане на свидетелството ►M4 , разрешението за специализирани операции ◄ или специалното одобрение, или за ограничаване или временно прекратяване на действието му изцяло или частично, в зависимост от значимостта на констатацията от ниво 1, до успешното приключване на коригиращите действия от страна на организацията.

▼B

2) В случай на констатации от ниво 2 компетентният орган:

i) предоставя период за извършване на коригиращи действия в зависимост от същността на констатацията, който във всеки случай първоначално не е по-дълъг от 3 месеца. В края на този период и в зависимост от същността на констатацията компетентният орган може да удължи 3-месечния период при наличие на задоволителен план за коригиращите действия, одобрен от компетентния орган; и

ii) оценява плана за коригиращи действия и за тяхното изпълнение, предложен от организацията, и приема тези действия, ако оценката стигне до заключение, че те са достатъчни за справяне с несъответствията.

3) Когато дадена организация не представи план за коригиращи действия или не извърши коригиращи действия в рамките на срока, одобрен или удължен от компетентния орган, нивото на констатацията се повишава на ниво 1 и се предприемат действията, предвидени в буква г), точка 1.

▼M15

4) Компетентният орган записва всички констатации, които е направил или които са му съобщени в съответствие с буква д), и, когато е приложимо, мерките за изпълнение, които е приложил, както и всички коригиращи действия, произтичащи от констатациите, и датата на тяхното приключване.

▼B

д) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато органът на държава членка, действащ съгласно разпоредбите на ARO.GEN.300, буква г), установи несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане от страна на организация, сертифицирана ►M4 или оправомощена ◄ от ►M1 или представяща декларация за дейността си на ◄ компетентния орган на друга държава членка или от Агенцията, той информира този компетентен орган и посочва нивото на констатацията.

**ARO.GEN.355 Констатации и мерки за изпълнение — лица**

а) Ако в рамките на надзора или по всякакъв друг начин компетентният орган, отговарящ за надзора съгласно ARO.GEN.300, буква а), открие доказателства, че лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, не отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган действа съгласно ARA.GEN.355, букви а)—г) от приложение VI (част ARA) към ►M4 Регламент (ЕС) № 1178/2011 ◄ на Комисията ([1]).

б) Ако в рамките на надзора или по всякакъв друг начин се открият доказателства за несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, предмет на изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, което не притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, компетентният орган, установил несъответствието, предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими за отстраняване на несъответствието.

▼M4

**ARO.GEN.360 Констатации и мерки за изпълнение — всички оператори**

Ако в рамките на надзора или по какъвто и да било друг начин бъдат открити доказателства за несъответствие с приложимите изисквания от страна на оператор, попадащ в обхвата на изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, компетентният орган, установил несъответствието, взема всички мерки за изпълнение, необходими за отстраняване на несъответствието.

([1]) ОВ L 100, 5.4.2012 г., стр. 1.

▼B

ПОДЧАСТ OPS

***ВЪЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ***

*РАЗДЕЛ I*

***Сертифициране на оператори за търговски въздушен транспорт***

**ARO.OPS.100 Издаване на свидетелство за авиационен оператор**

а) Компетентният орган издава свидетелство за авиационен оператор, когато прецени, че операторът е показал съответствие с елементите, изисквани в ORO.AOC.100.

б) Свидетелството включва свързаните спецификации на операциите.

▼M4

в) Компетентният орган може да определя специфични експлоатационни ограничения. Тези ограничения се документират в оперативните спецификации.

▼B

**ARO.OPS.105 Споразумения за съвместно използване на кодове**

Като отчита доколко е безопасно дадено споразумение за съвместно използване на кодове, включващо оператор от трета страна, компетентният орган:

1) се уверява, след провеждане на проверка на оператора, както е посочено в ORO.AOC.115, че операторът от трета страна е в съответствие с приложимите стандарти на ИКАО;

2) осъществява връзка с компетентния орган на държавата на оператора от трета страна, при необходимост.

▼M11

**ARO.OPS.110 Споразумения за лизинг за самолети и вертолети**

▼B

а) Компетентният орган одобрява споразумението за лизинг, когато прецени, че операторът, сертифициран в съответствие с приложение III (част ORO), отговаря на:

1) ORO.AOC.110, буква г) — за сух лизинг на въздухоплавателни средства на трети страни;

2) ORO.AOC.110, буква в) — за въздухоплавателни средства, взети на мокър лизинг от оператор от трета страна;

▼M15

3) ORO.AOC.110, буква д) — за въздухоплавателни средства, отдадени на сух лизинг, независимо на кой оператор, с изключение на случаите, посочени в точка ORO.GEN.310 от приложение III;

▼B

4) съответните изисквания, отнасящи се до поддържането на летателна годност и летателната експлоатация, за сух лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в ЕС и мокър лизинг на въздухоплавателно средство от оператор от ЕС.

б) Одобрението на споразумение за вземане на мокър лизинг се прекратява временно или се отнема, когато:

1) свидетелството за авиационен оператор на лизингодателя или лизингополучателя бъде прекратено или отнето;

▼M15

2) лизингодателят е предмет на оперативна забрана по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета ([1]);

([1]) Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на оперираците въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15)

▼M15

3) разрешението, издадено в съответствие с Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията [1], е било временно прекратено, анулирано или отказано.

▼M7

в) Одобрението на споразумение за вземане на сух лизинг се прекратява временно или се отнема, когато:

1) сертификатът за летателна годност на въздухоплавателното средство е временно прекратен или отнет;

2) въздухоплавателното средство е вписано в списъка на операторите, на които са наложени оперативни ограничения, или е регистрирано в държава, на всички оператори, намиращи се под надзора на която, е наложена оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

▼B

г) Когато му бъде поискано предварително одобрение на споразумение за отдаване на сух лизинг съгласно ORO.AOC.110, буква г), компетентният орган гарантира:

▼M15

1) правилната координация с компетентния орган, отговарящ за продължаващия надзор над въздухоплавателното средство, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията [2], или за експлоатацията на въздухоплавателното средство, ако органът е различен;

2) своевременното заличаване на въздухоплавателното средство от САО на оператора, с изключение на случаите, посочени в точка ORO.GEN.310 от приложение III.

▼M7

д) Когато от компетентния орган бъде поискано предварително одобрение на споразумение за вземане на сух лизинг съгласно ORO.AOC.110, буква г), той осигурява подходяща координация с държавата на регистрация на въздухоплавателното средство с оглед на надзора върху въздухоплавателното средство.

▼M4

*РАЗДЕЛ Iа*

***Даване на разрешения за високорискови специализирани търговски операции***

**ARO.OPS.150 Даване на разрешения за високорискови специализирани търговски операции**

а) След получаване на заявление за издаване на разрешение за високорискови специализирани търговски операции компетентният орган на оператора преглежда документацията на оператора за оценката на риска и стандартните оперативни процедури (СОП), свързани с една или повече планирани операции и разработени в съответствие с изискванията на приложение VIII (част SPO).

▼M15

б) Ако е удовлетворен от оценката на риска и СОП, компетентният орган на оператора издава разрешението, както е установено в допълнение IV. Разрешението може да бъде издадено за определен срок или да е безсрочно. В разрешението се уточняват условията, при които на оператора е разрешено да извършва една или повече високорискови специализирани търговски операции.

---

[1] Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

[2] Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

▼M4

в) При получаване на заявление за промяна на разрешението компетентният орган на оператора се придържа към букви а) и б). Компетентният орган предписва условията, при които операторът може да осъществява дейност по време на промяната, освен ако компетентният орган определи, че разрешението трябва да бъде временно прекратено.

г) При получаване на заявление за подновяване на разрешение компетентният орган на оператора се придържа към букви а) и б). Той може да вземе под внимание предишния процес на разрешаване и надзорните дейности.

д) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато операторът въведе промени, без да е представил изменена оценка на риска и стандартни оперативни процедури (СОП), компетентният орган на оператора временно прекратява, ограничава или отнема разрешението.

е) При получаване на заявление за издаване на разрешение за трансгранична високорискова специализирана търговска операция компетентният орган на оператора преглежда документацията за оценката на риска на оператора и стандартните оперативни процедури (СОП) в координация с компетентния орган на мястото, където е планирано да се проведе операцията. Ако и двата органа са удовлетворени от оценката на риска и стандартните оперативни процедури (СОП), компетентният орган на оператора издава разрешението.

**ARO.OPS.155 Споразумения за лизинг**

а) Компетентният орган одобрява споразумение за лизинг, включващо регистрирано въздухоплавателно средство на трета страна или оператор от трета страна, когато операторът, извършващ специализирани операции, е показал съответствие с ORO.SPO.100.

б) Одобрението на споразумение за сух лизинг се прекратява временно или отнема, когато удостоверението за летателна годност на въздухоплавателното средство е временно прекратено или отнето.

▼B

*РАЗДЕЛ II*

***Одобрения***

**ARO.OPS.200 Процедура на специално одобрение**

а) При получаване на заявление за издаване на специално одобрение или за промени в него компетентният орган оценява заявлението съобразно съответните изисквания на приложение V (част SPA) и при целесъобразност извършва подходяща инспекция на оператора.

▼M1

б) Когато прецени, че операторът е доказал съответствие с приложимите изисквания, компетентният орган издава или изменя одобрението. Одобрението се посочва в:

1) спецификациите на операциите, както е установено в приложение II, за търговски въздушно-транспортни операции; или

▼M15

2) списъка на специалните одобрения, установени в допълнение III, за нетърговски и специализирани операции.

▼B

**ARO.OPS.205 Одобрение на списъка на минималното оборудване**

а) При получаване на заявление за първоначално одобрение на списък на минималното оборудване (MEL) или за неговото изменение от оператор, преди да издаде одобрението компетентният орган оценява всеки засегнат елемент, за да провери дали са изпълнени приложимите изисквания.

б) Компетентният орган одобрява процедурата на оператора за удължаване на приложимите периоди B, C и D за предприемане на коригиращи действия, ако наличието на условията, посочени в ORO.MLR.105, буква е), е било доказано от оператора и проверено от компетентния орган.

▼B

в) Компетентният орган одобрява във всеки отделен случай експлоатацията на въздухоплавателното средство извън ограниченията на MEL, но в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL), ако наличието на условията, посочени в ORO.MLR.105, е било доказано от оператора и проверено от компетентния орган.

▼M4

**ARO.OPS.210 Определяне на разстояние или площ в района**

Компетентният орган може да определи разстояние или площ в района за целите на извършването на операции.

▼B

**ARO.OPS.215 Одобрение на операции на вертолети над враждебна среда, разположена извън натоварени райони**

а) Държавата членка определя районите, където могат да бъдат осъществявани операции на вертолети без осигурени възможности за безопасно принудително кацане, както е описано в CAT.POL.H.420.

б) Преди издаване на одобрението, посочено в CAT.POL.H.420, компетентният орган трябва да е разгледал обосновката на оператора относно невъзможността да бъдат използвани подходящи критерии за летателните характеристики.

**ARO.OPS.220 Одобрение на операции на вертолети към или от площадка от обществен интерес**

Одобрението, посочено в CAT.POL.H.225, включва списък на площадките от обществен интерес, определени от оператора, за които е приложимо одобрението.

**ARO.OPS.225 Одобрение на операции до изолирано летище**

Одобрението, посочено в CAT.OP.MPA.106, включва списък на летищата, определени от оператора, за които е приложимо одобрението.

▼M18

**ARO.OPS.226 Одобряване и надзор върху програми за обучение, основано на факти**

а) Когато компетентен орган даде одобрение за програми за ЕВТ, инспекторите трябва да придобият квалификация и да получат обучение за принципите, изпълнението, процеса на одобрение и продължаващия надзор върху ЕВТ.

б) Компетентният орган оценява и упражнява надзор върху програмата за ЕВТ, заедно с процесите, които подпомагат нейното изпълнение и ефективност.

в) При получаване на заявление за одобрение на програма за ЕВТ компетентният орган:

(1) гарантира отстраняването на констатациите от първо ниво в областите, които ще подпомогнат изпълнението на програмата за ЕВТ;

(2) оценява способността на оператора да подпомогне изпълнението на програмата за ЕВТ. Като минимум се разглеждат следните елементи:

(i) опитът и възможностите на системата за управление на оператора в областите, които ще подпомогнат изпълнението на програмата за ЕВТ — по-специално обучението на летателния екипаж;

▼M18

(ii) пригодността на програмата за ЕВТ на оператора — програмата за ЕВТ трябва да съответства на размера на оператора, както и на естеството и сложността на неговите дейности, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи на тези дейности;

(iii) адекватността на системата за водене на отчетност на оператора, по-специално по отношение на обучението на летателния екипаж, записите за проверките и квалификацията, по-специално ORO.GEN.220 и ORO.MLR.115, букви в) и г);

(iv) пригодността на системата на оператора за оценяване на компетентността на пилота;

(v) компетентността и опита на инструкторите и другия персонал, участващ в програмата за ЕВТ, при използването на процесите и процедурите, които подпомагат изпълнението на програмата за ЕВТ; както и

(vi) планът на оператора за прилагане на ЕВТ и оценка на риска за безопасността в подкрепа на програмата за ЕВТ, за да се покаже как може да се постигне равнище на безопасност, равностойно на това на настоящата програма за обучение.

г) Компетентният орган издава одобрение на програмата за ЕВТ, ако при оценката се стигне до заключението, че е осигурено съответствие най-малко с ORO.FC.146, ORO.FC.231 и ORO.FC.232.

д) Без да се засяга ARO.GEN.120, букви г) и д), компетентният орган уведомява Агенцията, когато започне оценката на алтернативните средства за съответствие, свързани с ЕВТ.

▼M3

**ARO.OPS.230 Определяне на дестабилизиращи графици**

За целите на ограниченията на полетното време, компетентният орган определя, в съответствие с определенията за „ранен тип“ и „късен тип“ дестабилизиращи графици в точка ORO.FTL.105 от приложение III, кой от тези два вида дестабилизиращи графици се прилага за всички оператори на ТВТ под негов надзор.

**ARO.OPS.235 Одобряване на индивидуални схеми за определяне на полетното време**

а) Компетентният орган одобрява схемите за специфициране на полетното време, предложени от операторите на ТВТ, ако операторът докаже съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и подчаст FTL от приложение III към настоящия регламент.

б) Когато дадена схема за специфициране на полетното време, предложена от оператор, се отклонява от приложимите сертификационни спецификации, издадени от Агенцията, компетентният орган прилага процедурата, описана в член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

в) Когато дадена схема за специфициране на полетното време, предложена от оператор, се отклонява от приложимите правила за изпълнение, компетентният орган прилага процедурата, описана в член 14, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

г) Одобрените отклонения или дерогации са обект, след прилагането им, на оценка, която има за цел да определи дали тези отклонения или дерогации следва да бъдат потвърдени или изменени. Компетентният орган и Агенцията провеждат независима оценка въз основа на информацията, предоставена от оператора. Оценката е пропорционална, прозрачна и основана на научни принципи и познания.

▼M9

**ARO.OPS. 240 Специално одобрение на RNP AR APCH („Изисквания към органите за подход с необходими навигационни характеристики“)**

а) Когато заявителят е доказал съответствие с изискванията съгласно SPA.PBN.105, компетентният орган издава общо специално одобрение или специално одобрение за процедурата за RNP AR APCH.

б) В случай на специално одобрение за процедурата компетентният орган:

1) изброява в PBN одобрението одобрените процедури за подход по прибори към определени летища;

2) установява координация с компетентните органи за тези летища, ако е уместно; и

3) взема под внимание възможните кредити, произтичащи от специални одобрения на RNP AR APCH, вече издадени на заявителя.

▼M4

*РАЗДЕЛ III*

***Надзор на операциите***

**ARO.OPS.300 Въвеждащи полети**

Компетентният орган може да определи допълнителни условия за въвеждащи полети, осъществявани в съответствие с част NCO на територията на държавата членка. Тези условия гарантират безопасността на операциите и са пропорционални.

▼B

ПОДЧАСТ RAMP

***НАЗЕМНИ ИНСПЕКЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА НА ОПЕРАТОРИ, НАМИРАЩИ СЕ ПОД РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА ДРУГА ДЪРЖАВА***

**ARO.RAMP.005 Обхват**

Настоящата подчаст установява изискванията, които компетентният орган или Агенцията трябва да следват, когато изпълняват своите задачи и отговорности относно извършването на наземни инспекции на въздухоплавателните средства, използвани от оператори от трети страни или използвани от оператори, които са под регулаторния надзор на друга държава членка, когато същите кацат на летища, разположени на територията, предмет на разпоредбите на Договора.

**ARO.RAMP.100 Общи разпоредби**

а) Въздухоплавателното средство, както и неговият екипаж, се подлагат на инспекция въз основа на приложимите изисквания.

б) В допълнение към извършването на наземните инспекции, включени в неговата програма за надзор, установена в съответствие с ARO.GEN.305, компетентният орган извършва наземна инспекция на въздухоплавателните средства, за които има подозрения, че не отговарят на приложимите изисквания.

в) В рамките на разработването на програмата за надзор, установена в съответствие с ARO.GEN.305, компетентният орган установява годишна програма за извършването на наземни инспекции на въздухоплавателните средства. Тази програма:

1) се основава на методика на изчисляване, която отчита историческа информация относно броя и естеството на операторите и броя на кацанията извършени от тях на нейните летища, както и рисковете за безопасността; и

2) позволява на компетентния орган да даде приоритет на инспекциите на въздухоплавателните средства въз основа на списъка, посочен в ARO.RAMP.105, буква а).

г) Когато счете за необходимо, Агенцията, в сътрудничество с държавите членки, на чиято територия ще бъде извършена инспекцията, извършва наземна инспекция на въздухоплавателното средство, за да провери съответствието с приложимите изисквания за целите на:

1) задачите по сертифициране, възложени на Агенцията от Регламент (ЕО) № 216/2008;

▼B

2) стандартизационните инспекции на държавата членка; или

3) инспекциите на дадена организация с цел проверка на съответствието с приложимите изисквания в потенциално опасни ситуации.

**ARO.RAMP.105 Критерии за определяне на приоритет**

а) За определянето на приоритетите на наземните инспекции Агенцията предоставя на компетентните органи списък на операторите или въздухоплавателните средства, определени като представляващи потенциален риск.

б) Този списък включва:

1) операторите на въздухоплавателните средства, определени въз основа на анализа на наличните данни в съответствие с ARO.RAMP.150, буква б), точка 4;

2) операторите или въздухоплавателните средства, посочени на Агенцията от Европейската комисия и определени въз основа на:

i) становище, изразено от Комитета за авиационна безопасност (ASC) във връзка с изпълнението на Регламент (ЕО) № 2111/2005, че е необходима допълнителна проверка на действителното спазване на съответните стандарти за безопасност чрез систематични наземни инспекции; или

ii) получена от Европейската комисия информация от държавите членки съгласно член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005;

3) наличие на въздухоплавателни средства, експлоатирани на територията, обект на разпоредбите на Договора, от оператори, включени в приложение Б към списъка на операторите, обект на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005;

4) наличие на въздухоплавателни средства, експлоатирани от оператори, сертифицирани в държава, която упражнява регулаторен надзор над операторите, включени в списъка, посочен в точка 3;

▼M15

5) наличие на въздухоплавателни средства, използвани от оператор от трета държава, който за първи път оперира на или извън територията, обект на разпоредбите на Договора, или чието разрешение, издадено в съответствие с Регламент (ЕС) № 452/2014, е ограничено или възстановено след като е било временно прекратено или анулирано.

▼B

в) Списъкът се представя в съответствие с установената от Агенцията процедура след всяко актуализиране на списъка на Общността на операторите, предмет на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005, и при всички случаи поне веднъж на всеки 4 месеца.

▼M12

**ARO.RAMP.106 Проверка за употреба на алкохол**

а) Компетентният орган извършва проверки за употреба на алкохол от полетните и кабинните екипажи.

б) Агенцията предоставя на компетентните органи списък на оператори от ЕС и от трети държави за приоритетността при провеждането на проверки за употреба на алкохол в рамките на програмата за наземни инспекции (ramp inspection programme) в съответствие с ARO.RAMP.105, базираща се на направена от Агенцията оценка на рисковете, като се отчитат солидността и ефективността на съществуващите програми за проверки за психоактивни вещества.

в) При избора на кои оператори да се прави проверка дали техните полетни и кабинни екипажи са употребили алкохол, компетентният орган трябва да използва списъка, определен в съответствие с буква б).

▼M12

г) Когато в централната база данни се вписват данни, свързани с проверките за употреба на алкохол по буква б) от точка ARO.RAMP.145, компетентният орган трябва да осигури да не присъстват в записаните данни лични данни за съответния член на екипажа.

д) В случай на наличие на основателна причина или съмнение, проверките за употреба на алкохол могат да бъдат извършвани във всеки един момент.

е) В методиката за проверките за употреба на алкохол трябва да се прилагат признати стандарти за качество, осигуряващи точни резултати от проверките.

ж) На член на полетен или кабинен екипаж, който откаже да сътрудничи при проверките, или за когото се установи чрез потвърден положителен тестови резултат, че е под влияние на алкохол, не трябва да се разрешава да продължи да изпълнява служебните си задължения.

▼B

**ARO.RAMP.110 Събиране на информация**

Компетентният орган събира и обработва всяка информация, считана за полезна за извършването на наземни инспекции.

**ARO.RAMP.115 Квалификация на наземните инспектори**

а) Компетентният орган и Агенцията разполагат с квалифицирани инспектори, които да извършват наземните инспекции.

б) Наземните инспектори:

1) притежават необходимото образование в областта на въздухоплаването или практически познания, свързани с областите, които те инспектират;

2) са преминали успешно:

i) подходящо специално теоретично и практическо обучение в една или повече от следните области на инспекция:

А) пилотска кабина;

Б) безопасност на кабината;

В) състояние на въздухоплавателното средство;

Г) товари;

ii) подходящо обучение в процеса на работа, предоставено от старши наземен инспектор, назначен от компетентния орган или Агенцията;

▼M15

3) поддържат валидността на своята квалификация посредством периодично преминаване на обучение и извършване на минимум 12 инспекции за една календарна година.

▼B

в) Обучението по буква б), точка 2, подточка i) се предоставя от компетентния орган или от организация за обучение, одобрена в съответствие с ARO.RAMP.120, буква а).

г) Агенцията разработва и поддържа програма за обучение и насърчава организирането на курсове за обучение и семинари за инспекторите с цел подобряване на разбирането и еднообразното прилагане на настоящата подчаст.

д) Агенцията улеснява и координира програма за обмен на инспектори, насочена към даване на възможност на инспекторите да получат практически опит и да допринасят за хармонизацията на процедурите.

**ARO.RAMP.120 Одобряване на организациите за обучение**

а) Компетентният орган одобрява организация за обучение, чието основно място на стопанска дейност е на територията на съответната държава членка, след като се убеди, че организацията за обучение:

1) е определила началник на обучението, който притежава добри управленски способности, за да гарантира, че предоставяното обучение е в съответствие с приложимите изисквания;

▼B

2) разполага с налични съоръжения и оборудване за провеждане на обучение, подходящи за вида предоставяно обучение;

3) предоставя обучение в съответствие с програмата за обучение, разработена от Агенцията в съответствие с ARO.RAMP.115, буква г);

4) използва квалифицирани инструктори за обучение.

б) Ако бъде поискано от компетентния орган, проверката на съответствието и постоянното спазване на изискванията, посочени в буква а), се извършва от Агенцията.

в) Организацията за обучение се одобрява за предоставянето на един или повече от следните видове обучение:

1) първоначално теоретично обучение;

2) първоначално практическо обучение;

3) периодично обучение.

**ARO.RAMP.125 Провеждане на наземни инспекции**

▼M15

а) Наземните инспекции се извършват по стандартизиран начин.

▼B

б) При извършването на наземна инспекция инспекторите полагат всички възможни усилия, за да избягнат ненужно забавяне на инспектираното въздухоплавателно средство.

▼M15

в) След завършване на наземната инспекция командирът или, в негово отсъствие, друг член на летателния екипаж или представител на оператора се уведомява за резултатите от наземната инспекция.

▼B

**ARO.RAMP.130 Категоризиране на констатациите**

За всеки пункт за инспекция са установени три категории на възможно неспазване на приложимите изисквания, определени като констатации. Въпросните констатации се подреждат в следните категории:

1) констатация от категория 3 е всяко установено значително несъответствие с приложимите изисквания или условията на свидетелството, което оказва изключително голямо въздействие върху безопасността;

2) констатация от категория 2 е всяко установено несъответствие с приложимите изисквания или условията на свидетелството, което оказва значително въздействие върху безопасността;

3) констатация от категория 1 е всяко установено несъответствие с приложимите изисквания или условията на свидетелството, което оказва незначително въздействие върху безопасността.

**ARO.RAMP.135 Последващи действия по констатациите**

а) За констатациите от категория 2 или 3 компетентният орган или съответно Агенцията:

1) съобщава в писмена форма констатацията на оператора, включително изисква доказателства за предприетите коригиращи действия; и

2) уведомява компетентния орган на държавата на оператора и, когато е подходящо, държавата на регистрация на въздухоплавателното средство и на издаване на свидетелството за правоспособност на полетния екипаж. Където е уместно, компетентният орган или Агенцията изискват потвърждение на приемането на коригиращите действия, предприети от оператора в съответствие с ARO.GEN.350 или ARO.GEN.355.

б) В допълнение към буква а), в случая на констатации от категория 3 компетентният орган предприема незабавни действия като:

1) налага оперативни ограничения на въздухоплавателното средство;

2) изисква да бъдат предприети незабавни коригиращи действия;

3) забранява извършването на летателна дейност от въздухоплавателното средство в съответствие с ARO.RAMP.140; или

4) налага незабавна оперативна забрана в съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005.

▼B

в) Когато Агенцията установи констатация от категория 3, тя изисква от органа, компетентен за територията, където се е приземило въздухоплавателното средство, да предприеме подходящи мерки в съответствие с буква б).

**ARO.RAMP.140 Задържане на въздухоплавателно средство на земята**

а) В случая на констатации от категория 3, когато изглежда, че е предвидено или има вероятност въздухоплавателното средство да извършва летателна дейност, без операторът или собственикът да е предприел подходящо коригиращо действие, компетентният орган:

1) уведомява командира или оператора, че на въздухоплавателното средство не е разрешено да започне полета до получаването на допълнително уведомление; и

2) издава забрана за извършване на летателна дейност на това въздухоплавателно средство.

б) Компетентният орган на държавата, в която на въздухоплавателното средство е издадена забрана за извършване на летателна дейност, незабавно информира компетентния орган на държавата на оператора и държавата на регистрация на въздухоплавателното средство, ако е приложимо, както и Агенцията, в случай че забрана за извършване на летателна дейност се издава спрямо въздухоплавателно средство, използвано от оператор от трета страна.

в) В координация с държавата на оператора или държавата на регистрация компетентният орган предписва необходимите условия, при които на въздухоплавателното средство може да бъде позволено да излети.

г) Ако несъответствието засяга валидността на сертификата за летателна годност на въздухоплавателното средство, забраната за извършване на летателна дейност може да бъде вдигната от компетентния орган единствено, когато операторът представи доказателства, че:

1) е възстановено съответствието с приложимите изисквания;

▼M15

2) притежава разрешение за полет в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 за въздухоплавателните средства, регистрирани в държава членка;

▼B

3) притежава разрешение за полети или еквивалентен документ от държавата на регистрация или държавата на оператора за въздухоплавателните средства, регистрирани в трета страна и експлоатирани от оператор от ЕС или от трета страна; и

4) притежава разрешение от третите страни, над които ще прелети, ако това е приложимо.

**ARO.RAMP.145 Докладване**

а) Информацията, събрана в съответствие с ARO.RAMP.125, буква а), се вписва в централизираната база данни, посочена в ARO.RAMP.150, буква б), точка 2, в срок от 21 календарни дни след инспекцията.

б) Компетентният орган или Агенцията вписват в централизираната база данни всяка информация, полезна за прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, а също и за осъществяването от страна на Агенцията на възложените ѝ с настоящото приложение задачи, включително съответната информация, посочена в ARO.RAMP.110.

в) Когато информацията, посочена в ARO.RAMP.110, покаже наличие на потенциална заплаха за безопасността, тази информация незабавно се съобщава също на Агенцията и всички компетентни органи.

г) Когато определено лице предаде на компетентния орган информация относно недостатъци на въздухоплавателното средство, информацията, посочена в ARO.RAMP.110 и ARO.RAMP.125, буква а), се представя без да се разкриват данни за лицето, източник на тази информация.

▼B

**ARO.RAMP.150 Задачи по координиране на агенцията**

а) Агенцията управлява и използва необходимите инструменти и процедури за съхранение и обмен на:

▼M15

1) информацията, посочена в точка ARO.RAMP.145.

▼B

2) информацията, предоставена от трети страни или международни организации, с които ЕС е сключил съответни споразумения, или организации, с които Агенцията е сключила съответни споразумения в съответствие с член 27, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

б) Това управление включва следните задачи:

1) съхранение на данни от държавите членки, необходими за информацията, свързана с безопасността на въздухоплавателните средства, кацащи на летища, разположени на територия, предмет на разпоредбите на Договора;

2) създаване, поддържане и непрекъсната актуализация на централизираната база данни, съдържаща цялата информация, посочена в буква а), точки 1 и 2;

3) предоставяне на необходимите промени и подобрения в приложенията на базата данни;

4) анализ на информацията в централизираната база данни и друга уместна информация, засягаща безопасността на въздухоплавателните средства и авиационните оператори, и въз основа на това:

i) консултиране на Комисията и компетентните органи относно незабавни действия или политиката на последващи действия;

ii) докладване на потенциални проблеми относно безопасността пред Комисията и компетентните органи;

iii) предлагане на координирани действия на Комисията и компетентните органи, когато това е необходимо в името на безопасността, и осигуряване на координацията на техническо ниво на такива действия;

5) поддържане на връзка с други европейски институции и органи, международни организации и компетентни органи на трети страни с цел обмен на информация.

**ARO.RAMP.155 Годишен доклад**

Агенцията изготвя и представя на Комисията годишен доклад относно системата на наземни инспекции, съдържащ като минимум следната информация:

а) състоянието на напредъка на системата;

б) състоянието на инспекциите, проведени през годината;

в) анализ на резултатите от инспекциите с указание за категорията на констатациите;

г) действията, предприети през годината;

д) предложения за допълнително усъвършенстване на системата на наземни проверки; и

е) приложения, съдържащи списък на инспекциите, подредени по държава на опериране, тип на въздухоплавателното средство, оператор и процент на забележките.

▼B

**ARO.RAMP.160 Информиране на обществеността и защита на информацията**

а) Държавите членки използват информацията, получена от тях съгласно ARO.RAMP.105 и ARO.RAMP.145, единствено за целите, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за прилагането му, и я защитават по съответен начин.

б) Всяка година Агенцията публикува доклад с обобщена информация, който се предоставя на разположение на обществеността и съдържа анализ на получената информация в съответствие с ARO.RAMP.145. Докладът е опростен и лесен за разбиране, като източникът на информацията не се посочва.

▼**M15**

*Допълнение I*

<table>
<tr><td colspan="3">СВИДЕТЕЛСТВО ЗА АВИАЦИОНЕН ОПЕРАТОР<br>(график за одобрение на въздушни превозвачи)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Видове операции:<br>Търговски въздушен транспорт (ТВТ) ☐ Пътници; ☐ Товари;<br>☐ Друго ([1]): _____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Държава на оператора ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Издаващ орган ([3])</td></tr>
<tr><td rowspan="4">CAO # ([6]):</td><td rowspan="4">Наименование на оператора ([7])<br>Dba Търговско наименование ([8])<br>Адрес на оператора ([10]):<br>Телефон ([11]):<br>Факс:<br>Електронна поща:</td><td rowspan="4">Оперативни звена за контакт ([9]):<br>Данните за контакт, позволяващи незабавна връзка с оперативното ръководство, са посочени в _____ ([12]).</td></tr>
<tr></tr>
<tr></tr>
<tr></tr>
<tr><td colspan="3">Настоящото свидетелство удостоверява, че на _____ ([13]) е предоставено правото да осъществява търговски въздушни операции съгласно приложените спецификации на операциите и в съответствие с Ръководството за експлоатация, приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него.</td></tr>
<tr><td>Дата на издаване ([14]):</td><td colspan="2">Име и подпис ([15]):<br>Длъжност:</td></tr>
<tr><td colspan="3">([1]) Другите видове транспорт трябва да бъдат посочени.<br>([2]) Заменя се с наименованието на държавата на оператора.<br>([3]) Заменя се с идентификацията на издаващия компетентен орган.<br>([4]) Попълва се от компетентния орган.<br>([5]) Попълва се от компетентния орган.<br>([6]) Номер на одобрението, издадено от компетентния орган.<br>([7]) Заменя се от регистрираното наименование на оператора.<br>([8]) Търговско наименование на оператора, ако то е различно. Впишете „Dba“ (за „извършва стопанска дейност като/Doing business as/“) преди търговското наименование.<br>([9]) Данните за контакт включват номер на телефон и на факс, включително код на държавата, и адрес на електронната поща (ако има такъв), чрез които може да се осъществи незабавна връзка с оперативното ръководство по въпроси, свързани с летателната експлоатация, летателната годност, компетентността на членовете на летателния и кабинния екипаж, опасни товари и други съответни въпроси.<br>([10]) Адрес на основното място на стопанска дейност на оператора.<br>([11]) Номер на телефон и факс в основното място на стопанска дейност на оператора, включително код на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.<br>([12]) Вписва се контролираният документ, намиращ се на борда, в който са изброени данните за контакт, като се указва съответният параграф или страница. Напр.: „Данните за контакт … са посочени в ръководството за експлоатация, общо/основно, глава 1, точка 1.1“; или „… са посочени в спецификациите на операциите, стр. 1“; или „… са посочени в допълнение към настоящия документ“.<br>([13]) Регистрирано наименование на оператора.<br>([14]) Дата на издаване на CAO (дд-мм-гггг).<br>([15]) Длъжност, наименование и подпис на представителя на компетентния орган. Освен това на CAO може да се положи и официален печат.</td></tr>
</table>

Формуляр 138 на EASA, издание 2

▼**M16**

*Допълнение II*

| **СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ**<br>**(при спазване на одобрените условия в ръководството за експлоатация)** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Данни за контакт с издаващия орган<br>Телефон ([1]): _____ ; Факс: _____ ;<br>Електронна поща: _____ | | | | |
| CAO ([2]): | Наименование на оператора ([3]):<br>Dba Търговско наименование | | Дата ([4]): | Подпис: |
| Спецификации на операциите #: | | | | |
| Модел на въздухоплавателно средство ([5]):<br>Регистрационни знаци ([6]): | | | | |
| Видове операции: Търговски операции<br>☐ Пътници ☐ Товари ☐ Други ([7]): _____ | | | | |
| Зона на експлоатация ([8]): | | | | |
| Специални ограничения ([9]): | | | | |
| Специални одобрения: | Да | Не | Спецификация ([10]) | Забележки |
| Опасни товари | ☐ | ☐ | | |
| Операции при намалена видимост<br><br>Излитане<br><br>Подход и кацане | <br><br><br>☐ | <br><br><br>☐ | CAT ([11]) _____<br><br>RVR ([12]): m<br><br>DA/H: ft RVR: m | |
| RVSM ([13]) ☐ N/A | ☐ | ☐ | | |
| ETOPS ([14]) ☐ N/A | ☐ | ☐ | Максимално време за отклонение ([15]): min. | |
| Комплексни навигационни летателно-технически характеристики за операции при PBN ([16]) | ☐ | ☐ | | ([17]) |
| Минимални навигационни летателно-технически характеристики | ☐ | ☐ | | |
| Операции с едномоторен турбинен самолет през нощта или при метеорологични условия за полети по прибори (SET-IMC) | ☐ | ☐ | ([18]) | |
| Операции на вертолети с помощта на системи за изобразяване при нощно виждане | ☐ | ☐ | | |
| Подемно-товарни операции с вертолет | ☐ | | | |
| Полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет | ☐ | ☐ | | |

▼**M16**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Крайбрежни операции с вертолет | ☐ | ☐ | | |
| Обучение на кабинния екипаж ([19]) | ☐ | ☐ | | |
| Издаване на атестация на кабинен екипаж ([20]) | ☐ | ☐ | | |
| Използване на приложения за EFB от тип Б | ☐ | ☐ | ([21]) | |
| Поддържане на летателната годност | ☐ | ☐ | ([22]) | |
| Други ([23]) | | | | |

([1]) Данни за контакт по телефон и факс с компетентния орган, включително кода на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.
([2]) Вписва се номерът на съответното свидетелство за авиационен оператор (CAO).
([3]) Вписват се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Впишете „Dba“ (за „извършва стопанска дейност като/Doing business as“) преди търговското наименование.
([4]) Дата на издаване на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.
([5]) Вписват се установените съгласно определението на ИКАО марка, модел и серия на въздухоплавателното средство — или основната серия, ако е определена серия (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 специално одобрение.
([7]) Други видове транспорт, които трябва да бъдат посочени (например спешна медицинска помощ).
([8]) Посочват се географските райони на разрешената операция (с географски координати или конкретни 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 видът одобрение (със съответните критерии).
([11]) Вписва се приложимата категория точен подход: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Вписват 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]) Вписва се одобрената минимална 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 постави 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 по-малко или повече 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“ или „Забележки“, или и в двете. 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 краища на писти за излитане и кацане или летища, или и двете.
([18]) Вписва се конкретната комбинация корпус или двигател.
([19]) Одобрение за провеждане на обучението и изпитите, задължителни за кандидатите за атестация на кабинен 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]) Въвежда се списъкът на приложенията за EFB от тип Б заедно с номера на хардуера за EFB (за преносими EFB). Този списък се съдържа 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.
([22]) Името на лицето или 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.
([23]) 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. кацане на скъсени дистанции, операции за стръмен подход, намалена изисквана дистанция за кацане, операции с вертолети към или 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 крен, максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS).

Формуляр 139 на EASA, издание 6

▼**M15**

*Допълнение III*

**Списък на специалните одобрения**

*Нетърговски операции*

*Специализирани операции*

*(при спазване на условията, посочени в одобрението и съдържащи се в ръководството за експлоатация или експлоатационния наръчник на пилота)*

| Издаващ орган ([1]): | | |
|---|---|---|
| Списък на специалните одобрения # ([2]):<br>Наименование на оператора:<br>Дата ([3]):<br>Подпис: | | |
| Модел и регистрационен знак на въздухоплавателното средство ([4]): | | |
| Видове специализирана операция („SPO“), ако е приложимо:<br>☐ ([5]) … | | |
| Специални одобрения ([6]): | Спецификация ([7]) | Забележки |
| | | |
| … | | |
| … | | |
| … | | |
| … | | |

([1]) Вписват се наименованието и данните за контакт.
([2]) Вписва се свързаният номер.
([3]) Дата на издаване на специалните одобрения (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.
([4]) Вписват се марката, моделът и серията на въздухоплавателното средство, установени съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ИКАО, или основната серия, ако е определена серия (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономията на CAST/ИКАО е на разположение на адрес: http://www.intlaviationstandards.org/ Регистрационните знаци се посочват в списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в списъка на специалните одобрения се прави препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
([5]) Посочва се видът на операцията, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха, полети за проверка на техническото обслужване.
([6]) В тази колона се посочват всички одобрени операции — напр. за опасни товари, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) В тази колона се посочват минималните условия за всяко одобрение, напр. височината на вземане на решение и минимумите за използваната RVR за CAT II.

Формуляр 140 на EASA, издание 2

▼**M15**

*Допълнение IV*

| **ДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЯ ЗА ВИСОКОРИСКОВИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ТЪРГОВСКИ ОПЕРАЦИИ** | |
|---|---|
| Издаващ орган ([1]):<br>Разрешение № ([2]): | |
| Наименование на оператора ([3]):<br>Адрес на оператора ([4]):<br>Телефон ([5]):<br>Факс:<br>Електронна поща: | |
| Модел и регистрационен знак на въздухоплавателното средство ([6]): | |
| Разрешена специализирана операция ([7]): | |
| Разрешена зона или обект за операцията ([8]): | |
| Специални ограничения ([9]): | |
| С настоящото се потвърждава, че на _____ е предоставено правото да осъществява високорискови специализирани търговски операции в съответствие с настоящото разрешение, със стандартните оперативни процедури на оператора, с приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него. | |
| Дата на издаване ([10]): | Име и подпис ([11]):<br>Длъжност: |

([1]) Име на компетентния орган и данни за контакт с него.
([2]) Вписва се номерът на съответното разрешение.
([3]) Вписват се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Впишете „Dba“ (за „извършва стопанска дейност като/Doing business as/“) преди търговското наименование.
([4]) Адрес на основното място на стопанска дейност на оператора.
([5]) Номер на телефон и факс в основното място на стопанска дейност на оператора, включително код на държавата. Посочва се адрес за електронна поща, ако има такъв.
([6]) Вписват се марката, моделът и серията на въздухоплавателното средство, установени съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ИКАО, или основната серия, ако е определена серия (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономията на CAST/ИКАО е на разположение на адрес: http://www.intlaviationstandards.org. Регистрационните знаци се посочват в списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в списъка на специалните одобрения се прави препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.
([7]) Посочва се видът на операцията, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха, полети за проверка на техническото обслужване.
([8]) Посочват се географските райони или обекти на разрешената операция (с географски координати или 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]) Дата на издаване на разрешението (дд-мм-гггг).
([11]) Длъжност, наименование и подпис на представителя на компетентния орган. Освен това на разрешението може да се положи и официален печат.

Формуляр 151 на EASA, издание 2

_____

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ III*

**ОРГАНИЗАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ**

**[ЧАСТ ORO]**

**ORO.GEN.005 Обхват**

▼M4

Настоящото приложение установява изисквания, които трябва да се спазват от въздушните оператори, извършващи:

а) операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ);

б) специализирани търговски операции;

в) нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга;

г) нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.

▼B

ПОДЧАСТ GEN

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

*РАЗДЕЛ I*

***Общи разпоредби***

**ORO.GEN.105 Компетентен орган**

За целите на настоящото приложение компетентният орган, който упражнява надзор върху подлежащи на задължение за сертифициране ►M1 или деклариране ◄ оператори, за оператори с основно място на стопанска дейност в дадена държава членка, е определеният от тази държава членка орган.

**ORO.GEN.110 Отговорности на оператора**

▼M4

а) Операторът носи отговорност за експлоатацията на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, според случая, със съответните изисквания на настоящото приложение и със своето свидетелство на авиационен оператор, разрешение за специализирана операция или декларация.

▼B

б) Всеки полет се извършва в съответствие с разпоредбите на ръководството за експлоатация.

в) Операторът установява и поддържа система за упражняване на оперативен контрол върху всеки полет, извършван при условията на неговото свидетелство ►M4 или разрешението за специализирани операции ◄ ►M1 или декларация. ◄

г) Операторът гарантира, че неговите въздухоплавателни средства са оборудвани и екипажите са квалифицирани, както се изисква за зоната и типа на експлоатация.

д) Операторът гарантира, че персоналът, назначен или пряко ангажиран в наземната и полетната експлоатация, е надлежно инструктиран, показал е способност за изпълнение на специфичните си задължения и е запознат със своите отговорности и взаимовръзката на своите задължения с цялостната експлоатация.

▼M5

е) Операторът установява процедури и инструкции за безопасната експлоатация на всеки тип въздухоплавателно средство, съдържащи задълженията и отговорностите на наземния състав и на членовете на екипажа, за всички видове експлоатация на земята и по време на полет. Тези процедури и инструкции не могат да изискват член на екипажа да изпълнява други дейности по време на критични фази на полета, освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство. Трябва също да бъдат включени процедури и инструкции за стерилна пилотска кабина.

▼B

ж) Операторът гарантира, че целият персонал е осведомен, че трябва да спазва законовите и подзаконовите актове и процедурите на тези държави, в които се извършват операциите, и които се отнасят до изпълнението на техните задължения.

▼M15

з) С цел да се гарантира спазването на оперативните процедури от ръководството за експлоатация, операторът изготвя контролна карта за всеки тип въздухоплавателно средство, която да бъде използвана от членовете на екипажа на всички етапи от полета при нормални, извънредни и аварийни условия. При оформянето и използването на контролните карти се спазват принципите, свързани с човешкия фактор, и се взема под внимание най-актуалната съответна документация от притежателя на одобрението на проекта.

▼B

и) Операторът определя процедури за полетно планиране с цел осигуряване на безопасно извършване на полета, съобразени с характеристиките на въздухоплавателното средство, други експлоатационни ограничения и съответните очаквани условия по предвидения маршрут, както и на съответните летища или експлоатационни площадки. Тези процедури са включени в ръководството за експлоатация.

▼M10

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.

▼M14

к) Независимо от разпоредбите на буква й), операторите, извършващи търговски операции с някое от 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) едномоторни витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) ≤ 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;

2) 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.

▼B

**ORO.GEN.115 ►M4 Заявление за издаване на свидетелство за авиационен оператор ◄**

а) Кандидатстването за свидетелство за ►M4 авиационен ◄ оператор или за изменение на съществуващо свидетелство се извършва във форма и по начин, установени от компетентния орган, отчитайки приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

б) Кандидатите за първоначално свидетелство представят на компетентния орган документация, която показва как ще спазват изискванията, установени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази документация включва процедура, която описва как промените, които не изискват предварително одобрение, ще се управляват и съобщават на компетентния орган.

▼B

**ORO.GEN.120 Мерки за съответствие**

а) Алтернативни мерки за съответствие на приетите от Агенцията могат да се използват от операторите за установяване на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

б) Когато оператор, подлежащ на сертифициране, желае да използва алтернативна мярка за съответствие на приетите от Агенцията Приемливи мерки за съответствие (AMC), за да установи съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, преди да я въведе той трябва да представи на компетентния орган пълно описание на алтернативната мярка за съответствие. Описанието включва всяка преработка на ръководства или процедури, която може да е от значение, както и оценка, доказваща спазването на правилата за прилагане.

Въвеждането на тези алтернативни мерки за съответствие от оператора подлежи на предварително одобрение от компетентния орган и може да се осъществи след получаване на уведомлението, предвидено в ARO.GEN.120, буква г).

▼M1

в) Операторът, който е задължен да декларира своята дейност, уведомява компетентния орган за списъка на алтернативните мерки за съответствие, които той използва, за да постигне съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

▼M4

г) Когато оператор, подлежащ на изискването за разрешение за специализирани операции, желае да използва алтернативни средства за постигане на съответствие, той изпълнява изискванията на буква б), когато тези алтернативни средства засягат стандартните оперативни процедури, които са част от разрешението, и на буква в) за декларираната част от своята организация и дейност.

▼B

**ORO.GEN.125 ►M4 Условия за одобрение и привилегии на притежателя на свидетелство за авиационен оператор ◄**

Сертифицираният оператор спазва обхвата и привилегиите, определени в спецификациите на операциите, приложени към свидетелството на оператора.

**ORO.GEN.130 ►M4 Промени, свързани с притежателя на свидетелство за авиационен оператор ◄**

а) Всяка промяна, която влияе на:

1) обхвата на свидетелството или спецификациите на операциите на оператора; или

2) някой от елементите на системата за управление на оператора, изискван в ORO.GEN.200, буква а), точки 1 и 2,

изисква предварително одобрение на компетентния орган.

б) За всички промени, които изискват предварително одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, операторът кандидатства и получава одобрение от компетентния орган. Заявлението се подава преди осъществяването на такава промяна, за да се даде възможност на компетентния орган да определи продължаващо съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане и да измени, ако е необходимо, свидетелството на оператора и съответните приложени към него условия на одобрението.

Операторът представя на компетентния орган всякаква съответна документация.

▼B

Промяната се прилага само след получаване на официално одобрение от компетентния орган съгласно ARO.GEN.330.

Операторът функционира при условията, предписани от компетентния орган по време на такива промени, където е приложимо.

в) Всички промени, които не изискват предварително одобрение, се управляват и съобщават на компетентния орган съгласно процедурата, одобрена от компетентния орган съгласно ARO.GEN.310, буква в).

**ORO.GEN.135 ►M4 Продължаваща валидност на свидетелството за авиационен оператор ◄**

▼M15

а) Свидетелството на оператора остава валидно, при условие че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) операторът продължава да спазва съответните изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него, отчитайки разпоредбите, свързани с третирането на констатациите, както е посочено в точка ORO.GEN.150 от настоящото приложение;

2) на компетентния орган е предоставен достъп до оператора, както е посочено в точка ORO.GEN.140 от настоящото приложение, за да определи продължаващото съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него;

3) сертификатът не е отказан или анулиран.

▼B

б) След отнемане или отказ свидетелството незабавно се връща на компетентния орган.

**ORO.GEN.140 Достъп**

▼M15

а) С цел определяне на съответствието със съответните изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение към него операторът предоставя достъп по всяко време до всички съоръжения, въздухоплавателни средства, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали, отнасящи се до дейността му, подлежаща на сертифициране, разрешение или декларация за SPO, независимо дали е договорена или не, на всяко лице, оправомощено от някой от следните органи:

1) компетентния орган, определен в точка ORO.GEN.105 от приложение III към настоящия регламент;

2) органа, действащ съгласно разпоредбите на точка ARO.GEN.300, буква г), точка ARO.GEN.300, буква д) или подчаст RAMP от приложение II към настоящия регламент.

▼B

б) Достъпът до въздухоплавателните средства, посочен в буква а) ►M4 при извършване на търговски въздушен транспорт ◄, включва възможността да се влиза и да се остава във въздухоплавателното средство по време на полетни дейности, освен ако не е решено друго от командира за пилотската кабина в съответствие с CAT.GEN.MPA.135 в интерес на безопасността.

**ORO.GEN.150 Констатации**

След получаване на уведомление за констатациите операторът:

а) установява първопричината за несъответствието;

б) съставя план за коригиращи действия; и

в) доказва извършването на коригиращи действия по удовлетворителен за компетентния орган начин в рамките на срок, договорен с този орган, както е посочено в ARO.GEN.350, буква г).

▼B

**ORO.GEN.155 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

Операторът прилага:

а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, буква в); и

б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

**ORO.GEN.160 Докладване за събития**

▼M15

а) Операторът докладва на компетентния орган и на всяка друга организация, която държавата на оператора изисква да бъде информирана, всяко произшествие, сериозен инцидент и събитие, както е посочено в Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и в Регламент (ЕС) № 376/2014.

▼M2

б) Без да се засяга буква а), операторът докладва на компетентния орган и на организацията, отговорна за проектирането на въздухоплавателното средство, всеки инцидент, неизправност, технически дефект, превишаване на техническите ограничения или събитие, което разкрива неточна, непълна или неясна информация, съдържаща се в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, или друго необичайно обстоятелство, което е застрашило или е могло да застраши безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, без да е довело до произшествие или сериозен инцидент.

▼M15

в) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010 и Регламент (ЕС) № 376/2014, посочените в букви а) и б) доклади се изготвят във форма и по начин, определени от компетентния орган, и съдържат цялата необходима информация относно състоянието, известна на оператора.

▼B

г) Докладите се изготвят възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на 72 часа, след като операторът установи състоянието, за което се отнася докладът, освен ако извънредни обстоятелства не попречат на това.

д) Когато е уместно, операторът представя последващ доклад за действията, които възнамерява да предприеме, за да предотврати подобни събития в бъдеще, веднага след като установи тези действия. Този доклад се изготвя във форма и по начин, определени от компетентния орган.

*РАЗДЕЛ 2*

***Управление***

**ORO.GEN.200 Система за управление**

а) Операторът установява, прилага и поддържа система за управление, която включва:

1) ясно определени области на отговорност и отчетност в цялата организация на оператора, включително пряка отговорност на отговорния ръководител за безопасността;

2) описание на всички правила и принципи на оператора по отношение на безопасността, наричани „политика на безопасност“;

([1]) Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35).

▼B

3) установяване на заплахи за авиационната безопасност, свързани с дейността на оператора, тяхната оценка и управлението на свързаните рискове, включително предприемане на действия за намаляване на риска и проверка на тяхната ефективност;

4) поддържане на персонал, обучен и квалифициран за изпълнение на задачите;

5) документиране на всички основни процеси на системата за управление, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;

6) функция за наблюдаване на съответствието на оператора със съответните изисквания. Наблюдаването на съответствието включва система за предоставяне на отговорния служител на обратна информация по констатациите, за да се осигури ефективно прилагане на коригиращи действия, когато е необходимо; и

7) всички допълнителни изисквания, които са предвидени в съответните подчасти на настоящото приложение или други съответни приложения.

б) Системата за управление съответства на размера на оператора и на естеството и сложността на неговата дейност, като се вземат предвид заплахите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност.

▼M4

**ORO.GEN.205 Договорени дейности**

▼M15

а) Когато договаря или закупува каквито и да било услуги или продукти като част от своите дейности, операторът осигурява спазването на всички посочени по-долу изисквания:

1) договорените или закупените услуги или продукти са в съответствие с приложимите изисквания;

2) всички заплахи за авиационната безопасност, свързани с договорени или закупени услуги или продукти, са взети предвид в системата на оператора за управление.

▼M4

б) Когато сертифицираният оператор или притежателят на разрешение за специализирани операции възложи с договор част от своята дейност на организация, която не е сертифицирана или оправомощена съгласно настоящата част да извършва такава дейност, организацията изпълнител работи съгласно одобрението на оператора. Организацията възложител осигурява достъп на компетентния орган до организацията изпълнител, за да се оцени продължаващото съответствие с приложимите изисквания.

▼B

**ORO.GEN.210 Изисквания към персонала**

а) Операторът определя отговорен ръководител, който е оправомощен да гарантира, че всички дейности могат да бъдат финансирани и извършвани съгласно приложимите изисквания. Отговорният ръководител отговаря за установяване и поддържане на ефективна система за управление.

б) Операторът определя лице или група от лица, носещи отговорността за гарантиране, че операторът продължава да съответства на приложимите изисквания. Това лице/тези лица носи/носят крайната отговорност пред отговорния ръководител.

в) Операторът разполага с достатъчен квалифициран персонал за изпълнение на планираните задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.

г) Операторът поддържа подходящи записи за опита, квалификациите и обучението, за да покаже съответствие с буква в).

д) Операторът гарантира, че целият персонал е информиран за правилата и процедурите, отнасящи до изпълнението на техните задължения.

▼B

**ORO.GEN.215 Изисквания към съоръженията**

Операторът разполага със съоръжения, които позволяват изпълнението и управлението на всички планирани задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.

**ORO.GEN.220 Водене на отчетност**

а) Операторът създава система за водене на отчетност, която позволява подходящо съхранение и надеждно проследяване на всички разработени дейности, като обхваща по-специално всички елементи, посочени в ORO.GEN.200.

б) Формата на воденатa отчетност се посочва в процедурите на оператора.

в) Записите се съхраняват по начин, който гарантира защита от повреда, промяна или кражба.

▼M15

*РАЗДЕЛ 3*

***Допълнителни организационни изисквания***

**ORO.GEN.310 Използване на въздухоплавателни средства, вписани в CAO, за нетърговски операции и специализирани операции**

а) Въздухоплавателните средства, вписани в CAO на оператора, могат да останат вписани в CAO, ако се експлоатират в някоя от следните ситуации:

1) от самия притежател на CAO — за специализирани операции, в съответствие с изискванията от приложение VIII (част SPO);

2) от други оператори — за нетърговски операции с въздухоплавателни средства с моторна тяга или за специализирани операции, извършвани в съответствие с приложение VI (част NCC), приложение VII (част NCO) или приложение VIII (част SPO), при условие че въздухоплавателното средство се използва за непрекъснат период, който не надвишава 30 дни.

б) Когато въздухоплавателното средство се използва в съответствие с буква а), подточка 2, притежателят на CAO, който предоставя въздухоплавателното средство, и операторът, който използва въздухоплавателното средство, установяват процедура, с която:

1) ясно се посочва кой оператор отговаря за оперативния контрол върху всеки полет и се описва как оперативният контрол се прехвърля между тях;

2) се описва процедурата за предаване на въздухоплавателното средство при връщането му на притежателя на CAO.

Тази процедура трябва да бъде включена в ръководството за експлоатация на всеки оператор или в договор между притежателя на CAO и оператора, който използва въздухоплавателно средство в съответствие с буква а), подточка 2. Притежателят на CAO изготвя образец на такъв договор. При документирането на тези договори се прилага точка ORO.GEN.220.

Притежателят на CAO и операторът, който използва въздухоплавателното средство в съответствие с буква а), подточка 2, гарантират, че съответният персонал е уведомен относно процедурата.

в) Притежателят на CAO представя на компетентния орган процедурата, посочена в буква б), за предварително одобрение.

Притежателят на CAO съгласува с компетентния орган средствата и честотата за предоставяне на информация относно прехвърлянето на оперативния контрол в съответствие с точка ORO.GEN.130, буква в).

г) Поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, използвани в съответствие с буква а), се управлява от организацията, която отговаря за поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, включени в CAO, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014.

▼M15

д) Притежателят на CAO, който предоставя въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), трябва:

1) да посочи в ръководството за експлоатация регистрационните знаци на предоставените въздухоплавателни средства и вида операция, изпълнявана с тези въздухоплавателни средства;

2) да е информиран по всяко време и да води документация за всеки оператор, което притежава оперативния контрол върху въздухоплавателните средства във всеки един момент до връщането на въздухоплавателните средства на притежателя на CAO;

3) да гарантира, че при набелязване на опасностите, оценката на риска и определянето на мерки за смекчаване на риска, той взема предвид всички операции, изпълнявани с тези въздухоплавателни средства.

е) За експлоатация съгласно приложение VI (част NCC) и приложение VIII (част SPO) операторът, който използва въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), гарантира, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) всеки полет, изпълнен под негов оперативен контрол, е записан в техническия дневник на въздухоплавателното средство;

2) не са извършени промени по системите или конфигурацията на въздухоплавателното средство;

▼M16

3) всеки дефект или техническа неизправност, възникнали докато въздухоплавателното средство е под негов оперативен контрол, се докладва на организацията, посочена в буква г);

▼M15

4) притежателят на CAO получава копие от всеки доклад за събития, свързани с полетите, извършвани с въздухоплавателните средства, попълнен в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията [1].

▼B

ПОДЧАСТ CAO

***СЕРТИФИЦИРАНЕ НА АВИАЦИОННИЯ ОПЕРАТОР***

**ORO.AOC.100 Кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор**

а) Без да се накърняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета [2], преди да започне да извършва търговски въздушни ►M4 транспортни ◄ операции, операторът кандидатства и получава свидетелство за авиационен оператор (CAO), издадено от компетентния орган.

▼M4

б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:

1) официално наименование и търговско наименование, адрес и адрес за кореспонденция със заявителя;

2) описание на предвидената експлоатация, включително типовете и броя на въздухоплавателните средства, които ще бъдат експлоатирани;

3) описание на системата за управление, включително организационната структура;

4) име на отговорния ръководител;

5) имената на номинираните лица съгласно изискванията на ORO.AOC.135, буква а), заедно с тяхната квалификация и опит;

[1] Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 163, 30.6.2015 г., стр. 1).

[2] ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

▼M4

6) копие от ръководството за експлоатация, изисквано съгласно ORO.MLR.100;

7) декларация, че цялата документация, изпратена на компетентния орган, е била проверена от заявителя и е установено, че отговаря на приложимите изисквания.

в) Заявителите доказват на компетентния орган, че:

▼M6

1) са изпълнили всички изисквания по приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящото приложение (част ORO), приложение IV (част CAT) и приложение V (част SPA) към настоящия регламент и приложение I (част 26) към Регламент (ЕС) 2015/640 ([1]);

▼M7

2) всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават сертификат за летателна годност (CofA) в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 или са взети на сух лизинг в съответствие с ORO.AOC.110, буква г); и

▼M4

3) техните организация и управление са подходящи и съответстват точно на мащаба и обхвата на експлоатацията.

▼B

**ORO.AOC.105 Спецификации на операциите и привилегии на притежателя на САО**

Привилегиите на оператора, включително предоставените в съответствие с приложение V (част SPA), се посочват в спецификациите на операциите към свидетелството.

**ORO.AOC.110 Споразумение за лизинг**

*Всяко вземане на лизинг*

а) Без да се накърняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008, всички споразумения за лизинг на въздухоплавателно средство, използвано от оператор, сертифициран в съответствие с настоящата част, подлежат на предварително одобрение от компетентния орган.

▼M7

б) Сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор не взема на лизинг въздухоплавателно средство, вписано в списъка на операторите, на които са наложени оперативни ограничения, въздухоплавателно средство, регистрирано в държава, в която на всички оператори под неин надзор е наложена оперативна забрана, или въздухоплавателно средство от оператор, на когото е наложена оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

▼M15

*Вземане на мокър лизинг*

в) Кандидатите за одобрение на вземане на мокър лизинг на въздухоплавателно средство на оператор от трета държава доказват пред компетентния орган, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) операторът от трета държава притежава валидно САО, издадено в съответствие с приложение 6 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;

2) стандартите за безопасност на оператора от трета държава по отношение на поддържането на летателната годност и експлоатацията са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕС) № 1321/2014 и с настоящия регламент;

3) въздухоплавателното средство има стандартно удостоверение за летателна годност, издадено в съответствие с приложение 8 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

([1]) Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 година относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 (ОВ L 106, 24.4.2015 г., стр. 18.

▼M7

*Вземане на сух лизинг*

г) Кандидатите за одобрение на вземане на сух лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в трета държава, доказват пред компетентния орган, че:

1) е установена оперативна необходимост, която не може да бъде удовлетворена чрез вземане на лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в ЕС;

2) продължителността на вземане на сух лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца;

3) е осигурено съответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕС) № 1321/2014; и

4) въздухоплавателното средство е оборудвано в съответствие с регламентите на ЕС относно въздушните операции.

▼B

*Отдаване на сух лизинг*

д) Сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор, който възнамерява да отдаде на сух лизинг някое от своите въздухоплавателни средства, подава заявление за предварително одобрение от компетентния орган. Заявлението е придружено от копия от споразумението за лизинг, което същият възнамерява да сключи, или от описание на клаузите на лизинга без финансовите клаузи, както и от всякаква друга съответна документация.

*Отдаване на мокър лизинг*

е) Преди да отдаде въздухоплавателно средство на мокър лизинг, сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор уведомява компетентния орган.

**ORO.AOC.115 Споразумения за съвместно използване на кодове**

а) Без да се засягат изискванията на ЕС за безопасност по отношение на оператори и въздухоплавателни средства от трети страни, сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор сключва споразумение за съвместно използване на кодове с оператор от трета страна само след като:

1) е проверил, че операторът от трета страна спазва приложимите стандарти на ИКАО; и

2) е предоставил на компетентния орган документирана информация, която дава възможност на този орган да спази ARO.OPS.105.

б) При прилагането на споразумението за съвместно използване на кодове операторът наблюдава и редовно оценява текущото съответствие на оператора от трета страна с приложимите стандарти на ИКАО.

в) Сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор не продава и не издава билети за полети, управлявани от оператор от трета страна, когато операторът от трета страна е обект на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005 или не спазва приложимите стандарти на ИКАО.

**ORO.AOC.120 Одобрение за предоставяне на обучение на кабинен екипаж и за издаване на атестации на кабинен екипаж**

а) Когато възнамерява да предоставя курса на обучение, изискван по приложение V (част CC) към ►M4 Регламент (ЕС) № 1178/2011 ◄, операторът подава заявление и получава одобрение, издадено от компетентния орган. За тази цел кандидатът доказва съответствие с изискванията за провеждането и съдържанието на курса на обучение, установени в CC.TRA.215 и CC.TRA.220 от посоченото приложение, и предоставя на компетентния орган:

1) датата, на която възнамерява да започне дейността;

2) личните данни и квалификации на инструкторите, имащи отношение към обхвата на обучението;

▼B

3) наименование(я) и адрес(и) на учебната(ите) площадка(и), на която(ито) следва да се провежда обучението;

4) описание на съоръженията, методите на обучение, ръководствата и примерните устройства, които ще бъдат използвани; и

5) програмата за обучение и свързаните програми за курса на обучение.

б) Ако държава членка реши съгласно ARA.CC.200 от приложение VI (част ARA) към ►M4 Регламент (ЕС) № 1178/2011 ◄, че оператори могат да бъдат одобрени да издават атестации на кабинни екипажи, в допълнение към буква а) заявителят:

1) доказва на компетентния орган, че:

i) организацията притежава капацитета и отговорността да изпълни тази задача;

ii) персоналът, провеждащ изпитите, е подходящо квалифициран и няма конфликт на интереси; и

2) предоставя процедурите и посочените условия за:

i) провеждане на изпита, изискван по CC.TRA.220;

ii) издаване на атестации на кабинния екипаж; и

iii) представяне на компетентния орган на цялата съответна информация и документация относно атестациите, които ще издаде, и техните притежатели, за целите на воденето на отчетност, на надзора и на действията по изпълнението от страна на този орган.

в) Одобренията по букви а) и б) се посочват в спецификациите на операциите.

▼M15

**ORO.AOC.125 Нетърговски операции на притежател на САО с въздухоплавателни средства, посочени в неговото САО**

а) Притежателят на САО може да извършва нетърговски операции в съответствие с приложение VI (част NCC) или приложение VII (част NCO) с въздухоплавателни средства, посочени в спецификациите на операциите от неговото САО или в неговото ръководство за експлоатация, при условие че притежателят на САО опише тези операции подробно в ръководството за експлоатация, в т.ч.:

1) определяне на приложимите изисквания;

2) описание на всички различия между оперативните процедури, използвани при извършването на операции на ТВТ и нетърговски операции;

3) средства за гарантиране, че целият персонал, участващ в операциите, е напълно запознат със съответните процедури.

б) Притежателят на САО спазва:

1) приложение VIII (част SPO) при извършването на полети за проверка на техническото обслужване на сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга;

2) приложение VII (част NCO) при извършването на полети за проверка на техническото обслужване на въздухоплавателни средства, различни от сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга.

в) От притежател на САО, провеждащ операциите, посочени в букви а) и б), не се изисква да подава декларация в съответствие с изискванията от настоящото приложение.

▼M15

г) Притежателят на CAO посочва вида на полета, както е посочен в неговото ръководство за експлоатация, в документите, свързани с полета (експлоатационен полетен план, документ за затоварването на ВС и други подобни документи).

▼M7

**ORO.AOC.130 Наблюдение на параметрите на полета — самолети**

а) Операторът установява и поддържа програма за наблюдение на параметрите на полета — която е интегрирана в неговата система за управление — за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg.

б) Програмата за наблюдение на параметрите на полета няма наказателен характер и съдържа адекватни предпазни мерки за защита на източника/източниците на данни.

▼B

**ORO.AOC.135 Изисквания към персонала**

▼M15

а) В съответствие с точка ORO.GEN.210, буква б), операторът определя лица, които да отговарят за управлението и надзора в следните области:

1) летателна експлоатация;

2) обучение на членовете на екипажа;

3) наземни операции;

4) поддържане на летателната годност или договор за управление на поддържането на летателната годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014, според случая.

▼B

б) *Достатъчност и компетентност на персонала*

1) Операторът наема достатъчно персонал за планираните наземни операции и полетни дейности.

2) Целият персонал, назначен или пряко ангажиран в наземни операции и полетни дейности:

i) е надлежно обучен;

ii) показва способност за изпълнение на служебните си задължения; и

iii) е запознат със своите отговорности и взаимовръзката между своите задължения и цялостната експлоатация.

в) *Надзор на персонала*

1) Операторът назначава достатъчен брой лица по надзора на персонала, като взема предвид структурата на организацията на оператора и броя на наетия персонал.

2) Определят се задълженията и отговорностите на тези лица по надзора и се вземат всички мерки с оглед тези лица да могат да изпълняват отговорностите си по надзора.

3) Надзорът на членовете на екипажите и на персонала, участващ в експлоатацията, се извършва от хора, които притежават подходящ опит и умения, даващи им възможност да гарантират спазване на стандартите, посочени в ръководството за експлоатация.

**ORO.AOC.140 Изисквания към съоръженията**

В съответствие с ORO.GEN.215 операторът:

а) използва подходящи съоръжения за наземно обслужване, за да гарантира безопасно обслужване на своите полети;

б) поддържа съоръжения за оперативна поддръжка в основната оперативна база, подходящи за зоната и типа операция; и

▼B

в) гарантира, че работното пространство във всяка оперативна база е достатъчно за персонала, чиито действия могат да засегнат безопасността на полетните операции. Отчитат се нуждите от наземен състав, от свързан с оперативния контрол персонал, от съхраняване и показване на важни записи и полетно планиране от екипажите.

**ORO.AOC.150 Изисквания към документацията**

а) Операторът предприема мерки за разработването на ръководства и всяка друга необходима документация, както и на свързаните изменения.

б) Операторът разполага с капацитет за незабавно разпространяване на оперативни инструкции и друга информация.

▼M1

ПОДЧАСТ DEC

***ДЕКЛАРИРАНЕ***

**ORO.DEC.100 Деклариране**

▼M4

Операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващ нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции:

▼M1

а) предоставя на компетентния орган цялата свързана информация преди да започне да извършва операции, като използва образеца в допълнение I към настоящото приложение;

б) предоставя на компетентния орган списък на използваните алтернативни мерки за съответствие;

в) поддържа съответствие с приложимите изисквания и с информацията, представена в декларацията;

г) незабавно уведомява компетентния орган за всички промени в своята декларация или в използваните средства за съответствие посредством подаване на изменена декларация, като използва образеца в допълнение I към настоящото приложение; и

д) уведомява компетентния орган, когато прекрати дейността си.

▼M4

ПОДЧАСТ SPO

***СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ТЪРГОВСКИ ОПЕРАЦИИ***

**ORO.SPO.100 Общи изисквания за специализирани търговски оператори**

а) В допълнение към ORO.DEC.100 специализираните търговски оператори спазват също така ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 и ORO.AOC.150.

б) Въздухоплавателните средства да притежават сертификат за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 или да са взети на лизинг в съответствие с буква в).

▼M15

в) Специализираният търговски оператор получава предварително разрешение от компетентния орган и отговаря на следните условия:

1) за вземане на мокър лизинг на въздухоплавателно средство на оператор от трета държава:

i) стандартите за безопасност на оператора от трета държава по отношение на поддържането на летателната годност и експлоатацията са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕС) № 1321/2014 ([1]) и с настоящия регламент;

([1]) Регламент (ЕС) 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

▼M15

ii) въздухоплавателното средство на оператор от трета държава има стандартно удостоверение за летателна годност, издадено в съответствие с приложение 8 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;

iii) продължителността на мокрия лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца;

2) за вземане на сух лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в трета държава:

i) налице е оперативна необходимост, която не може да бъде удовлетворена чрез лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в ЕС;

ii) продължителността на сухия лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца;

iii) стандартите за безопасност на въздухоплавателното средство от трета държава по отношение на поддържането на летателната годност са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕС) № 1321/2014;

iv) въздухоплавателното средство е оборудвано в съответствие с приложение VIII (част SPO).

▼M4

**ORO.SPO.110 Даване на разрешения за високорискови специализирани търговски операции**

а) Специализираният търговски оператор подава заявление и получава разрешение, издадено от компетентния орган на оператора, преди да предприеме високорискова специализирана търговска операция:

1) която се провежда над район, където безопасността на трети страни на земята вероятно ще бъде застрашена в случай на извънредна ситуация; или

2) която поражда висок риск, особено за трети страни на земята, както е определено от компетентния орган на мястото, където операцията се провежда, поради нейното специфично естество и местната среда, в която се провежда.

б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:

1) официално наименование и търговско наименование, адрес и адрес за кореспонденция със заявителя;

2) описание на системата за управление, включително организационната структура;

3) описание на предвидената експлоатация, включително типовете и броят на въздухоплавателните средства, които ще бъдат експлоатирани;

4) документацията за оценката на риска и свързаните с него стандартни оперативни процедури, изисквани от SPO.OP.230;

5) декларация, че цялата документация, изпратена на компетентния орган, е била проверена от оператора и е установено, че отговаря на приложимите изисквания.

в) Кандидатстването за разрешение или за изменение на съществуващо разрешение се извършва във форма и по начин, установени от компетентния орган, отчитайки приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

**ORO.SPO.115 Промени**

а) За всяка промяна, която влияе на обхвата на разрешението или разрешените операции, се изисква предварително одобрение от компетентния орган. За всяка промяна, която не е обхванатa от първоначалната оценка на риска, се изисква на компетентния орган да се представят изменена оценка на риска и стандартни оперативни процедури (СОП).

▼M4

б) Заявлението за одобрение на промяна се подава преди осъществяването на промяната, за да се даде възможност на компетентния орган да определи дали продължава съответствието с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане и да измени, ако е необходимо, разрешението. Операторът представя на компетентния орган цялата съответна документация.

в) Промяната се осъществява само след получаване на официално одобрение от компетентния орган съгласно ARO.OPS.150.

г) Операторът функционира при условията, предписани от компетентния орган по време на такива промени, където е приложимо.

**ORO.SPO.120 Продължаваща валидност**

а) Оператор, притежаващ разрешително за специализирана операция, спазва обхвата и правата, определени в разрешението.

б) Разрешението на оператора остава валидно, при условие че:

1) операторът продължи да спазва съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, отчитайки разпоредбите, отнасящи се до третирането на констатациите, както е посочено в ORO.GEN.150;

2) на компетентния орган се предоставя достъп до оператора, както е посочено в ORO.GEN.140, за да определи дали продължава спазването на съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане; както и

3) разрешението не е отказано или отнето.

в) След отнемане или отказ разрешението незабавно се връща на компетентния орган.

▼B

ПОДЧАСТ MLR

***РЪКОВОДСТВА, БОРДНИ ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ***

**ORO.MLR.100 Ръководство за експлоатация — общи разпоредби**

а) Операторът изготвя ръководство за експлоатация (РЕ), както е посочено в точка 8.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M4

б) Съдържанието на ръководството за експлоатация отразява изискванията, посочени в настоящото приложение, приложение IV (част CAT), приложение V (част SPA), приложение VI (част NCC), и приложение VIII (част SPO), както е приложимо, и не е в разрез с условията, които се съдържат в спецификациите на операциите към свидетелството за авиационен оператор (САО), разрешението за специални операции или с декларацията и списъка със специални одобрения към нея, както е приложимо.

▼B

в) Ръководството за експлоатация може да бъде издадено в отделни части.

г) Целият експлоатационен персонал разполага с лесен достъп до частите от РЕ, които се отнасят до неговите задължения.

д) РЕ се поддържа в актуализиран вид. Целият персонал е запознат с промените, които се отнасят до неговите задължения.

е) На всеки член на екипажа се предоставя лично копие от съответните раздели на РЕ, които се отнасят до неговите задължения. Всеки, който притежава екземпляр от РЕ или от съответни части от него, носи отговорност за неговото/тяхното осъвременяване с поправките или измененията, предоставени от оператора.

▼B

ж) За притежателите на САО:

1) за измененията, за които се изисква уведомление съгласно ORO.GEN.115, буква б) и ORO.GEN.130, буква в), операторът предоставя на компетентния орган планираните изменения преди датата на влизането им в сила; и

2) за изменения на процедурите, свързани с подлежащи на предварително одобрение части съгласно ORO.GEN.130, това одобрение се получава преди датата на влизане в сила на изменението.

▼M4

ж1) Титулярите на разрешения за специални операции трябва да получат предварително одобрение за всяко изменение, свързано с утвърдените стандартни оперативни процедури, преди влизане в сила на това изменение.

▼B

з) ►M4 Независимо от букви ж) и ж1) ◄, когато в интерес на безопасността се изискват незабавни поправки или изменения, те могат да бъдат публикувани и приложени веднага, при условие че е подадено заявление за изискваното одобрение.

и) Операторът включва всички поправки и изменения, изисквани от компетентния орган.

й) Операторът гарантира, че информацията, взета от одобрени документи и от техни изменения, е правилно отразена в ръководството за експлоатация. Това не възпрепятства оператора да публикува поконсервативни данни и процедури в РЕ.

к) Операторът гарантира, че целият персонал е в състояние да разбира езика, на който са написани онези части от ръководството за експлоатация, които се отнасят до изпълнението на техните задължения и отговорности. Съдържанието на ръководството за експлоатация е представено във форма, която позволява използване без затруднения, като се спазват принципите, свързани с човешкия фактор.

**ORO.MLR.101 ►M1 Ръководство за експлоатация — структура за търговски въздушен транспорт ◄**

▼M14

С изключение на операции с витлови самолети с един двигател и MOPSC от ≤ 5 пътнически места или несложни вертолети с един двигател и MOPSC от ≤ 5 пътнически места, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по VFR през деня, основната структура на ръководството за експлоатация е както следва:

▼B

а) Част А: Общи/основни положения, обхващаща всички несвързани с типа експлоатационни политики, инструкции и процедури;

б) Част Б: Експлоатация на въздухоплавателно средство, обхващаща всички свързани с типа инструкции и процедури, като се вземат под внимание различията между типовете/класовете, вариантите и индивидуалните въздухоплавателни средства, експлоатирани от оператора;

в) Част В: Операции на търговския въздушен транспорт, обхващаща инструкции и информация за трасета/роля/зони и летища/експлоатационни площадки;

г) Част Г: Обучение, обхващаща всички инструкции за обучение на персонала, които се изискват за безопасна експлоатация.

▼B

**ORO.MLR.105 Списък на минималното оборудване**

▼M5

а) Списъкът на минималното оборудване (MEL) се изготвя съгласно посоченото в точка 8.a.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, въз основа на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL), както е определено в данните, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012. Ако не е изготвен списък MMEL като част от данните за експлоатационна годност, списъкът MEL може да се основава на съответния MMEL, одобрен от държавата на оператора или държавата на регистрация, както е приложимо.

▼B

б) MEL и всички негови изменения се одобряват от компетентния орган.

в) Операторът изменя MEL след всяка приложима промяна на MMEL в рамките на приемливи срокове.

г) В допълнение към списъка на частите MEL съдържа:

1) преамбюл, включително насоки и определения за полетния екипаж и техническия персонал, използващи MEL;

2) статуса на версията на MMEL, на която се базира MEL, и статуса на версията на MEL;

3) обхват и цел на MEL.

д) Операторът:

1) установява периоди, през които се предприемат коригиращи действия за всички неработещи прибори, части от оборудване или функции, изброени в MEL. Периодът, през който се предприемат коригиращи действия в MEL, е не по-малко ограничителен от съответния период, през който се предприемат коригиращи действия в MMEL;

2) установява ефективна програма за предприемане на коригиращи действия;

3) експлоатира въздухоплавателното средство след изтичането на периода, през който се предприемат коригиращи действия, посочен в MEL, единствено ако:

i) дефектът е отстранен; или

ii) периодът, през който се предприемат коригиращи действия, е удължен в съответствие с буква е).

е) Операторът може да използва подлежаща на одобрение от компетентния орган процедура за еднократно удължаване на периодите, през които се предприемат коригиращи действия за категории B, C и D, при условие че:

1) удължаването на периода, през който се предприемат коригиращи действия, е в рамките на обхвата на MMEL за типа въздухоплавателно средство;

2) удължаването на периода, през който се предприемат коригиращи действия, е най-много със същата продължителност като периода, през който се предприемат коригиращи действия, посочен в MEL;

3) удължаването на периода, през който се предприемат коригиращи действия, не се използва като обичайно средство за отстраняване на неизправност на части от MEL, а се използва единствено когато събития извън контрола на оператора са възпрепятствали отстраняването на неизправността;

4) операторът е изготвил описание на специфични задължения и отговорности за контролиране на удължаването;

5) компетентният орган е информиран за всяко удължаване на приложимия период, през който се предприемат коригиращи действия; и

6) е изготвен план за извършване на коригиращи действия при първа възможност.

ж) Операторът установява експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MEL, като взема предвид експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MMEL. Тези процедури са част от ръководствата на оператора или MEL.

з) Операторът изменя експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MEL, след внасянето на приложимите промени в експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MMEL.

и) Освен ако в MEL не е посочено друго, операторът извършва:

▼B

1) експлоатационните процедури, посочени в MEL, когато прави планове за и/или експлоатира посочената в списъка неработеща част; и

2) свързаните с поддръжката процедури, посочени в MEL, преди да експлоатира посочената в списъка неработеща част.

й) При условие, че има одобрение за конкретния случай от компетентния орган, операторът може да експлоатира въздухоплавателно средство с неработещи прибори, части от оборудване или функции извън ограниченията на MEL, но в рамките на ограниченията на MMEL, при условие че:

▼M2

1) въпросните прибори, части от оборудване или функции са в рамките на обхвата на MMEL, както е определено в буква а);

2) одобрението не се използва като обичайно средство за извършване на операции извън ограниченията на одобрения MEL, а се използва единствено когато събития извън контрола на оператора са възпрепятствали съответствието с MEL;

3) операторът е изготвил описание на специфични задължения и отговорности за контролиране на експлоатацията на въздухоплавателното средство при наличие на такова одобрение; и

4) е изготвен план за възможно най-бързо отстраняване на неизправностите в неработещите прибори, части от оборудване или функции или за връщане на експлоатацията на въздухоплавателното средство в рамките на ограниченията на MEL.

**ORO.MLR.110 Полетен дневник**

Особеностите на въздухоплавателното средство, неговия екипаж и всяко пътуване се съхраняват във връзка с всеки полет или поредица от полети под формата на полетен дневник или равностоен.

**ORO.MLR.115 Водене на отчетност**

▼M4

а) Посочените по-долу записи се съхраняват за период от най-малко 5 години:

1) за оператори на ТВТ — записи за дейностите, посочени в ORO.GEN.200;

2) за декларирани оператори — копие от декларацията на оператора, информация за притежаваните одобрения и ръководство за експлоатация;

3) за титулярите на разрешения за специални операции освен посоченото в буква а), точка 2 — също така записи, свързани с оценката на риска, извършена съгласно SPO.OP.230, и свързаните стандартни оперативни процедури.

▼B

б) Посочената по-долу информация, използвана при подготовка и изпълнение на полет, и свързаните доклади се съхраняват за период от 3 месеца:

1) експлоатационен полетен план, ако е приложимо;

2) специфични за маршрута бележки за въздухоплаватели/документи за аеронавигационното информационно обслужване (NOTAM/AIS), ако операторът е внесъл промени в тях;

3) документация за масата и центровката;

4) нотификация за специални товари, включително писмена информация до командира за опасни товари ►M4 , ако е приложимо ◄;

5) полетен дневник или равностоен; и

6) доклад(и) от полет за детайлите на всяко събитие или събитие, което командирът счита за нужно да бъде докладвано/записано;

▼B

в) Записите за персонала се съхраняват за посочените по-долу периоди:

| | |
|---|---|
| Свидетелство за правоспособност на полетния екипаж и атестация на кабинния екипаж | Докато членът на екипажа упражнява привилегиите по свидетелството или атестацията за оператора на въздухоплавателно средство |
| Обучение, проверка и квалификация на членовете на екипажа | 3 години |
| Записи за скорошен опит на членовете на екипажа | 15 месеца |
| Компетентност на членовете на екипажа по отношение на маршрута и летището/задачите и зоните, където е подходящо | 3 години |
| Обучение по опасни товари, където е подходящо | 3 години |
| Записи от обучение/квалификация за друг персонал, за когото се изисква преминаването на програма за обучение | Последните два записа от обучение |

г) Операторът:

1) съхранява записи от всички обучения, проверки и квалификации на всички членове на екипажа съгласно част ORO; и

2) при поискване предоставя тези записи на съответния член на екипажа.

д) Операторът съхранява информацията, използвана при подготовката и изпълнението на полет, както и записите от обучението на персонала, дори ако престане да бъде оператор на това въздухоплавателно средство или работодател на този член на екипажа, при условие че това се извършва в рамките на сроковете по буква в).

е) Ако даден член на екипажа стане член на екипажа за друг оператор, операторът предоставя записите за члена на екипажа на новия оператор, при условие че това се извършва в рамките на сроковете по буква в).

ПОДЧАСТ SEC

***СИГУРНОСТ***

▼M16

**ORO.SEC.100 Сигурност на пилотската кабина — самолети**

а) В самолет, в който пилотската кабина е отделена с надеждна от гледна точка на сигурността врата, тази врата е с възможност за заключване и се осигуряват средства, чрез които кабинният екипаж да уведомява летателния екипаж в случай на подозрителни действия или нарушения на сигурността в кабината.

б) Всички пътнически самолети, предназначени за търговски превоз на пътници, се оборудват с одобрена, надеждна от гледна точка на сигурността врата на пилотската кабина, която е с възможност за заключване и отключване от работното място на всеки пилот и е конструирана така, че да отговаря на всички приложими изисквания за летателна годност, ако тези самолети попадат в някоя от следните категории:

1) самолети с MCTOM над 54 500 kg;

2) самолети с MCTOM над 45 500 kg и с MOPSC с повече от 19 пътнически места; или

▼M16

3) самолети с MOPSC с повече от 60 пътнически места.

в) Във всички самолети, оборудвани с надеждна от гледна точка на сигурността врата на пилотската кабина в съответствие с буква б):

1) тази врата се затваря преди запуск на двигателите за излитане и е заключена, когато това се изисква съгласно процедурите за сигурност или от командира, до изключване на двигателите след кацане, с изключение на случаите, в които се налага упълномощени лица да получат право на достъп или изход в съответствие с националните програми за сигурност в гражданското въздухоплаване;

2) се осигуряват начини за наблюдаване от работното място на всеки пилот на цялата зона около вратата извън пилотската кабина, с оглед на идентифицирането на лицата, изискващи право на достъп, и на установяване на подозрително поведение или потенциална заплаха.

▼M4

**ORO.SEC.105 Сигурност на обособената за полетния екипаж част — вертолети**

▼B

В случай че такава е поставена, вратата на пилотската кабина на вертолетите, експлоатирани с цел превоз на пътници, трябва да може да се заключва откъм пилотската кабина с оглед на предотвратяването на неразрешен достъп.

ПОДЧАСТ FC

***ПОЛЕТЕН ЕКИПАЖ***

▼M4

**ORO.FC.005 Обхват**

Настоящата подчаст установява изисквания, които трябва да бъдат изпълнени от оператора във връзка с обучението, опита и квалификацията на полетния екипаж, и се състои от:

а) РАЗДЕЛ 1, който определя общи изисквания, приложими както за нетърговските операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, така и за всяка търговска експлоатация;

▼M14

б) РАЗДЕЛ 2, който определя допълнителни изисквания, приложими за операциите на търговския въздушен транспорт, с изключение на операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или експлоатационна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, със:

1) едномоторни витлови самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg и MOPSC с 5 или по-малко пътнически места; или

2) едномоторни вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, с MOPSC по-малка или равна на 5;

▼M4

в) РАЗДЕЛ 3, който определя допълнителни изисквания за специализирани търговски операции и за тези, посочени в буква б), точки 1 и 2;

▼M1

*РАЗДЕЛ 1*

***Общи изисквания***

▼B

**ORO.FC.100 Състав на полетния екипаж**

а) Съставът на полетния екипаж и броят на членовете на полетния екипаж на определените за екипажа работни места не е по-малък от минимума, определен в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в експлоатационните ограничения, предписани за въздухоплавателното средство.

б) Полетният екипаж включва допълнителни членове, когато това се изисква от типа на операцията и не се намалява под броя, определен в ръководството за експлоатация.

в) Всички членове на полетния екипаж притежават свидетелства за правоспособност и квалификации, издадени или приети в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията ([1]) и съответстващи на възложените им задачи.

г) Член на полетния екипаж може да бъде освободен от неговите/нейните задължения по управление на самолета от друг подходящо квалифициран член на полетния екипаж.

д) Когато се ползват услугите на членове на полетния екипаж, които работят като нещатни сътрудници или на непълно работно време, операторът проверява дали са изпълнени всички приложими изисквания на настоящата подчаст и съответните елементи на приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, включително изискванията за скорошен опит, вземайки предвид всички услуги, предоставени от члена на полетния екипаж на друг/и оператор/и, за да се определи поконкретно:

1) общият брой експлоатирани типове или варианти въздухоплавателни средства; и

2) приложимите ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

**ORO.FC.105 Определяне на командир**

а) В съответствие с точка 8.д от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 операторът ►M1 определя за командващ пилот или, при търговски въздушно-транспортни операции, за командир ◄ един пилот от полетния екипаж, квалифициран като командир съгласно приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

б) Операторът определя член на полетния екипаж за командир единствено ако същият:

1) притежава минималното ниво на опит, посочено в ръководството за експлоатация;

2) е запознат в достатъчна степен с маршрута или зоната, по които се изпълнява полетът, и с летищата, включително резервните, съоръженията и процедурите, които се използват;

3) в случая на операции с многочленен екипаж, е преминал курс на оператора за обучение на командири ако е втори пилот, назначен като командир.

([1]) ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1.

▼B

в) ►M4 При търговски операции със самолети и вертолети, ◄ командирът или пилотът, на когото може да бъде възложено изпълнението на полета, трябва да са преминали първоначално опознавателно обучение за маршрута или зоната, в която трябва да се изпълнява полетът, както и за летищата, съоръженията и процедурите, които се използват. Тези знания за маршрута/зоната и летищата се поддържат чрез извършване на операции по маршрута или зоната или до летището най-малко веднъж в рамките на 12-месечен период.

▼M4

г) Буква в) не се прилага:

1) за самолети клас B, участващи в операции на търговския въздушен транспорт по правилата за визуални полети през деня; както и

▼M5

2) при операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, с вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, с един двигател и MOPSC от 5 пътнически места.

▼B

**ORO.FC.110 Борден инженер**

Когато конструкцията на самолета съдържа отделно работно място за бордния инженер, полетният екипаж включва един член на екипажа, който е подходящо квалифициран в съответствие с приложимите национални правила.

**ORO.FC.115 Обучение по управление на ресурсите на екипажа**

а) Преди експлоатация членът на полетния екипаж е преминал обучение по управление на ресурсите на екипажа, съответстващо на неговата роля, както е посочено в ръководството за експлоатация.

б) Елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа се включват в обучението относно типа или класа въздухоплавателно средство и периодичното обучение, както и в курса за обучение на командири.

**ORO.FC.120 Обучение за преподготовка на оператора**

а) При експлоатация на самолет или вертолет всеки член на полетния екипаж преминава курс на обучение на оператора по преподготовка преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия:

1) когато преминава на друго въздухоплавателно средство, за което се изисква нова квалификация за тип или клас;

2) когато постъпва на работа при оператор.

б) Курсът по преподготовка на оператора включва обучение за инсталираното на въздухоплавателното средство оборудване, което има отношение към ролята на членовете на полетния екипаж.

**ORO.FC.125 Обучение за новостите и опознавателно обучение**

а) Членовете на полетния екипаж преминават обучение за новостите или опознавателно обучение, когато това се изисква от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 и когато има промяна в оборудването или процедурите, при което се изискват допълнителни познания за типовете или вариантите, които те експлоатират в момента.

б) В ръководството за експлоатация се посочват случаите, в които се изисква обучение за новостите или опознавателно обучение.

▼B

**ORO.FC.130 Периодично обучение и проверка**

а) Всеки член на полетния екипаж преминава годишно периодично летателно и наземно обучение, съответстващо на типа или варианта на въздухоплавателното средство, което той експлоатира, включително обучение за разположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване на борда.

б) Всеки член на екипажа преминава периодични проверки, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, извънредни и аварийни процедури.

**ORO.FC.135 Квалификация на пилота за експлоатация на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка**

Членът на полетния екипаж, на когото може да бъде възложена експлоатация от всяка пилотска седалка, е преминал съответното обучение и проверка, както е посочено в ръководството за експлоатация.

**ORO.FC.140 Експлоатация на повече от един тип или вариант на въздухоплавателно средство**

▼M2

а) Членовете на полетния екипаж, които експлоатират повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство, отговарят на изискванията, предвидени в настоящата подчаст за всеки тип или вариант, освен ако в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, са определени кредити във връзка с обучението, проверката и изискванията за скорошен опит за съответните типове или варианти.

▼B

б) В ръководството за експлоатация се посочват подходящи процедури и/или експлоатационни ограничения за всяка експлоатация на повече от един тип или вариант.

▼M18

**ORO.FC.145 Предоставяне на обучение, проверка и оценка**

а) Всички обучения, проверки и оценки, изисквани съгласно настоящата подчаст, се провеждат в съответствие с програмите за обучение и учебните планове, определени от оператора в ръководството за експлоатация.

б) При изготвяне на учебните програми и планове операторът взема предвид съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

в) При операции на ТВТ програмите за обучение и проверки, включително учебните планове и използването на индивидуални тренировъчни средства за полетна симулация (FSTD), се одобряват от компетентния орган.

г) FSTD е копие на въздухоплавателното средство, използвано от оператора, доколкото това е изпълнимо. Различията между FSTD и въздухоплавателното средство се описват и на тях се обръща внимание чрез инструктаж или обучение, според случая.

д) Операторът установява система за наблюдение на промените в FSTD и гарантиране, че тези промени не засягат адекватността на програмите за обучение.

**ORO.FC.146 Персонал, който обучава, проверява и оценява**

а) Всички обучения, проверки и оценки, изисквани съгласно настоящата подчаст, се провеждат от подходящо квалифициран персонал.

б) В случая на летателно обучение и проверки, както и при обучение и проверки на тренировъчно средство за полетна симулация, персоналът, който предоставя обучението и извършва проверките, е квалифициран в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

в) Персоналът, който извършва оценяването и предоставя обучение по дадена програма за ЕВТ:

▼M18

1) притежава сертификат за инструктор или проверяващ по приложение I (част FCL);

2) завършил е стандартизационната програма на оператора за инструктори за ЕВТ. Тя включва първоначална и периодична стандартизационна програма.

Преминаването на първоначалната стандартизационна програма за ЕВТ на оператора дава права на инструктора да извършва практическа оценка на ЕВТ.

г) Независимо от буква б) по-горе, оценката на компетентността в рейсови условия се извършва от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, който отговаря на стандартизационните условия по отношение на концепцията за ЕВТ и оценката на компетентностите (оценител в рейсови условия).

▼M1

*РАЗДЕЛ 2*

***Допълнителни изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт***

▼B

**ORO.FC.200 Състав на полетния екипаж**

а) Във всеки полетен екипаж има не повече от един неопитен член на полетния екипаж.

б) Командирът може да делегира управлението на полета на друг пилот, подходящо квалифициран в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, при условие че са изпълнени изискванията на ORO.FC.105, буква б), точки 1 и 2 и буква в).

в) Специфични изисквания за операциите със самолети по правилата за полети по прибори (IFR) или през нощта.

1) За всички самолети с турбовитлови двигатели с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с над девет пътнически места и за всички самолети с турбореактивни двигатели, минималният полетен екипаж е двама пилоти.

2) Самолетите, различни от посочените по буква в), точка 1, се експлоатират с минимален екипаж от двама пилоти, освен когато са изпълнени изискванията на ORO.FC.202, като в този случай те могат да бъдат експлоатирани от един пилот.

г) Специфични изисквания за операциите на вертолети.

1) За всички операции на вертолети с MOPSC с повече от 19 места и за операциите по IFR на вертолетите с MOPSC с повече от 9 места:

i) минималният полетен екипаж е двама пилоти; и

ii) командирът притежава свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (вертолети) (ATPL(H) с квалификация за полети по прибори, издадено в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

2) Операциите, които не са обхванати от буква г), точка 1, могат да бъдат изпълнени от един пилот по IFR или през нощта, при условие че са изпълнени изискванията на ORO.FC.202.

**ORO.FC.A.201 Освобождаване на членове на полетния екипаж от задължения по време на полет**

а) Командирът може да делегира управлението на полета на:

1) друг квалифициран командир; или

2) пилот, чиято квалификация отговаря на посочената по-долу минимална квалификация, само над полетно ниво (FL) 200:

i) ATPL;

ii) обучение за преподготовка и проверка, включително обучение за квалификация за тип, съгласно ORO.FC.220;

▼B

iii) всички периодични обучения и проверки, съгласно ORO.FC.230 и ORO.FC.240;

iv) компетентност по маршрута/ зоната и летището съгласно ORO.FC.105.

б) Задълженията на втория пилот могат да бъдат поети от:

1) друг подходящо квалифициран пилот;

2) друг втори пилот, който поема задълженията при крейсерски полет, чиято квалификация отговаря на посочената по-долу минимална квалификация, само при полет над FL 200:

i) валидно свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL) с квалификация за полети по прибори;

ii) обучение за преподготовка и проверка, включително обучение за квалификация за тип съгласно ORO.FC.220, с изключение на изискването за обучение за излитане и кацане;

iii) периодично обучение и проверки съгласно ORO.FC.230, с изключение на изискването за обучение за излитане и кацане.

в) Бордният инженер може да бъде освободен от задължения по време на полет от член на екипажа, който е подходящо квалифициран в съответствие с приложимите национални правила.

**ORO.FC.202 Еднопилотни операции по IFR или през нощта**

За да могат въздухоплавателните средства да бъдат експлоатирани от минимален полетен екипаж от един пилот при полети по IFR или през нощта, както е предвидено в ORO.FC.200, буква в), точка 2 и буква г), точка 2, са изпълнени следните изисквания:

а) операторът включва в ръководството за експлоатация програмата за преподготовка и периодично обучение на пилота, която включва допълнителните изисквания за еднопилотни операции. Пилотът е преминал обучение по процедурите на оператора, по-специално що се отнася до:

1) управление на двигателите и аварийни действия;

2) използването на контролна карта при нормални, извънредни и аварийни ситуации;

3) комуникации с органите за контрол на въздушното движение;

4) процедури за излитане и подход;

5) управление на автопилота, ако е приложимо;

6) употребата на опростена документация по време на полет;

7) управление на ресурсите на еднопилотния екипаж.

б) Периодичните проверки, които се изискват съгласно ORO.FC.230, се извършват при еднопилотни полети за съответния тип или клас въздухоплавателно средство при съответстващи на операцията условия на средата.

в) За операциите на самолети по IFR пилотът следва:

▼B

1) да има най-малко 50 летателни часа при полети по IFR на съответния тип или клас самолет, от които 10 часа като командир; и

2) да има извършени през последните 90 дни на съответния тип или клас самолет:

i) пет еднопилотни полета по IFR, включително три подхода по прибори; или

ii) проверка на подхода при полети по IFR.

г) За операциите на самолети през нощта пилотът следва:

1) да има най-малко 15 летателни часа при полети през нощта, които могат да бъдат включени в 50-те летателни часа при полети по IFR по буква в), точка 1; и

2) да има извършени през последните 90 дни на съответния тип или клас самолет:

i) три излитания и кацания при еднопилотни полети през нощта; или

ii) проверка на излитането и кацането през нощта.

д) За операциите на вертолети по IFR пилотът следва:

1) да има общо 25 часа опит в полети по IFR в съответната експлоатационна среда; и

2) да има 25 часа летателен опит като един пилот на конкретния тип вертолет, одобрен за еднопилотни полети по IFR, от които 10 часа могат да бъдат изпълнени под контрол на инструктор, включително пет участъка на полети по IFR в рейсови условия под контрол на инструктор, като се използват процедурите за еднопилотни полети; и

3) да има извършени през последните 90 дни:

i) пет еднопилотни полета по IFR, включително три подхода по прибори; изпълнени на вертолет, одобрен за тази цел; или

ii) проверка на подхода по прибори при еднопилотни полети по IFR на съответния тип вертолет, средство за летателно обучение (FTD) или пълен полетен симулатор (FFS).

**ORO.FC.205 Курс за обучение на командири**

а) За операциите на самолет и вертолет курсът за обучение на командири включва най-малко следните елементи:

1) обучение на FSTD, която включва обучение за изпълнение на полети в рейсови условия, и/или летателна подготовка.

2) квалификационна проверка на командира от страна на оператора;

3) обучение за отговорностите на командира;

4) обучение в рейсови условия като командир под контрол на инструктор, за най-малко:

i) 10 летателни сектора при самолети; и

▼B

ii) 10 часа, включително най-малко 10 летателни сектора при вертолети;

5) извършване на проверка в рейсови условия като командир и демонстриране на запознатост в достатъчно висока степен с маршрута или зоната, по които се изпълнява полетът, и с летищата, включително резервните, съоръженията и процедурите, които се използват; и

6) обучение по управление на ресурсите на екипажа.

**ORO.FC.215 Първоначално обучение на оператора по управление на ресурсите на екипажа (CRM)**

а) Всеки член на полетния екипаж преминава първоначално обучение по управление ресурсите на екипажа на оператора преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия.

б) Първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа се провежда най-малко от един подходящо квалифициран инструктор по CRM, който може да ползва помощта на експерти, за да се обхванат специфични области.

в) В случай че член на полетния екипаж не е преминал предварително теоретично обучение по човешки фактор до нивото за ATPL, преди или по време на първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа той завършва теоретичен курс, осигурен от оператора и основан на учебния план за характеристики на поведението и възможностите на човека за ATPL, както е определено в приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

**ORO.FC.220 Преподготовка и проверка от страна на оператора**

а) Обучението по управление на ресурсите на екипажа се включва в курса по преподготовка на оператора.

б) След започване на курс на оператора по преподготовка, член на полетния екипаж не може да изпълнява полети на друг тип или клас въздухоплавателно средство, докато курсът не бъде завършен или прекъснат. Членовете на екипажа, които експлоатират само самолети клас B, могат да получат задание за полети на други типове самолети клас B по време на курсовете за преподготовка, доколкото е необходимо за поддържането на експлоатацията.

в) Степента на обучение, изисквана от члена на полетния екипаж за курса на оператора за преподготовка, се определя в съответствие със стандартите за квалификация и опит, определени в ръководството за експлоатация, като се взема под внимание неговият/нейният предишен опит и обучение.

г) Всеки член на полетния екипаж преминава:

1) квалификационна проверка на оператора и обучение по аварийно-спасително оборудване и проверка преди да започне полети в рейсови условия под контрол на инструктор (LIFUS); и

2) проверка в рейсови условия след изпълнение на полети в рейсови условия под контрол на инструктор. За самолетите с летателни характеристики клас B LIFUS могат да бъдат изпълнени на всеки самолет от приложимия клас.

▼M2

д) При самолетите, пилотите, които имат квалификация за тип въз основа на курс за летателно обучение само на земя (ZFTT):

1) изпълняват полет в рейсови условия под контрол на инструктор не по-късно от 21 дни след приключването на проверката на уменията или след подходящо обучение, предоставено от оператора. Съдържанието на това обучение се описва в ръководството за експлоатация;

▼M2

2) изпълняват шест излитания и кацания на FSTD не по-късно от 21 дни след приключването на проверката на уменията под надзора на инструктор за обучение за квалификационен клас за тип на самолети (TRI(A), който заема другото пилотско място. Броят на излитанията и кацанията може да бъде намален, когато в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, са определени кредити. Ако тези излитания и кацания не са извършени в срок от 21 дни, операторът осигурява опреснително обучение, чието съдържание се описва в ръководството за експлоатация;

3) изпълняват първите четири излитания и кацания по LIFUS в самолета под надзора на инструктор за обучение за квалификационен клас за тип (TRI(A), заемащ другото пилотско място. Броят на излитанията и кацанията може да бъде намален, когато в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, са определени кредити.

▼B

**ORO.FC.230 Периодично обучение и проверка**

а) Всеки член на полетния екипаж преминава периодично обучение и проверка, съответстващи на типа или варианта на въздухоплавателното средство, което той експлоатира.

б) *Квалификационна проверка на оператора*

1) Всеки член на полетния екипаж преминава квалификационни проверки на оператора като част от цялостното обучение на полетния екипаж, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, извънредни и аварийни процедури.

2) Когато от член на полетния екипаж се изисква да изпълнява полет по IFR, квалификационната проверка на оператора се извършва без външни визуални ориентири, според случая.

3) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е шест календарни месеца. Що се отнася до операциите на самолети с летателни характеристики клас B по VFR през деня, когато експлоатацията се извършва през сезони, не по-дълги от осем последователни месеца, една квалификационна проверка на оператора е достатъчна. Квалификационната проверка се извършва преди започване на операции на търговския въздушен транспорт.

▼M5

4) Всеки член на полетния екипаж, който участва в операции в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири, с вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, може да премине квалификационна проверка на оператора само за един от съответните типове. Квалификационната проверка на оператора се извършва всеки път на типа, който е използван най-отдавна за квалификационна проверка. Съответните типове вертолети, които могат да бъдат групирани за целите на квалификационната проверка на оператора, се посочват в ръководството за експлоатация.

5) Независимо от ORO.FC.145, буква а), точка 2, за операциите с вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, в дневни условия и по маршрути в съответствие с визуални ориентири, както и със самолети с летателни характеристики от клас B, проверката може да бъде извършена от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на уменията за управление на ресурсите на екипажа. Операторът информира компетентния орган за определените лица.

▼B

в) *Проверки в рейсови условия*

1) Всеки член на полетния екипаж преминава проверка в рейсови условия на въздухоплавателното средство, за да демонстрира своята компетентност при извършване на нормалните действия, описани в ръководството за експлоатация, в рейсови условия. Периодът на валидност на проверката в рейсови условия е 12 календарни месеца.

2) Независимо от ORO.FC.145, буква а), точка 2, проверките в рейсови условия могат да бъдат извършени от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на уменията за управление на ресурсите на екипажа.

г) *Обучение и проверка на работа с аварийно-спасително оборудване*

Всеки член на полетния екипаж преминава обучение и проверка по познаване на разположението и използване на аварийно-спасителното оборудване на борда. Периодът на валидност на проверката за работа с аварийно-спасително оборудване е 12 календарни месеца.

д) *Обучение по управление на ресурсите на екипажа*

1) Елементи от управлението на ресурсите на екипажа се включват във всички части на периодичното обучение, където е необходимо.

2) Всеки член на полетния екипаж преминава специално модулно обучение по управление на ресурсите на екипажа. Всички основни теми на обучението по управление на ресурсите на екипажа се обхващат чрез разпределяне на сесиите на модулното обучение възможно най-равномерно за всеки период от три години.

е) Всеки член на полетния екипаж преминава наземно и летателно обучение на FSTD или въздухоплавателно средство или комбинация от обучение на FSTD и въздухоплавателно средство най-малко веднъж на всеки 12 календарни месеца.

ж) Периодите на валидност, посочени в буква б), точка 3 и букви в) и г) започват да текат от края на месеца, през който е премината проверката.

з) Когато обучението или проверките, изисквани по-горе, се извършват в рамките на последните 3 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

▼M18

**ORO.FC.231 Обучение, основано на факти (EBT)**

а) ПРОГРАМА ЗА EBT

(1) Операторът може да замени изискванията на ORO.FC.230 чрез изготвяне, прилагане и поддържане на подходяща програма за EBT, одобрена от компетентния орган.

Операторът демонстрира способността си да подпомага изпълнението на програмата за EBT (включително план за изпълнение) и извършва оценка на риска за безопасността, показваща как се постига еквивалентно равнище на безопасност.

(2) Програмата за EBT:

(i) съответства на размера на оператора, както и на естеството и сложността на неговите дейности, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи на тези дейности;

(ii) гарантира компетентността на пилотите чрез оценка и изграждане на техните компетентности, необходими за безопасна, ефективна и ефикасна експлоатация на въздухоплавателните средства;

(iii) гарантира, че всеки пилот е запознат с темите за оценка и обучение, изготвени в съответствие с ORO.FC.232;

▼**M18**

(iv) включва най-малко шест модула ЕВТ, разпределени в рамките на 3-годишна програма. Всеки модул ЕВТ се състои от етап на оценка и етап на обучение. Срокът на валидност на даден модул ЕВТ е 12 месеца.

А) Етапът на оценка включва сценарий (или сценарии) за полет, ориентиран към рейсови условия, за оценяване на всички компетентности и определяне на индивидуалните потребности от обучение.

Б) Етапът на обучение включва:

а) етапа на обучение за маневри, включващ обучение за придобиване на умения за определени маневри;

б) етапа на обучение, основано на сценарий, включващ сценарий (или сценарии) за полет, ориентиран към рейсови условия, за оценяване на всички компетентности и определяне на индивидуалните потребности от обучение.

Етапът на обучение се провежда своевременно след етапа на оценяване.

(3) Операторът гарантира, че всеки пилот, записан в програмата за ЕВТ, преминава:

(i) минимум два модула ЕВТ в рамките на срока на валидност на квалификацията за тип, разделени от период, не по-кратък от 3 месеца. Модулът ЕВТ се счита за завършен, когато:

А) е покрито съдържанието на програмата за ЕВТ за съответния модул ЕВТ (запознаване на пилота с темите за оценка и обучение); както и

Б) е доказано приемливо ниво на ефективност по всички наблюдавани компетентности;

(ii) оценка (оценки) на компетентността в рейсови условия; както и

(iii) наземно обучение.

(4) Операторът изготвя програма за осигуряване на стандартизация и за съгласуваност за инструкторите за ЕВТ, с цел да се гарантира, че инструкторите, участващи в ЕВТ, са надлежно квалифицирани да изпълняват своите задачи.

(i) Всички инструктори трябва да преминат тази програма.

(ii) Операторът използва подходящи методи и показатели за оценка на съгласуваността.

(iii) Операторът демонстрира, че инструкторите са постигнали достатъчна степен на съгласуваност.

(5) Програмата за ЕВТ може да включва процедури за непредвидени обстоятелства, които биха могли да засегнат предоставянето на модулите ЕВТ. Операторът доказва необходимостта от тези процедури. Процедурите трябва да гарантират, че пилотът не провежда експлоатация в рейсови условия, ако наблюдаваната ефективност е под минималното приемливо равнище. Същите може да включват:

(i) различен период на разделяне между модулите ЕВТ; както и

(ii) различна последователност на етапите на модула ЕВТ.

б) РАМКА НА КОМПЕТЕНТНОСТИТЕ

Операторът използва рамка на компетентностите за всички аспекти на оценката и обучението по програмата за ЕВТ. Рамката на компетентностите трябва:

(1) да бъде всеобхватна, точна и използваема;

▼**M18**

(2) да включва наблюдаваното поведение, необходимо за безопасна, ефективна и ефикасна експлоатация;

(3) да включва определен набор от компетентности, техните описания и свързаното с тях наблюдавано поведение.

в) ЕФЕКТИВНОСТ НА СИСТЕМАТА ЗА ОБУЧЕНИЕ

1) Ефективността на системата за ЕВТ се измерва и оценява чрез процес на обратна връзка с цел:

(i) потвърждаване и прецизиране на програмата на оператора за ЕВТ;

(ii) установяване дали програмата на оператора за ЕВТ изгражда компетентностите на пилотите.

(2) Процесът на обратна връзка е включен в системата за управление на оператора.

(3) Операторът разработва процедури за защита на данните от ЕВТ.

г) СИСТЕМА ЗА ОЦЕНЯВАНЕ

(1) Операторът използва система за оценяване, за да направи оценка на компетентностите на пилота. Системата за оценяване гарантира:

(i) достатъчна степен на подробност, за да се даде възможност за точни и полезни измервания на индивидуалните показатели за ефективност;

(ii) критерий за ефективност и скала за всяка компетентност, с точка от скалата, която определя минималното приемливо равнище, което трябва да бъде постигнато за провеждане на експлоатация в рейсови условия. Операторът разработва процедури за справяне със слабите резултати на пилота;

(iii) интегритет на данните;

(iv) сигурност на данните.

(2) Операторът редовно проверява точността на системата за оценяване спрямо система с референтни критерии.

д) ПОДХОДЯЩИ СРЕДСТВА ЗА ОБУЧЕНИЕ И БРОЙ ЧАСОВЕ, НЕОБХОДИМИ ЗА ЗАВЪРШВАНЕ НА ПРОГРАМАТА НА ОПЕРАТОРА ЗА ЕВТ

1) Всеки модул ЕВТ се провежда на FSTD с подходящо ниво на квалификация, за да се гарантира правилното представяне на темите за оценка и обучение.

2) Операторът осигурява достатъчен брой часове на подходящо средство за обучение, за да може пилотът да завърши програмата на оператора за ЕВТ. Критериите за определяне на броя часове за програмата за ЕВТ са следните:

(i) броят часове съответства на размера и сложността на програмата за ЕВТ;

(ii) броят часове е достатъчен за завършване на програмата за ЕВТ;

(iii) броят часове осигурява ефективна програма за ЕВТ, като се вземат предвид препоръките на ИКАО, Агенцията и компетентния орган;

(iv) броят часове съответства на технологията на използваните средства за обучение.

е) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НА НЕИЗПРАВНОСТИТЕ

(1) Всеки пилот получава оценка и обучение по управление на неизправностите на системите на въздухоплавателните средства.

▼**M18**

(2) Неизправностите на системите на въздухоплавателните средства, пораждащи съществено натоварване върху компетентен екипаж, се групират, като за отправна точка се използват следните характеристики:

(i) спешност;

(ii) сложност;

(iii) влошаване на контрола върху въздухоплавателното средство;

(iv) загуба на прибори;

(v) управление на последиците.

(3) Всеки пилот трябва да бъде запознат с поне една неизправност за всяка характеристика, при честотата, определена в таблицата на темите за оценка и обучение.

(4) Ефективността, показана при управлението на една неизправност, се счита за равностойна на тази, показана при управлението на други неизправности със същите характеристики.

ж) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НА ПОДХОДИТЕ, СЪОТВЕТСТВАЩИ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА

(1) Операторът гарантира, че всеки пилот редовно преминава обучение за изпълнение на видовете подход и методите за подход, съответстващи на експлоатацията.

(2) Това обучение включва подходи, които пораждат допълнително натоварване върху компетентен екипаж.

(3) То включва подходите, които изискват специално одобрение в съответствие с приложение V (част SPA) към настоящия регламент.

з) ОЦЕНКА НА КОМПЕТЕНТНОСТТА В РЕЙСОВИ УСЛОВИЯ

1) Всеки пилот периодично преминава оценка на компетентността в рейсови условия на въздухоплавателно средство, за да демонстрира безопасно, ефективно и ефикасно провеждане на нормална експлоатация в рейсови условия, описана в ръководството за експлоатация.

2) Срокът на валидност на оценката на компетентността в рейсови условия е 12 месеца.

3) Операторът, одобрен за ЕВТ, може — с одобрението на компетентния орган — да удължи валидността на оценката на компетентността в рейсови условия на:

i) 2 години, предмет на оценка на риска;

ii) или 3 години, предмет на процес на обратна връзка за мониторинг на експлоатацията в рейсови условия, с който се установяват заплахите за експлоатацията, свеждат се до минимум рисковете от такива заплахи и се прилагат мерки за управление на човешките грешки при експлоатацията.

4) За успешното преминаване на оценката на компетентността в рейсови условия пилотът демонстрира приемливо ниво на ефективност по всички наблюдавани компетентности.

и) НАЗЕМНО ОБУЧЕНИЕ

1) Всеки пилот на всеки 12 календарни месеца преминава:

(i) техническо наземно обучение;

(ii) оценка и обучение относно местоположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване, намиращо се на борда на въздухоплавателното средство.

▼M18

2) С одобрението на компетентния орган и след оценка на риска операторът може да удължи срока за оценка и обучение относно местоположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване, намиращо се на борда на въздухоплавателното средство, на 24 месеца.

**ORO.FC.232 Теми за оценка и обучение по програмата за ЕВТ**

а) Операторът гарантира, че всеки пилот е запознат с темите за оценка и обучение.

б) Темите за оценка и обучение са:

(1) извлечени от данни за безопасността и оперативни данни, които се използват за определяне на областите за подобряване и приоритизиране на обучението на пилотите с цел насочване при изработването на подходящи програми за ЕВТ;

(2) разпределени в рамките на 3-годишен период с определена честота;

(3) относими към типа или варианта на въздухоплавателното средство, което пилотът управлява.

**ORO.FC.235 Квалификация на пилота за експлоатация на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка**

а) Командири, чиито задължения включват експлоатирането на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка и изпълнението на задълженията на втори пилот, или командири, от които се изисква изпълнението на задължения по обучение или проверка, завършват допълнително обучение и проверка, както е определено в ръководството за експлоатация. Проверката може да се извърши заедно с квалификационната проверка на оператора, предписана в точка ORO.FC.230, буква б) или в програмата за ЕВТ, предписана в точка ORO.FC.231.

▼B

б) Допълнителното обучение включва най-малко следното:

1) отказ на двигател по време на излитане;

2) подход и минаване на втори кръг с един неработещ двигател; и

3) кацане с един неработещ двигател.

в) В случая на вертолети командирите преминават своите квалификационни проверки от лявата и от дясната седалка, при редуващи се квалификационни проверки, при условие че, когато квалификационната проверка за квалификация за тип е комбинирана с квалификационната проверка на оператора, командирът преминава своето обучение или проверка от обичайно заеманата седалка.

г) Когато се извършват маневри на въздухоплавателно средство с неработещ двигател, отказът на двигателя се симулира.

д) Когато експлоатацията се извършва от седалката на втория пилот, проверките, които се изискват съгласно ORO.FC.230 за управление от мястото на командира, освен това, са валидни и текущи.

е) Пилот, който поема задълженията на командира, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в ORO.FC.230, буква б), демонстрира и практика за действия и процедури, които обичайно не са сред неговите отговорности. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни, практиката може да се осъществи на всяка една от двете седалки.

ж) Пилот, различен от командира, който заема седалката на командира, демонстрира практика за действия и процедури едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в ORO.FC.230, буква б), които са отговорности на командира, който действа като наблюдаващ пилот. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни, практиката може да се извърши на всяка една от двете седалки.

▼B

**ORO.FC.240 Експлоатация на повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство**

а) Процедурите или оперативните ограничения за всяка експлоатация на повече от един тип или вариант, установени в ръководството за експлоатация и одобрени от компетентния орган, обхващат:

1) минималния опит на членовете на полетния екипаж;

2) минималния опит на един тип или вариант преди започване на обучение или експлоатация на друг тип или вариант;

3) процеса, чрез който полетен екипаж, квалифициран на един тип или вариант, ще бъде обучен и квалифициран на друг тип или вариант; и

4) всички приложими изисквания за скорошен опит за всеки тип или вариант.

б) Когато член на полетния екипаж експлоатира както вертолети, така и самолети, същият се ограничава до дейности само на един тип самолети и един тип вертолети.

в) Буква а) не се прилага за операции на самолети с летателни характеристики клас B, ако те са ограничени до еднопилотни класове самолети, задвижвани от бутални двигатели, експлоатирани по VFR в дневни условия. Буква б) не се прилага за операции на самолети с летателни характеристики клас B, ако те са ограничени до еднопилотни класове самолети, задвижвани от бутални двигатели.

**ORO.FC.A.245 Алтернативна програма за обучение и квалификация**

а) Операторът на самолет, който има съответен опит, може да замести едно или повече от посочените по-долу изисквания за обучение и проверки на полетния екипаж с алтернативна програма за обучение и квалификация (ATQP), одобрена от компетентния орган:

1) SPA.LVO.120 относно обучението и квалификациите на полетния екипаж;

2) обучение за преподготовка и проверка;

3) обучение за новостите и опознавателно обучение;

4) курс за обучение на командири;

5) периодично обучение и проверка; и

6) експлоатация на повече от един тип или вариант въздухоплавателното средство.

б) ATQP съдържа обучение и проверки, които установяват и поддържат най-малко равностойно ниво на професионална подготовка в съответствие с разпоредбите на ORO.FC.220 и ORO.FC.230. Степента на обучение и професионалната квалификация на полетния екипаж се демонстрират преди компетентният орган да одобри ATQP.

в) Операторът, кандидатстващ за одобрение да приложи алтернативна програма за обучение и квалификация, предоставя на компетентния орган план за прилагането ѝ, включително описание на степента на обучение и квалификация на полетния екипаж, която трябва да бъде постигната.

г) В допълнение към проверките, изисквани по ORO.FC.230 и FCL.060 от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, всеки член на полетния екипаж преминава на FSTD оценка на изпълнението на полети в рейсови условия (LOE). Периодът на валидност на LOE е 12 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката. Когато LOE се извършва в рамките на последните 3 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

д) След 2 години експлоатация в рамките на одобрена алтернативна програма за обучение и квалификация операторът може, с одобрението на компетентния орган, да удължи периодите на валидност на проверките в ORO.FC.230 както следва:

▼B

1) Квалификационната проверка на оператора — на 12 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката. Когато проверката се извършва в рамките на последните 3 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

2) Проверката в рейсови условия — на 24 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката. Когато проверката се извършва в рамките на последните 6 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

3) Проверка на работа с аварийно-спасително оборудване — на 24 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката. Когато проверката се извършва в рамките на последните 6 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

**ORO.FC.A.250 Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот CPL(A)**

▼M10

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.

▼B

б) Буква а), точка 1 не се прилага за операции по VFR в дневни условия на самолети с летателни характеристики клас B.

**ORO.FC.H.250 Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот CPL(H)**

а) Притежателят на CPL(H) (вертолети) действа като командир в търговския въздушен транспорт на еднопилотен вертолет, ако:

1) когато извършва полет по IFR, той има минимум общо 700 летателни часа на вертолети, което включва 300 часа като командир на полет. Тези часове включват 100 часа по IFR. Полетното време от 300 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;

2) когато извършва полет при визуални метеорологични условия (VMC) през нощта, той/тя притежава:

i) валидна квалификация за полети по прибори; или

▼B

ii) 300 часа полетно време на вертолети, което включва 100 часа като командир и 10 часа като пилот при нощни полети.

▼M4

*РАЗДЕЛ 3*

***Допълнителни изисквания за специализирани търговски операции и операции на ТВТ, посочени в ORO.FC.005, буква б), точки 1 и 2***

**ORO.FC.330 Периодично обучение и проверка — квалификационна проверка на оператора**

а) Всеки член на екипажа преминава квалификационни проверки на оператора, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, особени и аварийни процедури, обхващащи съответните аспекти, свързани със специализираните задачи, описани в ръководството за експлоатация.

б) Особено внимание се обръща на операциите, които се извършват по правилата за полети по прибори или през нощта.

в) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е 12 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е извършена проверката. Когато квалификационната проверка на оператора се извършва в рамките на последните три месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на валидността.

▼B

ПОДЧАСТ CC

***КАБИНЕН ЕКИПАЖ***

**ORO.CC.005 Обхват**

▼M1

Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора при експлоатация на въздухоплавателно средство с кабинен екипаж, и се състои от:

а) раздел 1, който определя общи изисквания, приложими за всички операции, и

б) раздел 2, който определя допълнителни изисквания, приложими само за операциите на търговския въздушен транспорт.

▼B

*РАЗДЕЛ 1*

▼M1

***Общи изисквания***

▼M15

**ORO.CC.100 Брой и състав на кабинния екипаж**

а) Кабинният екипаж се състои най-малко от един член при експлоатацията на въздухоплавателно средство с MOPSC с повече от 19 пътнически места, когато се превозват един или повече пътници.

б) За целите на съответствието с буква а) минималният брой членове на кабинния екипаж е най-голямата стойност измежду следните:

1) броя на членовете на кабинния екипаж, определен по време на процеса на сертифициране на въздухоплавателното средство в съответствие с приложимите сертификационни спецификации за използваната от оператора кабинна конфигурация;

2) ако броят по точка 1 не е бил определен, броят на членовете на кабинния екипаж, определен по време на процеса на сертифициране на въздухоплавателното средство за максимална сертифицирана конфигурация на пътническите места, намален с 1 за използваната от оператора конфигурация на пътническата кабина на въздухоплавателното средство, за всяко цяло кратно на 50 пътнически места, които са под максималния сертифициран седалков капацитет;

▼M15

3) един член на кабинния екипаж за всеки 50 или част от 50 пътнически места, монтирани на една палуба на въздухоплавателното средство, което ще бъде експлоатирано.

в) За операции с повече от един член на кабинния екипаж, операторът определя член на кабинния екипаж, който отговаря пред командира.

г) Чрез дерогация от буква а), нетърговски операции с въздухоплавателно средство с MOPSC с повече от 19 пътнически места може да се извършват без действащи членове на кабинния екипаж, което подлежи на предварително одобрение от компетентния орган. За да получи одобрение, операторът гарантира, че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) на борда има максимум 19 пътници;

2) операторът е разработил процедури за тази операция.

▼B

**ORO.CC.110 Условия за възлагане на функции**

а) На членовете на кабинния екипаж се възлага изпълнението на функции на въздухоплавателно средство само ако те:

1) са на възраст не по-малко от 18 години;

2) са освидетелствани, съгласно приложимите изисквания на приложение IV (част MED) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, за физически и психически годни за безопасно изпълнение на техните задължения и отговорности; и

3) са преминали успешно цялото приложимо обучение и проверки, изисквани по настоящата подчаст, и са компетентни да изпълняват възложените им задължения в съответствие с процедурите, описани в ръководството за експлоатация.

б) Преди да бъдат възложени функции на членове на кабинния екипаж, които работят като нещатни сътрудници или почасово, операторът проверява дали са спазени всички приложими изисквания на настоящата подчаст, като се вземат предвид всички услуги, предоставени от члена на кабинния екипаж на всеки(всички) друг(и) оператор(и), за да се определи по-специално:

1) общият брой експлоатирани типове и варианти въздухоплавателни средства; и

2) приложимите ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

в) Действащите членове на кабинния екипаж, както и тяхната роля по отношение на безопасността на пътниците и полета, се указват ясно на пътниците.

**ORO.CC.115 Провеждане на курсове за обучение и свързани проверки**

а) Операторът установява подробна програма и учебен план за всеки курс на обучение в съответствие с приложимите изисквания на настоящата подчаст и на приложение V (част CC) към ►M4 Регламент (ЕС) № 1178/2011 ◄, където е приложимо, така че да бъдат обхванати задълженията и отговорностите, които ще имат членовете на кабинния екипаж.

б) Всеки курс на обучение включва теоретично и практическо обучение, заедно с индивидуална или колективна практика, съответстваща на всеки предмет на обучение, така че съответният член на кабинния екипаж да постигне и поддържа подходящо професионално ниво в съответствие с настоящата подчаст.

в) Всеки курс на обучение:

1) се провежда структурирано и по реалистичен начин; и

2) се извършва от персонал, подходящо квалифициран за предмета, който трябва да се обхване.

▼B

г) По време на или след приключването на цялото обучение, изисквано съгласно настоящата подчаст, всеки член на кабинния екипаж преминава проверка, обхващаща всички елементи на съответната програма за обучение, с изключение на обучението по управление на ресурсите на екипажа. Проверките се извършват от персонал, подходящо квалифициран да провери дали членът на кабинния екипаж е постигнал и/или поддържа изискваното професионално ниво.

д) Курсовете за обучение по CRM, както и модулите на това обучение, където е приложимо, се провеждат от инструктор за обучение по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж. Когато елементи от управлението на ресурсите на екипажа са включени в друго обучение, определянето и прилагането на учебния план се извършва от инструктор за обучение по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж.

**ORO.CC.120 Първоначален курс на обучение**

а) Всеки нов член, който все още не притежава валидна атестация на кабинен екипаж, издадена в съответствие с приложение V (част CC) към ►M4 Регламент (ЕС) № 1178/2011 ◄:

1) преминава първоначален курс на обучение, както е посочено в CC.TRA.220 от посоченото приложение; и

2) полага успешно свързания изпит, преди да премине друго обучение, изисквано съгласно настоящата подчаст.

б) Елементи от програмата на първоначалното обучение могат да бъдат съчетани с първото специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курса по преподготовка на оператора, при условие че са изпълнени изискванията на CC.TRA.220 и всички тези елементи са записани като елементи на първоначалния курс на обучение в записите от обучението на въпросните членове на кабинния екипаж.

**ORO.CC.125 Специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора**

а) Всеки член на кабинния екипаж завършва подходящо и специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора, както и свързаните проверки, преди:

1) първото му назначение от оператора за член на кабинния екипаж; или

2) назначението му от този оператор на друг тип въздухоплавателно средство.

▼M2

б) При изготвяне на учебните програми и планове за специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение и за курса по преподготовка на оператора, операторът включва, ако са налични, съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

▼B

в) Учебната програма за специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение:

1) включва обучение и практика на подходящо оборудване за обучение или на самото въздухоплавателно средство; и

2) обхваща най-малко следните елементи на специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение:

i) описание на въздухоплавателното средство, имащо отношение към задълженията на кабинния екипаж;

ii) всички инсталирани системи и оборудване за безопасност, имащи отношение към задълженията на кабинния екипаж;

iii) работа с и фактическо отваряне, от всеки член на кабинния екипаж, на всеки вид или вариант на нормални и аварийни врати и изходи при нормален и авариен режим на работа;

▼B

iv) демонстрация на работа с другите изходи, включително прозорците на пилотската кабина;

v) противопожарно и противодимно оборудване, където има такова;

vi) обучение за използване на евакуационната пързалка, където е уместно;

vii) работа с оборудването на седалките, предпазните средства и кислородното оборудване във връзка с евентуално възпрепятстване на пилота.

г) Учебната програма за курса по преподготовка на оператора за всеки тип въздухоплавателно средство, което ще бъде експлоатирано:

1) включва обучение и практика на подходящо оборудване за обучение или на самото въздухоплавателно средство;

2) включва обучение по стандартните експлоатационни процедури на оператора за членовете на кабинния екипаж при първото им назначение от оператора;

3) обхваща най-малко следните елементи на специфичното обучение на оператора, относими към типа въздухоплавателно средство, което ще бъде експлоатирано:

i) описание на кабинната конфигурация;

ii) разположение, отстраняване и употреба на цялото преносимо аварийно-спасително оборудване на борда;

iii) всички нормални и аварийни процедури;

iv) обслужване на пътниците и контрол на струпванията на хора;

v) обучение за случаи на дим и пожар, включващо употребата на цялото свързано противопожарно и защитно оборудване, представително за оборудването на борда;

vi) евакуационни процедури;

vii) процедури при възпрепятстване на пилота;

viii) приложими изисквания и процедури по сигурността;

ix) управление на ресурсите на екипажа.

**ORO.CC.130 Обучение за новостите**

а) В допълнение към обучението, изисквано по ORO.CC.125, членовете на кабинния екипаж преминават подходящо обучение и проверки, обхващащи всички новости, преди да бъдат назначени на:

1) друг вариант на типа въздухоплавателно средство, който се експлоатира понастоящем; или

2) експлоатиран понастоящем тип или вариант на въздухоплавателно средство с различни:

i) оборудване за безопасност;

ii) разположение на аварийно-спасителното оборудване; или

▼B

iii) нормални и аварийни процедури.

б) Учебната програма за обучението за новостите:

1) се определя като необходима въз основа на сравнение с учебната програма, премината от члена на кабинния екипаж, в съответствие с ORO.CC.125, букви в) и г), за съответния тип въздухоплавателно средство; и

2) включва обучение и практика на подходящо оборудване за обучение или на самото въздухоплавателно средство, в зависимост от това кое е подходящо за елемента от обучението за новостите, който трябва да бъде обхванат.

▼M2

в) При изготвяне на програмата и плана за обучението за новостите за друг вариант на типа въздухоплавателно средство, който се експлоатира понастоящем, операторът включва, ако са налични, съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

▼B

**ORO.CC.135 Опознаване**

След като премине специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора за тип въздухоплавателно средство, всеки член на кабинния екипаж преминава подходящо опознаване на типа с инструктор, преди да бъде назначен за член на минималния кабинен екипаж, изискван в съответствие с ORO.CC.100.

**ORO.CC.140 Периодично обучение**

а) Всеки член на кабинния екипаж ежегодно преминава периодично обучение и проверка.

б) Периодичното обучение обхваща функциите на всеки член на кабинния екипаж в нормални и аварийни процедури и действия, съответни за типа и/или варианта въздухоплавателно средство, което се експлоатира.

в) Елементи на специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение:

1) Периодичното обучение включва ежегодно симулиране на действия от всеки член на кабинния екипаж за симулиране на експлоатацията на всеки тип или вариант на нормални и аварийни врати и изходи за евакуация на пътниците.

2) На интервали, които не надвишават 3 години, периодичното обучение включва също така:

i) работа с и фактическо отваряне, от всеки член на кабинния екипаж, на подходящо за обучение оборудване или на самото въздухоплавателно средство, на всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи при нормален и авариен режим на работа;

ii) фактическа работа, от страна на всеки член на кабинния екипаж, на подходящо за обучение оборудване или на самото въздухоплавателно средство, с вратата на пилотската кабина при нормален и авариен режим на работа, както и работа с оборудването на седалките и предпазните средства, и практическа демонстрация на кислородното оборудване във връзка с евентуално възпрепятстване на пилота;

iii) демонстрация на работа с всички други изходи, включително прозорците на пилотската кабина; и

iv) демонстрация на използването на спасителния плот или евакуационната пързалка, които се използват като спасителни салове, където е възможно.

▼B

г) Елементи на специфичното обучение на оператора:

1) Периодичното обучение всяка година включва:

i) от страна на всеки член на кабинния екипаж:

А) разположение и работа с цялото аварийно-спасително оборудване, инсталирано или пренасяно на борда; и

Б) обличане на спасителни жилетки, преносимо кислородно оборудване и оборудване за защита на дишането (PBE);

ii) натоварване на багаж в пътническия салон;

iii) процедури, свързани със замърсяванията по повърхността на въздухоплавателното средство;

iv) аварийни процедури;

v) евакуационни процедури;

vi) преглед на инциденти и произшествия;

vii) управление на ресурсите на екипажа;

viii) авиомедицински аспекти и оказване на първа помощ, включително свързаното оборудване;

ix) процедури по сигурността.

2) На интервали, които не надвишават 3 години, периодичното обучение включва също така:

i) използване на пиротехника (реални или представителни устройства);

ii) практическа демонстрация на използването на контролните карти на полетния екипаж;

iii) реално и практическо обучение за използване на всякакво пожарогасително оборудване, включително защитни дрехи, представително за намиращото се на борда на въздухоплавателното средство;

iv) от страна на всеки член на кабинния екипаж:

А) гасене на пожар, типичен за вътрешността на въздухоплавателното средство;

Б) обличане и използване на оборудване за защита на дишането в условия, симулиращи изпълнено с дим затворено пространство.

д) Периоди на валидност:

1) Периодът на валидност на годишното периодично обучение е 12 календарни месеца и започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката.

2) Когато периодичното обучение и проверките, изисквани по буква а), се извършват в рамките на последните 3 календарни месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

3) За допълнителните елементи на обучението, провеждано на интервали от 3 години и посочено в буква в), точка 2 и буква г), точка 2, периодът на валидност е 36 календарни месеца и започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката.

▼B

**ORO.CC.145 Опреснително обучение**

а) Когато член на кабинния екипаж по време на предходните 6 месеца от периода на валидност на последното съответно периодично обучение и проверка:

1) не е изпълнявал полети, преди да може отново да изпълнява такива задължения, той/тя преминава опреснително обучение и проверка за всеки тип въздухоплавателно средство, което ще бъде експлоатирано; или

2) не е изпълнявал полети на конкретен тип въздухоплавателно средство, преди да може да изпълнява отново полети, той/тя преминава на този тип въздухоплавателно средство:

i) опреснително обучение и проверка; или

ii) два опознавателни полета в съответствие с ORO.CC.135.

б) Програмата за опреснително обучение за всеки тип въздухоплавателно средство включва най-малко следното:

1) аварийни процедури;

2) евакуационни процедури;

3) работа с и фактическо отваряне, от всеки член на кабинния екипаж, на всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи и на вратата на пилотската кабина при нормален и авариен режим на работа;

4) демонстрация на работа с всички други изходи, включително прозорците на пилотската кабина;

5) разположение и работа с цялото съответно аварийно-спасително оборудване на борда.

в) Операторът може да реши да замени опреснителното обучение с периодично обучение, ако възстановяването на изпълнението на полети на члена на кабинния екипаж започва в рамките на периода на валидност на последното периодично обучение и проверка. Ако този период на валидност е изтекъл, опреснителното обучение може да бъде заменено единствено със специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора, както е посочено в ORO.CC.125.

*РАЗДЕЛ 2*

***Допълнителни изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт***

**ORO.CC.260 Старши член на кабинния екипаж**

а) Когато се изисква наличието на повече от един член на кабинния екипаж, съставът на кабинния екипаж включва старши член на кабинния екипаж, определен от оператора.

б) Операторът определя членове на кабинния екипаж на длъжността старши член на кабинния екипаж само ако те:

1) имат най-малко 1 година опит като действащ член на кабинния екипаж; и

2) са преминали успешно курс на обучение за старши член на кабинния екипаж и свързаната проверка.

▼B

в) Курсът на обучение за старши член на кабинния екипаж обхваща всички задължения и отговорности на старшите членове на кабинния екипаж и включва най-малко следните елементи:

1) предполетен брифинг:

2) сътрудничество с екипажа;

3) преглед на изискванията на оператора и нормативните изисквания;

4) докладване на произшествия и инциденти;

5) човешки фактор и управление на ресурсите на екипажа; и

6) ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

г) Старшият член на кабинния екипаж отговаря пред командира за провеждането и координирането на нормалните и аварийни процедури, описани в ръководството за експлоатация, включително за прекратяването на изпълнението на задължения, които не са свързани с безопасността, от съображения, свързани с безопасността или сигурността.

д) Операторът установява процедури за избор на най-подходящо квалифициран член на кабинния екипаж, който да изпълнява функциите на старши член на кабинния екипаж, в случай че определеният старши член на кабинния екипаж не е в състояние да изпълнява задълженията си. Промените в тези процедури се съобщават на компетентния орган.

▼M15

**ORO.CC.205 Намаляване на броя на членовете на кабинния екипаж по време на наземни операции и при непредвидени обстоятелства**

а) Когато на борда на въздухоплавателно средство има пътници, минималният брой членове на кабинния екипаж, изискван в съответствие с точка ORO.CC.100, е наличен на борда на въздухоплавателното средство и има готовност за действие.

б) Чрез дерогация от буква а), минималният брой членове на кабинния екипаж може да бъде намален в някой от следните случаи:

1) по време на обичайни наземни операции, които не включват презареждане или източване на гориво, когато въздухоплавателното средство се намира на мястото си за паркиране;

2) при непредвидени обстоятелства, ако броят на пътниците, превозвани по време на полета, е намален. В този случай след приключване на полета на компетентния орган се представя доклад;

3) с цел предоставяне на време за почивка във фазата на хоризонталния полет — в съответствие с точка ORO.FTL.205, буква д) или като мярка за намаляване на умората, въведена от оператора.

в) За целите на буква б), подточки 1 и 2 процедурите на оператора от ръководството за експлоатация трябва да гарантират, че:

1) се постига равностойно ниво на безопасност с намаления брой членове на кабинния екипаж, по-специално по отношение на евакуацията на пътници;

2) въпреки намаления брой членове на кабинния екипаж е наличен старши член на кабинния екипаж в съответствие с точка ORO.CC.200;

3) за всеки 50 или част от 50 пътници на една палуба на въздухоплавателното средство се изисква най-малко един член на кабинния екипаж;

4) в случай на обичайни наземни операции, при които във въздухоплавателното средство се изисква повече от един член на кабинния екипаж, определеният в съответствие с подточка 3 брой се увеличава с един член на кабинния екипаж на всяка двойка аварийни изходи на нивото на пода.

▼M15

г) За целите на буква б), подточка 3 операторът:

1) извършва оценка на риска за определяне на броя членове на кабинния екипаж, които трябва да са налични и да имат готовност за действие във всеки един момент по време на хоризонтален полет;

2) определя мерки за смекчаване на последствията от присъствието на по-малък брой членове на кабинния екипаж, които са налични и имат готовност за действие във всеки един момент по време на хоризонтален полет;

3) в ръководството за експлоатация определя конкретни процедури, включително за почивка по време на полет на старшия член на кабинния екипаж, които гарантират по всяко време полагането на подходящи грижи за пътниците и ефикасно управление на евентуални извънредни или аварийни ситуации;

4) в съответствие с точка ORO.FTL.125 в схемата за определяне на полетното време посочва условията, при които може да бъде предоставена почивка по време на полет на членове на кабинния екипаж.

▼B

**ORO.CC.210 Допълнителни условия за възлагане на функции**

На членовете на кабинния екипаж се възлага изпълнението на функции и експлоатацията на конкретен тип или вариант на въздухоплавателно средство само ако те:

а) притежават валидна атестация, издадена в съответствие с приложение V (част CC) към ►M4 Регламент (ЕС) № 1178/2011 ◄;

б) са квалифицирани за типа или варианта в съответствие с настоящата подчаст;

в) отговарят на другите приложими изисквания на настоящата подчаст и приложение IV (част CAT);

г) носят униформата за кабинен екипаж на оператора.

**ORO.CC.215 Програми за обучение и проверки и свързана с тях документация**

а) Програмите за обучение и проверки, включително учебните планове, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват от компетентния орган и се описват в ръководството за експлоатация.

б) След като членът на кабинния екипаж премине успешно курс на обучение и свързаната проверка, операторът:

1) актуализира записите за обучение на члена на кабинния екипаж в съответствие с ORO.MLR.115; и

2) предоставя на члена списък, в който са посочени актуализираните периоди на валидност по отношение на типа(овете) и варианта(ите) на въздухоплавателното средство, на което членът на кабинния екипаж е квалифициран да изпълнява задълженията си.

**ORO.CC.250 Експлоатация на повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство**

а) На член на кабинния екипаж не може да бъде възлагано да изпълнява функции на повече от три типа въздухоплавателни средства, като по изключение, с одобрение от компетентния орган, на член на кабинния екипаж може да бъде възложено да изпълнява функции на четири типа въздухоплавателни средства, ако за най-малко два от типовете:

1) аварийно-спасителното оборудване и специфичните за типа нормални и аварийни процедури са подобни; и

2) неспецифичните за типа нормални и аварийни процедури са идентични.

▼B

б) За целите на буква а) и за обучението и квалификациите на кабинния екипаж операторът определя:

▼M2

1) всяко въздухоплавателно средство като тип или вариант, като взема предвид, ако са налични, съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 за съответния тип или вариант въздухоплавателно средство; и

▼B

2) варианти на тип въздухоплавателно средство за различни типове, ако те не са сходни в следните аспекти:

i) работа с аварийните изходи;

ii) разположение и тип на преносимото аварийно-спасително оборудване;

iii) специфични за типа аварийни процедури.

**ORO.CC.255 Работа като едночленен кабинен екипаж**

а) Операторът избира, набира, обучава и проверява квалификацията на членовете на кабинния екипаж, на които ще бъдат възложени функции на едночленен кабинен екипаж, в съответствие с критерии, подходящи за този тип функции.

б) На членовете на кабинния екипаж, които не притежават предишен опит като едночленен кабинен екипаж, се възлагат такъв тип функции само след като:

1) преминат обучението, изисквано по буква в), в допълнение към тяхното приложимо обучение и проверки, изисквани по настоящата подчаст;

2) преминат успешно проверките, удостоверяващи тяхната квалификация за изпълнение на техните задължения и отговорности в съответствие с процедурите, описани в ръководството за експлоатация; и

3) извършат опознавателни полети от най-малко 20 часа и 15 сектора на съответния тип въздухоплавателно средство под контрола на член на кабинния екипаж, който притежава подходящ опит.

в) Следните допълнителни елементи на обучение са обхванати, като се поставя особено ударение на отразяването на работата като едночленен кабинен екипаж:

1) отговорност пред командира за провеждането на нормалните и аварийни процедури;

2) значимост на координацията и комуникацията с полетния екипаж, по-специално при справяне с проблемни и недисциплинирани пътници;

3) преглед на изискванията на оператора и нормативните изисквания;

4) документация;

5) докладване на произшествия и инциденти; и

6) ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

▼B

ПОДЧАСТ ТС

***ТЕХНИЧЕСКИ ПЕРСОНАЛ В HEMS, HHO ИЛИ NVIS ОПЕРАЦИИ***

**ORO.TC.100 Обхват**

Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора, когато експлоатира въздухоплавателно средство с членове на техническия екипаж при оказване на спешна медицинска помощ с вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт (HEMS), при операции с ползване на система за изобразяване при нощно виждане (NVIS) или при подемно-товарни операции с използване на вертолети (HHO).

**ORO.TC.105 Условия за възлагане на функции**

а) На членовете на техническия екипаж се възлага изпълнението на функции при превози с HEMS, HHO или NVIS в търговския въздушен транспорт само ако те:

1) са на възраст не по-малко от 18 години;

2) са физически и психически годни за безопасно изпълнение на техните задължения и отговорности;

3) са преминали цялото приложимо обучение, изисквано по настоящата подчаст, за да изпълняват възложените им задължения;

4) са преминали проверка за професионална годност за изпълнение на всички възложени задължения в съответствие с процедурите, описани в ръководството за експлоатация.

б) Преди да бъдат възложени функции на членове на техническия екипаж, които са самостоятелно заети и/или работят като нещатни сътрудници или почасово, операторът проверява дали са спазени всички приложими изисквания на настоящата подчаст, като се вземат предвид всички услуги, предоставени от члена на полетния екипаж на друг/и оператор/и, за да се определи по-специално:

1) общият брой експлоатирани типове и варианти въздухоплавателни средства;

2) приложимите ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

**ORO.TC.110 Обучение и проверки**

а) Операторът установява учебна програма в съответствие с приложимите изисквания на настоящата подчаст, така че да бъдат обхванати задълженията и отговорностите на членовете на техническия екипаж.

б) След преминаване на първоначалното обучение, преподготовката на оператора, обучението за новостите и периодичното обучение, всеки член на техническия екипаж преминава проверка, за да демонстрира квалификацията си при извършване на нормални и аварийни процедури.

в) За всеки курс на обучение обучението и проверките се извършват от персонал с подходяща квалификация и опит по обхванатия предмет на обучение. Операторът уведомява компетентния орган за персонала, който извършва проверките.

**ORO.TC.115 Първоначално обучение**

Преди да премине курс по преподготовка на оператора, всеки член на техническия екипаж преминава през първоначално обучение, което включва:

а) общи теоретични познания за авиацията и нормативните документи в областта на авиацията, които обхващат всички теми, свързани със задълженията и отговорностите, изисквани от членовете на техническия екипаж;

б) обучение за случаи на дим и пожар;

в) обучение по оцеляване на земята и във вода, подходящо за типа и зоната на експлоатация;

г) авиомедицински аспекти и оказване на първа помощ;

д) комуникация и съответни елементи от управлението на ресурсите на екипажа от ORO.FC.115 и ORO.FC.215.

▼B

**ORO.TC.120 Курс по преподготовка на оператора**

Всеки член на техническия екипаж преминава:

а) курс по преподготовка на оператора, включително съответните елементи от управлението на ресурсите на екипажа,

1) преди първото му назначение от оператора за член на техническия екипаж; или

2) когато преминава на различен тип или клас въздухоплавателно средство, ако някои от процедурите или оборудването, упоменати в буква б), се различават.

б) Курсът по преподготовка на оператора включва:

1) разположението и използването на цялото оборудване за безопасност и спасителната екипировка на борда на въздухоплавателното средство;

2) всички нормални и аварийни процедури;

3) оборудването на борда, използвано за изпълнение на задълженията във въздухоплавателното средство или на земята с цел подпомагане на пилота по време на операции по HEMS, HHO или NVIS.

**ORO.TC.125 Обучение за новостите**

а) Всеки член на техническия екипаж преминава обучение за новостите, когато се променят оборудването или процедурите за типовете или вариантите, които той експлоатира в момента.

б) Операторът посочва в ръководството за експлоатация случаите, в които се изисква обучение за новостите.

**ORO.TC.130 Опознавателни полети**

След завършване на курса по преподготовка на оператора, всеки член на техническия екипаж извършва опознавателни полети, преди да започне работа като член на техническия екипаж в операции по HEMS, HHO или NVIS.

**ORO.TC.135 Периодично обучение**

а) В рамките на всеки 12-месечен период всеки член на техническия екипаж преминава периодично обучение, съответстващо на типа или класа на въздухоплавателното средство и оборудването, което той експлоатира. Елементи от управлението на ресурсите на екипажа се включват във всички части на периодичното обучение, където е необходимо.

б) Периодичното обучение включва теоретично и практическо обучение, и практика.

**ORO.TC.140 Опреснително обучение**

а) Всеки член на техническия екипаж, който не е изпълнявал задължения през последните шест месеца, преминава опреснителното обучение, определено в ръководството за експлоатация.

б) Ако членът на техническия екипаж не е изпълнявал полети на конкретен тип или клас въздухоплавателно средство през последните 6 месеца, преди да бъде назначен на този тип или клас, той преминава:

1) опреснително обучение по типа или класа; или

2) изпълнява опознавателни полети по два сектора на типа или класа въздухоплавателно средство.

▼M3

ПОДЧАСТ FTL

## *ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПОЛЕТНОТО ВРЕМЕ И ВРЕМЕТО ЗА ДЕЖУРСТВА И ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПОЧИВКА*

*РАЗДЕЛ 1*

### *Общи положения*

**ORO.FTL.100 Обхват**

В настоящата подчаст се установяват изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора и членовете на екипажа по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка на членовете на екипажа.

**ORO.FTL.105 Определения**

За целите на настоящата подчаст се прилагат следните определения:

1) „аклиматизиран“ означава състояние, в което циркадийният биологичен ритъм на даден член от екипажа е синхронизиран с часовата зона, в която се намира този член на екипажа. Счита се, че даден член на екипажа е аклиматизиран към времева зона в радиус от два часа спрямо местното време в точката на излитане. Когато местното време на мястото, където започва дежурството, се различава с повече от 2 часа от местното време на мястото, където започва следващото дежурство, членът на екипажа, за целите на изчисляване на максималния дневен период на полетно дежурство, се счита за аклиматизиран в съответствие със стойностите в таблица 1.

*Таблица 1*

| Часова разлика (h) между базовото време и часа по местно време, в който членът на екипажа започва следващото дежурство | Време, изминало от докладването по базовото време | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | < 48 | 48—71: 59 | 72—95:59 | 96—119:59 | ≥ 120 |
| < 4 | B | D | D | D | D |
| ≤ 6 | B | X | D | D | D |
| ≤ 9 | B | X | X | D | D |
| ≤ 12 | B | X | X | X | D |

„B“ означава аклиматизиран към местното време на часовата зона на излитане,

„D“ означава аклиматизиран към местното време на мястото, където членът на екипажа започва следващото си дежурство, а

„X“ означава, че не е известно състоянието на аклиматизация на даден член на екипажа.

2) „базово време“ означава местното време в контролния пункт, разположен в часова зона в радиус от два часа около спрямо местното време, в която даден член на екипажа е аклиматизиран;

3) „настаняване“ означава, за целите на състоянието на готовност и разделеното дежурство, спокойно и удобно място, недостъпно за външни лица, с възможност за регулиране на светлината и температурата, оборудвано с подходящи мебели, което осигурява на члена на екипажа възможност да спи, с достатъчно капацитет за настаняване на всички членове на екипажа, които са на това място по едно и също време, и с достъп до храна и напитки;

4) „подходящо настаняване“ означава, за целите на състояние на готовност, разделено дежурство и почивка, отделно помещение за всеки член на екипажа, разположено на тихо място и оборудвано с легло, с достатъчно добра вентилация, разполагащо с устройство за регулиране на температурата и интензитета на светлината, и достъп до храна и напитки;

▼**M3**

5) „увеличен полетен екипаж“ означава полетен екипаж, който се състои от по-голям от минималния брой членове, необходими за експлоатацията на въздухоплавателното средство, което позволява на всеки член на екипажа да напусне поста си за целите на почивката по време на полет, и да бъде заместен от друг член на полетния екипаж с подходяща квалификация;

6) „пауза“ означава период от време, в рамките на полетно дежурство, по-кратко от времето за почивка, което се счита за част от дежурството и през което даден член на екипажа е освободен от всички задачи;

7) „забавено докладване“ означава отлагане на редовно полетно дежурство от оператора преди член на екипажа да е напуснал мястото за почивка;

8) „дестабилизиращ график“ означава график на член на екипажа, който нарушава възможността за сън по време на оптималното време за сън, като включва полетно дежурство или комбинация от полетни дежурства, които нарушават която и да било част на деня или нощта, през която членът на екипажа е аклиматизиран, или започват или приключват в такава част на деня или нощта; Графикът може да бъде дистабилизиращ поради ранно начало, късно приключване или нощни дежурства.

   а) „ранен тип“ дестабилизиращ график означава:

      i) за „ранно начало“ — дежурство, което започва в периода между 05:00 и 05:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран; и

      ii) за „късно приключване“ — дежурство, което приключва в периода между 23:00 и 01:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран;

   б) „късен тип“ дестабилизиращ график означава:

      i) за „ранно начало“ — дежурство, което започва в периода между 05:00 и 06:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран; и

      ii) за „късно приключване“ — дежурство, което приключва в периода между 00:00 и 01:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран;

9) за „нощно дежурство“ — дежурство, което нарушава която и да било част от периода между 02:00 и 04:59 ч. в часовата зона, за която екипажът е аклиматизиран;

10) „дежурство“ означава всяка задача, която член на екипажа извършва за оператора, включително полетно дежурство, административна дейност, провеждане или получаване на обучение и проверка, позициониране и някои елементи от състоянието на готовност;

11) „период на дежурство“ означава времето, което започва, когато член на екипажа е задължен от оператора да докладва за или да започне дежурство и приключва, когато това лице е освободено от всякакви задължения, включително следполетно дежурство;

12) „полетно дежурство (ПД)“ означава периодът, който започва, когато член на екипажа е задължен да докладва за дежурство, което включва сектор или поредица от сектори, и завършва когато въздухоплавателното средство спре окончателно и двигателите са изключени, в края на последния сектор, в който членът на екипажа действа като действащ член на екипажа;

▼**M14**

13) „полетно време“ означава, за самолети, времето от първото придвижване на въздухоплавателното средство от мястото му на паркиране с цел излитане до окончателното му спиране на определеното за паркиране място и изключване на всички двигатели или витла;

▼**M3**

14) „основна база“ означава местоположението, определено за член на екипажа от оператора, където членът на екипажа обикновено започва и приключва периода на дежурство или поредица от периоди на дежурства и където, при обичайни условия, операторът не носи отговорност за настаняването на съответния член на екипажа;

15) „местен ден“ означава период от 24 часа, който започва в 00:00 ч. местно време;

16) „местна нощ“ означава период от осем часа, който попада в периода между 22:00 и 08:00 ч. местно време;

17) „действащ член на екипажа“ означава всеки член на екипажа, изпълняващ задължения на въздухоплавателно средство в рамките на сектор;

18) „позициониране“ означава преместване на недействащ член на екипаж от едно място на друго, по желание на оператора, с изключение на:

— времето на пътуване от частен адрес за почивка до определеното място за докладване в основната база и по обратния път, и

— времето за преместване от мястото за почивка до мястото, където започва дежурството, и по обратния път;

19) „съоръжение за почивка“ означава легло или седалка с опора за краката и стъпалата, на което членовете на екипажа могат да спят на борда на въздухоплавателното средство.

20) „резерв“ означава период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение, за да му бъде възложено изпълнение на полет, позициониране или друго дежурство, за което е известен поне 10 часа по-рано.

21) „период на почивка“ означава последователен, непрекъснат и определен период от време, след или преди дежурство, през който член на екипажа е освободен от всички задължения, резерв и състояние на готовност.

22) „ротация“ е дежурство или поредица от дежурства, включително най-малко едно полетно дежурство, и периодите на почивка извън основната база, което започва от основната база и завършва при завръщането в основната база за период на почивка, когато операторът вече не е отговорен за настаняването на съответния член на екипажа.

23) „един свободен ден“ означава, за целите на съблюдаването на разпоредбите на Директива 2000/79/ЕО на Съвета ([1]), време без дежурства и състояние на готовност, състоящо се от един ден и две местни нощи, който се обявява предварително. Време за почивка може да се включи като част от свободния ден.

24) „сектор“ означава сегментът от полетното дежурство от първото придвижване на въздухоплавателното средство с цел излитане до окончателното му спиране след кацане на определеното за паркиране място.

25) „готовност“ означава предварително обявен и определен период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение, за да му бъде възложено изпълнение на полет, позициониране или друго дежурство, без прекъсване от време за почивка.

([1]) ОВ L 302, 1.12.2000 г., стр. 57.

▼M3

26) „готовност на летище“ означава състояние на готовност, свързано с присъствие на летище;

27) „друго състояние на готовност“ означава режим на готовност в дома или на подходящо място за настаняване;

28) „период от циркадния ритъм с най-слаба активност (WOCL)“ означава периодът между 02:00 и 05:59 ч. в часовата зона, за която членът на екипажа е аклиматизиран;

**ORO.FTL.110 Отговорности на оператора**

Операторът:

а) публикува нарядите достатъчно дълго време преди полета, за да се осигури възможност на членовете на екипажа да планират необходимата почивка;

б) гарантира, че планирането на времето за полетно дежурство дава възможност на членовете на екипажа да са освободени от натоварване достатъчно дълго време, така че да са в състояние да изпълняват задълженията си със задоволително ниво на безопасност при всякакви условия;

в) посочва времето за докладване, с което се осигурява достатъчно време за наземните задължения;

г) отчита връзката между честотата и модела на полетните дежурства и времето за почивка и взема под внимание цялостното въздействие от дълги дежурства, съчетани с минимално време за почивка;

д) определя модели за дежурства, при които се избягват практики, причиняващи сериозни смущения на установения модел сън/работа, като редуване на дневни/нощни дежурства;

е) спазва разпоредбите относно дестабилизиращите графици в съответствие с ARO.OPS.230;

ж) осигурява достатъчно дълго време за почивка, за да се даде възможност на членовете на екипажа да преодолеят въздействието на предишни дежурства и да са добре отпочинали до започването на следващия период на дежурство;

з) планира периодични удължени периоди на почивка за възстановяване и уведомява членовете на екипажа достатъчно рано за това;

и) планира полетните дежурства така, че да бъдат изпълнени в рамките на позволеното време за полетни дежурства, като се взема под внимание необходимото време за изпълнение на предполетните задължения, сектора и времето за междуполетно обслужване;

й) променя графика и/или разпределението на екипажа, ако фактическата експлоатация превишава максималното полетно дежурство при повече от 33 % от полетните дежурства в този график по време на планиран сезон.

**ORO.FTL.115 Отговорности на членовете на екипажа**

Членове на екипажа:

а) са в съответствие с изискванията на точка CAT.GEN.MPA.100, буква б) от приложение IV (част CAT); и

б) използват оптимално предоставените възможности и съоръженията за почивка и планират и използват времето за почивка по подходящ начин.

▼M3

**ORO.FTL.120 Управление на риска от преумора**

а) Когато управлението на риска от преумора се изисква в настоящата подчаст или приложима сертификационна спецификация, операторът установява, прилага и поддържа управлението на риска от преумора като неразделна част от своята система за управление. Управлението на риска от преумора гарантира спазването на основните изисквания в точки 7.е, 7.ж и 8.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. Управлението на риска от преумора се описва в ръководството за провеждане на полети.

б) Установената, внедрена и поддържана система за управление на риска от преумора гарантира постоянното подобряване на цялостните резултати от това управление и включва:

1) описание на концепцията и принципите на оператора по отношение на управлението на риска от преумора, наричани общо „политика за управление на риска от преумора“;

2) документиране на процесите на управление на риска от преумора, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;

3) научни принципи и знания;

4) процес на разпознаване на опасностите и оценка на риска, който позволява непрекъснатото управление на оперативните рискове за оператора, произтичащи от преумората на членове на екипажа;

5) процес на ограничаване на риска, който предвижда незабавно да се приложат коригиращи мерки, които са необходими за ефективното смекчаване на рисковете за оператора, произтичащи от преумора на членове на екипажа, и за постоянен мониторинг и редовна оценка на смекчаването на риска от преумора, постигнато с такива действия;

6) процеси на гарантиране на безопасност при управлението на риска от преумора;

7) процеси на насърчаване на управлението на риска от преумора;

в) Управлението на риска от преумора съответства на схемата за специфициране на полетното време, размера на оператора и естеството и сложността на неговата дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност, и приложимата схема за специфициране на полетното време.

г) Операторът предприема ограничаващи мерки, когато процесът на гарантиране на безопасност при управлението на риска от преумора показва, че изискваното ниво на безопасност не се запазва.

**ORO.FTL.125 Схеми за специфициране на полетното време**

а) Операторите установяват, прилагат и поддържат схеми за специфициране на полетното време, които са подходящи за типовете извършвани операции и които отговарят на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящата подчаст и друго приложимо законодателство, включително Директива 2000/79/ЕО.

б) Преди да започне прилагането им, схемите за специфициране на полетното време, включително всяка друга съответна система за управление на риска от преумора, когато се изисква такава, се одобряват от компетентния орган.

в) За да докаже съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с настоящата подчаст, операторът прилага приложимите сертификационни спецификации, приети от Агенцията. Като алтернативен вариант, ако операторът иска да се отклони от тези сертификационни спецификации в съответствие с член 22, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008, той предоставя на компетентния орган пълно описание на предвиденото отклонение, преди да го приложи. Описанието включва всички преработки на наръчници или процедури, които могат да бъдат от значение, както и оценка, доказваща спазването на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и настоящата подчаст.

▼M3

г) За целите на точка ARO.OPS.235, буква г), в рамките на 2 години от прилагането на отклонение или дерогация, операторът събира данни относно позволеното отклонение или дерогация и анализ на тази информация, като използва научни принципи с оглед оценяване на въздействието на отклонението или дерогацията върху преумората на екипажите. Такъв анализ се представя във формата на доклад до компетентния орган.

*РАЗДЕЛ 2*

***Оператори на въздушни превози с търговска цел***

**ORO.FTL.200 Основна база**

Операторът определя основна база за всеки член на екипажа.

**ORO.FTL.205 Полетно дежурство**

а) Операторът:

1) определя времената за докладване, подходящи за всяка отделна операция, като се отчита ORO.FTL.110, буква в);

2) установява процедури, в които се посочва как командирът, в случай на специални обстоятелства, които могат да доведат до тежка преумора, и след консултация със засегнатите членове на екипажа, намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи неблагоприятно въздействие върху безопасността на полета;

б) Основно максимално дневно полетно дежурство.

1) Максималното дневно полетно дежурство без използването на удължаване за аклиматизирани членове на екипажа е в съответствие със следната таблица:

*Таблица 2*

**Максимално дневно полетно дежурство — аклиматизирани членове на екипажа**

| Започване на полетно дежурство по базовото време | 1—2 сектора | 3 сектора | 4 сектора | 5 сектора | 6 сектора | 7 сектора | 8 сектора | 9 сектора | 10 сектора |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0600—1329 | 13:00 ч. | 12:30 ч. | 12:00 ч. | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. |
| 1330—1359 | 12:45 ч. | 12:15 ч. | 11:45 ч. | 11:15 ч. | 10:45 ч. | 10:15 ч. | 09:45 ч. | 09:15 ч. | 09:00 ч. |
| 1400—1429 | 12:30 ч. | 12:00 ч. | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 1430—1459 | 12:15 ч. | 11:45 ч. | 11:15 ч. | 10:45 ч. | 10:15 ч. | 09:45 ч. | 09:15 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 1500—1529 | 12:00 ч. | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 1530—1559 | 11:45 ч. | 11:15 ч. | 10:45 ч. | 10:15 ч. | 09:45 ч. | 09:15 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 1600—1629 | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 1630—1659 | 11:15 ч. | 10:45 ч. | 10:15 ч. | 09:45 ч. | 09:15 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 1700—0459 | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 0500—0514 | 12:00 ч. | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 0515—0529 | 12:15 ч. | 11:45 ч. | 11:15 ч. | 10:45 ч. | 10:15 ч. | 09:45 ч. | 09:15 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 0530—0544 | 12:30 ч. | 12:00 ч. | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |
| 0545—0559 | 12:45 ч. | 12:15 ч. | 11:45 ч. | 11:15 ч. | 10:45 ч. | 10:15 ч. | 09:45 ч. | 09:15 ч. | 09:00 ч. |

▼M3

2) Максималното дневно полетно дежурство, когато не е известно състоянието на аклиматизация на членовете на екипажа, трябва да бъде в съответствие със следната таблица:

*Таблица 3*

**Членове на екипажа в неизвестно състояние на аклиматизация**

| Максимално дневно полетно дежурство според секторите | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1—2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. | 09:00 ч. |

3) Максималното дневно полетно дежурство, когато не е известно състоянието на аклиматизация на членовете на екипажа, а операторът е въвел система за управление на риска от преумора, е в съответствие със следната таблица:

*Таблица 4*

**Членове на екипажа в неизвестно състояние на аклиматизация при система за управление на риска от преумора**

Стойностите в таблицата по-долу могат да се прилагат, при условие че системата на оператора за управление на риска от преумора постоянно следи за запазването на необходимото ниво на безопасност.

| Максимално дневно полетно дежурство според секторите | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1—2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 12:00 ч. | 11:30 ч. | 11:00 ч. | 10:30 ч. | 10:00 ч. | 09:30 ч. | 09:00 ч. |

в) Полетно дежурство с различно време за докладване на полетния и кабинния екипаж.

Когато кабинният екипаж се нуждае от повече време в сравнение с полетния екипаж за своя предполетен брифинг за същия сектор или серия от сектори, полетното дежурство на кабинния екипаж може да бъде удължено с разликата между времената за докладване на кабинния екипаж и на полетния екипаж. Разликата не надвишава 1 час. Максималното дневно полетно дежурство на кабинния екипаж се основава на момента, в който полетният екипаж се явява за своето дежурство, но полетното дежурство започва от момента на докладване на кабинния екипаж.

г) Максимално дневно полетно дежурство за аклиматизирани членовете на екипажа с използването на удължаване без време за почивка по време на полет.

1) Максималното дневно полетно дежурство може да бъде увеличено с максимум един час не повече от два пъти за всеки с 7 последователни дни. В този случай:

i) минималното време за почивка преди и след полет се удължава с 2 часа; или

ii) минималното време за почивка след полет се удължава с 4 часа;

2) Когато удължаването се използва за последователни полетни дежурства, допълнителната почивка преди и след полета между двете удължени полетни дежурства, която се изисква съгласно алинея 1, се предоставя последователно.

▼M3

3) Използването на удължаването се планира предварително и следва да бъде ограничено до максимум:

i) 5 сектора, когато не е нарушен WOCL; или

ii) 4 сектора, когато WOCL е нарушен с 2 часа или по-малко; или

iii) 2 сектора, когато WOCL е нарушен с повече от 2 часа.

4) Удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство без време за почивка по време на полет не се комбинира с удължаване поради почивка по време на полет или разделено дежурство в същия период на дежурство.

5) Посредством схемите за специфициране на полетното време се определят границите за удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство в съответствие със сертификационните спецификации, приложими към типа на операцията, като се взема под внимание:

i) броят на прелетените сектори; и

ii) нарушаването на WOCL.

д) Максимално дневно полетно дежурство с използването на удължаване поради почивка по време на полет

Посредством схемите за специфициране на полетното време се определят условията за удължаване на максималното основно дневно полетно дежурство с почивка по време на полет в съответствие със сертификационните спецификации, приложими към типа на операцията, като се взема под внимание:

i) броят на прелетените сектори;

ii) минималното време за почивка по време на полет, предоставено на всеки член на екипажа;

iii) видът на съоръженията за почивка по време на полет; и

iv) увеличаването на основния полетен екипаж.

е) Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — преценка на командира

1) Условията за промяна на границите на полетното дежурство и на времето за дежурства и за почивка от командира в случай на непредвидени обстоятелства в летателна експлоатация, която започва във или след момента на докладване, отговарят на следните условия:

i) максималното дневно полетно дежурство, което се получава след прилагането на букви б) и д) от точка ORO.FTL.205 или точка ORO.FTL.220, не може да бъде увеличено с повече от два часа, освен ако екипажът не е увеличен, като в този случай максималното полетно дежурство може да бъде увеличено с не повече от 3 часа;

ii) ако в рамките на последния сектор на полетното дежурство разрешеното увеличение е надвишено поради непредвидени обстоятелства след излитане, полетът може да бъде продължен до планираното местоназначение или резервно летище; и

iii) времето за почивка след полетното дежурство може да бъде намалено, но в никакъв случай не може да бъде по-малко от 10 часа.

▼M3

2) В случай на непредвидени обстоятелства, които могат да доведат до тежка преумора, командирът намалява фактическото полетно дежурство и/или увеличава времето за почивка, за да изключи неблагоприятно въздействие върху безопасността на полета.

3) Командирът се консултира с всички членове на екипажа за нивото им на бдителност преди да реши да приложи измененията, посочени в алинеи 1 и 2.

4) Командирът предава доклад на оператора, когато полетното дежурство е удължено или времето за почивка е намалено по негово/нейно усмотрение.

5) Когато удължаването на полетното дежурство или намаляването на времето за почивка надвишава един час, копие от доклада, към който операторът трябва да добави своите коментари, се изпраща на компетентния орган от оператора не по-късно от 28 дни след събитието.

6) Операторът прилага ненаказателна процедура за използването на преценката, описана в настоящата разпоредба, и я описва в ръководството за експлоатация.

ж) Непредвидени обстоятелства по време на летателна експлоатация — забавено докладване

Операторът установява процедури, в ръководството за провеждане на полети, във връзка със забавено докладване в случай на непредвидени обстоятелства, в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за вида операция.

**ORO.FTL.210 Полетно време и време за дежурства**

а) Общото време за дежурства, което може да бъде определено за член на екипажа, не трябва да надвишава:

1) 60 работни часа за всеки 7 последователни дни;

2) 110 работни часа за всеки 14 последователни дни; и

3) 190 работни часа за 28 последователни дни, разпределени поравно за целия период, доколкото това е практично;

б) Общото полетно време за секторите, за които даден член на екипажа е определен за действащ член на екипажа, не надвишава:

1) 100 часа полетно време за всеки 28 последователни дни;

2) 900 часа полетно време за всяка календарна година; и

3) 1 000 часа полетно време за всеки 12 последователни месеца;

в) Дежурството след полет се счита за време за дежурство. Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети минималния срок за дежурства след полет.

**ORO.FTL.215 Позициониране**

Ако операторът позиционира член на екипажа, се прилага следното:

а) Позициониране след докладване, но преди провеждане на полет, се счита за време за дежурство, но не се счита за сектор;

б) Цялото време, необходимо за позициониране, се счита за време за дежурство.

▼M3

**ORO.FTL.220 Разделено дежурство**

Условията за удължаване на основното максимално дневно полетно дежурство поради пауза на земята е в съответствие със следното:

а) В схемите за специфициране на полетното време се посочват следните елементи за разделено дежурство в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция:

1) минималната продължителност на паузата на земята; и

2) възможността за удължаване на дежурството, предписана в точка ORO.FTL.205, буква б), като се взема предвид продължителността на почивката на земята, осигурените съоръжения за почивка на члена на екипажа и други значими фактори.

б) Паузата на земята се счита изцяло за дежурство.

в) Разделено дежурство не може да следва намалено време за почивка.

**ORO.FTL.225 Готовност и дежурства на летището**

Ако операторът определи за членове на екипажа състояние на готовност или дежурство на летището, се прилага следното в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция:

а) Готовност и дежурство на летището се включват в наряда, а началото и краят на състояние на готовност се определят и обявяват предварително на съответните членове на екипажа, за да им се даде възможност да планират подходяща почивка.

б) За член на кабинния екипаж се счита, че е в състояние на готовност на летището от докладването в контролния пункт до края на обявения период в състояние на готовност на летището.

в) Състоянието на готовност на летището се счита изцяло за работно време за целите на точки ORO.FTL.210 и ORO.FTL.235.

г) Всяко дежурство на летището се счита изцяло за работно време и полетното дежурство се отчита изцяло от момента на докладване на летището за дежурство.

д) Операторът осигурява настаняване на члена на екипажа в състояние на готовност на летището.

е) В схемите за специфициране на полетното време се посочват следните елементи:

1) максималната продължителност на всеки период в състояние на готовност“;

2) въздействието на времето, прекарано в състояние на готовност, върху максималното полетно дежурство, което може да бъде възложено, като се вземат предвид осигурените съоръжения за почивка за члена на екипажа и други значими фактори, като например:

— необходимостта от незабавна готовност на члена на екипажа,

— припокриването на състоянието на готовност и времето за сън, и

— подходящото информиране с цел запазване на възможност за сън между повикването за дежурство и възложеното полетно дежурство;

3) минималният период на почивка след състояние на готовност, който не води до възлагане на полетно дежурство;

▼M3

4) начинът, по който времето, прекарано в състояние на готовност, различно от състояние на готовност на летището, се взема предвид за целите на изчисляването на общата продължителност на дежурствата.

**ORO.FTL.230 Резерв**

Ако оператор разпредели членове на екипажа в резерв, се прилага следното в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция:

а) Резервът се включва в наряда;

б) В схемите за специфициране на полетното време се посочват следните елементи:

1) максималната продължителност на всеки отделен период в резерв;

2) броят на последователните дни в резерв, които могат да бъдат разпределени на член на екипажа.

**ORO.FTL.235 Периоди на почивка**

а) Минимален период на почивка в основната база.

1) Минималният период на почивка, осигурен преди началото на полетно дежурство, което започва от основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходното работно време, или 12 часа, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма.

2) Чрез дерогация от точка 1), минималното време за почивка, предвидено в буква б), се прилага, ако операторът осигурява подходящо място за настаняване на члена на екипажа в основната база.

б) Минимален период на почивка извън основната база.

Минималният период на почивка, осигурен преди началото на полетно дежурство, което започва извън основната база, е поне толкова дълъг, колкото предходното работно време, или 10 часа, която от двете стойности е по-голяма. Този срок включва възможност за 8-часов сън освен времето за пътуване и физиологични нужди.

в) Намалено време за почивка

Чрез дерогация от букви а) и б), чрез схеми за специфициране на полетното време може да се намали минималната почивка в съответствие със сертификационните спецификации, приложими за съответния вид операция, и като се вземат под внимание следните елементи:

1) минималният намален период на почивка;

2) удължаването на следващият период на почивка; и

3) намаляването на полетното дежурство след намаленото време за почивка.

г) Периодични удължени периоди за почивка за възстановяване

В схемите за специфициране на полетното време се посочват периодични удължени периоди на почивка за възстановяване с цел компенсиране на натрупаната умора. Минималният периодичен удължен период на почивка за възстановяване е 36 часа, включително две местни нощи, и във всеки случай времето между края на един периодичен удължен период на почивка за възстановяване и началото на следващия удължен период на почивка за възстановяване не е повече от 168 часа. Периодичните удължени периоди на почивка за възстановяване се увеличават до 2 местни дни два пъти за всеки месец.

▼M3

д) В схемите за специфициране на полетното време се определят допълнителни периоди на почивка в съответствие с приложимите сертификационни спецификации с цел да се компенсират:

1) влиянието на разликите в часовите зони и удължаването на полетното дежурство;

2) допълнителна натрупана умора вследствие на дестабилизиращи графици; и

3) смяна на основната база.

**ORO.FTL.240 Хранене**

а) По време на полетно дежурство се предоставя възможност за консумиране на храна и напитки, за да се избегне неблагоприятно въздействие върху работата на член на екипажа, особено когато полетното дежурство надвишава 6 часа.

б) Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети начина, по който се гарантира храненето на членовете на екипажа по време на полетно дежурство.

**ORO.FTL.245 Досиета за основната база, полетно време, периоди на дежурства и почивка**

а) Операторът съхранява за срок от 24 месеца:

1) Индивидуални досиета за всеки член на екипажа, включително:

i) полетното време;

ii) начало, продължителност и край на всеки период на дежурство и полетно дежурство;

iii) периоди на почивка и свободни дни; и

iv) определена основна база.

2) Доклади за удължени периоди на полетно дежурство и намалени периоди на почивка.

б) При поискване операторът предоставя копия на личните досиета относно полетното време и периодите за дежурства и почивка на:

1) съответния член на екипажа; и

2) на друг оператор, по отношение на даден член на екипажа, който е или става член на екипаж на съответния оператор.

в) Досиетата, посочени в точка CAT.GEN.MPA.100, буква б), параграф 5 във връзка с членове на екипажа, които поемат дежурства за повече от един оператор, се пазят за срок от 24 месеца.

**ORO.FTL.250 Обучение за справяне с преумората**

а) Операторът представя първоначално и периодично обучение за справяне с преумората за членовете на екипажа, персонала, отговарящ за подготовката и поддръжката на нарядите на екипажите и съответния управленски персонал.

б) Това обучение следва програма за обучение, установена от оператора и описана в ръководството за провеждане на полети. Учебната програма обхваща възможните причини за преумора и последствията от нея, както и мерки за противодействие.

▼**M15**

*Допълнение I*

**ДЕКЛАРАЦИЯ**

в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции

**Оператор**

Име:

Място, където е основното място на стопанска дейност на оператора или, ако операторът няма основно място на стопанска дейност, място, където е установен или пребивава, и място, откъдето се управляват операциите:

Име на отговорния ръководител и данни за контакт с него:

**Експлоатация на въздухоплавателните средства**

Начална дата на експлоатацията или дата на приложимост на промяната:

Информация за въздухоплавателното средство, експлоатацията и организацията за управление на поддържането на летателната годност ([1]):

| Сериен номер от производителя на въздухоплавателното средство | Тип въздухоплавателно средство | Регистрация на въздухоплавателното средство ([2]) | Основна база | Вид операция/ видове операции ([3]) | Организация, която отговаря за управление на поддържането на летателна годност ([4]) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Когато е приложимо, информация за притежаваните одобрения (към декларацията приложете списък на специалните одобрения, включително специални одобрения, издадени от трета държава, ако е приложимо).

Когато е приложимо, информация за притежаваното разрешение за специализирани операции (приложете разрешенията, ако е приложимо).

Когато е приложимо, списък на алтернативните средства за съответствие (AltMoC) с позоваване на съответните AMC, които те заменят (приложете AltMoC).

**Декларации**

☐ Операторът отговаря и ще продължава да отговаря на съществените изисквания от приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета и на изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012.

☐ Документацията за системата на управление, включително ръководството за експлоатация, отговаря на изискванията от приложение III (част ORO), приложение V (част SPA), приложение VI (част NCC) или приложение VIII (част SPO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и всички полети ще бъдат изпълнявани в съответствие с разпоредбите от ръководството за експлоатация, съгласно изискванията на точка ORO.GEN.110, буква б) от приложение III към посочения регламент.

☐ Всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават валидно удостоверение за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията или отговарят на специфичните изисквания за летателна годност, приложими за въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава и предмет на споразумение за лизинг.

☐ Всички членове на летателния екипаж притежават свидетелство за летателна правоспособност в съответствие с приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, както се изисква в точка ORO.FC.100, буква в) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012, а членовете на кабинния екипаж, когато е приложимо, са преминали обучение в съответствие с подчаст CC от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012.

☐ (Ако е приложимо)

Операторът е постигнал и доказал съответствие с признат промишлен стандарт.

Номер на стандарта:

Сертифициращ орган:

Дата на последната проверка за съответствие:

▼**M15**

| |
|---|
| ☐ Операторът ще уведомява компетентния орган за всички промени в обстоятелствата, които имат отношение към това дали той изпълнява съществените изисквания, посочени в приложение V към Регламент (ЕС) 2018/1139, и изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012, съгласно декларираното пред компетентния орган чрез настоящата декларация, както и за всяка промяна в информацията и списъците с AltMoC, включени и приложени към настоящата декларация, съгласно изискванията от точка ORO.GEN.120, буква а) от приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012. |
| ☐ Операторът потвърждава верността на информацията, оповестена в настоящата декларация. |
| Дата, име и подпис на отговорния ръководител |

([1]) Ако няма достатъчно място за вписване на информацията в рамките на декларацията, информацията се вписва в отделно приложение. Приложението трябва да има дата и подпис.

([2]) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано към притежател на САО, се посочва номерът на САО на притежателя.

([3]) „Вид операция/видове операции“ се отнася до вида на изпълняваната операция с този самолет, например нетърговски операции или специализирани операции като напр. въздушна фотография, реклама от въздуха, полети за нуждите на медиите, полети за нуждите на телевизията или кинематографията, парашутни операции, скайдайвинг, полети за проверка на техническото обслужване.

([4]) Информацията относно организацията, която отговаря за управлението на поддържането на летателна годност, съдържа наименованието на организацията, адреса и номера на одобрението.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

**ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ**

**[ЧАСТ CAT]**

ПОДЧАСТ A

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

**CAT.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където е основното място на стопанска дейност на оператора.

▼M14

_____

▼B

*РАЗДЕЛ 1*

***Въздухоплавателни средства с моторна тяга***

**CAT.GEN.MPA.100 Отговорности на екипажа**

а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които:

1) са свързани с безопасността на въздухоплавателното средство и лицата на борда; и

2) са посочени в инструкциите и процедурите в ръководството за експлоатация.

б) Всеки член на екипажа:

1) докладва на командира за всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него може да се отрази върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи, ако това вече не е докладвано от друг член на екипажа;

2) докладва на командира за всеки инцидент, който застрашава или може да застраши безопасната експлоатация, ако той вече не е докладван от друг член на екипажа;

3) спазва съответните изисквания на схемите на оператора за докладване на събития;

4) спазва всички ограничения на времето за полети и дежурства (FTL) и изисквания за почивка, приложими за неговата дейност;

5) когато поема задължения към повече от един оператор:

i) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, посочени в приложимите изисквания за FTL; и

ii) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.

▼B

в) Даден член на екипажа не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство:

▼M12

1) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или когато е неспособен да изпълнява задълженията си поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини;

▼B

2) преди да е изтекъл приемлив период от време след подводен престой на голяма дълбочина, или след кръводаряване;

3) ако не са изпълнени приложимите медицински изисквания;

4) ако той/тя има каквито и да е съмнения относно възможността да изпълни възложените му/й служебни задължения; или

5) ако той/тя е (или предполага, че е) изморен(а), както е посочено в точка 7.е. на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден(на) до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена.

**CAT.GEN.MPA.105 Отговорности на командира**

а) В допълнение към спазването на изискванията на CAT.GEN.MPA.100 командирът:

1) е отговорен за безопасността на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда, от момента на своето качване на борда до момента на напускане на въздухоплавателното средство след края на полета;

2) е отговорен за експлоатацията и безопасността на въздухоплавателното средство:

i) за самолети — от момента, в който самолетът е готов за движение с цел рулиране преди излитане, до момента, в който самолетът спре окончателно след края на полета и бъдат спрени двигателите, използвани като основни източници на двигателна тяга;

ii) за вертолети — при въртене на носещите витла;

3) е упълномощен да издава всякакви заповеди и да предприема всички необходими действия с цел да гарантира безопасността на въздухоплавателното средство и на превозваните в него лица и/или собственост в съответствие с точка 7.в от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;

4) има правомощия да свали от борда всяко лице или част от товара, които могат да представляват потенциална заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;

5) не допуска превоз на лице, което изглежда е под въздействие на алкохол или упойващи средства до степен, която може да представлява заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;

6) има право да откаже превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани или задържани лица, ако техният превоз увеличава риска за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;

▼B

7) гарантира, че всички пътници са информирани за разположението на аварийните изходи и за разположението и използването на съответното аварийно-спасително оборудване;

8) гарантира, че всички експлоатационни процедури и проверки са изпълнени в съответствие с ръководството за експлоатация;

9) не разрешава член на екипажа да изпълнява каквато и да е дейност по време на критични фази на полета, освен задълженията, необходими за осигуряване на безопасна експлоатация на въздухоплавателното средство;

▼M8

10) гарантира, че:

i) полетните записващи устройства не са блокирани или изключени по време на полет;

ii) в случай на събитие, различно от произшествие или сериозен инцидент, което се докладва в съответствие с ORO.GEN.160, буква а), записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено; както и

iii) в случай на произшествие или сериозен инцидент или ако съхраняването на записите от полетните записващи устройства се управлява от разследващия орган:

А) записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено;

Б) полетните записващи устройства се деактивират веднага след приключването на полета; както и

В) преди напускане на пилотската кабина са взети предпазни мерки за съхраняване на записите от полетните записващи устройства;

▼B

11) решава дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, демонстриращо отклонения с оглед на списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване (MEL);

▼M15

12) гарантира, че предполетният преглед е проведен в съответствие с изискванията от приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014;

13) се уверява, че достъпът до аварийно-спасителното оборудване е лесен и позволява незабавно използване;

14) след приключването на полета записва данните за използването и за всички известни или подозирани дефекти на въздухоплавателното средство в техническия дневник или в полетния дневник на въздухоплавателното средство, за да се осигури непрекъсната безопасност на полетите.

▼B

б) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, предприема всички действия, които счете за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такива случаи той/тя може да се отклонява от правилата, експлоатационните процедури и методите в интерес на безопасността.

в) Командирът подава ACAS доклад до компетентния орган, ако въздухоплавателното средство е извършило по време на полет маневри, следвайки инструкции от системата за избягване на сблъсък ACAS.

г) Опасност от сблъскване и сблъскване с птици:

1) Когато е забелязал потенциална опасност от сблъскване с птици, командирът информира органа за обслужване на въздушното движение веднага щом работното натоварване на полетния екипаж позволи това.

▼B

2) Когато в резултат на сблъсък с птица въздухоплавателното средство, за което е отговорен командирът, е получило значителна повреда или изгубило напълно или частично своя основна функция, командирът подава писмен доклад за сблъскване с птици до компетентния орган след кацане.

▼M15

д) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД) за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.

▼B

**CAT.GEN.MPA.110 Правомощия на командира**

Операторът взема всички необходими мерки, за да гарантира, че всички лица на борда на въздухоплавателното средство се подчиняват на всички законни команди, дадени от командира с цел осигуряване на безопасността на самолета и на хората или товара, превозвани с него.

**CAT.GEN.MPA.115 Персонал или членове на екипажа, различни от кабинния екипаж в пътническия салон**

Операторът гарантира, че персоналът или членовете на екипажа, различни от действащите членове на кабинния екипаж, които изпълняват своите задължения в пътническия салон на въздухоплавателното средство:

а) не могат да бъдат сбъркани от пътниците с действащи членове на кабинния екипаж;

б) не заемат определените за кабинния екипаж позиции;

в) не затрудняват действащите членове на кабинния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**CAT.GEN.MPA.120 Общ език**

Операторът гарантира, че всички членове на екипажа могат да комуникират помежду си на общ език.

▼M5

**CAT.GEN.MPA.124 Рулиране на въздухоплавателни средства**

Операторът установява процедури за рулиране на въздухоплавателните средства, с цел да се гарантира безопасна експлоатация и да се подобри безопасността на пистата.

▼B

**CAT.GEN.MPA.125 Рулиране на самолети**

Операторът гарантира, че самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

а) е подходящо квалифициран пилот; или

б) е определено от оператора и:

1) е обучено да рулира въздухоплавателното средство;

2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване;

3) е получило инструкции по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение (КВД), фразеологията и процедурите;

4) е в състояние да спазва експлоатационните стандарти, необходими за безопасно движение на самолета в района на летището.

**CAT.GEN.MPA.130 Използване на носещите витла — вертолети**

Носещите витла на вертолетите се задействат само за целите на полет и от квалифициран пилот.

▼B

**CAT.GEN.MPA.135 Достъп до пилотската кабина**

а) Операторът гарантира, че лице, което не е член на полетния екипаж, определен за конкретния полет, не се допуска или превозва в пилотската кабина, освен в случаите, когато това лице е:

1) действащ член на екипажа;

2) представител на компетентния или инспектиращия орган, ако това е необходимо за изпълнение на неговите/нейните преки задължения; или

3) допуснато и превозвано в съответствие с инструкциите, съдържащи се в ръководството за експлоатация.

б) Командирът гарантира, че:

1) достъпът до пилотската кабина не предизвиква отклоняване на вниманието или смущения при провеждането на полета; и

2) всички лица, превозвани в пилотската кабина, са запознати със съответните процедури за безопасност.

в) Командирът взема окончателното решение за допускане в пилотската кабина.

**CAT.GEN.MPA.140 Преносими електронни устройства**

Операторът не допуска използването и взема всички необходими мерки, за да гарантира, че никой на борда на въздухоплавателното средство не използва преносимо електронно устройство, което би могло да има неблагоприятен ефект върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

▼M14

**CAT.GEN.MPA.141 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB)**

а) При използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) на борда на въздухоплавателно средство операторът гарантира, че това не оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите или оборудването на въздухоплавателното средство или върху способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.

б) Операторът не може да използва приложение за EFB от тип Б, освен ако то е одобрено в съответствие с подчаст M от приложение V (Част SPA).

▼B

**CAT.GEN.MPA.145 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

Операторът гарантира, че списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда на всички негови въздухоплавателни средства са налични и могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

▼M15

**CAT.GEN.MPA.150 Аварийно приводняване — самолети**

Операторът експлоатира самолет в конфигурация с повече от 30 пътнически места при полети над водни площи на разстояние от най-близката суша, подходяща за аварийно кацане, по-голямо от 120 минути при крейсерска скорост или 400 морски мили, която стойност е по-малка, само ако самолетът отговаря на изискванията за аварийно приводняване, предписани в приложимата сертификационна спецификация или в спецификациите.

▼B

**CAT.GEN.MPA.155 Превоз на бойно оръжие и бойни муниции**

а) Операторът превозва бойно оръжие или муниции по въздуха, само ако е получил разрешение за това от всички държави, чието въздушно пространство се планира да бъде използвано за полета.

б) Когато такова разрешение е налице, операторът гарантира, че бойното оръжие и муниците са:

1) натоварени във въздухоплавателното средство на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета; и

▼B

2) оръжието не е заредено (когато става въпрос за огнестрелно оръжие).

в) Операторът гарантира, че командирът е уведомен преди началото на полета за разположението на борда на въздухоплавателното средство на предвидените за превоз бойно оръжие и муниции и за подробностите относно този товар.

**CAT.GEN.MPA.160 Превоз на спортно оръжие и муниции**

а) Операторът предприема всички необходими мерки, за да гарантира, че всяко спортно оръжие, предназначено за превоз по въздух, му е докладвано.

б) Операторът, приемащ за превоз спортно оръжие, е длъжен да осигури, че то е:

1) натоварено във въздухоплавателното средство на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета; и

2) оръжието не е заредено (когато става въпрос за огнестрелно или друго оръжие, което може да съдържа муниции).

в) Муниции за спортно оръжие могат да бъдат превозвани в пътническия багаж, при спазване на определени ограничения в съответствие с техническите инструкции.

**CAT.GEN.MPA.161 Превоз на спортно оръжие и муниции — облекчения**

Независимо от CAT.GEN.MPA.160, буква б), за вертолетите с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ), равна на или по-малка от 3 175 kg, експлоатирани в дневни условия и по маршрут в съответствие с визуални ориентири, спортното оръжие може да бъде превозвано на място, което е достъпно по време на полета, при условие че операторът е установил подходящи процедури и натоварването му на недостъпно място по време на полета е неприложимо.

**CAT.GEN.MPA.165 Метод за превоз на хора**

Операторът предприема всички необходими мерки, за да не допусне пребиваването на хора по време на полет в части на въздухоплавателното средство, които не са предназначени за целта, освен в случаите, когато е даден временен достъп от командира:

а) с цел предприемане на действия, необходими за безопасността на въздухоплавателното средство или на хора, животни или стоки в него; или

б) в част на въздухоплавателното средство, в която се превозват товари или запаси, като тази част е конструирана така, че да позволява достъп на хора по време на полет.

▼M12

**CAT.GEN.MPA.170 Психоактивни вещества**

а) Операторът трябва да взема всички необходими мерки, за да не допусне качване или пребиваване на борда на въздухоплавателното средство на лица под въздействието на психоактивни вещества до степен, предполагаща възможна заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на пътниците.

б) Операторът трябва да разработи и прилага политика за предотвратяване и откриване на злоупотребата с психоактивни вещества от членове на полетните и кабинните екипажи и други членове на свързан с безопасността персонал, за да осигурява да няма застрашаване на безопасността на въздухоплавателното средство или на пътниците.

▼M12

в) Без това да засяга приложимото национално законодателство относно защитата на данните, отнасящи се за проверките на отделни лица, операторът трябва да разработи и прилага обективна, прозрачна и недискриминационна процедура за предотвратяване и откриване на случаи на злоупотреба с психоактивни вещества от неговите летателни и кабинни екипажи, както и от други членове на свързан с безопасността персонал.

г) В случай на потвърден положителен тестови резултат операторът трябва да информира своя компетентен орган, както и органа, отговарящ за съответния персонал, например медицинския оценител на органа, издаващ свидетелства за правоспособност.

**CAT.GEN.MPA.175 Заплаха за безопасността**

а) Операторът трябва да взема всички необходими мерки за да гарантира, че никое лице не действа или бездейства самонадеяно или небрежно, като по този начин:

1) застраши безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда; или

2) предизвика или допусне въздухоплавателното средство да застраши безопасността на лице или на имущество.

б) Операторът трябва да гарантира, че полетните екипажи са преминали през психологично оценяване преди да започнат полети в рейсови условия, което оценяване да послужи за:

1) идентифициране на психологичните качества и годност на полетните екипажи по отношение на работната среда; и

2) намаляване на вероятността за отрицателно въздействие върху безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

в) Като се имат предвид обемът, характерът и сложността на дейностите на даден оператор, той може да замени психологичното оценяване по буква б) с вътрешно оценяване на психологичните качества и годност на полетните екипажи.

▼B

**CAT.GEN.MPA.180 Налични на борда документи, ръководства и информация**

а) Освен ако не е посочено друго, оригинали или копия на посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични на борда по време на всеки полет:

1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);

2) оригиналът на сертификата за регистрация;

3) оригиналът на сертификата за летателна годност;

4) сертификатът за шум, включително негов превод на английски език, когато такъв е предоставен от органа, отговорен за издаването на сертификата за шум;

▼M4

5) заверено копие на свидетелството за авиационен оператор (CAO), включително превод на английски език, когато CAO е издадено на друг език;

6) спецификациите на операции, свързани с типа въздухоплавателно средство, издадени със CAO, включително превод на английски език, когато спецификациите на операциите са издадени на друг език;

▼B

7) оригиналът на разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;

8) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;

9) полетният борден дневник или равностоен документ;

▼**M15**

10) техническият дневник на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014;

▼**B**

11) подробности от попълнения ОВД полетен план, ако е приложимо;

12) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;

13) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство;

14) информация относно услугите за търсене и спасяване в зоната на планирания полет, която е леснодостъпна в пилотската кабина;

15) действащите части на ръководството за експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа, които са леснодостъпни за членовете на екипажа;

16) списъкът на минималното оборудване (MEL);

17) подходящи бележки за въздухоплаватели (NOTAM) и документи за аеронавигационното информационно обслужване (AIS);

18) съответната метеорологична информация;

19) декларации за товара и/ или пътниците, ако е приложимо;

20) документация за масата и центровката;

21) експлоатационен полетен план, ако е приложимо;

22) информация за специални категории пътници и специални товари, ако е приложимо; и

23) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.

▼**M5**

б) Независимо от буква а), за операции по правилата за визуални полети (VFR) през деня с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, излитащи и кацащи на едно и също летище или експлоатационна площадка в рамките на 24 часа, или оставащи в рамките на местна географска област, посочена в ръководството за експлоатация, на летището или експлоатационната площадка могат да бъдат оставени следните документи:

▼**B**

1) сертификат за шум;

2) разрешение за използване на бордните радиостанции;

3) полетен дневник или равностоен документ;

4) технически борден дневник;

5) NOTAM и документи за AIS;

6) метеорологична информация;

7) информация за специални категории пътници и специални товари, ако е приложимо; и

8) документация за масата и центровката.

▼B

в) Независимо от буква а), в случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), точки 2—8, е разрешено експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне своето местоназначение или място, където може да се извърши подмяна на документите.

**CAT.GEN.MPA.185 Информация, която трябва да бъде съхранявана на земята**

а) Операторът гарантира, че най-малко за времето на всеки полет или серия от полети:

1) информацията, свързана с полета и съответстваща на типа операция, се съхранява на земята;

2) информацията се съхранява, докато бъде копирана в архива, където ще бъде дългосрочно съхранявана; или, ако последното не е възможно,

3) посочената информация се превозва в пожароустойчив контейнер на борда на въздухоплавателното средство.

б) Информацията, посочена в буква а) включва:

1) копие от експлоатационния полетен план, когато е уместно;

2) копия от съответните части на техническия борден дневник на въздухоплавателното средство;

3) съответната за маршрута NOTAM документация, ако конкретно операторът е внесъл промени в нея;

4) документация за масата и центровката, ако се изисква; и

5) информация за специални товари.

**CAT.GEN.MPA.190 Предоставяне на документи и записи**

Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от лице, упълномощено от органа.

▼M16

**CAT.GEN.MPA.195 Обработка на записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване**

а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът на въздухоплавателното средство съхранява оригиналните записани данни от полетните записващи устройства в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.

б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите, за да се гарантира постоянната надеждност на полетните записващи устройства, които се изисква да са налични на борда съгласно настоящия регламент.

в) Операторът гарантира, че записите на полетните параметри и комуникационните съобщения по линията за предаване на данни, които се изисква да бъдат записвани от полетните записващи устройства, се съхраняват. Независимо от това, за целите на изпитването и техническото обслужване на полетните записващи устройства, до 1 час от най-старите записани данни към момента на изпитването могат да бъдат изтрити.

г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите полетни данни в полетни параметри, изразени в инженерни единици.

▼**M16**

д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.

е) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010 и Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета ([1]):

1) Освен за целите на осигуряване на надеждност на полетните записващи устройства, звукозаписите от тях не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

i) установена е процедура, свързана с обработката на такива звукозаписи и тяхната транскрипция;

ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;

iii) такива звукозаписи може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.

1а) При проверка на звукозаписите от полетното записващо устройство с цел да се гарантира неговата надеждност, операторът защитава неприкосновеността на тези звукозаписи и гарантира, че те не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство.

2) Полетните параметри или съобщенията по линията за предаване на данни, записани от полетните записващи устройства, не могат да се използват за цели, различни от разследването на произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, освен ако тези записи отговарят на някое от следните условия:

i) използват се от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;

ii) анонимизирани са;

iii) разкриват се при прилагане на процедура за сигурност.

3) Освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства, изображения от пилотската кабина, записани от тях, не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

i) установена е процедура, свързана с обработката на такива изображения;

ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;

iii) такива изображения може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.

3а) Когато изображения от пилотската кабина, записани от полетно записващо устройство, се проверяват с цел осигуряване на надеждността на полетното записващо устройство:

i) тези изображения не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство;

ii) ако части от телата на членове на екипажа могат да се видят на изображенията, операторът гарантира поверителността на тези изображения.

([1]) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

▼B

**CAT.GEN.MPA.200 Превоз на опасни товари**

а) Освен ако в настоящото приложение не е разрешено друго, превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.

б) Опасни товари, трябва да бъдат превозвани само от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част SPA), подчаст Ж, освен когато:

1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или

2) те се пренасят от пътници или членове на екипажа, или са в багаж, в съответствие с част 8 от техническите инструкции.

в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.

г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности, както се изисква от техническите инструкции.

д) В съответствие с техническите инструкции, операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, всички случаи на:

1) инциденти или произшествия с опасни товари;

2) откриване на недекларирани или неправилно декларирани опасни товари в товар или пощенска пратка; или

3) откриване на опасни товари, пренасяни от пътници или членове на екипажа, или в техния багаж, когато това не е в съответствие с част 8 от техническите инструкции.

е) Операторът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.

ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на товар се предоставя информация относно превоза на опасни товари в съответствие с изискванията на техническите инструкции.

▼M8

**CAT.GEN.MPA.205 Система за проследяване на въздухоплавателни средства — Самолети**

а) Най-късно до 16 декември 2018 г. операторът създава (като част от системата за упражняване на оперативен контрол върху полетите) и впоследствие поддържа система за проследяване на въздухоплавателни средства, което включва полетите, отговарящи на условията по буква б), когато се извършват със следните самолети:

(1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с повече от 19 пътнически места и първоначален индивидуален сертификат за летателна годност, издаден преди 16 декември 2018 г., които разполагат с възможност да съобщават местоположение в допълнение към транспондера за вторична радиолокация;

(2) всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, с MOPSC с повече от 19 пътнически места, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 16 декември 2018 г.; и

(3) всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 45 500 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 16 декември 2018 г.

б) Полетите трябва да се проследяват от оператора от излитането до кацането, освен когато планираният маршрут и планираните отклонения от маршрута са изцяло включени в блокове въздушно пространство, при които:

▼M8

(1) обичайно се предоставя обзорно обслужване при ОВД, подпомагано от системи за наблюдение за КВД, установяващи местоположението на въздухоплавателните средства през подходящи интервали от време; както и

(2) операторът е предоставил на компетентните доставчици на аеронавигационно обслужване необходимата информация за контакт.

▼M15

**CAT.GEN.MPA.210 Установяване на местоположението на въздухоплавателно средство в бедствие — самолети**

Следните самолети се оборудват с надеждни и автоматични средства за точно определяне след произшествие, при което самолетът е сериозно повреден, на местоположението на крайната точка на полета:

1) всички самолети с МСТОМ, надвишаваща 27 000 kg, с MOPSC с повече от 19 пътнически места, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 1 януари 2023 г.;

2) всички самолети с МСТОМ, надвишаваща 45 500 kg, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 1 януари 2023 г.

▼M12

**CAT.GEN.MPA.215 Помощна програма**

а) Операторът трябва да създаде съответна възможност, да улесни и да осигури достъп до проактивна и ненаказателна помощна програма, която да подпомага и да съдейства на полетните екипажи за разпознаването, справянето със и преодоляването на всеки проблем, който би могъл да повлияе отрицателно на тяхната годност да упражняват безопасно правата по своите свидетелства за правоспособност. Такъв достъп трябва да бъде осигурен на всички летателни екипажи.

б) Без това да засяга приложимото национално законодателство относно защитата на лицата във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни, защитата на поверителността на данните трябва да бъде предварително условие за изграждането на ефективна помощна програма, тъй като тази защита благоприятства използването на такава програма и осигурява нейната честност.

▼M14

———————

▼B

ПОДЧАСТ Б

***ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Въздухоплавателни средства с моторна тяга***

**CAT.OP.MPA.100 Използване на обслужване на въздушното движение**

а) Операторът гарантира, че:

1) за всички полети се използва обслужване на въздушното движение, подходящо за въздушното пространство и приложимите правила за полети, винаги когато такова е налице;

2) оперативните инструкции по време на полет, налагащи промени в полетния план, при възможност се координират със съответните органи за обслужване на въздушното движение, преди да се предадат към въздухоплавателното средство.

б) Независимо от буква а), използването на обслужване на въздушното движение не е задължително, освен ако това не се налага от изискванията на въздушното пространство за:

▼M5

1) операции по VFR през деня със самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга;

▼B

2) вертолети с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ), равна или по-малка от 3 175 kg, експлоатирани в дневни условия и по маршрути в съответствие с визуални ориентири; или

▼B

3) местни полети с вертолет,

при условие че са спазени изискванията относно услугите за търсене и спасяване.

**CAT.OP.MPA.105 Използване на летища и експлоатационни площадки**

а) Операторът използва само такива летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типовете въздухоплавателни средства и естеството на експлоатация.

б) Използването на експлоатационни площадки е приложимо само за:

▼M5

1) самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга; и

▼B

2) вертолети.

**CAT.OP.MPA.106 Използване на изолирани летища — самолети**

а) Използването на изолирано летище като летище на местоназначение при полети със самолет изисква предварително одобрение от компетентния орган.

б) Изолираното летище е летище на местоназначение, при което необходимото гориво за достигане и кацане на най-близкото подходящо резервно летище е повече от:

1) за самолетите, задвижвани с бутални двигатели — горивото за 45 минути полет плюс 15 % от полетното време, планувано за полет в крейсерски режим, или 2 часа, която стойност е по-малка; или

2) за самолетите с турбинни двигатели — горивото за 2 часа полет в нормален крейсерски режим след достигането на летището на местоназначение, включително резервното гориво за кацане.

**CAT.OP.MPA.107 Подходящо летище**

Операторът приема едно летище за подходящо, ако през планираното време за използване летището е на разположение и предлага необходимите спомагателни услуги, напр. обслужване на въздушното движение, достатъчно осветление, комуникации, метеорологични прогнози, помощни навигационни средства и служби за спешна помощ.

**CAT.OP.MPA.110 Експлоатационни минимуми на летищата**

а) Операторът установява експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което се планира да бъде използвано. Тези минимуми не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира съответното летище, освен ако това не е специално одобрено от тази държава. Всяко увеличение, определено от компетентния орган, се добавя към посочените минимуми.

б) Използването на проекционен дисплей (HUD), проекционна система за ръководство при кацане (HUDLS) или усъвършенствана визуална система (EVS) може да позволи операции при по-ниска видимост в сравнение с установения експлоатационен минимум на летището, ако е налице одобрение в съответствие с SPA.LVO.

в) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата операторът отчита:

1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките на обслужване на въздухоплавателното средство;

2) състава на полетния екипаж и неговата компетентност и опит;

3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане/ зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, които може да бъдат избрани за използване;

4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;

▼B

5) оборудването на борда на въздухоплавателното средство за управление и/или контрол на траекторията при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;

6) за определянето на минималната безопасна височина над препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначално набиране на височина за изпълнение на непредвидени процедури;

7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход при кацане по прибори;

8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и

9) летателната техника, която ще бъде използвана в крайния етап на подхода за кацане.

г) Операторът посочва метода за определяне на експлоатационните минимуми на летищата в ръководството за експлоатация.

д) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват само ако са изпълнени посочените по-долу условия:

1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата съгласно схемата, е функциониращо;

2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;

3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и

4) екипажът е подходящо квалифициран.

**CAT.OP.MPA.115 Летателна техника при подход за кацане — самолети**

а) Всички подходи за кацане се изпълняват като стабилизирани подходи, освен ако компетентният орган не е одобрил друго за конкретен подход на конкретна писта.

б) Неточни подходи

1) Техниката „финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход“ (CDFA) се използва за всички неточни подходи.

2) Независимо от точка 1 за конкретна комбинация подход/писта може да се използва друга летателна техника за подход, ако такава бъде одобрена от компетентния орган. В тези случаи приложимата минимална хоризонтална видимост по пистата (RVR):

i) се увеличава с 200 m за самолетите категория A и B, и с 400 m за самолетите категория C и D; или

ii) се установява и преразглежда редовно от компетентния орган, като се отчита опитът, програмата за обучение и квалификацията на полетния екипаж на оператора, за летищата, чиято експлоатация представлява обществен интерес и където техниката CDFA не може да се използва.

▼M9

_____

▼B

**CAT.OP.MPA.125 Процедури за излитане и подход по прибори**

а) Операторът гарантира използването на процедури за излитане и подход за кацане по прибори, установени от държавата, на чиято територия се намира летището.

▼B

б) Независимо от буква а) командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане, при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина над препятствията и са отчетени всички експлоатационни условия. При всички случаи, финалният подход за кацане се изпълнява визуално или в съответствие с установените процедури за подход по прибори.

в) Независимо от буква а) операторът може да използва процедури, различни от посочените в буква а), при условие че те са одобрени от държавата, на чиято територия се намира летището, и са посочени в ръководството за експлоатация.

▼M9

**CAT.OP.MPA.126 Навигация, основана на летателните характеристики**

Операторът гарантира, че когато за маршрута, по който трябва да се лети, или за подлежащата на изпълнение процедура се изисква навигация, основана на летателните характеристики (PBN):

а) съответната навигационна спецификация за PBN е посочена в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, който е бил одобрен от сертифициращия орган като част от оценка за летателната годност или който се основава на такова одобрение; и

б) въздухоплавателното средство се експлоатира съгласно съответната навигационна спецификация и ограничения в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, посочен по-горе.

▼B

**CAT.OP.MPA.130 Процедури за намаляване на шума — самолети**

▼M5

а) С изключение на операциите по VFR със самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, операторът установява подходящи експлоатационни процедури за излитане и кацане/подход за всеки тип самолети, като отчита необходимостта от минимизиране на ефекта от шума на въздухоплавателното средство.

▼B

б) Тези процедури:

1) гарантират, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума; и

2) са опростени и безопасни за използване, без да се увеличава значително работното натоварване на екипажа по време на критични фази на полета.

**CAT.OP.MPA.131 Процедури за намаляване на шума — вертолети**

а) Операторът гарантира, че процедурите за излитане и кацане са съобразени с необходимостта от намаляване на въздействието на шума от вертолета.

б) Тези процедури:

1) гарантират, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума; и

2) са опростени и безопасни за използване, без да се увеличава значително работното натоварване на екипажа по време на критични фази на полета.

**CAT.OP.MPA.135 Маршрути и зони за експлоатация — общи положения**

а) Операторът гарантира, че операциите се осъществяват само по маршрути и в зони, в които:

▼M9

1) се предоставят космически съоръжения, наземно оборудване и обслужване, включително метеорологично обслужване, които са достатъчни за планираната операция;

▼B

2) характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на изискванията за минимални височини на полета;

3) оборудването на въздухоплавателното средство съответства на минимално необходимото оборудване за планираната експлоатация; и

4) необходимите карти и схеми са налице.

б) Операторът гарантира, че експлоатацията се осъществява в съответствие с ограниченията по маршрутите и зоните на експлоатация, определени от компетентния орган.

▼M5

в) Буква а), точка 1 не се прилага за операциите по правилата за визуални полети (VFR) през деня с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, за полети, с начална и крайна точка на едно и също летище или експлоатационна площадка.

▼M10

**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.

▼B

**CAT.OP.MPA.137 Маршрути и зони за експлоатация — вертолети**

Операторът гарантира, че:

а) за вертолетите с летателни характеристики от клас 3 има площадки, позволяващи безопасно изпълнение на принудително кацане, освен когато вертолетът има одобрение за експлоатация в съответствие с CAT.POL.H.420;

б) за вертолетите с летателни характеристики от клас 3, изпълняващи брегови транзитни операции, ръководството за експлоатация съдържа процедури, които да гарантират, че ширината на бреговия коридор и носеното оборудване отговарят на преобладаващите по това време условия.

**CAT.OP.MPA.140 Максимално разстояние до подходящо летище за двумоторни самолети без одобрение за ETOPS**

▼M16

а) С изключение на случаите, когато е налице одобрение от компетентния орган в съответствие с приложение V (Част SPA), подчаст Е, операторът не експлоатира двумоторни самолети по маршрут, който съдържа точка, отстояща на по-голямо разстояние от подходящото летище, в стандартни условия на спокойна атмосфера, от подходящата дистанция за съответния тип самолет измежду следните:

1) за самолети с летателни характеристики от клас А, с максимална оперативна конфигурация на пътническите места („MOPSC“) с 20 пътнически места или повече, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 60 минути при крейсерска скорост с един неработещ двигател в съответствие с буква б);

2) за самолети с летателни характеристики от клас А, с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути или, ако е одобрено от компетентния орган — до 180 минути, за турбореактивни самолети, при крейсерска скорост с един неработещ двигател в съответствие с буква б);

▼M16

3) за самолети с летателни характеристики от клас B или C, според която стойност измежду следните е по-малка:

i) разстоянието, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути при крейсерска скорост с един неработещ двигател в съответствие с буква б);

ii) 300 NM.

▼B

б) Операторът определя скорост за изчисляване на максималното разстояние до подходящо летище за всеки експлоатиран тип или вариант на двумоторен самолет, ненадвишаваща $V_{MO}$ (максимална оперативна скорост), на базата на действителната въздушна скорост, която самолетът може да поддържа с един отказал двигател.

в) В ръководството за експлоатация операторът включва следните данни, специфични за всеки тип или вариант въздухоплавателно средство:

1) определената крейсерска скорост с един отказал двигател; и

2) определеното максимално разстояние от подходящо летище.

▼M16

г) За да получи одобрението, посочено в буква а), подточка 2, операторът представя доказателства, че:

1) са установени процедури за планиране и диспечерско осигуряване на полетите;

2) специфични инструкции за техническо обслужване и процедури за гарантиране на целевото равнище на поддържането на летателната годност и надеждността на самолета, в т.ч. неговите двигатели, са установени и включени в програмата на оператора за техническо обслужване на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение I (Част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014, включително:

i) програма за потреблението на смазочни масла от двигателите;

ii) програма за наблюдение на състоянието на двигателя.

▼B

**CAT.OP.MPA.145 Установяване на минимални височини на полета**

а) За всички участъци от маршрута за прелитане операторът установява:

1) минимални височини на полета, които осигуряват спазване на изискванията за безопасна височина над препятствията при отчитане на изискванията в подчаст B, и

2) метод за определяне на тези височини от страна на полетния екипаж.

б) Методът за определяне на минимални височини за полет се одобрява от компетентния орган.

в) Когато минималните височини за полет, установени от оператора, се различават от установените от държавата, над която се прелита, се прилагат по-високите стойности.

**CAT.OP.MPA.150 Политика за горивото**

а) Операторът установява политика за горивото, чието прилагане при планиране на полетите и изменение на плана по време на полет гарантира наличието на достатъчно количество гориво на борда на въздухоплавателното средство за планирания полет и резерв за покриване на евентуални отклонения от него. Политиката за горивото и всяко нейно изменение изисква предварително одобрение от компетентния орган.

▼B

б) Операторът гарантира, че планирането на полетите се базира най-малкото на:

1) процедурите, съдържащи се в ръководството за експлоатация, и:

i) данните, предоставени от производителя на въздухоплавателното средство, или

ii) актуалните специфични данни за съответното въздухоплавателно средство, получени от системата за следене на консумацията на гориво,

и

2) експлоатационните условия, при които ще бъде изпълнен полетът, включително:

i) данните за разхода на гориво на въздухоплавателното средство;

ii) предвидената маса;

iii) очакваните метеорологични условия; и

iv) процедурите и ограниченията на доставчика (доставчиците) на въздушни навигационни услуги.

в) Операторът гарантира, че предполетните изчисления за необходимото използваемо гориво за полет включват:

1) гориво за рулиране;

2) гориво за изпълнение на полета;

3) резервно гориво, включващо:

i) гориво за непредвидени отклонения;

ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище;

iii) резервно гориво при кацане; и

iv) допълнително гориво, ако е необходимо за типа операция;

и

4) допълнително гориво, по искане на командира на въздухоплавателното средство.

г) Операторът гарантира, че процедурите за преизчисляване на използваемо гориво по време на полет, изисквани при продължаване на полета по маршрута или за полет до летище, различно от първоначално планираното летище на местоназначение, включват:

1) гориво за оставащата част от полета; и

2) резервно гориво, включващо:

i) гориво за непредвидени отклонения;

ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище;

iii) резервно гориво при кацане; и

iv) допълнително гориво, ако е необходимо за типа операция;

и

3) допълнително гориво, по искане на командира на въздухоплавателното средство.

▼B

**CAT.OP.MPA.151 Политика за горивото — облекчения**

а) Независимо от разпоредбите на CAT.OP.MPA.150, букви от б) до г), при експлоатацията на самолети с летателни характеристики от клас B операторът гарантира, че предполетните изчисления на необходимото използваемо гориво за полет включват:

i) гориво за рулиране, ако е значително количество;

ii) гориво за изпълнение на полета;

iii) резервно гориво, включващо:

A) гориво за непредвидени отклонения, което е не по-малко от 5 % от планираното за полета гориво, или в случай на промяна на полетния план по време на полета — 5 % от горивото за полета за остатъка от полета; и

Б) резервно гориво при кацане за допълнителен полет от 45 минути за бутални двигатели или от 30 минути за турбинни двигатели;

iv) гориво за достигане до резервното летище, след преминаване през основното летище, ако се изисква резервно летище; и

v) допълнително гориво, ако е заявено от командира.

▼M4

а1) Независимо от CAT.OP.MPA.150, букви от б) до г), за операции, започващи и завършващи на едно и също летище или експлоатационна площадка със самолети от тип ELA2 при правила за визуални полети през деня, операторът посочва минимален краен резерв от гориво в ръководството за експлоатация. Този минимален краен резерв от гориво е не по-малко от количеството, необходимо за полет с продължителност 45 минути.

▼B

б) Независимо от разпоредбите на CAT.OP.MPA.150, букви от б) до г) за вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg по маршрут в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири или местни полети с вертолет, политиката за горивото гарантира при завършване на полета, или на серията от полети, резервното гориво при кацане да не е по-малко от количеството гориво, достатъчно за:

1) 30 минути полетно време с нормална крейсерска скорост; или

2) 20 минути полетно време с нормална крейсерска скорост, когато полетът се извършва в район, който осигурява непрекъснато подходящи предпазни площадки за кацане.

**CAT.OP.MPA.155 Превоз на специални категории пътници (СКП)**

а) Лица, които изискват специални условия, помощ и/или помощни средства, когато използват въздушен транспорт, се считат за СКП и включват поне:

1) лица с намалена подвижност (ЛНП), които, без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1107/2006, представляват лица, чиято способност за придвижване е намалена поради физическо увреждане (сетивно или двигателно, постоянно или временно), умствен недостатък или увреждане, както и поради друга причина за инвалидност, или поради възраст;

2) бебета и деца без придружител; и

3) депортирани лица, пътници с ограничени права за достъп или задържани лица.

б) СКП се превозват при условия, които гарантират безопасността на въздухоплавателното средство и лицата на борда съгласно процедурите, установени от оператора.

▼B

в) СКП не се разполагат и не заемат места, които позволяват пряк достъп до аварийните изходи или където тяхното присъствие би могло да:

1) възпрепятства членовете на екипажа при изпълнението на техните задължения;

2) възпрепятства достъпа до аварийното оборудване; или

3) възпрепятства аварийната евакуация на въздухоплавателното средство.

г) Когато се предвижда превоз на СКП, командирът се уведомява преди полета.

**CAT.OP.MPA.160 Разполагане на ръчен багаж и товари**

Операторът установява процедури, гарантиращи, че:

а) в пътническата кабина се превозва само такъв ръчен багаж, който може да бъде разположен по подходящ и сигурен начин; и

б) всеки багаж или товар, превозван на борда, който може да причини наранявания и повреди или да възпрепятства достъпа до изходите, е разположен така, че да се осигури неговата неподвижност.

**CAT.OP.MPA.165 Настаняване на пътниците**

Операторът установява процедури, гарантиращи, че пътниците са настанени така, че в случай на необходимост от аварийна евакуация на въздухоплавателното средство да бъдат в състояние да я улеснят, а не да я възпрепятстват.

**CAT.OP.MPA.170 Инструктаж на пътниците**

Операторът гарантира, че пътниците ще получат:

а) инструкции и демонстрации, свързани с безопасността, под форма, която улеснява прилагането на процедурите, предвидени в случай на аварийна ситуация; и

▼M15

б) аварийни карти, съдържащи инструкции за безопасност под формата на схеми, показващи използването на аварийно-спасителното оборудване и аварийните изходи, които биха могли да се използват от пътниците.

▼B

**CAT.OP.MPA.175 Подготовка за полета**

а) За всеки планиран полет се попълва експлоатационен полетен план, съобразен с характеристиките на въздухоплавателното средство, други експлоатационни ограничения и съответните очаквани условия по предвидения маршрут, както и на съответните летища/експлоатационни площадки.

б) Полетът не започва, ако командирът не е убеден, че:

1) могат да бъдат изпълнени всички изисквания, посочени в точка 2.а.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, относно летателната годност и регистрацията на въздухоплавателното средство, съоръженията и оборудването, масата и центъра на тежестта, багажа и товара, и експлоатационните ограничения;

2) въздухоплавателното средство не се експлоатира в разрез с разпоредбите на списъка с отклонения на конфигурацията (CDL);

3) са налице частите от ръководството за провеждане на полети, които са необходими за извършване на полета;

4) на борда са налични документите, допълнителната информация и формулярите, изисквани по CAT.GEN.MPA.180;

▼B

5) налични са актуални карти и свързана документация или еквивалентни данни за планираната експлоатация на самолета, включително за всяко отклонение, което може да се предвиди;

▼M9

6) са налице достатъчни космически съоръжения, наземно оборудване и обслужване, необходими за планирания полет;

▼B

7) разпоредбите, посочени в ръководството за провеждане на полети, във връзка с гориво, смазочни материали, кислород, минимални безопасни височини, експлоатационни минимуми на летищата и налични резервни летища, когато се изисква, могат да бъдат спазени по отношение на планирания полет;

▼M9

7a) е налице подходяща и актуална навигационна база данни, необходима за навигация, основана на летателните характеристики; и

▼B

8) всички допълнителни експлоатационни ограничения могат да бъдат спазени.

в) Независимо от буква а) експлоатационен полетен план не се изисква за операции по правилата за визуален полет на:

▼M5

1) самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка; или

▼B

2) вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg по маршрут в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири, проведени в местни райони, които са посочени в ръководството за експлоатация.

**CAT.OP.MPA.180 Избор на летища — самолети**

▼M10

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 E, 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.

▼M10

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.

▼B

б) Операторът избира поне едно резервно летище на летището на местоназначение за всеки полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, освен ако летището на местоназначение не е изолирано или:

1) продължителността на планирания полет от излитането до кацането, или в случай на промяна на полетния план по време на полета съгласно CAT.OP.MPA.150 буква г), не превишава 6 часа, и

2) летището на местоназначение е оборудвано с две отделни писти за излитане и кацане и съответните доклади за метеорологичните прогнози за летището на местоназначение показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане в местоназначението височината на долната граница на облаците ще бъде най-малко 2 000 ft или височината на визуалния кръг ще бъде + 500 ft, което е по-голямо, а видимостта ще бъде най-малко 5 km.

в) Операторът избира две резервни летища, когато:

1) съответните метеорологични доклади и/или прогнози за летището на местоназначение показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане на местоназначението метеорологичните условия ще бъдат по-лоши от приложимите планирани минимуми; или

2) няма на разположение метеорологична информация.

г) Операторът посочва всички необходими резервни летища в експлоатационния полетен план.

▼M9

**CAT.OP.MPA.181 Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолети**

а) За полети при метеорологични условия за полети по прибори (IMC), командирът избира резервно летище за излитане в рамките на един час полетно време с нормална крейсерска скорост, в случай че не е възможно връщане на площадката за излитане поради метеорологични причини.

б) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори (IFR) или по правилата за визуални полети (VFR), но без визуални ориентири, командирът определя поне едно резервно летище за местоназначение в експлоатационния полетен план, освен ако:

1) за полети до всяко друго местоназначение на сушата, продължителността на полета и преобладаващите метеорологични условия са такива, че към момента на очакваното пристигане на площадката за предвиденото кацане е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или

2) площадката за предвиденото кацане е изолирана и не е налице резервна площадка; в този случай се определя граница за връщане (PNR).

в) Операторът избира две резервни летища за местоназначение, когато:

▼M9

1) съответните метеорологични доклади и/или прогнози за летището за местоназначение показват, че за период от един час преди и един час след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат по-лоши от приложимите планирани минимуми; или

2) няма на разположение метеорологична информация за летището за местоназначение.

г) Операторът посочва всички необходими резервни летища в експлоатационния полетен план.

**CAT.OP.MPA.182 Летища за местоназначение — операции за подход по прибори**

Операторът гарантира, че са на разположение достатъчно средства за навигация и кацане на летището за местоназначение или на всяко резервно летище за местоназначение в случай на загуба на способността за изпълнение на предвидената операция за подход и кацане.

▼B

**CAT.OP.MPA.185 Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори — самолети**

а) *Планови минимуми за летище, резервно на летището за излитане*

Операторът определя летище за резервно на летището за излитане единствено ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо 1 час преди и завършващо 1 час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите минимуми за кацане, определени в съответствие с CAT.OP.MPA.110. Когато е възможно единствено изпълнението на неточни подходи за кацане и/или визуален кръг, се отчита височината на долната граница на облаците. Отчитат се всички ограничения, свързани с операции с един отказал двигател.

б) *Планови минимуми за летище на местоназначение с изключение на изолирани летища на местоназначение*

Операторът избира летище на местоназначение само когато:

1) съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане на летището метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от приложимите планирани минимуми, както следва:

i) RVR/видимост (VIS), определени съгласно CAT.OP.MPA.110; и

ii) за неточни подходи за кацане или визуален кръг височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от минималната височината за снижение (MDH);

или

2) са избрани две резервни летища на летището на местоназначение.

в) *Планови минимуми за резервно летище на местоназначение, изолирано летище, резервно летище по маршрута относно горивото, резервно летище по маршрута*

Операторът определя летище за една от тези цели само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо 1 час преди и завършващо 1 час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от плановите минимуми, определени в таблица 1.

▼B

*Таблица 1*

**Планови минимуми**

Резервно летище на местоназначение, изолирано летище, резервно гориво за резервно летище по маршрута, резервно летище по маршрута

| Вид подход | Планови минимуми |
|---|---|
| Категории II и III | Категория I RVR |
| Категория I | Неточен подход RVR/VIS<br>Височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH |
| Неточен подход | Неточен подход RVR/VIS + 1 000 m<br>Височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH + 200 ft |
| Визуален кръг | Визуален кръг |

**CAT.OP.MPA.186 Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори — вертолети**

а) *Планови минимуми за летища, резервни на летището за излитане*

Операторът определя летище или площадка за кацане за резервни на летището за излитане само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо 1 час преди и завършващо 1 час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от приложимите минимуми за кацане, определени в съответствие с CAT.OP.MPA.110. Когато е възможно единствено изпълнението на неточни подходи за кацане, се отчита височината на долната граница на облаците. Отчитат се всички ограничения, свързани с операции с един отказал двигател.

б) *Планови минимуми за летище на местоназначение и резервни летища*

Операторът избира летище на местоназначение и/или резервни на това летище само когато съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище или експлоатационна площадка, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от приложимите планови минимуми, както следва:

1) с изключение на случаите, посочени в CAT.OP.MPA.181, буква г), плановите минимуми за летище на местоназначение са:

i) RVR/VIS, определени съгласно CAT.OP.MPA.110; и

ii) за неточни подходи за кацане височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH;

2) плановите минимуми за резервните летища на местоназначение са посочени в таблица 1.

*Таблица 1*

**Планови минимуми за резервно летище на местоназначение**

| Вид подход | Планови минимуми |
|---|---|
| Категории II и III | Категория I RVR |

▼B

| Вид подход | Планови минимуми |
|---|---|
| Категория I | Категория I + 200 ft/400 m видимост |
| Неточен подход | Неточен подход RVR/VIS + 400 m<br>Височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH + 200 ft |

**CAT.OP.MPA.190 Предаване на ОВД полетен план**

а) Ако предаването на ОВД полетен план не се изисква от правилата за полети и такъв не бъде предаден, се депозира необходимата информация, позволяваща на органите за оповестяване да предприемат необходимите действия, ако е необходимо.

б) Когато полети се извършват от площадка, където е невъзможно предаването на ОВД полетен план, този план се предава възможно най-бързо след излитането от командира или оператора.

**CAT.OP.MPA.195 Презареждане/източване на гориво, когато пътници се намират на борда или са в процес на качване или слизане**

а) Не се извършва презареждане/източване на гориво с Avgas (авиационен бензин) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато има пътници на борда или когато такива се качват на или слизат от въздухоплавателното средство.

б) За всички останали видове гориво се вземат необходимите предпазни мерки и на въздухоплавателното средство трябва да има достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

**CAT.OP.MPA.200 Презареждане/източване на други видове гориво**

Презареждане/източване на други видове гориво се извършва само ако операторът е установил подходящи процедури, отчитайки високите рискове, свързани с използването на тези видове гориво.

**CAT.OP.MPA.205 Бутане и буксиране — самолети**

Определените от оператора процедури за бутане и буксиране се извършват съгласно установените авиационни стандарти и процедури.

**CAT.OP.MPA.210 Членове на екипажа по работни места**

а) *Членове на полетния екипаж*

1) По време на излитане и кацане всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, заема своето място.

2) През останалите фази на полета всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, остава на работното си място, освен ако отсъствието му не е необходимо за изпълнение на задълженията му, свързани с експлоатацията, или за физиологични нужди, при условие че поне един квалифициран пилот управлява въздухоплавателното средство през цялото време.

3) По време на всички фази на полета всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, се намира в състояние на бдителност. Ако се установи липса на бдителност се предприемат съответните мерки. При състояние на неочаквана умора може да се приложи процедура за контролирана почивка, организирана от командира, ако работното натоварване позволява това. Контролираната почивка, ползвана по този начин, не се счита при никакви обстоятелства за част от периода за почивка за целите на изчисляване на ограниченията на времето за полет, нито се използва за оправдаване на удължаването на периода на дежурство.

▼B

б) *Членове на кабинния екипаж*

По време на критичните фази на полета всеки член на кабинния екипаж заема определеното му работно място и не изпълнява никакви други дейности, освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

**CAT.OP.MPA.215 Използване на пилотски слушалки — самолети**

а) Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка. Слушалките се използват като основно средство за гласова комуникация с ОВД:

1) на земята:

i) когато получава указания за отлитане от КВД чрез гласова комуникация; и

ii) когато двигателите работят;

2) по време на полет:

i) под преходната височина; или

ii) 10 000 ft, в зависимост от това коя е по-висока,

и

3) когато това се счита за необходимо от командира.

б) При условията на буква а) слушалките с микрофон или еквивалентното средство за връзка са в положение, което позволява използването им за двустранна радиокомуникация.

**CAT.OP.MPA.216 Използване на пилотски слушалки — вертолети**

Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и да ги използва като основно средство за комуникация с ОВД.

**CAT.OP.MPA.220 Спомагателни средства за аварийна евакуация**

Операторът прилага процедури, гарантиращи, че преди рулиране, излитане и кацане и когато е безопасно и практически възможно, всички спомагателни средства за аварийна евакуация, които се задействат автоматично, са поставени в положение на готовност за работа.

**CAT.OP.MPA.225 Пътнически места, предпазни колани и предпазни средства**

а) *Членове на екипажа*

1) По време на излитане и кацане и когато командирът счете това за необходимо в интерес на безопасността, сигурността на всеки член на екипажа се осигурява надлежно чрез всички предвидени предпазни колани и предпазни средства.

2) През останалите етапи на полета всеки член на полетния екипаж, когато е на работното си място в пилотската кабина, е със закопчан и затегнат предпазен колан.

б) *Пътници*

1) Преди излитане и кацане, и по време на рулиране, и когато това се счита за необходимо в интерес на безопасността, командирът взема мерки, гарантиращи, че всеки пътник на борда заема място или легло със закопчан и затегнат предпазен колан или предпазно средство.

▼B

2) Операторът взема мерки заемането на една седалка от повече от един пътник да бъде разрешено само на определени места. Командирът се уверява, че заемането на една пътническа седалка от повече от един пътник става само в случаите, когато седалката се заема от един възрастен пътник и едно бебе, подходящо осигурено с допълнителен предпазен колан или с друго предпазно средство.

**CAT.OP.MPA.230 Обезопасяване на пътническия салон и кухнята(ите) на самолета**

а) Операторът установява процедури, гарантиращи, че преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп.

б) Командирът гарантира, че преди излитане и кацане и когато той счете за необходимо в интерес на безопасността, всяко оборудване и багаж са подходящо обезопасени.

**CAT.OP.MPA.235 Спасителни жилетки — вертолети**

Операторът установява процедури, гарантиращи, че при полет на вертолет с летателни характеристики от клас 3 над водна площ се вземат предвид продължителността на полета и условията, които могат да възникнат, когато се взема решение дали всички пътници трябва да носят спасителни жилетки.

**CAT.OP.MPA.240 Тютюнопушене на борда**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

а) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността;

б) по време на презареждане и източване на гориво;

в) при престой на въздухоплавателното средство на земята, освен ако операторът не е определил процедури за намаляване на рисковете по време на наземните операции;

г) извън определените за пушене зони и в тоалетните;

д) в багажните помещения и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери или не са покрити с пожароустойчиво платнище; и

е) в тези зони на пътническия салон, в които се подава кислород.

**CAT.OP.MPA.245 Метеорологични условия — всички въздухоплавателни средства**

а) При полет по правилата за полети по прибори командирът не:

1) предприема излитане; или

2) продължава след точката, от която влиза в действие коригиран ОВД полетен план в случай на препланиране в полет,

освен ако не разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището на местоназначение и/или резервните летища съответстват на или са по-добри от плановите минимуми.

б) При полет по правилата за полети по прибори командирът продължава към планираното летище на местоназначение само ако последната налична информация показва, че в очакваното време на пристигане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище ще съответстват или ще бъдат по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимуми.

▼B

в) При полет по правилата за визуални полети командирът предприема излитане само ако съответните метеорологични доклади или/и прогнози показват, че по частта от маршрута, по която полетът ще бъде изпълнен по правилата за визуални полети, и по съответното време, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от лимитите, предвидени в тези правила.

**CAT.OP.MPA.246 Метеорологични условия — самолети**

В допълнение към CAT.OP.MPA.245, при полет на самолети по правилата за полети по прибори командирът продължава след:

а) точката на вземане на решение, когато се използва процедурата за намаляване на горивото за непредвидени отклонения, или

б) предварително определена точка, когато се използва съответна процедура,

само ако разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището на местоназначение и/или резервните летища съответстват на или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимуми.

**CAT.OP.MPA.247 Метеорологични условия — вертолети**

В допълнение към CAT.OP.MPA.245:

а) При полети над вода по правилата за визуални полети, когато сушата не се вижда, командирът предприема излитане само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че височината на долната граница на облаците ще бъде по-голяма от 600 ft през деня и 1 200 ft през нощта.

▼M9

_____

▼B

в) Полет с вертолети до вертолетни палуби или издигнати зони за краен етап на подхода за кацане и за излитане се осъществяват само ако е докладвано, че средната скорост на вятъра на палубата или зоната е по-малка от 60 kt.

**CAT.OP.MPA.250 Лед и други замърсители — наземни процедури**

а) Операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки на процедурите за отстраняване на лед и за противообледенителна обработка и свързани проверки на въздухоплавателното средство с цел безопасната му експлоатация.

б) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на самолета са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на самолета, с изключение на случаите, разрешени съгласно буква а) и в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на самолета.

**CAT.OP.MPA.255 Лед и други замърсители — полетни процедури**

а) Операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.

б) Командирът предприема излитане или извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия.

в) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно излиза от тези условия, като променя височината и/или маршрута, ако е необходимо чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

▼B

**CAT.OP.MPA.260 Зареждане с гориво и смазочни материали**

Командирът започва полет или продължава в случай на препланиране в полет само ако е убеден, че въздухоплавателното средство е заредено най-малко с планираното количество гориво и смазочни материали за безопасно завършване на полета, отчитайки очакваните експлоатационни условия.

**CAT.OP.MPA.265 Условия за излитане**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) в съответствие с предоставената му информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и

б) установените експлоатационни летищни минимуми са спазени.

**CAT.OP.MPA.270 Минимални височини на полета**

Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, не изпълнява полет на височини, по-ниски от определените минимални безопасни височини на полета, освен когато:

а) това е необходимо за излитане или кацане; или

б) снижаване съгласно процедурите, одобрени от компетентния орган.

**CAT.OP.MPA.275 Симулиране на извънредни ситуации по време на полет**

Операторът гарантира, че при превоз на пътници или товар не се допуска симулирането на:

а) извънредни или аварийни ситуации, изискващи прилагането на процедури за извънредни или аварийни ситуации; или

б) метеорологични условия за полети по прибори по изкуствен начин.

**CAT.OP.MPA.280 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет — самолети**

Операторът установява процедура, гарантираща, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво съгласно следните критерии.

а) *Проверки на горивото по време на полет*

1) Командирът гарантира, че по време на полет се правят редовни проверки на горивото. Оставащото използваемо гориво се записва и се оценява, като:

i) се сравнява действителната консумация с планираната;

ii) се проверява дали оставащото използваемо гориво е достатъчно за изпълнение на целия полет в съответствие с буква б); и

iii) се определя очакваното количество използваемо гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение.

2) Съответните данни се записват.

б) *Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет*

1) Полетът се изпълнява по такъв начин, че очакваното количество използваемо гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение, да бъде не по-малко от:

▼B

i) необходимото гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане; или

ii) резервното гориво при кацане, ако не е необходимо резервно летище.

2) Ако проверка на горивото по време на полет покаже, че очакваното използваемо гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение, е по-малко от:

i) необходимото гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане, командирът взема предвид въздушното движение и експлоатационните условия на летището на местоназначение, резервното летище на местоназначение и всяко друго подходящо летище при вземането на решение дали да продължи до летището на местоназначение или да се отклони, така че да извърши безопасно кацане, при което оставащото гориво да не е по-малко от резервното гориво при кацане; или

ii) резервното гориво при кацане, ако не е необходимо резервно летище, командирът предприема съответни действия и продължава до подходящо летище, така че да извърши безопасно кацане, при което оставащото гориво да не е по-малко от резервното гориво при кацане.

3) Командирът обявява аварийна ситуация, когато изчисленото използваемо гориво при кацане на най-близкото подходящо летище, където може да се извърши безопасно кацане, е по-малко от резервното гориво при кацане.

4) Допълнителни условия за специфични процедури

i) При полет, когато се използва процедурата за намаляване на горивото за случайни отклонения, за да продължи до летище на местоназначение 1, командирът гарантира, че количеството оставащо използваемо гориво в точката на вземане на решение е най-малкото равно на сумата от:

А) горивото за изпълнение на полета от точката на вземане на решение до летище на местоназначение 1;

Б) гориво за непредвидени отклонения, равно на 5 % от горивото за изпълнение на полета от точката на вземане на решение до летище на местоназначение 1;

В) гориво до резервно на летище на местоназначение 1 летище, ако се изисква резервно летище; и

Г) резервно гориво при кацане.

ii) При полет, когато се използва процедурата за предварително определена точка, за да продължи до летището на местоназначение, командирът гарантира, че количеството оставащо използваемо гориво в предварително определена точка е най-малкото равно на сумата от:

А) горивото за изпълнение на полета от предварително определената точка до летището на местоназначение;

Б) горивото за непредвидени отклонения от предварително определената точка до летището на местоназначение; и

В) допълнителното гориво.

**CAT.OP.MPA.281 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет— вертолети**

а) Операторът установява процедура, за да гарантира извършването на проверки на разхода на гориво и неговото управление по време на полет.

▼B

б) Командирът гарантира, че количеството използваемо гориво, оставащо на борда, е не по-малко от необходимото гориво за полет до летище или експлоатационна площадка, където може да бъде осъществено безопасно кацане с наличие на полагащото се резервно гориво при кацане.

в) Командирът обявява аварийна ситуация, когато действителното количество използваемо гориво на борда е по-малко от резервното гориво при кацане.

**CAT.OP.MPA.285 Използване на допълнителен кислород**

Командирът гарантира, че членовете на полетния екипаж, които имат задължения от съществена важност за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft.

**CAT.OP.MPA.290 Констатиране на близост със земята**

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

▼M9

**CAT.OP.MPA.295 Използване на бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Операторът установява оперативни процедури и програми за обучение, когато е инсталирана и функционира бордова система за избягване на сблъсък във въздуха, така че полетният екипаж да бъде подходящо обучен за избягването на сблъсъци и да е компетентен в използването на оборудването на ACAS II.

▼M16

**CAT.OP.MPA.300 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът:

а) се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг, отчитайки летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за експлоатация;

б) извършва оценка на дистанцията за кацане в съответствие с точка CAT.OP.MPA.303.

**CAT.OP.MPA.301 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване зона за финален подход и за излитане („FATO“) няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг, отчитайки летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за експлоатация.

**CAT.OP.MPA.303 Проверка по време на полет на дистанцията за кацане към момента на пристигане — самолети**

а) Изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен ако разполагаемата дистанция за кацане („LDA“) на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време на кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на дистанцията за кацане към момента на пристигане („LDTA“), и подходът за кацане се изпълнява със самолети с летателни характеристики от клас A, които са сертифицирани в съответствие с някоя от следните сертификационни спецификации, както е посочено в типовия сертификат:

▼**M16**

(1) CS-25 или еквивалентни;

(2) CS-23 от ниво 4 с летателни характеристики за ниво „Висока скорост“ или еквивалентно ниво.

б) За самолети с летателни характеристики от клас A, различни от посочените в буква а), изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен в една от следните ситуации:

(1) разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време за кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на LDTA;

(2) ако липсват летателни характеристики за оценка на LDTA, разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане в разчетеното време за кацане е равна поне на изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, според случая.

в) За самолети с летателни характеристики от клас B изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен в една от следните ситуации:

(1) разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време за кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на LDTA;

(2) ако липсват летателни характеристики за оценка на LDTA, разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане в разчетеното време за кацане е равна поне на изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.330 или CAT.POL.A.335, според случая.

г) За самолети с летателни характеристики от клас C изпълнението на подхода за кацане не трябва да продължава, освен в една от следните ситуации:

(1) разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане е поне 115 % от дистанцията за кацане в разчетното време за кацане, определена в съответствие с летателните характеристики за оценка на LDTA;

(2) ако липсват летателни характеристики за оценка на LDTA, разполагаемата дистанция за кацане на планираната за използване писта за излитане и кацане в разчетеното време за кацане е равна поне на изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, според случая.

д) Летателните характеристики за оценка на LDTA се основават на одобрените данни, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство. Когато одобрените данни, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, са недостатъчни по отношение на оценката на LDTA, те се допълват с други данни, които са определени в съответствие с приложимите стандарти за сертифициране за самолети или са определени в съответствие с AMC, издадени от Агенцията.

е) Операторът посочва в ръководството за експлоатация летателните характеристики за оценка на LDTA и допусканията, направени за нейното разработване, включително други данни, които — в съответствие с буква д), могат да се използват за допълване на информацията, съдържаща се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

▼B

**CAT.OP.MPA.305 Започване и продължаване на подхода за кацане**

а) Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната RVR/VIS.

б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимуми, подходът не може да бъде продължен:

1) под 1 000 ft над летището; или

2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.

в) Когато RVR не е налице, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.

г) Ако след прелитането на височина над 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите минимуми, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че е установен подходящият за вида подход и дадената писта за излитане и кацане визуален контакт със земните ориентири на DA/H или MDA/H и този контакт се поддържа непрекъснато.

е) RVR в зоната на съприкосновение винаги е контролираща. Ако е докладвана и подходяща, RVR в средната точка и в точката на спиране е контролираща. Минималната стойност на RVR за средната точка е 125 m или RVR, необходима за зоната на съприкосновение, ако е по-малка, и 75 m за точката на спиране. За въздухоплавателни средства, оборудвани със система за насочване и контрол на пробега след кацане, минималната стойност на RVR за средната точка е 75 m.

**CAT.OP.MPA.310 Експлоатационни процедури — височина на пресичане на прага — самолети**

Операторът установява експлоатационни процедури, за да гарантира, че самолетът, изпълняващ точни подходи за кацане, пресича прага на пистата за излитане и кацане на височина в безопасния диапазон, когато самолетът се намира в положение и конфигурация за кацане.

▼M16

**CAT.OP.MPA.311 Докладване относно спирачния ефект на пистата за излитане и кацане**

Когато спирачният ефект на пистата за излитане и кацане по време на пробега след кацане е по-лош от докладвания от летищния оператор в доклада за състоянието на пистата за излитане и кацане (RCR), командирът уведомява органа за обслужване на въздушното движение (ОВД) посредством специален доклад от въздухоплавателно средство (AIREP) във възможно най-кратък срок.

▼B

**CAT.OP.MPA.315 Докладване на летателните часове — вертолети**

Операторът предоставя на компетентния орган летателните часове за всеки експлоатиран през предходната година вертолет.

▼M15

**CAT.OP.MPA.320 Категории на самолетите**

а) Категориите на самолетите се основават на приборната въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане ($V_{AT}$), която е равна на скоростта на пропадане ($V_{SO}$), умножена по 1,3, или на скоростта на пропадане при нормално претоварване от 1 g ($V_{S1g}$), умножена по 1,23, при конфигурация на въздухоплавателното средство за кацане и максимална сертифицирана маса на кацане. Ако разполагаме както с $V_{SO}$, така и $V_{S1g}$, се използва по-високата получена $V_{AT}$.

б) Използват се категориите на самолетите, посочени в таблицата по-долу.

*Таблица 1:*

**Категории на самолетите, съответстващи на стойностите на $V_{AT}$**

| Категория на самолета | $V_{AT}$ |
|---|---|
| A | По-малко от 91 kt |
| B | От 91 до 120 kt |
| C | От 121 до 140 kt |
| D | От 141 до 165 kt |
| E | От 166 до 210 kt |

в) Конфигурацията за кацане, която трябва да бъде взета предвид, се определя в ръководството за експлоатация.

г) Операторът може да използва по-ниска маса за кацане за определяне на $V_{AT}$, ако това е одобрено от компетентния орган. Тази по-ниска маса за кацане е постоянна величина, независеща от променливите условия на всекидневната експлоатация.

▼M14

_____

▼B

ПОДЧАСТ B

***ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Самолети***

ГЛАВА 1

**Общи изисквания**

**CAT.POL.A.100 Класове летателни характеристики**

а) Самолетът се експлоатира в съответствие с изискванията, приложими за летателните характеристики на неговия клас.

б) Когато не може да се покаже пълно съответствие с приложимите изисквания, предвидени в тази раздел, поради специфични характеристики на конструкцията, операторът прилага одобрени стандарти за експлоатация, които гарантират ниво на безопасност, еквивалентно на нивото за безопасност на съответната глава.

▼B

**CAT.POL.A.105 Общи разпоредби**

а) Масата на самолета:

1) в началото на излитането; или

2) в случай на промяна на експлоатационния полетен план по време на полета, в точката, от която се прилага ревизираният полетен план,

не е по-голяма от масата, за която изискванията на съответната глава могат да се изпълнят за планирания полет. Може да се даде възможност за очаквано намаление на масата на самолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво.

б) Одобрените данни за експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на самолета, се използват за определяне на съответствие с изискванията на съответната глава, допълнени, при необходимост, с други данни, както е посочено в съответната глава. Операторът уточнява другите данни в ръководството за експлоатация. Когато се прилагат факторите, посочени в съответната глава, могат да се отчитат всички експлоатационни фактори, които вече са включени в данните за летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на самолета, за да се избегне дублирано прилагане на фактори.

в) Надлежно се отчитат конфигурацията на самолета, условията на околната среда и действието на системите, които оказват неблагоприятно влияние върху летателните характеристики на самолета.

▼M16

г) Операторът отчита точността на картите, когато оценява изискванията за излитане от приложимите глави.

_____

▼B

ГЛАВА 2

**Летателни характеристики клас А**

**CAT.POL.A.200 Общи разпоредби**

а) Одобрените данни за летателните характеристики от ръководството за летателна експлоатация на самолета се допълват, ако е необходимо, с други данни, ако те са недостатъчни по отношение на елементи като:

1) отчитането на очаквани неблагоприятни експлоатационни условия като излитане и кацане на замърсени писти; и

2) отчитането на отказ (неизправност) на двигател във всички фази на полета.

б) За мокри и замърсени писти за излитане и кацане се използват данните за летателните характеристики, определени в съответствие с приложимите стандарти за сертифициране на големи самолети.

в) Използването на другите данни, посочени в буква а) и еквивалентните изисквания, посочени в буква б) се посочват в ръководството за експлоатация.

▼B

**CAT.POL.A.205 Излитане**

а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището за излитане.

б) При определяне на максимално допустимата излетна маса се изпълняват следните изисквания:

1) необходимата дистанция за прекратено излитане не превишава разполагаемата дистанция за прекратено излитане (ASDA);

2) необходимата дистанция за излитане не превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от разполагаемата дистанция за разбег при излитане (TORA);

3) пробегът при излитане не превишава TORA;

4) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане ($V_1$) за прекратяване или продължаване на излитането; и

5) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.

в) Когато се установява съответствие с буква б), се отчита следното:

1) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

2) температурата на въздуха на летището;

3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

4) наклонът на пистата за излитане и кацане в посока на излитането;

5) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра; и

6) каква част от дължината на пистата за излитане и кацане не може да се използва поради подреждане на самолета преди излитане, ако има такава.

**CAT.POL.A.210 Безопасна височина над препятствията при излитане**

а) Чистата траектория при излитане се определя по такъв начин, че самолетът преминава над препятствията с превишение не по-малко от 35 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс 0,125 × D, където D е хоризонталното разстояние, изминато от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане (TODA) или края на дистанцията за излитане, ако е предвиден завой преди края на TODA. За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 × D.

▼B

б) Когато се установява съответствие с буква а):

1) Взема се предвид следното:

i) масата на самолета в началото на пробега при излитане;

ii) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

iii) температурата на въздуха на летището; и

iv) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

2) Не се допуска промяна в курса на самолета до точката от чистата траектория при излитане, в която самолетът е достигнал височина, съответстваща на половината от разпереността му, но не по-малко от 50 ft над превишението в края на TORA. След това до достигане на височина 400 ft се приема, че самолетът изпълнява завои с наклон, не по-голям от 15°. Над височина 400 ft наклоните могат да са по-големи от 15°, но не се предвиждат повече от 25°.

3) Във всяка точка от чистата траектория при излитане, в която наклонът на самолета е повече от 15°, се осигурява разстояние до препятствията в границите на хоризонталните разстояния, посочени в буква а) и буква б), точки 6 и 7, и височина над тях не е по-малка от 50 ft.

4) Операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон повече от 20° между 200 ft и 400 ft, или не повече от 30° над 400 ft, се извършват в съответствие с CAT.POL.A.240.

5) Отчита се ефектът от наклона върху експлоатационните скорости и траекторията на полета, включително увеличените дистанции в резултат от увеличените експлоатационни скорости.

6) В случаите, когато разчетната траектория на полета не изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

i) 300 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

ii) 600 m за полети при всички останали условия.

7) В случаите, когато разчетната траектория на полета изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

i) 600 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

▼B

ii) 900 m за полети при всички останали условия.

в) Операторът установява процедури за извънредни случаи, съобразени с изискванията на букви а) и б) и гарантиращи безопасно преминаване над препятствията, за да може самолетът да изпълни изискванията на CAT.POL.A.215 за полет по маршрут или да кацне на летището за излитане или на резервното летище за излитане.

**CAT.POL.A.215 Полет по маршрут — с един отказал двигател**

а) Данните за частта от траекторията на полета при един неработещ двигател, посочени в ръководството за летателна експлоатация за типа самолет и съобразени с очакваните метеорологични условия на полета, позволяват установяване на съответствие с изискванията на буква б) или в) за всички точки по маршрута. Траекторията на полета има положителен градиент на височина 1 500 ft над летището, където ще се изпълни кацането след отказ на двигател. При метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, се отчита и въздействието от тяхното използване върху чистата траектория на полета.

▼M16

б) Чистата траектория на полета по маршрут има положителен градиент на височина най-малко 1 000 ft над терена или препятствията по маршрута в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс.

в) Чистата траектория на полета по маршрут позволява на самолета да продължи полета от крейсерска височина до летище, където кацането може да се извърши в съответствие с точка CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, според случая. Чистата траектория на полета по маршрут осигурява минимална височина над терена или препятствията по маршрута от най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс, като се отчитат следните елементи:

1) приема се, че двигателят е отказал в най-критичната точка на маршрута;

2) отчита се ефектът на вятъра върху траекторията на полета;

3) разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, позволяващо да бъде достигнато летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател с необходимия резерв от гориво в съответствие с точка CAT.OP.MPA.150, подходящо за резервно летище, ако се прилага безопасна процедура;

4) летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател, отговаря на следните критерии:

i) изпълнени са изискванията за летателни характеристики при очакваната маса при кацане;

ii) метеорологичните доклади или прогнози и докладите за условията на пистата за излитане и кацане показват, че може да се извърши безопасно кацане в разчетното време за кацане;

5) ако ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не съдържа данни за чистата траектория на полета по маршрут, брутната траектория на полета по маршрута с един неработещ двигател се намалява с положителен градиент 1,1 % за самолети с два двигателя, 1,4 % за самолети с три двигателя и 1,6 % за самолети с четири двигателя.

г) Операторът увеличава стойностите, предвидени в букви б) и в), до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5.

▼M16

**CAT.POL.A.220 Полет по маршрут — самолети с три или повече двигателя, с два неработещи двигателя**

а) Самолет с три или повече двигателя не може да се отдалечава от летище, за което са изпълнени съответно изискванията на точка CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, буква а) за очакваната маса при кацане, в която и да било точка от планирания курс, отстояща на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, освен ако са изпълнени условията от букви б)—е) от настоящата точка.

б) Данните за чистата траектория на полет по маршрут с два неработещи двигателя позволяват самолетът да продължи полета в очакваните метеорологични условия от точката, в която се приема, че два двигателя са отказали едновременно, до летище, на което е възможно кацане и пълно спиране, прилагайки установената процедура за кацане с два неработещи двигателя. Чистата траектория на полета по маршрут осигурява минимална височина над терена или препятствията по маршрута от най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс. На височини и при метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, се отчита въздействието от тяхното използване върху чистата траектория на полета по маршрут. Ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5, операторът увеличава предписаните стойности, предвидени във второто изречение, до 18,5 km (10 NM).

в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът се експлоатира на разстояние, отстоящо на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, от летището, посочено в буква а).

г) Чистата траектория на полета трябва да има положителен градиент на височина 1 500 ft над летището, на което се приема, че ще се изпълни кацането след отказ на два двигателя.

д) Разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, съответстващо на необходимия резерв за достигане на летището за кацане, посочен в буква е), ако се прилага безопасна процедура.

е) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, е не по-малка от масата, включваща достатъчно гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се изпълни кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 450 m (1 500 ft) директно над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути при крейсерска мощност или тяга, според случая.

▼B

**CAT.POL.A.225 Кацане — летища по местоназначение и резервни летища**

а) Масата за кацане на самолета, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а), не превишава максималната маса за кацане, определена за височината и температурата на летището на местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

▼M16

**CAT.POL.A.230 Кацане — сухи писти за излитане и кацане**

а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време за кацане на летището на местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане:

(1) за самолети с турбореактивни двигатели — в границите на 60 % от разполагаемата дистанция за кацане („LDA“);

(2) за самолети с турбовитлови двигатели — в границите на 70 % от LDA;

(3) чрез дерогация от буква а), подточки 1 и 2, за самолети, които са одобрени за експлоатация при намалена дистанция за кацане съгласно точка CAT.POL.A.255 — в границите на 80 % от LDA.

б) Когато се прилагат процедури за стръмен подход за кацане операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), подточка 1 или 2, според случая, на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 60 ft, но не по-ниска от 35 ft, при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.245.

в) При кацане на скъсена дистанция операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), подточка 1 или 2, според случая, и при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.250.

г) При определяне на масата при кацане операторът взема предвид следното:

(1) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента на вятъра;

(2) корекции, както е предвидено в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

д) За да бъде допуснат самолетът до полет:

(1) кацането трябва да бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при спокойна атмосфера;

(2) кацането трябва да бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, за която има най-голяма вероятност да бъде определена за кацане, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките за наземното обслужване на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

е) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква д), подточка 2 за летището на местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с едно от следните изисквания:

(1) букви а)—г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е суха;

(2) точка CAT.POL.A.235, букви а)—г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е мокра или замърсена.

**CAT.POL.A.235 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане**

а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози, или и двете, покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра, LDA трябва да е една от следните дистанции:

(1) дистанцията за кацане, предвидена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство и предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет, но не по-къса от изискваното съгласно точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая;

(2) ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не е предвидена дистанция за кацане, предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет — поне 115 % от изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая;

▼**M16**

(3) дистанция за кацане, по-къса от необходимата съгласно буква а), подточка 2, но не по-къса от изискваната съгласно точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая, ако пистата за излитане и кацане разполага със специфични характеристики за подобряване на сцеплението и в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство се съдържа конкретна допълнителна информация за дистанцията за кацане на този тип писта за излитане и кацане;

(4) чрез дерогация от буква а), подточки 1, 2, и 3, за самолети, които са одобрени за експлоатация при намалена дистанция за кацане съгласно точка CAT.POL.A.255 — дистанцията за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.255, буква б), подточка 2, v), Б).

б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е замърсена, LDA трябва да е една от следните дистанции:

(1) поне дистанцията за кацане, определена в съответствие с буква а), или поне 115 % от дистанцията за кацане, определена в съответствие с одобрените данни за дистанцията за кацане на замърсени писти за излитане и кацане, или еквивалентни данни, в зависимост от това коя стойност е по-голяма;

(2) на специално подготвени за зимни условия писти за излитане и кацане — дистанция за кацане, по-къса от изискваната съгласно буква б), подточка 1, но не по-къса от изискваната съгласно буква а), може да бъде използвана, ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство се съдържа конкретна допълнителна информация за дистанциите за кацане на замърсени писти. Тази дистанция за кацане трябва да е поне 115 % от дистанцията за кацане, съдържаща се в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

в) Чрез дерогация от буква б), увеличението от 15 % не трябва да се прилага, ако вече е включено в одобрените данни за дистанцията за кацане или еквивалентни данни.

г) По отношение на букви а) и б) се прилагат съответно критериите от точка CAT.POL.A.230, букви б), в) и г).

д) За да бъде допуснат самолетът до полет:

(1) кацането трябва да бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при спокойна атмосфера;

(2) кацането трябва да бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, за която има най-голяма вероятност да бъде определена за кацане, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките за наземното обслужване на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

е) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква д), подточка 1 за летище на местоназначение, за което съответните метеорологични доклади или прогнози показват, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е замърсена и където кацането зависи от определен компонент на вятъра, самолетът се допуска до полет само ако са определени две резервни летища.

ж) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква д), подточка 2 за летище на местоназначение, за което съответните метеорологични доклади или прогнози показват, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра или замърсена, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище.

з) По отношение на букви е) и ж) определеното резервно летище или летища трябва да позволяват спазването на едно от следните условия:

(1) точка CAT.POL.A.230, букви а)—г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е суха;

(2) точка CAT.POL.A.235, букви а)—г), при условие че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане е мокра или замърсена.

▼B

**CAT.POL.A.240 Одобряване на операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон**

а) Операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон, изискват предварително одобрение от компетентния орган.

б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:

1) ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа одобрени данни за необходимото увеличение на оперативната скорост, както и данни, позволяващи конструирането на траектория на полета при отчитане на увеличените ъгли на наклон и увеличената скорост;

2) има налични визуални ориентири за навигационна точност;

3) метеорологичните минимуми и ограниченията, свързани с вятъра, са определени за всяка писта за излитане и кацане; и

▼M9

4) полетният екипаж е запознат в достатъчно висока степен с маршрута, по който се изпълнява полетът, и с процедурите, които се използват съгласно подчаст FC от част ORO.

▼B

**CAT.POL.A.245 Одобряване на операции, при които се прилага стръмен подход за кацане**

а) Операции, при които се прилага стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от 4,5°, и с височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане, по-малка от 60 ft, но не по-малка от 35 ft, изискват предварително одобрение от компетентния орган.

б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:

1) в ръководството за летателна експлоатация са посочени максималният ъгъл на наклона на глисадата за кацане, всякакви други ограничения, нормални, извънредни или аварийни процедури за стръмен подход за кацане, както и изменения на стойностите на дистанциите за кацане при използване на критериите за стръмен подход;

2) за всяко летище, на което ще се извършват операции, при които се прилага стръмен подход за кацане:

i) е налице подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща най-малко система за визуално определяне на глисадата;

ii) са определени метеорологичните минимуми; и

iii) се взема предвид следното:

А) разположението на препятствията;

Б) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните помощни средства за насочване по пистата за излитане и кацане;

В) минималният визуален ориентир, изискван на DH и на MDA;

Г) наличното бордово оборудване;

Д) квалификацията на пилотите и специално познаване на летището;

Е) ограниченията и процедурите на ръководството за летателна експлоатация; и

Ж) критериите за преминаване на втори кръг.

▼B

**CAT.POL.A.250 Одобрение за операции, при които се прилага кацане на скъсени дистанции**

а) Операциите, при които се прилага кацане на скъсени дистанции, изискват предварително одобрение от компетентния орган.

б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:

1) дистанцията, използвана за изчисляване на допустимата маса при кацане, може да се състои от използваната дължина на декларираната безопасна зона плюс декларираната налична дистанция за кацане;

2) държавата, в която се намира летището, е установила, че операцията е от обществен интерес и необходимост, които се дължат на отдалечеността на летището или на физическите ограничения, свързани с удължаването на пистата за излитане и кацане;

3) вертикалното разстояние между линията на погледа на пилота и траекторията на най-ниската част от колесника не надвишава 3 m, когато самолетът е установен на нормална глисада;

4) минималната RVR/VIS не е по-малка от 1 500 m и ограниченията, свързани с вятъра, са посочени в ръководството за провеждане на полети;

5) изискванията за минимален пилотски опит, за обучение и познаване на летището са посочени и изпълнени;

6) височината на пресичане над началото на използваемата дължина на обявената безопасна зона е 50 ft;

7) използването на декларираната безопасна зона е одобрено от държавата, в която се намира летището;

8) използваемата дължина на обявената безопасна зона не надвишава 90 m;

9) ширината на обявената безопасна зона не е по-малка от удвоената ширина на пистата за излитане и кацане или от удвоения размер на разпереността на крилата на самолета (избира се по-голямата стойност), центрирана върху продължената осова линия на пистата за излитане и кацане;

10) в границите на обявената безопасна зона няма препятствия или вдлъбнатини, които представляват заплаха за безопасността на самолета, приближаващ пистата за излитане и кацане. Не се допуска наличието на движещи се обекти по обявената безопасна зона, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции;

11) наклонът на обявената зона на безопасност не надвишава 5 % над посоката на кацане и 2 % под нея; и

▼M16

11a) забраняват се операции при намалена изисквана дистанция за кацане в съответствие с точка CAT.POL.A.255;

▼B

12) изпълнение са допълнителните условия, определени от компетентния орган, като са отчетени характеристиките на типа на самолета, орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход и съображенията за преминаване на втори кръг/прекратяване на кацането.

▼M16

**CAT.POL.A.255 Одобрение на операции при намалена изисквана дистанция за кацане**

а) Операторът на самолет може да изпълнява кацане в рамките на 80 % от разполагаемата дистанция за кацане (LDA), ако са изпълнени следните условия:

1) самолетът е с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко;

▼M16

2) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство съдържа декларация за допустимост за намалена изисквана дистанция за кацане на самолета;

3) самолетът се използва за чартърни превози по заявка при операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ);

4) масата при кацане на самолета позволява кацане и окончателно спиране в рамките на намалената дистанция за кацане;

5) операторът е получил предварително одобрение от страна на компетентния орган.

б) За да получи одобрението, посочено в буква а), подточка 5, операторът представя доказателства за едно от следните обстоятелства:

1) че е направена оценка на риска, за да се докаже, че е постигнато равнище на безопасност, еквивалентно на това, предвидено в точка CAT.POL.A.230, буква а), подточка 1 или 2, според случая;

2) че са изпълнени следните условия:

i) забранени са процедури за специални подходи, като например стръмни подходи, планирана височина на прелитане на прага, по-голяма от 60 ft или по-малка от 35 ft, операции при намалена видимост, подходи извън критериите за стабилизиран подход, одобрени съгласно точка CAT.OP.MPA.115, буква а);

ii) забранява се кацане на скъсена дистанция в съответствие с точка CAT.POL.A.250;

iii) забранено е кацането на замърсени писти за излитане и кацане;

iv) установен е подходящ процес за обучение, проверка и мониторинг на летателния екипаж;

v) операторът е въвел програма за разчет на летателните характеристики при кацане (ALAP), за да гарантира, че са спазени следните условия:

А) няма прогнози за гръбен вятър в очакваното време на пристигане;

Б) ако се очаква пистата за излитане и кацане да е мокра в очакваното време на пристигане, дистанцията за кацане към момента на допускане до полет се определя в съответствие с точка CAT.OP.MPA.303, буква а) или б), според случая, или е равна на 115 % от дистанцията за кацане, определена за сухи писти за излитане и кацане, като се взема по-голямата стойност;

В) няма прогнози за замърсена писта за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;

Г) няма прогнози за неблагоприятни метеорологични условия на пистата за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;

vi) цялото оборудване, засягащо летателните характеристики за кацане, е функциониращо преди започването на полета;

vii) летателният екипаж се състои от поне двама квалифицирани и обучени пилоти, които имат скорошен опит при изпълнение на полети с намалена изисквана дистанция за кацане;

viii) въз основа на преобладаващите условия за планирания полет командирът взема окончателното решение за изпълнението на полет с намалена изисквана дистанция за кацане и може да реши да не го изпълни, ако счита, че това е в интерес на безопасността;

ix) допълнителни условия на летището, ако такива са определени от компетентния орган, който е сертифицирал летището, като се вземат предвид орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход за кацане, както и съображения, свързани с минаване на втори кръг и прекратено кацане.

▼B

ГЛАВА 3

**Летателни характеристики клас B**

**CAT.POL.A.300 Общи разпоредби**

▼M10

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.

▼B

б) Операторът третира двумоторните самолети, които не отговарят на изискванията за набиране на височина от CAT.POL.A.340, като едномоторни самолети.

**CAT.POL.A.305 Излитане**

а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището за излитане.

б) Нефакторираната дистанция за излитане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, не надвишава:

1) когато е умножена по коефициент 1,25, разполагаемата дистанция за разбег при излитане (TORA); или

2) когато е наличен спирателен път и/или чиста от препятствия зона, следните стойности:

i) разполагаемата дистанция за разбег при излитане (TORA);

ii) когато е умножена по коефициент 1,15, разполагаемата дистанция за излитане (TODA); или

iii) когато е умножена по коефициент 1,3, наличната дистанция за прекратено излитане (ASDA).

в) Когато се установява съответствие с буква б), се отчита следното:

1) масата на самолета в началото на пробега при излитане;

2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

3) температурата на въздуха на летището;

4) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

5) наклонът на пистата за излитане и кацане в посока на излитането; и

6) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

▼B

**CAT.POL.A.310 Безопасна височина над препятствията при излитане — многомоторни самолети**

а) Чистата траектория при излитане на самолети с два или повече двигателя се определя по такъв начин, че самолетът преминава над препятствията с превишение не по-малко от 50 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс 0,125 × D, където D е хоризонталното разстояние, изминато от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане (TODA) или края на дистанцията за излитане, ако е предвиден завой преди края на TODA, с изключение на предвиденото в букви б) и в). За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 × D. Приема се, че:

1) траекторията при излитане започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по CAT.POL.A.305, буква б) и завършва на височина 1 500 ft;

2) самолетът не се наклонява преди да достигне височина 50 ft, а след това ъгълът на наклон не надвишава 15°;

3) отказът на критичен двигател възниква в точка от траекторията при излитане с всички работещи двигатели, в която не е възможно визуалното ориентиране с цел избягване на препятствия;

4) градиентът на траекторията при излитане от височина 50 ft до приетата височина на отказ на двигател е равен на средния градиент при набиране на височина с всички двигатели и преход към конфигурация за полет по маршрута, умножен с коефициент 0,77; и

5) градиентът на траекторията при излитане от височината, достигната в съответствие с буква а), точка 4, до края на траекторията при излитане е равен на градиента при набиране на височина по маршрута с един отказал двигател, даден в ръководството за летателна експлоатация на самолета.

б) В случаите, когато разчетната траектория на полета не изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

1) 300 m, ако полетът се извършва при условия, позволяващи използването на визуално насочване, или ако са налични навигационни средства, даващи възможност на пилота да поддържа планираната траектория със същата точност; или

2) 600 m за полети при всички останали условия.

в) В случаите, когато разчетната траектория на полета изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

1) 600 m за полети, които се извършват при условия, позволяващи използването на визуално насочване; или

2) 900 m за полети при всички останали условия.

г) Когато се установява съответствие с букви от а) до в), се отчита следното:

1) масата на самолета в началото на пробега при излитане;

2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

3) температурата на въздуха на летището; и

▼B

4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

▼M4

д) Изискванията в буква а), точки 3, 4 и 5, буква б), точка 2 и буква в), точка 2 не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети през деня.

▼B

**CAT.POL.A.315 Полет по маршрут — многомоторни самолети**

а) При очакваните метеорологични условия на полета, ако един от двигателите е отказал, а всички останали двигатели работят на максималната допустима мощност, самолетът може да продължи полета на или над съответните минимални височини за безопасен полет, посочени в ръководството за провеждане на полети на самолета, до точка, намираща се на 1 000 ft над летище, където могат да бъдат изпълнени изискванията на летателните характеристики.

б) Приема се, че в точката на отказ на двигател:

1) самолетът не извършва полет на височина, надвишаваща височината, при която скоростта на набиране на височина е равна на 300 ft за минута с всички двигатели, работещи на допустимата максимална мощност; и

2) градиентът по маршрута с един неработещ двигател е градиентът на снижение или набиране на височина, както е подходящо, съответно увеличен или намален с 0,5 %.

▼M10

**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 %.

▼B

**CAT.POL.A.325 Кацане — летище на местоназначение и резервни летища**

Масата за кацане на самолета, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а), не превишава максималната маса за кацане, определена за височината и температурата на летището на местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

▼M16

**CAT.POL.A.330 Кацане — сухи писти за излитане и кацане**

а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището на местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от LDA.

б) Чрез дерогация от буква а) и при условие че са спазени изискванията от точка CAT.POL.A.355 масата на самолета при кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището на местоназначение, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 80 % от LDA.

в) При определяне на масата при кацане операторът взема предвид следното:

1) надморската височина на летището;

2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента на вятъра;

3) типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.

г) При стръмен подход за кацане операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 60 ft, но не по-ниска от 35 ft, при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.345.

д) При кацане на скъсена дистанция операторът използва данните за разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки посоченото в буква а), при спазване на предвиденото в точка CAT.POL.A.350.

е) За да бъде допуснат самолетът до полет:

1) кацането трябва да бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при спокойна атмосфера;

2) кацането трябва да бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, за която има най-голяма вероятност да бъде определена за кацане, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките за наземното обслужване на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

ж) Ако операторът не може да изпълни изискванията от буква е), подточка 2 за летището на местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията на букви а)—е).

**CAT.POL.A.335 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане**

а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра, LDA трябва да е една от следните дистанции:

(1) дистанцията за кацане, предвидена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство и предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет, но не по-къса от изискваното съгласно точка CAT.POL.A.330;

▼M16

(2) ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не е предвидена дистанция за кацане, предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет — поне 115 % от изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.330, буква а);

(3) дистанция за кацане, по-къса от необходимата съгласно буква а), подточка 2, но не по-къса от изискваната съгласно точка CAT.POL.A.330, буква а), според случая, ако пистата за излитане и кацане разполага със специфични характеристики за подобряване на сцеплението и в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство се съдържа конкретна допълнителна информация за дистанцията за кацане на този тип писта за излитане и кацане;

(4) чрез дерогация от буква а), подточки 1, 2, и 3, за самолети, които са одобрени за експлоатация при намалена дистанция за кацане съгласно точка CAT.POL.A.355 — дистанцията за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.355, буква б), подточка 7, iii).

б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е замърсена, дистанцията за кацане не трябва да надвишава LDA. Операторът посочва в ръководството за експлоатация данните за разчет на дистанцията за кацане.

▼B

**CAT.POL.A.340 Изисквания за набиране на височина при излитане и кацане**

Операторът на двумоторен самолет изпълнява следните изисквания за набиране на височина при излитане и кацане.

а) *Набиране на височина при излитане*

1) Всички двигатели работещи

i) Стабилният градиент при набиране на височина след излитане е най-малко 4 % при:

А) всеки двигател, работещ с мощност на излитане;

Б) спуснат колесник, освен ако колесникът може да се прибере за по-малко от седем секунди;

В) задкрилките на крилата в положение(я) на излитане; и

Г) скорост при набиране на височина, не по-малка от по-голямата от двете стойности на 1,1 $V_{MC}$ (минималната скорост на управление на самолета на земя или близо до земя) и 1,2 $V_{S1}$ (скоростта на пропадане или минимална постоянна полетна скорост в конфигурация за кацане).

2) Един неработещ двигател

i) Стабилният градиент на набиране на височина при 400 ft над пистата за излитане и кацане е измеримо положителен при:

А) неработещ критичен двигател с витло във флюгирано положение;

Б) останалият двигател работи с мощност на излитане;

В) прибран колесник;

Г) задкрилките на крилата в положение(я) на излитане; и

Д) скорост при набиране на височина, равна на скоростта, достигната на височина 50 ft.

▼B

ii) Стабилният градиент на набиране на височина е не по-малък от 0,75 % при 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:

А) неработещ критичен двигател с витло във флюгирано положение;

Б) останалият двигател работи с не по-голяма от максималната непрекъсната мощност;

В) прибран колесник;

Г) задкрилките на крилата прибрани; и

Д) скорост при набиране на височина, не по-малка от 1,2 $V_{S1}$.

б) *Набиране на височина при конфигурация за кацане*

1) Всички двигатели работещи

i) Стабилният градиент при набиране на височина е най-малко 2,5 % при:

А) не повече от мощността или тягата, която е налична осем секунди след задвижване на ръчките за управление на мощността от позицията за полет с минимално подаване на гориво;

Б) спуснат колесник;

В) задкрилките на крилата в положение на кацане; и

Г) скорост при набиране на височина, равна на $V_{REF}$ (референтна скорост на кацане).

2) Един неработещ двигател

i) Стабилният градиент на набиране на височина е не по-малък от 0,75 % при 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:

А) неработещ критичен двигател с витло във флюгирано положение;

Б) останалият двигател работи с не по-голяма от максималната непрекъсната мощност;

В) прибран колесник;

Г) задкрилките на крилата прибрани; и

Д) скорост при набиране на височина, не по-малка от 1,2 $V_{S1}$.

**CAT.POL.A.345 Одобряване на операции, при които се прилага стръмен подход за кацане**

а) Операции, при които се прилага стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от 4,5°, и с височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане, по-малка от 60 ft, но не по-малка от 35 ft, изискват предварително одобрение от компетентния орган.

б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:

1) в ръководството за летателна експлоатация са посочени максималният ъгъл на наклона на глисадата за кацане, всякакви други ограничения, нормални, извънредни или аварийни процедури за стръмен подход за кацане, както и изменения на стойностите на дистанциите за кацане при използване на критериите за стръмен подход; и

▼B

2) за всяко летище, на което ще се извършват операции, при които се прилага стръмен подход за кацане:

i) е налице подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща най-малко система за визуално определяне на глисадата;

ii) са определени метеорологичните минимуми; и

iii) са взети предвид:

А) разположението на препятствията;

Б) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните помощни средства за насочване по пистата за излитане и кацане;

В) минималният визуален ориентир, изискван на височини DH и MDA;

Г) наличното бордово оборудване;

Д) квалификацията на пилотите и специално познаване на летището;

Е) ограниченията и процедурите на ръководството за летателна експлоатация; и

Ж) критериите за преминаване на втори кръг.

**CAT.POL.A.350 Одобряване на операции, при които се прилага кацане на скъсени дистанции**

а) Операциите, при които се прилага кацане на скъсени дистанции, изискват предварително одобрение от компетентния орган.

б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:

1) дистанцията, използвана за изчисляване на допустимата маса при кацане, може да се състои от използваната дължина на декларираната безопасна зона плюс декларираната налична дистанция за кацане;

2) използването на декларираната безопасна зона е одобрено от държавата, в която се намира летището;

3) в границите на обявената безопасна зона няма препятствия или вдлъбнатини, които представляват заплаха за безопасността на самолета, приближаващ пистата за излитане и кацане. Не се допуска наличието на движещи се обекти по обявената безопасна зона, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции;

4) наклонът на обявената зона на безопасност не надвишава 5 % над посоката на кацане и 2 % под нея;

5) използваемата дължина на обявената безопасна зона не надвишава 90 m;

6) ширината на декларираната безопасна зона не е по-малка от удвоената ширина на пистата за излитане и кацане, центрирана върху продължената осова линия на пистата за излитане и кацане;

7) височината на пресичане над началото на използваемата дължина на обявената безопасна зона не е по-малка от 50 ft;

8) метеорологични минимуми са определени за всяка писта за излитане и кацане, която се използва, като тези минимуми не са по-малки от по-голямата от двете стойности — за минимуми при полети по правила за визуални полети или при неточен подход;

▼B

9) изискванията за пилотски опит, за обучение и познаване на летището са посочени и изпълнени;

10) допълнителни условия, определени от компетентния орган, като отчита характеристиките на типа на самолета, орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход и съображенията за преминаване на втори кръг/прекратяване на кацането.

▼M16

**CAT.POL.A.355 Одобрение на операции при намалена изисквана дистанция за кацане**

а) операции с маса на самолета при кацане, която позволява кацане и окончателно спиране в границите на 80 % от LDA, изискват предварително одобрение от компетентния орган. Това одобрение се получава за всяка писта за излитане и кацане, на която се извършват операции с намалена изисквана дистанция за кацане.

б) За да получи одобрението, посочено в буква а), операторът извършва оценка на риска, за да докаже, че е постигнато равнище на безопасност, еквивалентно на това, предвидено в точка CAT.POL.A.330, буква а), и са изпълнени най-малко следните условия:

1) държавата, в която се намира летището, е установила, че операцията е от обществен интерес и необходимост, които се дължат на отдалеченост на летището или на физическите ограничения, свързани с удължаването на пистата за излитане и кацане;

2) забранено е кацането на скъсена дистанция в съответствие с точка CAT.POL.A.350 и подходите извън критериите за стабилизиран подход, одобрени съгласно точка CAT.OP.MPA.115, буква а);

3) забранено е кацането на замърсени писти за излитане и кацане;

4) в ръководството за експлоатация е определена и се прилага специфична процедура за контрол на зоната на опиране; тази процедура трябва да включва подходящи инструкции за минаване на втори кръг и за прекратено кацане, когато опирането е невъзможно в определената зона;

5) установена е подходяща програма за аеродромни тренировки и проверки на летателния екипаж;

6) летателният екипаж притежава квалификация и има скорошен опит при изпълнение на полети с намалена изисквана дистанция за кацане на съответното летище;

7) операторът е въвел програма за разчет на летателните характеристики при кацане (ALAP), за да гарантира, че са спазени следните условия:

i) няма прогнози за гръбен вятър в очакваното време на пристигане;

ii) ако се очаква пистата за излитане и кацане да е мокра в очакваното време на пристигане, дистанцията за кацане към момента на допускане до полет се определя в съответствие с точка CAT.OP.MPA.303, буква в) или е равна на 115 % от дистанцията за кацане, определена за сухи писти за излитане и кацане, като се взема по-голямата стойност;

iii) няма прогнози за замърсена писта за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;

iv) няма прогнози за неблагоприятни метеорологични условия на пистата за излитане и кацане в очакваното време на пристигане;

▼M16

8) определени са оперативни процедури, които гарантират, че:

i) цялото оборудване, засягащо летателните характеристики за кацане и дистанцията за кацане, е функциониращо преди започването на полета;

ii) летателният екипаж използва правилно устройствата за отрицателно ускорение;

9) определени са специфични инструкции за техническото обслужване и оперативни процедури за устройствата за отрицателно ускорение на самолета, с цел повишаване на надеждността на тези системи;

10) финалният подход за кацане и кацането се изпълняват единствено при визуални метеорологични условия (VMC);

11) допълнителни условия на летището, ако такива са определени от компетентния орган, който е сертифицирал летището, като се вземат предвид орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход за кацане, както и съображения, свързани с минаване на втори кръг и прекратено кацане.

▼B

ГЛАВА 4

**Летателни характеристики клас C**

**CAT.POL.A.400 Излитане**

а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището за излитане.

б) За самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за полети, но не отразяват отказ на двигател, дистанцията за пробег при излитане, необходима за достигане от самолета на височина от 50 ft над пистата за излитане и кацане с всички двигатели работещи на максимална излетна мощност при съответните условия, тази дължина, умножена по коефициент:

1) 1,33 за самолети с два двигателя;

2) 1,25 за самолети с три двигателя; или

3) 1,18 за самолети с четири двигателя,

не надвишава разполагаемата дистанция за разбег при излитане (TORA) на летището, на което трябва да се изпълни излитането.

в) За самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за полети и отразяват отказ на двигател, в съответствие със спецификациите в ръководството за летателна експлоатация се изпълняват следните изисквания:

1) необходимата дистанция за прекратено излитане не превишава наличната дистанция за прекратено излитане (ASDA);

2) необходимата дистанция за излитане не превишава наличната дистанция за излитане (TODA), като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробега (TORA);

3) пробегът при излитане не превишава TORA;

4) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане ($V_1$) за прекратяване или продължаване на излитането; и

5) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.

г) Взема се предвид следното:

1) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

2) температурата на въздуха на летището;

▼B

3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;

4) наклонът на пистата за излитане и кацане в посока на излитането;

5) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра; и

6) каква част от дължината на пистата за излитане и кацане не може да се използва поради подреждане на самолета преди излитане, ако има такава.

**CAT.POL.A.405 Безопасна височина над препятствията при излитане**

а) Траекторията на полета при излитане за самолети с един неработещ двигател се определя така, че самолетът да преминава над препятствията с превишение не по-малко от 50 ft плюс 0,01 × D, или встрани от тях на разстояние, не по-малко от 90 m плюс 0,125 × D, където D е хоризонталната дистанция, измината от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане. За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 × D.

б) Траекторията на полета при излитане започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по ►M4 CAT.POL.A.400, буква б) или в) ◄, и завършва на височина 1 500 ft.

в) Когато се установява съответствие с буква а), се отчита следното:

1) масата на самолета в началото на пробега при излитане;

2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;

3) температурата на въздуха на летището; и

4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра.

г) Не се допуска промяна в курса на самолета до достигането на точка от траекторията при излитане, на която самолетът е набрал височина от 50 ft. След това до достигане на височина 400 ft се приема, че самолетът изпълнява завои с наклон, не по-голям от 15°. Над височина 400 ft наклоните могат да са по-големи от 15°, но не се предвиждат повече от 25°. Отчита се ефектът от наклона върху експлоатационните скорости и траекторията на полета, включително увеличените дистанции в резултат от увеличените експлоатационни скорости.

д) В случаите, когато не се изискват наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

1) 300 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

2) 600 m за полети при всички останали условия.

▼B

е) В случаите, когато се изискват наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

1) 600 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или

2) 900 m за полети при всички останали условия.

ж) Операторът установява процедури за извънредни случаи, за да изпълни изискванията на букви от а) до е) и да гарантира безопасно преминаване над препятствията, за да може самолетът да изпълни изискванията на CAT.POL.A.410 или да кацне на летището за излитане или на резервното на летището за излитане.

**CAT.POL.A.410 Полет по маршрут — всички двигатели работят**

а) При очакваните за полета метеорологични условия самолетът във всяка точка от маршрута или планирано отклонение от него има възможност за скорост на изкачване, най-малко 300 ft за минута с всички двигатели, работещи в условия на максимална непрекъсната мощност, като:

1) във всеки етап от маршрута или планирано отклонение от него са прелетени най-малко височини с цел безопасен полет, като тези височини са дадени в ръководството за летателна експлоатация на самолета или са изчислени, като се използва информацията, съдържаща се в ръководството за провеждане на полети на самолета; и

2) са прелетени най-малко височини, необходими за изпълнение на условията, посочени в CAT.POL.A.415 и 420, в зависимост от случая.

**CAT.POL.A.415 Полет по маршрут с един отказал двигател**

а) При очакваните за полета метеорологични условия самолетът, в случай на отказ на един двигател в която и да е точка от маршрута или планирано отклонение от него, при което другият(те) двигател(и) работи(ят) в режим на максимална непрекъсната мощност, има възможност за продължаване на полета от крейсерска височина до летище, където може да се извърши кацане в съответствие с CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, в зависимост от случая. Самолетът лети при осигурено превишение над терена или препятствията в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планираното направление на полета най-малко:

1) 1 000 ft, когато скоростта на изкачване е равна на нула или по-голяма; или

2) 2 000 ft, когато скоростта на изкачване е по-малка от нула.

б) Траекторията на полета има положителен градиент на височина 450 m (1 500 ft) над летището, на което се планира да бъде извършено кацане след отказ на един двигател.

в) Разполагаемата скорост на изкачване на самолета се приема да бъде със 150 ft за минута по-малка от определената брутна скорост на изкачване.

▼M16

г) Стойностите, предвидени в буква а), се увеличават до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5.

д) Разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, позволяващо да бъде достигнато летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател с необходимия резерв от гориво в съответствие с точка CAT.OP.MPA.150, подходящо за резервно летище, ако се прилага безопасна процедура.

▼M16

**CAT.POL.A.420 Полет по маршрут — самолети с три или повече двигателя, с два неработещи двигателя**

а) Самолет с три или повече двигателя не може да се отдалечава от летище, за което са изпълнени изискванията на точка CAT.POL.A.430 за очакваната маса при кацане, в която и да било точка от планирания курс, отстояща на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, освен ако са изпълнени условията от букви б)—д) от настоящата точка.

б) Траекторията на полет по маршрут с два неработещи двигателя позволява на самолета да продължи полета в очакваните метеорологични условия при минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 km (5 NM) от двете страни на планирания курс до летище, съответстващо на летателните характеристики на самолета за очакваната маса при кацане.

в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът се експлоатира на разстояние, отстоящо на повече от 90 минути полет при крейсерска мощност или тяга, според случая, с работещи всички двигатели и в стандартни условия на спокойна атмосфера, от летището, посочено в буква а).

г) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, е не по-малка от масата, включваща достатъчно гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се изпълни кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 450 m (1 500 ft) директно над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути при крейсерска мощност или тяга, според случая.

д) Разполагаемата скорост на изкачване на самолета е със 150 ft за минута по-малка от определената.

е) Стойностите, предвидени в буква б), се увеличават до 18,5 km (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на навигационна спецификация RNAV 5.

ж) Разрешено е изхвърлянето на гориво до количеството, позволяващо да бъде достигнато летището с необходимия резерв от гориво в съответствие с буква г), ако се прилага безопасна процедура.

▼B

**CAT.POL.A.425 Кацане — летище на местоназначение и резервни летища**

Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а), не превишава максималната маса за кацане, определена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за височината и, ако е предвидено в ръководството, температурата на летището на местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

**CAT.POL.A.430 Кацане — сухи писти за излитане и кацане**

а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището на местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки:

1) надморската височина на летището;

2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от гръбната компонента на вятъра;

3) условията на повърхността и типа на пистата за излитане и кацане; и

▼M16

4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.

▼B

б) За да бъде допуснат самолетът до полет, се приема, че:

1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и

2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

в) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква б), точка 2 за летището на местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а) и б).

**CAT.POL.A.435 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане**

▼M16

а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време на пристигане пистата за излитане и кацане може да е мокра, LDA трябва да е една от следните дистанции:

1) дистанцията за кацане, предвидена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство и предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет, но не по-къса от изискваното съгласно точка CAT.POL.A.430;

2) ако в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство не е предвидена дистанция за кацане, предназначена за използване на мокри писти за излитане и кацане към момента на допускане до полет — поне 115 % от изискваната дистанция за кацане, определена в съответствие с точка CAT.POL.A.430.

▼B

б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, дистанцията за кацане не трябва да надвишава наличната дистанция за кацане. Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети данните за разчет на дистанцията за кацане.

*РАЗДЕЛ 2*

***Вертолети***

ГЛАВА 1

**Общи изисквания**

**CAT.POL.H.100 Приложимост**

а) Вертолетите се експлоатират в съответствие с приложимите изисквания за летателните характеристики на техния клас.

б) Вертолети се експлоатират с летателни характеристики от клас 1:

1) когато се експлоатират до/от летища или експлоатационни площадки, намиращи се в натоварена враждебна среда, освен когато се експлоатират до/от площадка от обществен интерес съгласно CAT.POL.H.225; или

2) когато са с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с повече от 19 пътнически места, освен когато се експлоатират до/от вертолетни палуби от клас 2 съгласно одобрение в съответствие с CAT.POL.H.305.

в) Освен ако не е предвидено друго в буква б), вертолетите с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с 19 или по-малко пътнически места, но повече от 9, се експлоатират в съответствие с летателни характеристики клас 1 или 2.

г) Освен ако не е предвидено друго в буква б), вертолетите с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с девет или по-малко пътнически места се експлоатират в съответствие с летателни характеристики клас 1, 2 или 3.

**CAT.POL.H.105 Общи разпоредби**

а) Масата на вертолета:

1) в началото на излитането; или

▼B

2) в случай на промяна на експлоатационния полетен план по време на полет, в точката, от която се прилага ревизираният полетен план,

не надвишава масата, за която приложимите изисквания на настоящия раздел могат да се изпълнят за планирания полет, като се отчита очакваното намаление на масата на вертолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво.

б) Одобрените данни за експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация, се използват за определяне на съответствие с изискванията на настоящия раздел, допълнени, при необходимост, с други данни, както е посочено в съответното изискване. Операторът уточнява другите данни в ръководството за летателна експлоатация. Когато се прилагат факторите, посочени в настоящия раздел, могат да се отчитат всички експлоатационни фактори, които вече са включени в данните за летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на вертолета, за да се избегне дублирано прилагане на фактори.

в) При установяване на съответствие с изискванията на настоящия раздел, се отчитат следните параметри:

1) масата на вертолета;

2) конфигурацията на вертолета;

3) условията на околната среда и по-специално:

i) атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата;

ii) вятъра:

А) с изключение на случаите, посочени в буква В, при изискванията относно излитането, траекторията при излитане и кацането се отчита не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра от 5 kt или повече;

Б) когато излитане и кацане с гръбна компонента на вятъра е разрешено съгласно ръководството за летателна експлоатация, и във всички случаи за траекторията при излитане, се отчита не по-малко от 150 % от докладваната гръбна компонента на вятъра; и

В) когато има оборудване, позволяващо точно измерване скоростта на вятъра над точката на излитане и кацане, операторът може да определи компоненти на вятъра над 50 %, при условие че докаже на компетентния орган, че близостта до зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане и точността на измервателното оборудване осигуряват еквивалентно равнище на безопасност;

4) експлоатационни способи; и

5) действието на системите, които оказват неблагоприятно влияние върху летателните характеристики на вертолета.

**CAT.POL.H.110 Отчитане на препятствията**

а) За целите на изискванията за прелитане над препятствията, дадено препятствие, разположено извън зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, на траекторията при излитане или траекторията на преминаване на втори кръг се отчита, ако страничното разстояние от него до най-близката точка на повърхността под разчетната траектория на полета е не по-голямо от:

1) За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети:

▼B

i) половината от минималната ширина, посочена в ръководството за летателна експлоатация или когато ширината не е определена, 0,75 × D, където D е най-големият размер на вертолета при въртящи се ротори;

ii) плюс по-голямата от двете стойности на 0,25 × D или 3 m;

iii) плюс:

А) 0,10 × разстояние DR (хоризонталното разстояние, което вертолетът е изминал от края на разполагаемата дължина за излитане) за полети по правилата за визуални полети през деня; или

Б) 0,15 × разстояние DR за полети по правилата за визуални полети през нощта;

2) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори:

i) по-голямата от двете стойности 1,5 D или 30 m, плюс:

А) 0,10 × разстояние DR за полети по правилата за полети по прибори с точно поддържане на курса;

Б) 0,15 × разстояние DR за полети по правилата за полети по прибори със стандартно поддържане на курса; или

В) 0,30 × разстояние DR за полети по правилата за полети по прибори без поддържане на курса;

ii) Когато се изчислява траекторията на полета при преминаване на втори кръг, отклонението от разчетната зона на препятствието се прилага само след края на разполагаемата дистанция на излитане.

3) За операции с първоначално визуално излитане и преминаване към полет по правилата за полети по прибори/метеорологични условия за полети по прибори в точка на преминаване, до точката на преминаване се прилагат критериите, изисквани в точка 1, а след нея се прилагат критериите, изисквани в точка 2. Точката на преминаване не може да бъде разположена преди края на необходимата дистанция за излитане на вертолети (TODRH) с летателни характеристики от клас 1 и преди дефинираната точка след излитането (DPATO) за вертолети с летателни характеристики от клас 2.

б) При излитане с използване на процедура на заден ход или странично преминаване, с оглед на изискванията за прелитане над препятствията, едно препятствие, разположено в зоната отзад (или за странично преминаване), се отчита, ако страничното разстояние от най-близката точка върху повърхността под разчетната траектория на полета е не по-голямо от:

1) половината от минималната ширина, определена в ръководството за експлоатация или, когато няма определена ширина, 0,75 × D;

2) плюс по-голямата от двете стойности 0,25 × D или 3 m;

3) плюс:

i) за полети по правилата за визуални полети през деня 0,10 × разстоянието, изминато назад в зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане; или

ii) за полети по правилата за визуални полети през нощта 0,15 × разстоянието, изминато назад в зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане.

в) Препятствията може да се пренебрегнат, ако са разположени по-далеч от:

1) 7 × радиуса на ротора (R) за полети през деня, ако се гарантира, че точността на навигацията може да се постигне чрез подходящи визуални ориентири по време на изкачването;

▼B

2) 10 × (R) за полети нощем, ако се гарантира, че точността на навигацията може да се постигне чрез подходящи визуални ориентири по време на изкачването;

3) 300 m, ако точността на навигацията може да се постигне чрез подходящи навигационни средства; или

4) 900 m във всички останали случаи.

ГЛАВА 2

**Летателни характеристики клас 1**

**CAT.POL.H.200 Общи разпоредби**

Вертолетите, които се експлоатират с летателни характеристики клас 1, се сертифицират в категория A или еквивалентна такава, както това е определено от Агенцията.

**CAT.POL.H.205 Излитане**

а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за процедурата, която ще се използва.

б) Излетната маса е такава, че:

1) може да се прекрати излитането и да се кацне в зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане в случай на отказ на критичен двигател при или преди точката на вземане на решение за излитане (TDP);

2) необходимата дистанция за прекратено излитане (RTODRH) не превишава разполагаемата дистанция за прекратено излитане (RTODAH); и

3) TODRH не превишава разполагаемата дистанция на излитане (TODAH).

4) Независимо от буква б), точка 3 TODRH може да превиши TODAH, ако вертолетът с отказ на критичен двигател, установен в TDP, може, ако продължи излитането, да прелети над всички препятствия до края на TODRH с изискваното превишение от не по-малко от 10,7 m (35 ft).

в) Когато се установява съответствие с букви а) и б), се отчитат съответните параметри от CAT.POL.H.105, буква в) в летището или експлоатационната площадка на излитане.

г) Частта от излитането до точката TDP (включително) се изпълнява при видимост на повърхността, така че да може да се изпълни прекратяването на излитането.

д) За излитане с използване на процедурата на заден ход (странично преминаване), при отказ на критичен двигател, установен в или преди TDP, всички препятствия при движението назад (страничното преминаване) да бъдат прелетени с подходящо превишение.

**CAT.POL.H.210 Траектория при излитане**

а) От края на TODRH при установяване на отказ на критичен двигател в TDP:

1) Излетната маса е такава, че траекторията при излитане да осигурява превишение над всички препятствия, разположени в траекторията за изкачване, не по-малко от 10,7 m (35 ft) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, и 10,7 m (35 ft) + 0,01 × разстояние DR за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори. Необходимо е да се отчитат само препятствията, посочени в CAT.POL.H.110.

▼B

2) Когато се извършва промяна на посоката на повече от 15°, се отчита ефектът на наклона върху способността за спазване на изискванията за прелитане над препятствията. Този завой не трябва да се започва преди достигане на височина 61 m (200 ft) над повърхността на излитане, освен ако това не е разрешено като част от одобрена процедура в ръководството за летателна експлоатация.

б) Когато се установява съответствие с буква а), се отчитат съответните параметри от CAT.POL.H.105, буква в) в летището или експлоатационната площадка на излитане.

**CAT.POL.H.215 Полет по маршрут с неработещ критичен двигател**

а) Масата на вертолета и траекторията на полета при неработещ критичен двигател в съответствие с очакваните метеорологични условия за полета отговарят на точка 1, 2 или 3 по-долу във всички точки по маршрута.

1) Когато се очаква полетът да се провежда през цялото време без видимост на земята, масата на вертолета трябва да позволява скорост на изкачване най-малко 50 ft/мин. с неработещ критичен двигател на височина най-малко 300 m (1 000 ft) или 600 m (2 000 ft) в планинска местност над всички точки на терена и препятствията по целия маршрут на разстояние 9,3 km (5 NM) от всяка страна на направлението на полета.

2) Когато се очаква полетът да се провежда без видимост на земята, траекторията на полета трябва да позволява вертолетът да продължи полета от крейсерската височина до височина 300 m (1 000 ft) над площадката за кацане, където кацането може да се изпълни в съответствие с CAT.POL.H.220. Траекторията на полета трябва да бъде с превишение най-малко 300 m (1 000 ft) или 600 m (2 000 ft) в планинска местност над всички точки на терена и препятствията по целия маршрут на разстояние 9,3 km (5 NM) от всяка страна на направлението на полета. Могат да се използват способи за снижаване в крейсерски режим.

3) Когато се очаква полетът да се провежда при визуални метеорологични условия с видимост на повърхността, траекторията на полета трябва да позволява вертолетът да продължи полета от крейсерската височина до височина 300 m (1 000 ft) над площадката за кацане, където кацането може да се изпълни в съответствие с CAT.POL.H.220, без да се слиза под съответната минимална височина на полета. Необходимо е да се имат предвид препятствията на разстояние 900 m от всяка страна на маршрута.

б) Когато се установява съответствие с буква а), точка 2 или 3:

1) се приема, че критичният двигател е отказал в най-критичната точка на маршрута;

2) се отчита ефектът на вятъра върху траекторията на полета;

3) се планира изхвърляне на гориво да се извършва само до степен, позволяваща да бъде достигнато летището или експлоатационната площадка за кацане с необходимия резерв от гориво и с използване на процедура за безопасност; и

4) не се планира изхвърляне на гориво на височина под 1 000 ft над терена.

в) Ако навигационната точност не може да бъде постигната през 95 % от общото време на полета, стойностите, дадени в буква а), точки 1 и 2, се увеличават до 18,5 km (10 NM).

**CAT.POL.H.220 Кацане**

а) Масата при кацане в разчетеното време за кацане не превишава максимално допустимата маса при кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за процедурата, която ще се използва.

▼B

б) В случай на установяване на отказ на критичен двигател преди достигане на точката на вземане на решение за кацане (LDP) или в момента на достигането ѝ, е възможно да се извърши кацане със спиране в рамките на зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане или да се прекрати кацането и да се прелетят всички препятствия по траекторията на полета с превишение 10,7 m (35 ft). Необходимо е да се отчитат само препятствията, посочени в CAT.POL.H.110.

в) В случай на установяване на отказ на критичен двигател във всяка точка в или след LDP е възможно да се:

1) прелети над всички препятствия по траекторията на подхода; и

2) извърши кацане със спиране в рамките на зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане.

г) Когато се установява съответствие с букви от а) до в), се отчитат съответните параметри от CAT.POL.H.105, буква в) за разчетеното време за кацане на летището на местоназначение или експлоатационната площадка, или на всяко резервно летище.

д) Тази част на кацането — от LDP до съприкосновението със земята — се изпълнява при видимост на земята.

**CAT.POL.H.225 Полети на вертолети до и от площадка от обществен интерес**

а) Полети до и от площадки от обществен интерес (PIS) могат да се извършват с характеристики клас 2, без да се спазват CAT.POL.H.310, буква б) или CAT.POL.H.325, буква б), при условие че е спазено следното:

1) PIS е била в употреба преди 1 юли 2002 г.;

2) размерите на площадката или препятствията около нея не позволяват съответствие с характеристики клас 1;

3) полетът се извършва с вертолет с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с шест или по-малко пътнически места;

4) операторът е изпълнил изискванията на CAT.POL.H.305, буква б), точки 2 и 3;

5) масата на вертолета не превишава максималната маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация за изкачване с градиент 8 % при безветрие; при подходяща безопасна скорост на излитане ($V_{TOSS}$) с неработещ критичен двигател, а оставащите двигатели, работещи на съответната мощност; и

6) операторът е получил предварително одобрение за тази операция от компетентния орган. Преди такива операции да бъдат проведени в друга държава членка, операторът трябва да получи одобрение от компетентния орган на тази държава.

б) В ръководството за експлоатация се определят конкретни процедури за площадката, за да се сведе до минимум периодът, през който може да съществува опасност за лицата на борда на вертолета и лицата на земята при случай на отказ на двигател при излитане и кацане.

в) Ръководството за експлоатация съдържа за всяка PIS: схема или анотирана снимка, показваща основните подходи, размерите, несъответствията с летателните характеристики от клас 1, основните рискове и плановете за действие в случай на възникване на инцидент.

▼B

ГЛАВА 3

**Летателни характеристики клас 2**

**CAT.POL.H.300 Общи разпоредби**

Вертолетите, които се експлоатират с летателни характеристики клас 2, се сертифицират в категория А или еквивалентна такава, както това е определено от Агенцията.

**CAT.POL.H.305 Полети без гарантирана възможност за безопасно принудително кацане**

а) Полети без гарантирана възможност за безопасно принудително кацане на етапите излитане и кацане се провеждат само ако операторът е получил разрешение от компетентния орган.

б) За да получи и поддържа такова разрешение, операторът:

1) извършва оценка на риска, като посочва:

i) вида на вертолета; и

ii) типове операции;

2) изпълнява следните условия:

i) постигане и след това поддържане на определения от производителя стандарт на модификация на вертолета/двигателя;

ii) провеждане на препоръчаните от производителя на вертолета или двигателя планово-предпазни действия;

iii) включване в ръководството за експлоатация на процедури за излитане и кацане, ако такива вече не са включени в ръководството за летателна експлоатация на вертолета;

iv) определяне на обучение на полетния екипаж; и

v) осигуряване на система за докладване на производителя всяка загуба на мощност, спиране на двигателя или отказ (повреда) на двигателя;

и

3) прилага система за мониторинг на използването.

**CAT.POL.H.310 Излитане**

а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена за скорост на изкачване 150 ft/мин на 300 m (1 000 ft) над нивото на летището или експлоатационната площадка с неработещ критичен двигател, а оставащия(те) двигател(и), работещ на съответната мощност.

б) При полети, различни от посочените в CAT.POL.H.305, излитането се изпълнява по такъв начин, че да може да се изпълни безопасно принудително кацане преди точката, от която е възможно безопасно продължаване на полета.

в) За полети съгласно CAT.POL.H.305 в допълнение към изискванията на буква а):

1) излетната маса да не превишава максималната, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за висене извън зоната на влияние на земята, с всички двигатели работещи (AEO OGE) при безветрие при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или

2) за полети от вертолетна палуба:

i) с вертолети с максимална оперативна конфигурация с над 19 пътнически места; или

▼B

ii) за всеки вертолет, който лети от вертолетна палуба, разположена във враждебна среда,

при определяне на излетната маса се взема предвид: процедурата; мерките за избягване на ръба на палубата и падането, подходящи за височината на вертолетната палуба — с неработещ(и) критичен(ни) двигател(и), а останалите двигатели работещи на съответната мощност.

г) Когато се установява съответствие с букви от а) до в), се отчитат съответните параметри от CAT.POL.H.105, буква в) в точката на излитане.

д) Частта от излитането преди да е изпълнено изискването на CAT.POL.H.315 се изпълнява при видимост на повърхността.

**CAT.POL.H.315 Траектория при излитане**

От дефинираната точка след излитането (DPATO) или, като алтернатива, не по-късно от 200 ft над повърхността на излитане, с неработещ критичен двигател са постигнати изискванията на CAT.POL.H.210, буква а), точки 1 и 2 и буква б).

**CAT.POL.H.320 Полет по маршрута с неработещ критичен двигател**

Изпълнено е изискването на CAT.POL.H.215.

**CAT.POL.H.325 Кацане**

а) Масата при кацане към разчетното време за кацане не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена за скорост на изкачване 150 ft/мин на 300 m (1 000 ft) над нивото на летището или експлоатационната площадка с неработещ критичен двигател, а оставащия(те) двигател(и), работещ на съответната мощност.

б) Ако критичният двигател откаже, във всяка точка по траекторията на подхода:

1) може да се изпълни прекратяване на кацането в съответствие с изискванията на CAT.POL.H.315; или

2) при полети, различни от посочените в CAT.POL.H.305, вертолетът може да изпълни безопасно принудително кацане.

в) За полети съгласно CAT.POL.H.305 в допълнение към изискванията на буква а):

1) масата при кацане да не превишава максималната, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за висене AEO OGE при безветрие при работа на всички двигатели в подходящ режим на мощност; или

2) за полети до вертолетна палуба:

i) с вертолети с максимална оперативна конфигурация с над 19 пътнически места; или

ii) за всеки вертолет, който лети до вертолетна палуба, разположена във враждебна среда,

при определяне на масата при кацане се взема предвид процедурата и падането, присъщо на височината на вертолетната палуба – с неработещ критичен двигател, а останалия(те) двигател(и) работещ(и) на съответната мощност.

г) Когато се установява съответствие с букви от а) до в), се отчитат съответните параметри от CAT.POL.H.105, буква в) на летището на местоназначение или на което и да е резервно летище, ако е необходимо.

▼B

д) Частта от кацането, след която изискването на буква б), точка 1 не може да бъде изпълнено, се изпълнява при видимост на повърхността.

ГЛАВА 4

**Летателни характеристики клас 3**

**CAT.POL.H.400 Общи разпоредби**

а) Вертолетите, които се експлоатират с летателни характеристики клас 3, се сертифицират в категория А или еквивалентна такава, както това е определено от Агенцията, или в категория Б.

б) Полетите се провеждат само в невраждебна среда, освен:

1) когато се провеждат съгласно CAT.POL.H.420; или

2) при етапите на излитане и кацане, когато се провеждат съгласно буква в).

в) Когато операторът е одобрен съгласно CAT.POL.H.305, могат да се провеждат полети до/от летище или експлоатационна площадка, разположени извън натоварена враждебна среда, без гарантирани възможности за безопасно принудително кацане:

1) по време на излитане, преди достигане на $V_y$ (скорост за най-добър коефициент на изкачване) или 200 ft над повърхността на излитане; или

2) по време на кацане, под 200 ft над повърхността на кацане.

г) Полети не се провеждат:

1) без видимост на повърхността;

2) нощем;

3) когато долната граница на облаците е под 600 ft; или

4) когато видимостта е под 800 m.

**CAT.POL.A.405 Излитане**

а) Излетната маса е по-малката от:

1) МСТОМ; или

2) максималната излетна маса, определена за висене в зоната на влияние на земята и всички двигатели, работещи в режим на излитане, или, ако условията са такива, че не е вероятно да се влезе в режим на висене в зоната на влияние на земята, максималната маса за висене извън зоната на влияние на земята при всички двигатели, работещи в режим на излитане.

б) С изключение на случаите, посочени в CAT.POL.H.400, буква б), в случай на отказ на двигател вертолетът трябва да бъде в състояние да извърши безопасно принудително кацане.

**CAT.POL.H.410 По маршрут**

а) Вертолетът трябва да може при работа на всички двигатели в режим на максимална продължителна мощност да лети по планирания маршрут или към планираното отклонение, без да лети, в която и да било точка, под съответната минимална височина на полета.

▼B

б) С изключение на случаите, посочени в CAT.POL.H.420, в случай на отказ на двигател вертолетът трябва да бъде в състояние да извърши безопасно принудително кацане.

**CAT.POL.H.415 Кацане**

а) Масата на вертолета при кацане в разчетеното време за кацане е по-малката от:

1) максималната сертифицирана маса на кацане; или

2) максималната маса при кацане, определена за висене в зоната на влияние на земята и всички двигатели, работещи в режим на излитане, или, ако условията са такива, че не е вероятно състояние на висене в зоната на влияние на земята, максималната маса за висене извън зоната на влияние на земята при всички двигатели, работещи в режим на излитане.

б) С изключение на случаите, посочени в CAT.POL.H.400, буква б), в случай на отказ на двигател вертолетът е в състояние да извърши безопасно принудително кацане.

**CAT.POL.H.420 Полети във враждебна среда извън натоварени райони**

а) Полети във враждебна среда извън натоварени райони без възможности за безопасно принудително кацане с вертолети с газотурбинни двигатели и с максимална оперативна конфигурация с 6 или по-малко пътнически места се извършват само ако операторът има одобрение от компетентния орган, след като е извършил оценка на риска за безопасността. Преди такива операции да бъдат проведени в друга държава членка, операторът трябва да получи одобрение от компетентния орган на тази държава.

б) За да получи и поддържа такова разрешение, операторът:

1) извършва такива полети единствено в областите и в съответствие с условията, посочени в одобрението;

2) не провежда тези полети съгласно разрешително за спешна медицинска помощ;

3) докаже, че ограниченията за вертолетите или други законни съображения изключват използването на обичайните критерии относно летателните характеристики; и

4) бъде одобрен в съответствие с CAT.POL.H.305, буква б).

в) Независимо от CAT.IDE.H.240 такива полети могат да се извършват без допълнително кислородно оборудване, при условие че височината в кабината не превишава 10 000 ft за период не по-дълъг от 30 минути и никога не превишава 13 000 ft барометрична височина.

*РАЗДЕЛ 3*

***Маса и центровка***

ГЛАВА 1

**Въздухоплавателни средства с моторна тяга**

**CAT.POL.MAB.100 Маса и центровка, товарене**

а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центровката съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за летателна експлоатация или в ръководството за провеждане на полети, ако то е по-ограничително.

▼B

б) Операторът установява масата и центровката на всяко въздухоплавателно средство чрез действително претегляне, преди въвеждането му в експлоатация и след това през интервали от четири години, ако се използват индивидуалните маси на въздухоплавателните средства, и девет години, ако се използват масите на групата/парка от въздухоплавателни средства. Натрупващият се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации се отчита и съответно документира. Освен това въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.

в) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

г) Операторът определя масата на всички експлоатационни елементи и масата на всеки член от екипажа, включен в сухата експлоатационна маса на въздухоплавателното средство, чрез претегляне или чрез използване на стандартни данни за теглата. Влиянието на местоположението им върху центровката на въздухоплавателното средство също се определя.

д) Операторът установява масата на полезния товар, включително всеки баласт, чрез действително претегляне или определяне на масата на полезния товар в съответствие със стандартните маси за пътници и багаж.

е) В допълнение към стандартните маси за пътници и регистриран багаж операторът може да използва стандартни маси за други товари, ако докаже пред компетентния орган, че тези товари имат същата маса или че масите им са в рамките на посочените допустими граници.

ж) Операторът определя масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за провеждане на полети.

з) Операторът гарантира, че:

1) товаренето на въздухоплавателното средство се извършва под контрола на квалифициран персонал; и

2) полезният товар се товари в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.

и) Операторът отчита допълнителните структурни ограничения като здравината на пода, максималния товар на изминат метър, максималната маса за товарен отсек и максималния брой места. Освен това за вертолети операторът отчита промените на натоварването по време на полета.

й) Операторът определя в ръководството за провеждане на полети принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви а) до и). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

**CAT.POL.MAB.105 Документация и данни за масата и центровката**

а) Операторът установява данни и подготвя документацията за масата и центровката преди всеки полет, посочвайки товара и неговото разпределение. Документацията за масата и центровката позволява на командира да определи, че товарът и неговото разпределение са такива, че не надвишават граничните стойности за въздухоплавателното средство. Документацията за маса и центровка съдържа следната информация:

1) регистрация и тип на въздухоплавателното средство;

2) идентификация на полета, номер и дата;

▼B

3) име на командира;

4) имена на лицето, подготвило документацията;

5) сухата експлоатационна маса и съответния център на тежестта на въздухоплавателното средство;

i) за самолети с летателни характеристики клас B и за вертолети може да не е необходимо посочването на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако например разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица на центровката или ако може да се докаже, че за планираните операции може да се осигури правилна центровка независимо от вида на реалния товар.

6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета;

7) масата на консумативите, различни от горивото, ако е приложимо;

8) компонентите на товара, включително пътници, багаж, полезен товар и баласт;

9) излетната маса, масата при кацане и масата без гориво;

10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство; и

11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.

Горната информация е на разположение в документите за планиране на полета или системите за маса и центровка. Част от тази информация може да се съдържа в други леснодостъпни за използване документи.

▼M14

б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът:

1) проверява надеждността на изходните данни, за да се гарантира, че данните са в рамките на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация; както и

2) определя инструкции и процедури за тяхното използване в ръководството за експлоатация.

▼B

в) Лицето, контролиращо натоварването на въздухоплавателното средство, потвърждава чрез своя подпис или по подобен начин, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и центровката, дадена на командира. Командирът удостоверява чрез своя подпис или по подобен начин приемането.

г) Операторът определя процедури относно промените на товара в последния момент, за да гарантира, че:

1) всяка промяна в последния момент след попълване на документацията за масата и центровката е доведена до знанието на командира и въведена в документите за планиране на полета, съдържащи документацията за масата и центровката;

2) е определена максимално допустима стойност за промените в броя на пътниците или товара е посочена; и

3) ако тази максимално допустима стойност бъде надвишена, документацията за масата и центровката се изготвя отново.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

ПОДЧАСТ Г

***ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Самолети***

**CAT.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

▼M7

а) Приборите и оборудването, които се изискват по настоящата подчаст, трябва да са одобрени в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, с изключение на следните изделия и оборудване:

1) резервни предпазители;

2) електрически фенерчета;

3) точни хронометри;

4) държатели за карти и схеми;

5) комплекти за оказване на първа помощ;

6) аварийни медицински комплекти;

7) мегафони;

8) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

9) морски котви и оборудване за акостиране; и

10) обезопасителни средства за деца.

▼M15

б) Приборите и оборудването, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част CAT), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼B

в) Ако определено оборудване е предвидено за ползване от един член на полетния екипаж на неговото/нейното работно място по време на полет, до него е осигурен достъп от това работно място. В случаите, когато част от оборудването е предвидена за ползване от повече от един член на полетния екипаж, даденото оборудване се монтира така, че да бъде достъпно за експлоатация от всяко работно място, на което ►M4 е ◄ е на разположение.

г) Приборите, използвани от даден член на полетния екипаж, се разполагат така, че показанията да са видими от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение на тялото и посоката на погледа му/й от обичайното положение, в което се намира той/тя, гледайки напред по посока на траекторията на полета.

д) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

▼B

**CAT.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не функционират или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, необходими за планирания полет, освен ако:

а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора; или

▼M15

б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III.

▼B

**CAT.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

а) Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

б) Броят на резервните предпазители, които трябва да се носят, е по-големият измежду:

1) 10 % от броя на предпазителите от всеки вид; или

2) три предпазителя от всеки вид.

**CAT.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

а) Самолетите, които се експлоатират през деня, се оборудват със:

1) светлинна система за предпазване от сблъскване;

2) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;

3) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони; и

4) електрически фенерчета за всеки член на екипажа в готовност за използване и достъпни за членовете на екипажа на техните съответни работни места.

б) Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват допълнително със:

1) навигационни светлини/светлини за позициониране;

2) с два фара за кацане или един фар, който има две отделно захранвани осветителни тела; и

3) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

**CAT.IDE.A.120 Оборудване за чистене на челното стъкло на пилотската кабина**

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, се оборудват със средство пред всяко пилотско работно място за поддържане на чист сектор на челното стъкло, позволяващ видимост в условия на валеж.

**CAT.IDE.A.125 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

1) Средства за измерване и показване на:

i) магнитния курс;

ii) времето в часове, минути и секунди;

▼M15

iii) барометрична височина;

▼B

iv) приборната въздушна скорост;

v) вертикалната скорост;

vi) завоя и плъзгането;

vii) положението;

viii) курса;

ix) температурата на външния въздух; и

x) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach;

2) Средства, указващи нарушения в захранването на изискваните пилотажни прибори.

б) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина;

▼B

2) приборната въздушна скорост;

3) вертикалната скорост;

4) завоя и плъзгането;

5) положението; и

6) курса.

в) Осигуряват се средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост поради кондензация или обледеняване за:

1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM), надвишаваща 5 700 kg, или максимален брой одобрени пътнически места (MOPSC) по-голям от девет; и

2) самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1999 г.

г) Едномоторни самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 22 май 1995 г., са освободени от изискванията по буква а), точка 1, подточки vi), vii), viii) и ix), ако изпълнението на тези изисквания налага преоборудване.

**CAT.IDE.A.130 Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през нощта или по правилата за полети по прибори се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

а) Средства за измерване и показване на:

1) магнитния курс;

2) времето в часове, минути и секунди;

3) приборната въздушна скорост;

4) вертикалната скорост;

5) завоя и плъзгането, или ако самолетите са оборудвани с резервно средство за измерване и показване положението на самолета — плъзгането;

6) положението;

7) стабилизирания курс;

8) температурата на външния въздух; и

9) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach;

▼M15

б) Две средства за измерване и показване на барометричната височина.

▼B

в) Средство, указващо нарушения в захранването на изискваните пилотажни прибори.

г) Средство за предотвратяване на погрешни показания поради кондензация или обледеняване на системите за отчитане на въздушната скорост, изисквани по буква а), точка 3 и буква з), точка 2.

д) Средство за уведомяване на полетния екипаж при отказ на средствата, изисквани по буква г) за самолети:

1) чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г.; или

2) с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с повече от девет пътнически места, чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г.

е) Две независими системи за статично налягане, освен при витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg.

ж) Една система за статично налягане и един алтернативен източник на статично налягане за витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg.

з) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина;

▼B

2) приборната въздушна скорост;

3) вертикалната скорост;

4) завоя и плъзгането;

5) положението; и

6) стабилизирания курс.

и) Резервно средство за измерване и показване положението на самолета, което може да се използва от всяко пилотско работно място, за самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места, което:

1) се захранва непрекъснато в процеса на нормална експлоатация, а при пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване се захранва от независим източник;

2) осигурява надеждна работа в течение на минимум 30 минути след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване с отчитане на всякакъв друг товар върху системата за аварийно захранване и всякакви експлоатационни процедури;

3) работи независимо от всички останали средства за измерване и показване на положението на вертолета;

4) може да функционира автоматично след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване;

5) е подходящо осветено във всички етапи на експлоатацията, с изключение на самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, регистрирани в държава членка към 1 април 1995 г. и оборудвани с резервен индикатор на положението на самолета в левия панел за прибори;

6) е ясно видимо за екипажа, когато резервният индикатор на положението на самолета се захранва от авариен източник; и

7) когато резервният индикатор на положението на самолета има собствено захранване, има съответна индикация върху прибора или върху панела за приборите, когато това захранване се използва.

▼B

й) Държателят на карти и схеми се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация.

**CAT.IDE.A.135 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

**CAT.IDE.A.140 Система за сигнализиране на височината**

а) Следните самолети се оборудват със система за сигнализиране на височината:

1) турбовитлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места; и

2) самолети с турбореактивни двигатели.

б) Системата за сигнализиране на височината осигурява:

1) предупреждаване на полетния екипаж при достигане на предварително избраната височина в процес на снижаване или набор; и

2) предупреждаване на полетния екипаж най-малко със звуков сигнал при отклонение от предварително избраната височина.

в) Независимо от буква а) самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и максимална оперативна конфигурация с девет или повече пътнически места и издаден първоначален индивидуален сертификат за летателна годност преди 1 април 1972 г., регистрирани в държава членка към 1 април 1995 г., са освободени от задължението да бъдат оборудвани със система за сигнализиране на височината.

**CAT.IDE.A.150 Система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS)**

а) Самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за оборудване клас A, както е посочено в приемлив стандарт.

б) Самолети с бутални двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или с максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за оборудване клас B, както е посочено в приемлив стандарт.

▼M12

в) Самолетите с турбинни двигатели, чийто индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е бил първоначално издаден след 1 януари 2019 г. и които имат максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) по-малка или равна на 5 700 kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) за шест до девет пътника, трябва да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS), съответстваща на изискванията за оборудване от клас Б (Class B), както е специфицирано в приемлив стандарт.

▼B

**CAT.IDE.A.155 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Освен ако не е предвидено друго в Регламент (ЕС) № 1332/2011, самолети с турбинни двигатели, които имат максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места, трябва да бъдат оборудвани с ACAS II.

**CAT.IDE.A.160 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка**

Следните самолети се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато се експлоатират през нощта или при метеорологични условия за полети по прибори в зони, в които се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута:

а) самолети с херметична кабина;

▼B

б) самолети с нехерметична кабина и максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg; и

в) самолети с нехерметична кабина и максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места.

**CAT.IDE.A.165 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта**

а) Самолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.

б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**CAT.IDE.A.170 Система за вътрешна връзка между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за вътрешна връзка между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**CAT.IDE.A.175 Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина**

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 15 000 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места се оборудват със система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабини, с изключение на самолетите, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1965 г. и са регистрирани в държава членка към 1 април 1995 г.

**CAT.IDE.A.180 Аудиосистема за осведомяване на пътниците**

Самолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места се оборудват с аудиосистема за осведомяване на пътниците.

**CAT.IDE.A.185 Устройство за запис на разговорите в пилотската кабина**

а) Следните самолети се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR):

1) самолети със сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg; и

2) многомоторни самолети с турбинни двигатели, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 1990 г.

▼M8

б) До 31 декември 2018 г. CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

1) последните 2 часа в случая на самолетите, посочени в буква а), точка 1), когато индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на 1 април 1998 г. или след тази дата;

2) последните 30 минути за самолетите, посочени в буква а), точка 1), когато индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г.; или

3) последните 30 минути за самолетите, посочени в буква а), точка 2).

в) Най-късно до 1 януари 2019 г. CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

▼M18

1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2022 г.; или

▼M8

2) последните 2 часа във всички останали случаи.

▼M8

г) Най-късно до 1 януари 2019 г. CVR се снабдява с възможност да записва със средства, различни от магнитна лента или магнитна жица.

д) CVR записва и регистрира времето на:

1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;

3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване:

i) за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон;

ii) за самолети, посочени в буква а), точка 2, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г., звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон, доколкото е възможно;

4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

е) CVR започва да записва преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход. Освен това в случая на самолети, за които индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., CVR автоматично започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

ж) В допълнение на посоченото в буква е), в зависимост от наличието на електрическо захранване CVR започва да записва възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартиране на двигателя в началото на полета и продължава да записва до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета, в случая на:

1) самолети, посочени в буква а), точка 1, чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г.; или

2) самолети, посочени в буква а), точка 2).

з) Ако CVR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 16 юни 2018 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M16

и) Самолети с МСТОМ над 27 000 kg, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г., се оборудват с алтернативен източник на захранване, към който автоматично се прехвърлят устройството за запис на разговорите в пилотската кабина и монтираният в пилотската кабина микрофон, в случай че всички останали източници на захранване на устройството за запис на разговорите в пилотската кабина бъдат прекъснати.

▼B

**CAT.IDE.A.190 Записващо устройство за параметрите на полета**

а) Следните самолети се оборудват с устройство, записващо параметрите на полета и използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство:

1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 юни 1990 г.;

▼B

2) самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 юни 1990 г.; и

3) многомоторни самолети с турбинни двигатели, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 април 1998 г. или след тази дата, които имат максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места.

б) Записващото устройство за параметрите на полета записва:

1) време, височина, въздушна скорост, нормално ускорение и курс и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 25 часа информация за самолетите, посочени в буква а), точка 2, с максимална сертифицирана излетна маса по-малка от 27 000 kg;

2) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите и конфигурация на устройствата за издигане и съпротивление, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 25 часа информация за самолетите, посочени в буква а), точка 1, с максимална сертифицирана излетна маса по-малка от 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.;

3) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите, конфигурация и експлоатация, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 25 часа информация за самолетите, посочени в буква а), точка 2, с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.;

4) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите и конфигурация на устройствата за издигане и съпротивление, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 10 часа информация за самолетите, посочени в буква а), точка 3, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.; или

5) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите, конфигурация и експлоатация, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 25 часа информация за самолетите, посочени в буква а), точки 1 и 3, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г.

в) Данните задължително се получават от източници на борда, които гарантират точното съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

г) Устройството, записващо параметрите на полета, започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход. Освен това в случая на самолети, за които индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., записващото параметрите на полета устройство автоматично започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

▼M8

д) Ако FDR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най Най-късно до 16 юни 2018 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M16

**CAT.IDE.A.191 Олекотени полетни записващи устройства**

а) Самолети с турбинни двигатели, с MCTOM, по-голяма или равна на 2 250 kg, и самолети с MOPSC с повече от 9 пътнически места се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) те не попадат в приложното поле на точка CAT.IDE.A.190, буква а);

2) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.

б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.

в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.

г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.

▼B

**CAT.IDE.A.195 Записване предаването на данни**

а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 8 април 2014 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина, записват, когато е приложимо:

1) комуникационни съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от самолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:

i) начало на комуникации по линия за предаване на данни;

ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;

iii) адресирано наблюдение;

iv) информация за полета;

v) доколкото го позволява архитектурата на системата — наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;

vi) доколкото го позволява архитектурата на системата — данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и

vii) доколкото го позволява архитектурата на системата — графични изображения;

2) информация, която дава възможност за синхронизиране със записи, свързани с комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и

3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

б) Записващото устройство използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данни, записани на земята.

▼B

в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено в CAT.IDE.A.185.

▼M8

г) Ако записващото устройство не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 16 юни 2018 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼B

д) Изискванията приложими за започването и спирането на записа са същите като посочените в CAT.IDE.A.185, букви г) и д).

**CAT.IDE.A.200 Комбинирано записващо устройство**

Спазването на изискванията за записващите устройства за разговорите в пилотската кабина и за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством:

а) едно комбинирано записващо устройство, ако се изисква самолетите да са оборудвани с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина и с устройство, записващо параметрите на полета;

б) едно комбинирано записващо устройство, ако се изисква самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, да са оборудвани с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина и с устройство, записващо параметрите на полета; или

в) две комбинирани записващи устройства, ако се изисква самолетите с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, да са оборудвани с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина и с устройство, записващо параметрите на полета.

**CAT.IDE.A.205 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Самолетите се оборудват със:

1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;

2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяко легло, с изключение на посоченото в точка 3;

▼M15

3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяко легло за самолети с максимална сертифицирана излетна маса („MCTOM“), по-малка или равна на 5 700 kg, и максимална оперативна конфигурация на пътническите места („MOPSC“) с девет или по-малко пътнически места, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 8 април 2015 г.;

▼B

4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;

5) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение:

i) за всяка седалка на член на екипажа и за всяка седалка до пилотска седалка;

ii) за всяка седалка за наблюдател, разположена в пилотската кабина;

6) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж.

▼M9

б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан трябва да има:

1) една единствена ключалка;

▼M9

2) за седалките за минималния изискван брой членове на кабинния екипаж — два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно; и

▼M15

3) за седалките на членовете на летателния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка, е изпълнено едно от следните условия:

i) два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

ii) диагонален раменен колан и предпазен колан, които са използваеми поотделно при следните самолети:

А) самолети с МСТОМ, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация;

Б) самолети с МСТОМ, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които не отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено преди 28 октомври 2014 г.;

В) самолети, сертифицирани съгласно CS-VLA или еквивалент и CS-LSA или еквивалент.

▼B

**CAT.IDE.A.210 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Самолети, в които от седалките на полетния екипаж не се виждат всички пътнически места, се оборудват със средства за указване за всички пътници и за членовете на кабинния екипаж на времето, през което предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

**CAT.IDE.A.215 Вътрешни врати и завеси**

Самолетите се оборудват със:

а) за самолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места, с врата между пътническия салон и кабината на екипажа с табела „Само за екипаж“ и механизъм за заключване, който не позволява на пътниците да я отварят без разрешение от член на екипажа в пилотската кабина;

б) с леснодостъпно средство за отваряне на всяка врата, която отделя пътнически салон от друго помещение, което има аварийни изходи;

в) средство за задържане в отворено положение на всяка врата или завеса, отделяща пътническия салон от други зони, през които е необходимо да се преминава, за да се достигне до авариен изход от всяка пътническа седалка;

г) с табела върху всяка вътрешна врата или в близост до завеса, преграждаща достъпа на пътниците до авариен изход, върху която е указано, че в процеса на излитане и кацане съответната вътрешна врата или завеса ►M4 е ◄ бъде в отворено положение; и

д) със средство за членовете на екипажа за отключване на всяка врата, до която пътниците имат достъп и която може да бъде заключена от тях.

**CAT.IDE.A.220 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Самолетите се оборудват с комплекти за оказване на първа помощ в съответствие с таблица 1.

*Таблица 1*

**Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ**

| Брой на монтираните пътнически седалки | Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ |
|---|---|
| 0 — 100 | 1 |
| 101 — 200 | 2 |

▼B

| Брой на монтираните пътнически седалки | Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ |
|---|---|
| 201 — 300 | 3 |
| 301 — 400 | 4 |
| 401 — 500 | 5 |
| 501 или повече | 6 |

б) Комплектите за първа помощ са:

1) леснодостъпни за ползване; и

2) се подменят редовно.

**CAT.IDE.A.225 Авариен медицински комплект**

а) Самолети с максимална оперативна конфигурация за повече от 30 пътнически места се оборудват с авариен медицински комплект, ако планираният маршрут на самолета съдържа точка на разстояние повече от 60 минути полетно време (с нормална крейсерска скорост) от летище, на което може да се очаква да бъде предоставена квалифицирана медицинска помощ.

б) Командирът гарантира, че медикаментите от аварийния медицински комплект се използват само от подходящо квалифицирани лица.

в) Аварийните медицински комплекти, посочени в буква а):

1) са прахо- и влагоустойчиви;

2) се превозват по начин, предотвратяващ неразрешен достъп; и

3) се подменят редовно.

**CAT.IDE.A.230 Кислород за първа помощ**

а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина над 25 000 ft, когато се изисква наличие на кабинен екипаж, се оборудват със запас от неразреден кислород за пътниците, които по физиологични причини може да се нуждаят от кислород при разхерметизация на самолета.

▼M16

б) Запасите от кислород, посочени в буква а), трябва да бъдат достатъчни за остатъка от полета в условия на разхерметизиран самолет, когато барометричната височина в кабината е между 8 000 и 15 000 ft, за поне 2 % от превозваните пътници, но най-малко за едно лице.

▼B

в) Осигурява се достатъчно количество кислородни апарати, във всеки случай не по-малко от два, и средства, позволяващи на кабинния екипаж да използва наличния запас от кислород.

▼M16

г) Оборудването за кислород за първа помощ трябва има възможност да генерира поток към всяко лице.

▼B

**CAT.IDE.A.235 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина**

а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина над 10 000 ft, се оборудват с допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас в съответствие с таблица 1.

▼B

б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина над 25 000 ft, се оборудват с:

1) видове маски, предвидени за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж;

2) резервни накрайници и маски или преносими кислородни апарати, разпределени равномерно в пътническия салон, за да се осигури незабавно наличие на кислород за всеки член от кабинния екипаж, който има нужда;

3) накрайници за подаване на кислород, свързани с устройствата за кислороден запас, леснодостъпни за всеки член и допълнителен член на кабинния екипаж и пътниците, независимо от неговото местоположение; и

4) индикация, уведомяваща полетния екипаж за загубата на херметизация.

в) В случая на самолети с херметична кабина, чиито първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 9 ноември 1998 г. и които се експлоатират на височина по-голяма от 25 000 ft или на височина, равна или по-малка от 25 000 ft, при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft, индивидуалните накрайници за подаване на кислород, посочени в буква б), точка 3, са автоматични.

г) Общият брой на накрайниците за подаване на кислород, посочени в буква б), точка 3 и буква в) надвишава броя на местата най-малко с 10 %. Тези допълнителни накрайници се разпределят равномерно в пътническия салон.

д) Независимо от буква а) изискванията за снабдяване с кислород на всеки член и допълнителен член на кабинния екипаж и пътниците за самолети, които не са сертифицирани за полети на височина над 25 000 ft, могат да бъдат редуцирани за цялото полетно време на височина между 10 000 ft и 13 000 ft за всички членове на кабинния екипаж и за най-малко 10 % от пътниците, ако във всички точки по маршрута самолетът може да снижи безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.

е) Необходимият минимален резерв в таблица 1, ред 1, буква б), точка 1 и ред 2 е това количество кислород, което е необходимо за снижаване с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 10 000 ft в продължение на 10 минути, последвано от 20-минутен полет на височина 10 000 ft.

ж) Необходимият минимален резерв в таблица 1, ред 1, буква б), точка 2 е това количество кислород, което е необходимо за снижаване с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 10 000 ft в продължение на 10 минути, последвано от 110-минутен полет на височина 10 000 ft.

з) Необходимият минимален резерв в таблица 1, ред 3 е това количество кислород, което е необходимо за снижаване с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 15 000 ft в продължение на 10 минути.

▼B

*Таблица 1*

**Минимални изисквания относно кислорода при самолети с херметична кабина**

| Резерв за | Продължителност на полета и налягане в кабината в зависимост от височината |
|---|---|
| 1) членове на екипажа с работни места в пилотската кабина | а) Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.<br>б) Остатъка от полетното време на височини в границите 10 000—13 000 ft след първите 30 минути на тези височини, но във всеки случай не по-малко от:<br>1) резерв за 30 минути за самолети, сертифицирани за полет на височини до 25 000 ft; и<br>2) резерв за 2 часа за самолети, сертифицирани за полет на височини до 25 000 ft. |
| 2) необходими членове на кабинния екипаж | а) Цялото полетно време на височина над 13 000 ft, но не по-малко от 30 минути.<br>б) Остатъка от полетното време на височини в границите 10 000—13 000 ft след първите 30 минути на тези височини. |
| 3) 100 % от пътниците (*) | Цялото полетно време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути. |
| 4) 30 % от пътниците (*) | Цялото полетно време на височини в границите 14 000—15 000 ft. |
| 5) 10 % от пътниците (*) | Остатъка от полетното време на височини в границите 10 000—14 000 ft след първите 30 минути на тези височини. |

(*) Броят на пътниците в таблица 1 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

**CAT.IDE.A.240 Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина**

Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 10 000 ft, се оборудват с допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас в съответствие с таблица 1.

▼B

*Таблица 1*

**Минимални изисквания относно кислорода при самолети с нехерметична кабина**

| Резерв за | Продължителност на полета и налягане в кабината в зависимост от височината |
|---|---|
| 1) членове на екипажа с работни места в пилотската кабина и членове на екипажа, които ги подпомагат при изпълнението на техните задължения | Цялото полетно време на височина над 10 000 ft. |
| 2) необходими членове на кабинния екипаж | Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000—13 000 ft. |
| 3) допълнителни членове на кабинния екипаж и 100 % от пътниците (*) | Цялото полетно време на височина над 13 000 ft. |
| 4) 10 % от пътниците (*) | Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft. |

(*) Броят на пътниците в таблица 1 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

**CAT.IDE.A.245 Оборудване за защита на дишането на екипажа**

а) Всички самолети с херметична или нехерметична кабина с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места се оборудват с оборудване за защита на очите, носа и устата и за осигуряване за период, не по-кратък от 15 минути на:

1) кислород за всеки член на екипажа на работно място в пилотската кабина;

2) газ за дишане за всеки член на необходимия кабинен екипаж, в близост до работното му място; и

3) газ за дишане от преносимо защитно оборудване за дишане за защита на очите, носа и устата за един член на полетния екипаж, в близост до работното му място, когато полетният екипаж е повече от едно лице и няма кабинен екипаж.

б) Защитното оборудване за дишане, предназначено за полетния екипаж, се разполага в пилотската кабина, по такъв начин, че да бъде лесно-достъпно за незабавно използване от всеки член на полетния екипаж на работното му място.

в) Защитното оборудване за дишане, предназначено за кабинния екипаж, се инсталира в близост до работното място на всеки член на кабинния екипаж.

▼M15

г) Самолетите се оборудват с допълнително преносимо защитно оборудване за дишане, разположено в близост до преносимите пожарогасители, посочени в точка CAT.IDE.A.250, букви б) и в), или в близост до входа на товарното отделение, когато пожарогасителят е разположен в това отделение.

▼B

д) Използването на защитното оборудване за дишане не трябва да пречи на комуникацията, посочена в CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 и CAT.IDE.A.330.

▼B

**CAT.IDE.A.250 Преносими пожарогасители**

а) Самолетите се оборудват с поне един преносим пожарогасител в пилотската кабина.

б) Най-малко един преносим пожарогасител се разполага във всяка кухня (или на място, където е леснодостъпен за ползване във всяка кухня), която не се намира в основната пътническа кабина.

в) Най-малко един преносим пожарогасител е наличен за използване във всяко товарно или багажно отделение класа A или класа B, или багажно отделение, както и във всяко товарно отделение класа E, достъпно за членовете на екипажа по време на полет.

г) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който може да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипажа и пътниците.

д) Самолетите се оборудват най-малкото с минималното количество преносими пожарогасители съгласно таблица 1, които се разполагат на леснодостъпни места във всеки пътнически салон.

*Таблица 1*

**Брой на преносимите пожарогасители**

| MOPSC | Брой пожарогасители |
|---|---|
| 7 — 30 | 1 |
| 31 — 60 | 2 |
| 61 — 200 | 3 |
| 201 — 300 | 4 |
| 301 — 400 | 5 |
| 401 — 500 | 6 |
| 501 — 600 | 7 |
| 601 или повече | 8 |

**CAT.IDE.A.255 Брадва или средство за разсичане**

а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места, се оборудват поне с една аварийна брадва или средство за разсичане, разположени в пилотската кабина.

б) Ако максималната одобрена пътническа конфигурация е за повече от 200 пътници, допълнителна аварийна брадва или средство за разсичане задължително се разполага във възможно най-задната кухня или в близост до нея.

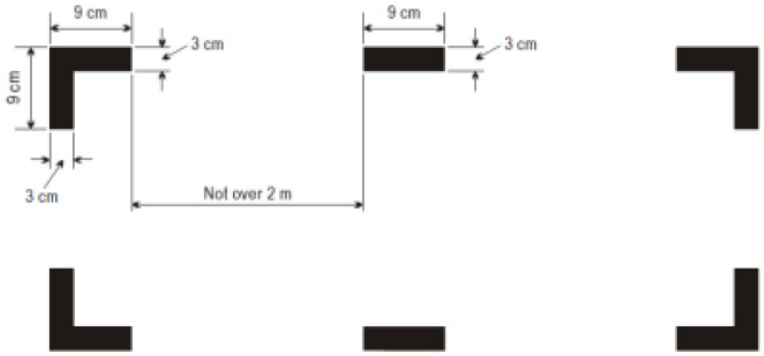
в) Аварийните брадви, разположени в пътническия салон, не трябва да бъдат видими за пътниците.

**CAT.IDE.A.260 Маркиране на зоните за разсичане**

Определените зони на тялото на самолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани, маркировката им съответства на показаната на фигура 1.

▼M4

*фигура 1*




▼B

**CAT.IDE.A.265 Средства за аварийна евакуация**

а) Самолети, които имат аварийни изходи за пътниците, разположени на височина над 1,83 m (6 ft) от земната повърхност, се оборудват на всеки от тези изходи със средства, даващи възможност на пътниците и екипажа да достигнат безопасно до повърхността при аварийна ситуация.

б) Независимо от буква а) такива средства не са необходими за изходите на крилата, ако определеното място върху тялото на самолета, в което свършва пътят за евакуация, е на височина под 1,83 m (6 ft) спрямо земната повърхност, когато самолетът е на земята, колесникът му е в спуснато положение и задкрилките са в положение на излитане или кацане в зависимост от това в коя от двете позиции разстоянието да земната повърхност е по-голямо.

в) Самолетите, за които се изисква да имат отделен авариен изход за полетния екипаж и в които най-ниската точка на аварийния изход е на повече от 1,83 m (6 ft) от земната повърхност, се оборудват със средства, които да могат да помогнат на всички членове на полетния екипаж безопасно да се спуснат на земята в аварийна ситуация.

г) Височините, посочени в букви а) и в), се измерват:

1) със спуснат колесник; и

2) след счупване или отказ за спускане на един или повече колесници за самолети с типов сертификат, издаден след 31 март 2000 г.

**CAT.IDE.A.270 Мегафони**

Самолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 60 пътнически места, превозващи най-малко един пътник, се оборудват със следните количества преносими мегафони, захранвани с батерии, разположени на леснодостъпно за използване от член на екипажа място в случай на аварийна евакуация:

а) за всеки пътнически салон:

*Таблица 1*

**Брой мегафони**

| Конфигурация на пътническите места | Брой мегафони |
|---|---|
| от 61 до 99 | 1 |
| 100 или повече | 2 |

▼B

б) За самолети с повече от един пътнически салон във всички случаи, когато общият брой на пътническите места в конфигурацията е повече от 60, се изисква най-малко един мегафон.

**CAT.IDE.A.275 Аварийно осветление и маркировка**

а) Самолети с максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места се оборудват със система за аварийно осветление, имаща независим източник на захранване, която да подпомага евакуацията на самолета.

б) За самолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва:

1) средства за общо осветление на салоните и всички достъпни места;

2) осветление на нивото на пода в зоните на аварийните изходи;

3) осветление на табелите, указващи аварийните изходи и посоката към тях;

4) за самолети, за които заявлението за типов сертификат е подадено преди 1 май 1972 г., когато се експлоатират през нощта, аварийното осветление включва външно аварийно осветление над аварийните изходи на крилата, както и на изходите, когато се използват средства за подпомагане на снижаването;

5) за самолети, за които заявлението за типов сертификат е подадено след 30 април 1972 г., когато се експлоатират през нощта, аварийното осветление включва външно аварийно осветление на всички аварийни изходи за пътници; и

6) за самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден на или след 31 декември 1957 г., аварийното осветление включва маркирани пътеки към аварийните изходи в пътническите салони.

▼M15

в) За самолети с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко, които са сертифицирани за тип въз основа на сертификационната спецификация на Агенцията, системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва оборудването, посочено в буква б), подточки 1, 2 и 3.

г) За самолети с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко, които не са сертифицирани въз основа на сертификационната спецификация на Агенцията, системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва оборудването, посочено в буква б), подточка 1.

▼B

д) Самолети с максимална оперативна конфигурация с 9 пътнически места или по-малко, които се експлоатират през нощта, се оборудват с източник за общо осветление на салоните за подпомагане на евакуацията на самолета.

**CAT.IDE.A.280 Авариен предавател (ELT)**

▼M8

а) Самолети с MOPSC с повече от 19 пътнически места се оборудват най-малкото със:

1) два аварийни предавателя, един от които е автоматичен, или с един авариен предавател и едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или

2) един автоматичен авариен предавател, или два аварийни предавателя от какъвто и да е тип, или едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.

▼M8

б) Самолети с MOPSC с 19 пътнически места или по-малко се оборудват най-малкото със:

1) един автоматичен авариен предавател или едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или

2) един авариен предавател от какъвто и да е тип или едно средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията на CAT.GEN.MPA.210, за самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.

▼B

в) Аварийният предавател от всякакъв тип трябва да може да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**CAT.IDE.A.285 Полети над вода**

а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени:

1) самолети, проектирани за кацане на земя, които се експлоатират над вода на дистанция по-голяма от 50 морски мили от брега, или при излитане от и кацане на летище, чиято зона на подход е разположена над вода, и където в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата; и

2) хидроплани, които се експлоатират над вода.

б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство трябва да има електрическа лампа, с цел улесняване определянето на местоположението на лицата.

▼M15

в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със следното:

(1) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне или маневриране на хидроплана във водата, в съответствие с неговите размери, маса и характеристики за управление;

(2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

▼B

г) Самолети, които се експлоатират над водно пространство на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на:

1) по-малката стойност от 120-минутен полет с крейсерска скорост или 400 морски мили за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал критичен двигател (или двигатели) от която и да е точка по планирания маршрут; или

2) по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 100 морски мили за всички останали самолети,

се оборудват с оборудването, посочено в буква д).

д) Самолетите, които отговарят на посоченото в буква г), притежават следното оборудване:

▼B

1) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по начин, позволяващ лесното им използване при аварийна ситуация, и с достатъчен размер, за да поемат всички лица, намиращи се на борда на самолета в случай на загуба на един от спасителните плотове с най-голям капацитет;

2) аварийно опознавателно осветление на всеки спасителен плот;

3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет; и

4) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT).

▼M8

е) Най-късно до 1 януари 2019 г. самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, и с MOPSC с повече от 19 пътнически места, както и всички самолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 45 500 kg, се оборудват с надеждно прикрепено приспособление за подводно локализиране, което работи на честота 8,8 kHz ± 1 kHz, освен ако:

1) самолетът се експлоатира по маршрути, по които няма точка, отстояща на повече от 180 морски мили от брега; или

2) самолетът е оборудван с надеждни и автоматични средства за точно определяне, след произшествие, при което самолетът е сериозно повреден, на местоположението на точката на край на полета.

▼B

**CAT.IDE.A.305 Животоспасяващо оборудване**

а) Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

1) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) най-малко един автоматичен авариен предавател (ELT); и

3) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на лицата на борда.

б) Допълнителното животоспасяващо оборудване, посочено в буква а), точка 3, не е необходимо да бъде превозвано, когато самолетът:

1) остава на дистанция от зона, в която търсенето и спасяването не са особено затруднени, и тази дистанция съответства на:

i) 120 минути полет с крейсерска скорост за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал(и) критичен(ни) двигател(и) от която и да е точка по планирания маршрут; или

ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети;

2) остава на разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост от зона, подходяща за извършване на аварийно кацане за самолети, сертифицирани в съответствие с приложимите стандарти за летателна годност.

**CAT.IDE.A.325 Пилотски слушалки**

а) Самолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член на полетния екипаж на работното му място в пилотската кабина.

б) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки член на полетния екипаж.

▼B

**CAT.IDE.A.330 Радиокомуникационно оборудване**

а) Самолетите се оборудват с радиокомуникационно оборудване, необходимо съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Радиокомуникационното оборудване трябва да осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

**CAT.IDE.A.335 Пулт за превключване на аудиоканалите**

Самолетите, експлоатирани по правилата за полети по прибори, се оборудват с пулт за превключване на аудиоканалите, който може да се експлоатира от работното място на всеки член на полетния екипаж.

**CAT.IDE.A.340 Радиооборудване за извършване на полети по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация**

Самолетите, експлоатирани по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационното оборудване, необходимо при нормални експлоатационни условия, което да отговаря на следните изисквания:

а) да извършва комуникация със съответните наземни станции;

б) да извършва комуникация със съответните станции на органа за контрол на въздушното движение от всяка точка на контролираното въздушно пространство, в рамките на което са планирани полетите; и

в) да приема метеорологична информация.

▼M16

**CAT.IDE.A.345 Комуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация**

а) Самолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети, по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼B

б) Радиокомуникационното оборудване съдържа най-малко две независими радиокомуникационни системи, необходими при нормални условия за комуникация със съответната наземна станция от всяка точка по маршрута, включително отклоненията.

▼M15

в) Независимо от буква б) самолети, които се експлоатират за кратки полети във високото въздушно пространство на Северния Атлантик („NAT HLA“) и не пресичат океана, се оборудват с най-малко една система за далечни комуникации, в случай че за това въздушно пространство се публикуват алтернативни комуникационни процедури.

▼B

г) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно полетния план.

д) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори и за всяко определено резервно такова.

▼M9

е) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼B

**CAT.IDE.A.350 Транспондер**

Самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.

▼M9

**CAT.IDE.A.355 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, както е определено в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи операторът уведомява полетния екипаж и другия засегнат персонал и гарантира, че засегнатите данни не се използват.

▼B

*РАЗДЕЛ 2*

***Вертолети***

**CAT.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

▼M15

а) Приборите и оборудването, които се изискват по настоящата подчаст, трябва да са одобрени в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, с изключение на следните изделия и оборудване:

1) електрически фенерчета с независимо захранване;

2) точни хронометри;

3) държател за карти и схеми;

4) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

5) мегафони;

6) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

7) морски котви и оборудване за акостиране;

8) обезопасителни средства за деца.

б) Приборите и оборудването, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част CAT), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼B

в) Ако определено оборудване е предвидено за ползване от един член на полетния екипаж на неговото/нейното работно място по време на полет, до него е осигурен достъп от това работно място. В случаите, когато част от оборудването е предвидена за ползване от повече от един член на полетния екипаж, даденото оборудване се монтира така, че да бъде достъпно за експлоатация от всяко работно място, на което ►M4 е ◄ е на разположение.

г) Прибори, използвани от даден член на полетния екипаж, се разполагат така, че показанията да са видими от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение на тялото и посоката на погледа му/ѝ от обичайното положение, в което се намира той/тя, гледайки напред по посока на траекторията на полета.

д) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**CAT.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не функционират или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, необходими за планирания полет, освен ако:

а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора; или

▼M15

б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на MMEL в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III.

▼B

**CAT.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със светлинна система за предпазване от сблъскване.

б) Вертолети, които се експлоатират през нощта или по правилата за полети по прибори, освен посоченото в буква а) се оборудват също така със:

1) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на вертолета;

2) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

3) електрически фенерчета за всеки член на полетния екипаж в готовност за използване и достъпни за членовете на полетния екипаж, когато те са на своите работни места;

4) навигационни светлини/светлини за позициониране;

5) две светлини за кацане, от които поне една да може да се насочва по време на полет, така че да осветява повърхността пред и под вертолета и повърхността от двете страни на вертолета; и

6) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

**CAT.IDE.H.125 Операции по правилата за визуални полети през деня — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

1) Средства за измерване и показване на:

▼B

i) магнитния курс;

ii) времето в часове, минути и секунди;

▼M15

iii) барометрична височина;

▼B

iv) приборната въздушна скорост;

v) вертикалната скорост;

vi) плъзгането; и

vii) температурата на външния въздух.

2) Средство, указващо нарушения в захранването на изискваните пилотажни прибори.

б) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина;

▼B

2) приборната въздушна скорост;

3) вертикалната скорост; и

4) плъзгането.

в) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 3 175 kg, или всички вертолети, опериращи над вода без визуален контакт със сушата или при видимост под 1 500 m, се оборудват със средства за измерване и показване на:

1) положението; и

2) курса.

г) При вертолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 3 175 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от 9 пътнически места системата за показване на въздушна скорост се оборудва със средство за предотвратяване на неизправност вследствие на кондензация или обледеняване.

**CAT.IDE.H.130 Операции по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през нощта или по правилата за полети по прибори се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

а) Средства за измерване и показване на:

1) магнитния курс;

2) времето в часове, минути и секунди;

3) приборната въздушна скорост;

4) вертикалната скорост;

5) плъзгането;

6) положението;

7) стабилизирания курс; и

8) температурата на външния въздух.

▼M15

б) Две средства за измерване и показване на барометричната височина. За нощни операции, само с един пилот, по правила за провеждане на визуални полети, единият барометричен висотомер може да бъде заменен с радиовисотомер.

▼B

в) Средство, указващо нарушения в захранването на изискваните пилотажни прибори.

г) Средство за предпазване от погрешни показания поради кондензация или обледеняване на системите за показване на въздушната скорост, изисквани по буква а), точка 3 и буква з), точка 2.

д) Средство, уведомяващо полетния екипаж за отказ на средствата, изисквани по буква г) за вертолети:

1) чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.; или

2) с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 3 175 kg, или максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места, чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г.

е) Резервно средство за измерване и показване положението на вертолета, което:

1) се захранва непрекъснато в процеса на нормална експлоатация, а при пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване се захранва от независим източник;

2) работи независимо от всички останали средства за измерване и показване на положението на вертолета;

3) може да се използва от всяко пилотско работно място;

4) може да функционира автоматично след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване;

5) осигурява надеждна работа в продължение на най-малко 30 минути или на времето необходимо за прелитане до подходяща резервна площадка за кацане в случай на операции над враждебен терен или извън сушата (приема се по-продължителното време), след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване, като се отчитат другите товари върху аварийното електрозахранване и експлоатационните процедури;

6) е подходящо осветено във всички етапи на експлоатацията; и

7) е свързано със средство за предупреждаване на полетния екипаж, когато работи на собствено захранване, включително когато се захранва от авариен източник.

ж) Алтернативен източник на статично налягане за средствата за измерване на височината, въздушната и вертикалната скорост.

з) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина;

▼B

2) приборната въздушна скорост;

3) вертикалната скорост;

4) плъзгането;

5) положението; и

6) стабилизирания курс.

▼B

и) За операции по правилата за полети по прибори държателят на карти и схеми се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощни операции.

**CAT.IDE.H.135 Допълнително оборудване за еднопилотни операции по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

**CAT.IDE.H.145 Радиовисотомери**

а) Вертолети при полети над вода се оборудват с радиовисотомер с гласово предупреждение, което да се задейства под зададена височина и визуално предупреждение, работещо на височина, зададена от пилота, когато се експлоатират:

1) без видимост на брега;

2) когато видимостта е под 1 500 m;

3) нощем; или

4) на разстояние от брега, отговарящо на повече от 3 минути при нормална крейсерска скорост.

**CAT.IDE.H.160 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка**

Вертолети с максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бордови средства за определяне на метеорологичната обстановка, когато съответните метеорологични доклади показват, че могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута.

**CAT.IDE.H.165 Допълнително оборудване за операции при условия на обледеняване през нощта**

а) Вертолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.

б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**CAT.IDE.H.170 Система за вътрешна връзка между членовете на полетния екипаж**

Вертолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за вътрешна връзка между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**CAT.IDE.H.175 Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина**

Вертолетите се оборудват със система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина при полети, когато има член на екипажа, който не е от полетния екипаж.

**CAT.IDE.H.180 Аудиосистема за осведомяване на пътниците**

а) Вертолети с максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места се оборудват с аудиосистема за осведомяване на пътниците с изключение на посоченото в буква б):

б) Без да се засяга буква а), вертолети с максимална оперативна конфигурация за повече от девет и по-малко от 20 пътнически места са освободени от задължението да имат аудиосистема за осведомяване на пътниците, ако:

▼B

1) вертолетът е конструиран без преграда между пилота и пътниците; и

2) операторът може да докаже, че по време на полет гласът на пилота достига всички пътнически седалки и може да бъде разбран.

**CAT.IDE.H.185 Устройство за запис на разговорите в пилотската кабина**

а) Следните типове вертолети се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR):

1) всички вертолети със сертифицирана излетна маса, надвишаваща 7 000 kg; и

2) вертолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 1987 г.

б) Устройството за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на информацията, записана в продължение на не по-малко от:

1) последните 2 часа за вертолетите, посочени в буква а), точки 1 и 2, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г.

2) последния 1 час за вертолетите, посочени в буква а), точка 1, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г. и преди 1 януари 2016 г.;

3) последните 30 минути за вертолетите, посочени в буква а), точка 1, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г.; или

4) последните 30 минути за вертолетите, посочени в буква а), точка 2, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.

▼M8

в) Най-късно до 1 януари 2019 г. CVR се снабдява с възможност да записва със средства, различни от магнитна лента или магнитна жица.

г) CVR записва и регистрира времето на:

1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;

3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване:

i) за вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г., звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон на екипажа;

ii) за вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г., звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон на екипажа, доколкото е възможно;

4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

▼M8

д) CVR започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

е) В допълнение на буква д) за вертолети, посочени в буква а), точка 2), чийто индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.:

1) CVR автоматично започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход; както и

2) в зависимост от наличието на електрическа мощност CVR започва да записва възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартиране на двигателя в началото на полета и записва до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

ж) Ако CVR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼B

**CAT.IDE.H.190 Полетно записващо устройство за параметрите на полета**

а) Следните вертолети се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство:

1) вертолети с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.

2) вертолети със сертифицирана излетна маса, надвишаваща 7 000 kg, или с максимална оперативна конфигурация с повече от девет пътнически места, чиито първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 1989 г., но преди 1 август 1999 г.

б) Записващото параметрите на полета устройство записва данните, необходими за точното определяне на:

1) траекторията на полета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 10 часа информация за вертолетите, посочени в буква а), точка 1, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г.;

2) траекторията на полета, скоростта, положението на вертолета, мощността и режима на работа на двигателите, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 8 часа информация за вертолетите, посочени в буква а), точка 1, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.;

3) траекторията на полета, скоростта, положението на вертолета, мощността и режима на работа на двигателите, и осигурява съхранение на записаната в продължение поне на последните 5 часа информация за вертолетите, посочени в буква а), точка 2.

в) Данните задължително се получават от източници на борда на вертолета, които гарантират точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

▼B

г) Устройството, записващо параметрите на полета, автоматично започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

▼M8

д) Ако FDR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M16

**CAT.IDE.H.191 Олекотени полетни записващи устройства**

а) Вертолети с турбинни двигатели, с МСТОМ, по-голяма или равна на 2 250 kg, се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) те не попадат в приложното поле на точка CAT.IDE.H.190, буква а);

2) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.

б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.

в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.

г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.

▼B

**CAT.IDE.H.195 Записване предаването на данни**

а) Вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 8 април 2014 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина, записват, когато е приложимо:

1) комуникационни съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от вертолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:

i) начало на комуникации по линия за предаване на данни;

ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;

iii) адресирано наблюдение;

iv) информация за полета;

▼B

v) доколкото го позволява архитектурата на системата — наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;

vi) доколкото го позволява архитектурата на системата — данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства;

vii) доколкото го позволява архитектурата на системата — графични изображения;

2) информация, която дава възможност за синхронизиране със сродни записи, свързани с комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и

3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

б) Записващото устройство използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данни, записани на земята.

в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено по отношение на записа на разговорите в пилотската кабина съгласно CAT.IDE.H.185.

▼M8

г) Ако записващото устройство не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼B

д) Изискванията относно започването и спирането на записа са същите като изискванията при записа на разговорите в пилотската кабина, посочени в CAT.IDE.H.185, букви г) и д).

**CAT.IDE.H.200 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и разговорите**

Съответствие с изискванията относно записващите устройства за разговорите в пилотската кабина и за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

**CAT.IDE.H.205 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Вертолетите се оборудват със:

1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;

2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяко легло;

▼B

3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.;

4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;

5) на всяка седалка на полетния екипаж предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение;

6) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж.

б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:

1) се освобождава чрез манипулация в една единствена точка; и

2) за седалките на член на екипажа и за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж включва два раменни колана и предпазен колан, които могат да бъдат използвани самостоятелно.

**CAT.IDE.H.210 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Вертолети, в които от седалките на полетния екипаж не се виждат всички пътнически места, се оборудват със средства за индикация за всички пътници и за членовете на кабинния екипаж, на времето, през което предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

**CAT.IDE.H.220 Комплекти за оказване на първа помощ**

а) Вертолетите се оборудват с поне един комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектите за първа помощ са:

1) леснодостъпни за ползване;

2) се подменят редовно.

**CAT.IDE.H.240 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина**

Вертолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 10 000 ft, се оборудват с допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас в съответствие със следните таблици.

▼B

*Таблица 1*

**Минимални изисквания относно кислорода при сложни вертолети с нехерметична кабина**

| Резерв за | Продължителност на полета и налягане в кабината в зависимост от височината |
|---|---|
| 1) членове на екипажа с работни места в пилотската кабина и членове на екипажа, които ги подпомагат при изпълнението на техните задължения | Цялото полетно време на височина над 10 000 ft. |
| 2) необходими членове на кабинния екипаж | Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000—13 000 ft. |
| 3) допълнителни членове на кабинния екипаж и 100 % от пътниците (*) | Цялото полетно време на височина над 13 000 ft. |
| 4) 10 % от пътниците (*) | Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft. |

(*) Броят на пътниците в таблица 1 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

*Таблица 2*

**Минимални изисквания относно кислорода при вертолети с нехерметична кабина, различни от сложните вертолети**

| Резерв за | Продължителност на полета и налягане в кабината в зависимост от височината |
|---|---|
| 1) членове на екипажа с работни места в пилотската кабина и членове на екипажа, които ги подпомагат при изпълнението на техните задължения, и членовете на кабинния екипаж | Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000—13 000 ft. |
| 2) допълнителни членове на кабинния екипаж и 100 % от пътниците (*) | Цялото полетно време на височина над 13 000 ft. |
| 3) 10 % от пътниците (*) | Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft. |

(*) Броят на пътниците в таблица 2 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

**CAT.IDE.H.250 Преносими пожарогасители**

а) Вертолетите се оборудват с поне един преносим пожарогасител в пилотската кабина.

▼B

б) Най-малко един преносим пожарогасител се разполага във всяка кухня (или на място, където е леснодостъпен за ползване във всяка кухня), която не се намира в основната пътническа кабина.

в) Най-малко един преносим пожарогасител е наличен за използване във всяко товарно отделение, достъпно за членовете на екипажа по време на полет.

г) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който може да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипажа и пътниците.

д) Вертолетите се оборудват най-малкото с минималното количество преносими пожарогасители съгласно таблица 1, които се разполагат на удобни за достъп места във всеки пътнически салон.

*Таблица 1*

**Брой на преносимите пожарогасители**

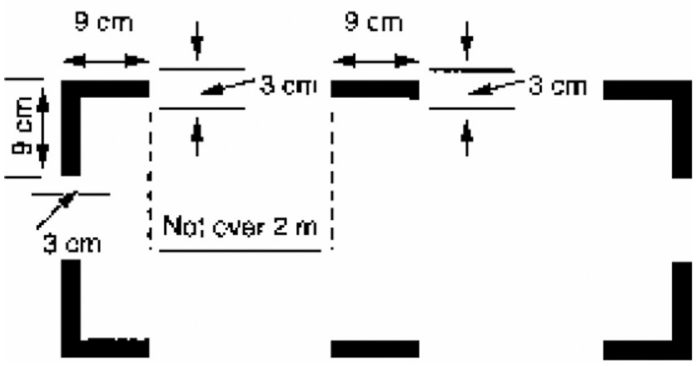
| MOPSC | Брой пожарогасители |
|---|---|
| 7 — 30 | 1 |
| 31 — 60 | 2 |
| 61 — 200 | 3 |

**CAT.IDE.H.260 Маркиране на зоните за разсичане**

Когато са маркирани зоните по тялото на вертолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, маркировката им съответства на показаната на фигура 1.

*Фигура 1*

**Маркиране на зоните за разсичане**




**CAT.IDE.H.270 Мегафони**

Вертолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места се оборудват с един преносим мегафон, захранван с батерии, разположен на леснодостъпно за използване от член на екипажа място в случай на аварийна евакуация.

**CAT.IDE.H.275 Аварийно осветление и маркировка**

а) Вертолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 19 пътнически места се оборудват със:

▼B

1) система за аварийно осветление, имаща независим източник на захранване, която осигурява източник за общо осветление на салоните, за да подпомага евакуацията на вертолета; и

2) маркировки на аварийните изходи и знаци за насочване към тях, които се виждат през деня и през нощта.

б) Вертолетите се оборудват с маркировки на аварийните изходи, видими през деня и през нощта, когато се експлоатират:

1) с летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;

2) с летателни характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

**CAT.IDE.H.280 Авариен предавател (ELT)**

а) Вертолетите се оборудват поне с един автоматичен авариен предавател.

▼M9

_____

▼B

в) Аварийният предавател от всякакъв тип трябва да може да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**CAT.IDE.H.290 Спасителни жилетки**

а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се съхраняват на място, където са лесно-достъпни за седящия пътник, за когото са предназначени, когато се експлоатират:

1) с летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;

2) с летателни характеристики от клас 3 на разстояние от сушата превишаващо авторотационното разстояние;

3) с летателни характеристики от клас 2 или 3 при излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода.

б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство трябва да има електрическа лампа, с цел улесняване определянето на местоположението на лицата.

▼M9

**CAT.IDE.H.295 Аварийно-спасителни комплекти за екипажа**

Всеки член на екипажа трябва да носи аварийно-спасителен комплект при операция с вертолет с летателни характеристики клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо разстоянието за авторотационно или безопасно принудително кацане, когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета.

▼B

**CAT.IDE.H.300 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство**

Вертолети, които се експлоатират:

а) с летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;

▼B

б) с летателни характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, се оборудват със:

1) при вертолет, превозващ по-малко от 12 лица — поне един спасителен плот с номинален капацитет, не по-малък от максималния брой лица на борда, съхраняван по начин, улесняващ използването му в аварийна ситуация;

2) при вертолет, превозващ повече от 11 лица — поне два спасителни плота, съхранявани по начин, улесняващ тяхното използване в аварийна ситуация, с достатъчен общ капацитет за настаняване на максималния брой лица, които могат да бъдат на борда. В случай че един от тях бъде изгубен, останалите спасителни плотове трябва да имат капацитет на претоварване, достатъчен, за да бъдат настанени всички лица, намиращи се на борда на вертолета;

3) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT) за всеки изискван спасителен плот; и

4) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

**CAT.IDE.H.305 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

а) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;

б) най-малко един автоматичен авариен предавател (ELT); и

в) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на лицата на борда.

▼M9

_____

▼B

**CAT.IDE.H.315 Вертолети, сертифицирани за експлоатация на вода — допълнително оборудване**

Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода, се оборудват със:

▼M15

а) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне или маневриране на вертолета във водата, в съответствие с неговите размери, маса и характеристики за управление; както и

▼B

б) оборудване за издаване на звукови сигнали, посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

▼M15

**CAT.IDE.H.320 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

а) Вертолетите трябва да са проектирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие с относимата сертификационна спецификация, когато се експлоатират с летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода във враждебна среда, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

б) Вертолетите трябва да са проектирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие с относимата сертификационна спецификация или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират с:

1) летателни характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода в невраждебна среда, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;

▼M15

2) летателни характеристики от клас 2 при излитане или кацане над вода, с изключение на полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет („HEMS“), при които кацането и излитането на експлоатационна площадка за HEMS, разположена в натоварена среда, се изпълняват над вода с цел намаляване до минимум на излагането на риск;

3) летателни характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо разстоянието за безопасно принудително кацане.

▼B

**CAT.IDE.H.325 Пилотски слушалки**

Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, вертолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

**CAT.IDE.H.330 Радиокомуникационно оборудване**

а) Вертолетите се оборудват с радиокомуникационно оборудване, необходимо съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Радиокомуникационното оборудване трябва да осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

**CAT.IDE.H.335 Пулт за превключване на аудиоканалите**

Вертолетите, експлоатирани по правилата за полети по прибори, се оборудват с пулт за превключване на аудиоканалите, който може да се експлоатира от работното място на всеки член на полетния екипаж.

**CAT.IDE.H.340 Радиооборудване за извършване на полети по правилата за визуални полети по маршрути, предлагащи визуални ориентири**

Вертолетите, експлоатирани по правилата за визуални полети по маршрути, предлагащи визуални ориентири, се снабдяват с радиокомуникационното оборудване, необходимо при нормални експлоатационни условия, което да отговаря на следните изисквания:

а) да извършва комуникация със съответните наземни станции;

б) да извършва комуникация със съответните станции на органа за контрол на въздушното движение от всяка точка на контролираното въздушно пространство, в рамките на което са планирани полетите; и

в) да приема метеорологична информация.

▼M16

**CAT.IDE.H.345 Комуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация**

а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети, по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационно и навигационно оборудване и оборудване за наблюдение съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼B

б) Радиокомуникационното оборудване съдържа най-малко две независими радиокомуникационни системи, необходими при нормални условия за комуникация със съответната наземна станция от всяка точка по маршрута, включително отклоненията.

в) Вертолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно полетния план.

▼B

г) Вертолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори и за всяко определено резервно такова.

▼M9

д) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼B

**CAT.IDE.H.350 Транспондер**

Вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.

▼M9

**CAT.IDE.H.355 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, както е определено в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи операторът уведомява полетния екипаж и другия засегнат персонал и гарантира, че засегнатите данни не се използват.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ V*

**СПЕЦИФИЧНИ ОДОБРЕНИЯ**

**[ЧАСТ SPA]**

ПОДЧАСТ А

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

▼M15

**SPA.GEN.100 Компетентен орган**

а) Компетентният орган за издаване на специално одобрение е:

1) за операторите, които участват в търговски операции — органът на държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора;

2) за операторите, които участват в нетърговски операции — органът на държавата, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, където той е установен или пребивава.

б) Независимо от буква а), подточка 2, за операторите, участващи в нетърговски операции, които използват въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, не се прилагат изискванията по настоящото приложение за одобрение на следните операции, ако тези одобрения са издадени от трета държава – държава на регистрация:

1) навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство („PBN“);

2) минимални навигационни спецификации („MNPS“);

3) въздушно пространство с намалени минимуми на вертикална сепарация („RVSM“);

4) операции при намалена видимост („LVO“).

▼B

**SPA.GEN.105 Кандидатстване за специфично одобрение**

а) Оператор, който кандидатства за първоначално издаване на специфично одобрение, представя на компетентния орган изискваната в съответната подчаст документация заедно със следната информация:

1) наименование, адрес и адрес за кореспонденция на заявителя;

2) описание на планираната експлоатация.

б) Операторът представя на компетентния орган доказателства, че:

1) са спазени изискванията на съответната подчаст;

▼M2

2) съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, са взети предвид.

▼B

в) Операторът съхранява документите, свързани с букви а) и б), най-малко за времетраенето на операцията, която изисква специфичното одобрение, или ако е приложимо, както е определено в приложение III (част ORO).

**SPA.GEN.110 Привилегии на оператора, притежаващ специфично одобрение**

▼M1

Обхватът на дейностите, които операторът е одобрен да извършва, се документира и посочва:

а) за оператори, които притежават свидетелство за авиационен оператор (CAO) — в спецификациите на операциите към CAO;

б) за всички останали оператори — в списъка на специалните одобрения.

▼B

**SPA.GEN.115 Промени в специфично одобрение**

Когато условията на специфично одобрение се променят, операторът трябва да представи съответната документация на компетентния орган и да получи предварително одобрение за операцията.

▼M2

**SPA.GEN.120 Продължаваща валидност на специфично одобрение**

Специфичните одобрения се издават за неопределен срок и остават валидни, при условие че операторът продължи да спазва изискванията, свързани със специфичното одобрение, и са взети предвид съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

▼B

ПОДЧАСТ Б

***ОПЕРАЦИИ ПРИ НАВИГАЦИЯ, БАЗИРАНА НА ЛЕТАТЕЛНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ОБОРУДВАНЕТО (PBN)***

▼M9

**SPA.PBN.100 Операции при PBN**

а) Изисква се одобрение за всяка от следните спецификации за PBN:

1) RNP AR APCH; и

2) RNP 0.3 за операция с вертолет.

б) Одобрението за операции RNP AR APCH позволява операции по публични процедури за подход по прибори, които отговарят на приложимите критерии на ИКАО за изработване на процедури.

в) Специално одобрение за процедурата за RNP AR APCH или RNP 0.3 се изисква за частни процедури за подход по прибори или за всяка публична процедура за подход по прибори, която не отговаря на приложимите критерии на ИКАО за изработване на процедури, или когато това се изисква от Сборника за аеронавигационна информация (AIP) или компетентния орган.

**SPA.PBN.105 Одобрение за експлоатация при PBN**

За да получи от компетентния орган специално одобрение за експлоатация при PBN, операторът представя доказателства, че:

а) съответното одобрение за летателна годност, подходящо за планираната експлоатация при PBN, е посочено в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, който е бил одобрен от сертифициращия орган като част от оценка за летателната годност или който се основава на такова одобрение;

б) е създадена програма за обучение на членовете на полетния екипаж и съответния персонал, участващ в подготовката на полета;

в) е извършена оценка на безопасността;

г) са установени оперативни процедури, определящи:

1) изискваното оборудване на борда, включително експлоатационните му ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);

2) състава на полетния екипаж, квалификацията и опита;

▼M9

3) нормалните, извънредните и аварийните процедури; и

4) управлението на електронните навигационни данни;

д) е определен списък на подлежащите на докладване събития; и

е) е създадена програма за управление с цел мониторинг на RNP за операции RNP AR APCH, ако е приложимо.

▼B

ПОДЧАСТ В

***ОПЕРАЦИИ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИ МИНИМАЛНИ НАВИГАЦИОННИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ (MNPS)***

**SPA.MNPS.100 Операции при MNPS**

Когато са определени спецификации на минималните навигационни летателни характеристики (MNPS), дадено въздухоплавателно средство се експлоатира във въздушно пространство с такива характеристики в съответствие с допълнителни регионални процедури само ако операторът е получил одобрение от съответния упълномощен орган да извършва подобни операции.

**SPA.MNPS.105 MNPS одобрение за експлоатация**

За да получи MNPS одобрение за експлоатация от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

а) навигационното оборудване разполага с изискваните характеристики;

б) навигационните дисплеи, индикатори и уреди за управление могат да бъдат наблюдавани и използвани от всяко пилотско работно място;

в) има програма за обучение на членовете на полетния екипаж, които участват в тези операции;

г) са установени експлоатационни процедури, уточняващи:

1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);

2) състава на полетния екипаж и изискванията за опит;

3) нормалните процедури;

4) процедурите при извънредни случаи, включително определените от органа, който отговаря за съответното въздушно пространство;

5) наблюдението и докладването на инциденти.

ПОДЧАСТ Г

***ОПЕРАЦИИ ВЪВ ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО С НАМАЛЕНИ МИНИМУМИ ЗА ВЕРТИКАЛНА СЕПАРАЦИЯ (RVSM)***

**SPA.RVSM.100 Операции при RVSM**

Въздухоплавателните средства се експлоатират във въздушно пространство, където се използват намалени минимуми за вертикална сепарация от 300 m (1 000 ft) между полетно ниво (FL) 290 и FL 410, включително, ако операторът е получил одобрение от съответния упълномощен орган да извършва подобни дейности.

▼B

**SPA.RVSM.105 RVSM одобрение за експлоатация**

За да получи RVSM одобрение за експлоатация от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

а) е получено RVSM одобрение за летателна годност;

б) са установени процедури за наблюдение и докладване на грешки при поддържането на височина;

в) има програма за обучение на членовете на полетния екипаж, които участват в тези операции;

г) са установени експлоатационни процедури, уточняващи:

1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);

2) състава на полетния екипаж и изискванията за опит;

3) планирането на полета;

4) предполетните процедури;

5) процедурите преди навлизане в RVSM въздушно пространство;

6) процедурите по време на полета;

7) следполетните процедури;

8) докладването на инциденти;

9) специфичните регионални експлоатационни процедури.

**SPA.RVSM.110 Изисквания за оборудване за RVSM**

Въздухоплавателно средство, което се използва за операции във въздушно пространство с RVSM, се оборудва със:

а) две независими системи за определяне на височината;

б) система за сигнализиране на височината;

в) система за автоматичен контрол на височината;

г) транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) със система за докладване на височината, която може да бъде свързана с използваната система за определяне на височината, за да се контролира височината.

**SPA.RVSM.115 Грешки при поддържането на височина при RVSM**

а) Операторът докладва записани или съобщени случаи на грешки при поддържането на височина, причинени от неизправност на оборудването на въздухоплавателното средство, или на такива от експлоатационен характер, равни на или по-големи:

1) за сумарната вертикална грешка (TVE): от ± 90 m (± 300 ft);

2) за системна грешка при измерване на височина (ASE): от ± 75 m (± 245 ft); и

3) за отклонението спрямо предписаната височина (AAD): от ± 90 m (± 300 ft).

▼B

б) Докладите за такива случаи се изпращат на компетентния орган в срок от 72 часа. Докладите включват първоначален анализ на причините и предприетите мерки за предотвратяване на такива грешки в бъдеще.

в) Когато бъдат записани или получени съобщения за грешки при поддържането на височина, операторът предприема незабавни действия за коригиране на условията, довели до грешките, и представя последващи доклади, ако компетентният орган поиска такива.

ПОДЧАСТ Д

***ОПЕРАЦИИ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДИМОСТ (LVO)***

**SPA.LVO.100 Операции при намалена видимост**

Операторът извършва следните операции при намалена видимост (LVO) само ако има одобрение от компетентния орган за това:

а) излитане при намалена видимост (LVTO);

б) операция под стандартите за категория I (LTS CAT I);

в) стандартна операция в категория II (CAT II);

г) операция, различна от стандартна операция от категория II (OTS CAT II);

д) стандартна операция в категория III (CAT III);

е) операция за подход, при която се използват усъвършенствани системи за наблюдение (EVS) и се прилага експлоатационен кредит за намаляване на минимумите за хоризонтална видимост по пистата за излитане и кацане (RVR) с не повече от една трета от публикуваната RVR.

**SPA.LVO.105 LVO одобрение**

За да получи LVO одобрение от компетентния орган, операторът трябва да докаже, че е изпълнил изискванията на настоящата подчаст.

**SPA.LVO.110 Общи експлоатационни изисквания**

а) Операторът извършва операции от LTS CAT I само ако:

1) всяко въздухоплавателно средство е сертифицирано за операции от CAT II; и

2) подходът се изпълнява:

i) като автоматичен куплиран подход за автоматично кацане, който трябва да бъде одобрен за операции от CAT IIIA; или

ii) като се използва одобрена проекционна система за ръководство при кацане (HUDLS) до минимум 150 ft над прага.

б) Операторът извършва операции CAT II, OTS CAT II или CAT III само ако:

1) всяко въздухоплавателно средство е сертифицирано за операции при височини на вземане на решение (DH) под 200 ft или без височини за вземане на решения и е оборудвано в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност;

▼B

2) подходяща система за запис на подхода и/или автоматичното кацане е създадена и се поддържа с цел наблюдение на общата безопасност на експлоатацията;

3) височината на вземане на решение се определя чрез радиовисотомер;

4) полетният екипаж включва най-малко двама пилоти;

5) всяко съобщаване на височината по-малка от 200 ft над превишението на прага на летището се определя чрез радиовисотомер.

в) Операторът изпълнява подход, като използва усъвършенствана визуална система, само ако:

1) EVS е сертифицирана за целите на настоящата подчаст и съчетава изображение, получено от датчици в инфрачервения обхват, и цялата информация, необходима за HUD;

2) за операции при RVR под 550 m, полетният екипаж включва най-малко двама пилоти.

3) за операции от CAT I, ползването на естествени визуални ориентири по пистата за излитане и кацане е възможно поне от височина 100 ft над превишението на прага на летището;

4) за процедура на подход с вертикално ориентиране (APV) и операции с неточен подход, изпълнен по техниката CDFA, трябва да е възможно използването на естествени визуални ориентири по пистата за излитане и кацане поне на 200 ft над превишението на прага на летището и да са изпълнени следните изисквания:

i) подходът се изпълнява в одобрен режим на указване за вертикалната траектория;

ii) отсечката от подхода между точката на началото на крайния подход за кацане (FAF) и прага на пистата е права и разликата между курса на финален подход и осевата линия на писта не е по-голяма от 2°;

iii) траекторията на крайния подход е публикувана и не надвишава 3,7°;

iv) не са надвишени максималните напречни компоненти на вятъра, установени по време на сертифицирането на EVS.

**SPA.LVO.115 Изисквания свързани с летището**

а) Операторът не може да използва летище за LVO, когато видимостта е под 800 m, освен ако:

1) летището е одобрено за такива операции от държавата на летището; и

2) са установени процедури за действие при намалена видимост (LVP).

б) Ако операторът избере летище, където не се използва терминът LVP, той гарантира, че на летището се прилагат еквивалентни процедури, които се придържат към изискванията относно LVP. Това се отбелязва ясно в ръководството за експлоатация или в ръководството с процедурите, като се включват инструкции към полетния екипаж относно това как да определя, че са в сила еквивалентни LVP.

▼B

**SPA.LVO.120 Обучение и квалификация на полетния екипаж**

Операторът гарантира, че преди да започне да изпълнява LVO:

а) всеки член на полетния екипаж:

1) отговаря на изискванията за обучение и проверка, посочени в ръководството за експлоатация, включително обучение с тренировъчни средства за полетна симулация (FSTD) за експлоатация до граничните стойности на RVR/VIS (видимост) и височина на вземане на решение, съответстваща на типа операции и въздухоплавателно средство;

2) е квалифициран в съответствие със стандартите, посочени в ръководството за експлоатация

б) обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма.

**SPA.LVO.125 Експлоатационни процедури**

а) Операторът установява процедури и инструкции, които да се използват при LVO. Тези процедури и инструкции са включени в ръководството за експлоатация или ръководството с процедурите и съдържат задълженията на членовете на полетния екипаж по време на рулиране, излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг, според случая.

б) Преди започването на LVO командирът се убеждава, че:

1) състоянието на визуалните и невизуалните средства е задоволително;

2) съответните процедури при намалена видимост са в сила според получената информация от органите за обслужване на въздушното движение (ОВД);

3) членовете на полетния екипаж са подходящо квалифицирани.

**SPA.LVO.130 Минимално оборудване**

а) Операторът включва минималното оборудване, което трябва да бъде функциониращо при започване на LVO в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или друг одобрен документ, в ръководството за експлоатация или ръководството с процедурите, според случая.

б) Командирът се убеждава, че състоянието на въздухоплавателното средство и на съответните бордови системи е подходящо за специфичната операция, която трябва да се извърши.

ПОДЧАСТ E

***ОПЕРАЦИИ С УВЕЛИЧЕН ОБХВАТ СЪС САМОЛЕТИ С ДВА ДВИГАТЕЛЯ (ETOPS)***

**SPA.ETOPS.100 ETOPS**

Самолети с два двигателя се използват за операции на търговския въздушен транспорт на разстояния, надхвърлящи праговото разстояние, определено в съответствие с CAT.OP.MPA.140, само ако операторът е получил ETOPS одобрение за експлоатация от компетентния орган.

▼B

**SPA.ETOPS.105 ETOPS одобрение за експлоатация**

За да получи ETOPS одобрение за експлоатация от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

а) комбинацията самолет/двигател притежава ETOPS одобрение за дадения тип конструкция и за надеждността за планираната експлоатация;

б) е установена програма за обучение на членовете на полетния екипаж и целия останал експлоатационен персонал, участващи в тези операции, и че те са подходящо квалифицирани за провеждане на планираната експлоатация;

в) организацията и опитът на оператора са подходящи за поддържане на планираната експлоатация;

г) са установени експлоатационни процедури.

**SPA.ETOPS.110 Резервно летище по маршрута за ETOPS полети**

а) Резервно летище по маршрута за ETOPS полети се счита за подходящо, ако летището е на разположение в очаквания момент на използване и разполага с необходимите допълнителни услуги като орган за обслужване на въздушното движение (ОВД), достатъчно осветление, сведения за метеорологичната обстановка, навигационни средства и служби за спешна помощ, и минимум една процедура за подход съгласно правилата за полет по прибори.

б) Преди провеждането на ETOPS полет операторът осигурява подходящо резервно летище по маршрута в рамките или на одобреното време за отклонение, или на времето за отклонение, базирано на статуса на самолета по MEL, ако то е по-кратко.

в) Операторът посочва всяко необходимо резервно летище по маршрута при ETOPS полети в експлоатационния полетен план и ОВД полетния план.

**SPA.ETOPS.115 Планови минимуми за резервно летище по маршрута за ETOPS полети**

а) Операторът определя дадено летище за резервно летище по маршрута за ETOPS полети само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози, или комбинация от тях, показват, че за периода, започващ един час преди и завършващ един час след планирания момент на пристигане на това летище, условията ще бъдат на или над плановите минимуми, изчислени чрез прибавяне на допълнителните ограничения, предвидени в таблица 1.

б) В ръководството за експлоатация операторът включва метода за определяне на експлоатационните минимуми на резервното летище по маршрута за ETOPS полети.

*Таблица 1*

**Планови минимуми за резервното летище по маршрута за ETOPS полети**

| Вид подход | Планови минимуми |
|---|---|
| Точен подход | DA/H + 200 ft<br>RVR/VIS + 800 m (*) |
| Неточен подход или подход на визуален кръг | MDA/H + 400 ft (*)<br>RVR/VIS + 1 500 m |

(*) VIS: видимост; MDA/H: минимална височина на снижаване

▼B

ПОДЧАСТ Ж

***ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ***

▼M4

**SPA.DG.100 Превоз на опасни товари**

С изключение на предвиденото в приложение IV (част CAT), приложение VI (част NCC), приложение VII (част NCO) и приложение VIII (част SPO), операторът може да превозва опасни товари по въздуха само ако е получил одобрение от компетентния орган за тази дейност.

▼B

**SPA.DG.105 Одобрение за превоз на опасни товари**

За да получи одобрение за превоз на опасни товари, съгласно техническите инструкции операторът:

а) създава и поддържа програма за обучение на съответния персонал и доказва пред компетентния орган, че е било осигурено подходящо обучение на целия персонал;

б) установява експлоатационни процедури за гарантиране на безопасното боравене с опасни товари на всички етапи на въздушния превоз, съдържащи информация и инструкции относно:

1) политиката на оператора за превоз на опасни товари;

2) изискванията за приемане, обслужване, товарене, разпределяне и разделяне на опасни товари;

3) действията, които трябва да се предприемат в случай на произшествие или инцидент на въздухоплавателното средство при превоз на опасни товари;

4) реакцията в случай на аварийни ситуации с опасни товари;

5) отстраняването на евентуално замърсяване;

6) задълженията на съответния персонал, особено по отношение на наземното обслужване и обработката на въздухоплавателното средство;

7) проверката за повреда, изтичане или замърсяване;

8) докладите за инциденти и произшествия с опасни товари.

**SPA.DG.110 Информация и документация за опасни товари**

Съгласно техническите инструкции операторът:

а) предоставя на командира писмена информация:

1) за опасните товари, които ще бъдат превозвани на борда на въздухоплавателното средство;

2) за използване в случай на аварийни ситуации по време на полет;

б) използва контролна карта за проверки при приемане;

в) гарантира, че опасните товари се придружават от съответните документи за превоз на опасни товари, попълнени от лицето, предоставило опасните товари за превоз по въздуха, освен когато информацията за опасните товари се предоставя в електронна форма;

г) гарантира, че докато товарът стигне до окончателното си местоназначение на земята се съхранява копие от предоставения в писмена форма документ за превоз на опасни товари, до което може да бъде получен достъп в приемлив срок;

▼M15

д) гарантира, че до края на полета, за който се отнася информацията, на земята се съхранява екземпляр от информацията, предоставена на командира, както и че този екземпляр или съдържащата се в него информация са леснодостъпни за полетния диспечер или съответния наземен персонал, отговорен за своята част от летателната експлоатация;

▼B

е) съхранява използва контролната карта за проверки при приемане, документа за превоз и информацията до командира най-малко 3 месеца след приключване на полета;

ж) съхранява документацията от обучението на целия персонал най-малко 3 години.

ПОДЧАСТ З

***ОПЕРАЦИИ НА ВЕРТОЛЕТИ СЪС СИСТЕМИ ЗА ИЗОБРАЗЯВАНЕ ПРИ НОЩНО ВИЖДАНЕ***

**SPA.NVIS.100 Операции с използване на система за изобразяване при нощно виждане (NVIS)**

а) Вертолети могат да се експлоатират по правилата за визуални полети през нощта с помощта на NVIS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и притежава САО за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган:

i) съответствие с приложимите изисквания на настоящата подчаст;

ii) успешното въвеждане на всички елементи на NVIS.

**SPA.NVIS.110 Изисквания за оборудване за операции с NVIS**

а) Преди да започне да изпълнява операции с NVIS, всеки вертолет и свързаното с тези операции оборудване за NVIS трябва да са получили съответното одобрение за летателна годност съгласно ►M4 Регламент (ЕС) № 748/2012 ◄.

▼M15

б) *Радиовисотомер*. Вертолетът трябва да бъде оборудван с радиовисотомер със звуково предупреждение, което да се задейства под зададена височина, както и звуково и визуално предупреждение, работещо на височина, зададена от пилота, незабавно разпознаваеми по време на всички фази на полета с NVIS.

▼B

в) *Съвместимо с NVIS осветление на въздухоплавателното средство.* С цел намаляване на сигналите, които трябва да се възприемат с периферното зрение, и предвид необходимостта от подобряване на наблюдаемостта на ситуацията трябва да се осигури следното:

1) съвместимо с NVIS приглушено осветление на панела за приборите, ако има такова, което може да осветява всички основни пилотажно-навигационни прибори;

2) съвместимо с NVIS общо осветление;

3) съвместими с NVIS електрически фенерчета; и

4) средство за отстраняване или изключване на вътрешно осветление, несъвместимо с NVIS.

г) *Допълнително NVIS оборудване.* Осигурява се следното допълнително NVIS оборудване:

▼B

1) резервен или вторичен източник на захранване за очилата за нощно виждане (NVG);

2) шлем със съответно приспособление за закрепване на очилата за нощно виждане.

д) Всички необходими очила за нощно виждане при полет с NVIS трябва да са от един същи тип, поколение и модел.

е) *Продължаваща летателна годност*

1) Процедурите за продължаваща летателна годност съдържат информацията, необходима за извършване на текуща поддръжка и проверки на NVIS оборудването, монтирано във вертолета, и включват в своя обхват най-малкото:

i) предните стъкла и транспарантите на вертолета;

ii) NVIS осветлението;

iii) очилата за нощно виждане; и

iv) всяко допълнително оборудване, което подпомага операциите с NVIS.

2) Всяка последваща модификация или поддръжка на въздухоплавателното средство трябва да бъде в съответствие с одобрението за летателна годност на NVIS.

**SPA.NVIS.120 Експлоатационни минимуми при използване на NVIS**

а) Не се извършват полети под метеорологичните минимуми за полети по правила за визуални полети за съответния тип нощен полет, който ще се извършва.

б) Операторът установява минимална преходна височина, откъдето може да продължи преминаване към/от асистиран полет.

**SPA.NVIS.130 Изисквания по отношение на екипажа при операции с NVIS**

а) *Подбор.* Операторът установява критерии за подбор на членовете на екипажа за полети с NVIS.

б) *Опит.* Командирът трябва да има натрупани минимум 20 полетни часа по правилата за визуални полети през нощта като командир на вертолет, преди да започне обучение.

в) *Оперативно обучение.* Всички пилоти трябва да са преминали оперативно обучение съгласно процедурите за NVIS, съдържащи се в ръководството за експлоатация.

г) *Скорошен опит.* Всички пилоти и членове на техническия екипаж, участващи в полети с NVIS, трябва да са изпълнили три полета с NVIS през последните 90 дни. Опит от тази категория може да опреснен чрез тренировъчен полет с вертолет или в пълен полетен симулатор (FFS), който включва елементите от буква е), точка 1.

д) *Състав на екипажа.* Минималният състав на екипажа е по-голям от указания:

1) в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство;

2) за основната дейност; или

3) в одобрението за операции с NVIS.

▼B

е) *Обучение и проверка на екипажа.*

1) Обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от компетентния орган и включена в ръководството за експлоатация.

2) Членове на екипажа

i) Програмите за обучение на персонала: подобряват познанията за работната среда и оборудването за NVIS; подобряват координацията на екипажа; и включват мерки за свеждане до минимум на рисковете, свързани с навлизането в условия на намалена видимост и NVIS нормални и аварийни процедури.

ii) Мерките, посочени в буква е), точка 2, подточка i), се оценяват по време на:

А) проверки на професионалната подготовка през нощта; и

Б) проверки в условия на редовен полет.

**SPA.NVIS.140 Информация и документация**

Операторът гарантира, че в рамките на неговия процес за анализ на риска и за управление са сведени до минимум рисковете, свързани със средата за NVIS, като уточнява в ръководството за експлоатация: подбора, състава и обучението на екипажите; равнищата на оборудване и критериите за допускане до полет; и експлоатационни процедури и минимуми, така че нормалните и вероятните извънредни ситуации да бъдат описани и да бъдат приети съответно подходящи мерки за смекчаването им.

ПОДЧАСТ И

***ПОДЕМНО-ТОВАРНИ ОПЕРАЦИИ С ВЕРТОЛЕТИ***

**SPA.HHO.100 Подемно-товарни операции с вертолети (HHO)**

а) Вертолети могат да се използват за подемно-товарни операции в рамките на търговския въздушен транспорт (ТВТ) само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава САО за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

▼M15

**SPA.HHO.110 Изисквания за оборудване за HHO**

а) Инсталирането на цялото повдигателно оборудване на вертолета, различно от обикновено PCD, включително радиооборудване съгласно точка SPA.HHO.115, и евентуалните последващи модификации, получава одобрение за летателна годност, съответстващо на предвидената експлоатация. Спомагателното оборудване се проектира и изпитва в съответствие с подходящия стандарт съгласно изискванията на компетентния орган.

б) От оператора, в сътрудничество с производителя, се установяват инструкции за техническо обслужване на системите и оборудването за HHO, които се включват в програмата на оператора за техническо обслужване на вертолета, както е предвидено в Регламент (ЕС) № 1321/2014.

▼B

**SPA.HHO.115 Комуникация, свързана с ННО**

Установява се двустранна радиокомуникация с организацията, за която се предоставя ННО, и когато е възможно, средство за комуникация с наземния персонал в района за ННО за:

а) операции в крайбрежната зона през деня и през нощта;

б) операции на сушата през нощта с изключение на ННО на експлоатационна площадка за вертолети за спешна медицинска помощ (HEMS).

**SPA.HHO.125 Изисквания към летателните характеристики за ННО**

С изключение на ННО на оперативна площадка за HEMS, по време на ННО вертолетът трябва да може да издържи на отказ на критичен двигател без опасност за окачените хора/товар, трети страни или имущество, като използва останалите работещи двигатели, регулирани на подходяща мощност.

**SPA.HHO.130 Изисквания по отношение на екипажа при ННО**

а) *Подбор.* Операторът установява критерии за подбор на членовете на полетния екипаж за ННО, като отчита предишния опит.

б) *Опит.* За провеждане на полети за ННО минималният опит, изискван за командири, трябва да бъде не по-малко от:

1) За полети извън сушата:

i) 1 000 часа полетно време като командир на вертолети или 1 000 часа полетно време като втори пилот при ННО операции, от които 200 часа полетно време като командир под наблюдение на инструктор; и

ii) 50 повдигателни цикъла, изпълнени извън сушата, от които 20 цикъла през нощта, ако се провеждат нощни операции, като „повдигателен цикъл“ означава един цикъл надолу и нагоре на куката на повдигателното устройство.

2) За полети над сушата:

i) 500 часа полетно време като командир на вертолети или 500 часа полетно време като втори пилот при ННО операции, от които 100 часа полетно време като командир под наблюдение на инструктор;

ii) 200 часа летателен опит с вертолети, натрупан в експлоатационна среда подобна на предвижданата операция; и

iii) 50 повдигателни цикъла, от които 20 цикъла през нощта, ако се провеждат нощни операции.

в) *Оперативно обучение и опит.* Успешно завършване на обучението в съответствие със съдържащите се в ръководството за експлоатация процедури и подходящ опит в ролята и средата, при които се провеждат ННО.

▼B

г) *Скорошен опит.* Всички пилоти и членове на екипаж за провеждане на НИО трябва да са изпълнили през последните 90 дни:

1) при дневна експлоатация: всяка комбинация от 3 дневни или нощни повдигателни цикъла, всеки от които трябва да включва преминаване към или от висене;

2) при нощна експлоатация: 3 нощни повдигателни цикъла, всеки от които трябва да включва преминаване към или от висене.

д) *Състав на екипажа.* Минималният състав на екипажа за дневни или нощни операции се определя в ръководството за експлоатация. Минималният състав на екипажа зависи от вида на хеликоптера, метеорологичните условия и вида на задачата, като за офшорни операции допълнителни фактори са средата на обекта за НИО, състоянието на морета и движението на плавателния съд. Екипаж обхваща при всички случаи минимум един пилот и един член на екипажа за НИО.

е) *Обучение и проверка*

1) Обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от компетентния орган и включена в ръководството за експлоатация.

2) Членове на екипажа

i) Програмите за обучение на персонала: подобряват познанията за работната среда и оборудването за НИО; подобряват координацията на екипажа; и включват мерки за свеждане до минимум на рисковете, свързани с нормални и аварийни процедури при НИО и освобождаване на статично електричество.

ii) Мерките, посочени в буква е), точка 2, подточка i), се проверяват по време на проверки на професионалната подготовка през деня при визуални метеорологични условия или проверки на професионалната подготовка през нощта при визуални метеорологични условия, когато операторът предприема НИО през нощта.

**SPA.HHO.135 Инструктиране на пътниците при НИО**

Преди всеки полет или серия полети за НИО пътниците трябва да бъдат инструктирани и запознати с опасностите, свързани с разреждане на статично електричество, и с други съображения във връзка с НИО.

**SPA.HHO.140 Информация и документация**

а) Операторът гарантира, че в рамките на неговия процес за анализ на риска и за управление са сведени до минимум рисковете, свързани със средата за НИО, като уточнява в ръководството за експлоатация: подбора, състава и обучението на екипажите; равнищата на оборудване и критериите за допускане до полет; и експлоатационни процедури и минимуми, така че нормалните и вероятните извънредни ситуации да бъдат описани и да бъдат приети съответно подходящи мерки за смекчаването им.

б) На организацията, възлагаща НИО, се предоставят подходящи извадки от ръководството за експлоатация.

▼B

ПОДЧАСТ Й

*ОПЕРАЦИИ НА ВЕРТОЛЕТ ЗА СПЕШНА МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ*

**SPA.HEMS.100 Операции на вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)**

а) Вертолети могат да се експлоатират за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава САО за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

**SPA.HEMS.110 Изисквания за оборудване за HEMS операции**

Инсталирането на специализирано медицинско оборудване за вертолети, евентуални негови модификации в последствие, както и, когато е приложимо, неговата работа, се одобрява съгласно ►M4 Регламент (ЕС) № 748/2012 ◄.

**SPA.HEMS.115 Комуникация**

Освен изискваното по CAT.IDE.H оборудване, на вертолетите, изпълняващи полети за спешна медицинска помощ, се инсталира допълнително комуникационно оборудване, чрез което да може да се осъществява двустранна комуникация с организацията, за която се осигурява HEMS и, където е възможно, за връзка с наземния персонал за аварийно обслужване.

**SPA.HEMS.120 Експлоатационни минимуми за HEMS**

а) Изпълнението на полети за HEMS с вертолети с летателни характеристики от класове 1 и 2 се съобразява с метеорологичните минимуми, дадени в таблица 1 за началната фаза на полета и по маршрута. Когато по време на полета по маршрута метеорологичните условия се влошат до стойности под посочените минимална височина на долната граница на облаците или минималната видимост, вертолети, сертифицирани за изпълнение само на полети при визуални метеорологични условия, прекъсват изпълнението на полета или се връщат в базата. Вертолети, оборудвани и сертифицирани за полети при метеорологични условия за полети по прибори, могат да прекъснат изпълнението на полета, да се върнат в базата или да преминат в полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, ако полетният екипаж има подходяща квалификация.

*Таблица 1*

**Експлоатационни минимуми за HEMS**

| През деня | | | |
|---|---|---|---|
| Долна граница на облаците | Видимост | Долна граница на облаците | Видимост |
| 500 ft и повече | Съгласно приложимите минимуми на правилата за визуални полети за въздушното пространство | 500 ft и повече | Съгласно приложимите минимуми на правилата за визуални полети за въздушното пространство |
| 499—400 ft | 1 000 m (*) | 499—400 ft | 2 000 m |
| 399—300 ft | 2 000 m | 399—300 ft | 3 000 m |

▼B

| През нощта | | | |
|---|---|---|---|
| Долна граница на облаците | Видимост | Долна граница на облаците | Видимост |
| 1 200 ft (**) | 2 500 m | 1 200 ft (**) | 3 000 m |

(*) По време на полета по маршрута се допуска спадане на видимостта за къси периоди до 800 m, когато земята се вижда и вертолетът маневрира със скорост, която дава възможност навреме да се види всяко препятствие, за да се избегне сблъскване.

(**) По време на полета по маршрута долната граница на облаците за къси периоди може да спада до 1 000 ft.

б) Метеорологичните минимуми за началната фаза на полета и за фазата по маршрута за полети при HEMS с вертолети с летателни характеристики от клас 3 са 600 ft за долната граница на облаците и 1 500 m за видимостта, като се допуска видимостта да спада за къси периоди до 800 m, когато земята се вижда и вертолетът маневрира със скорост, която дава възможност навреме да се види всяко препятствие, за да се избегне сблъскване.

**SPA.HEMS.125 Изисквания за летателни характеристики за HEMS операции**

а) Вертолети с летателни характеристики от клас 3 не изпълняват полети над неблагоприятна среда.

б) Излитане и кацане

1) Вертолетите, извършващи операции до/от зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане (FATO), намираща се в района на болница, която е разположена в гъстонаселена враждебна среда и се използва като оперативна база за HEMS, се експлоатират с летателни характеристики клас 1.

2) Вертолетите, извършващи операции до/от зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане, намираща се в района на болница, която е разположена в гъстонаселена враждебна среда и не се използва като оперативна база за HEMS, се експлоатират с летателни характеристики клас 1, освен ако операторът притежава одобрение съгласно CAT.POL.H.225.

3) Вертолетите, извършващи операции до/от експлоатационна площадка за HEMS, която е разположена във враждебна среда, се експлоатират с летателни характеристики клас 2 и се освобождават от задължението да притежават одобрението, изисквано по CAT.POL.H.305, буква а), при условие че докажат съответствие с CAT.POL.H.305, буква б), точки 2 и 3.

4) Експлоатационната площадка за HEMS трябва да е достатъчно голяма, за да осигурява достатъчно свободно разстояние до всички препятствия. За нощни полети площадката трябва да бъде осветена, така че да може площадката и всички препятствия да бъдат идентифицирани.

**SPA.HEMS.130 Изисквания по отношение на екипажа**

а) *Подбор.* Операторът установява критерии за подбор на членовете на полетния екипаж за HEMS, като отчита предишния опит.

б) *Опит.* За провеждане на полети за HEMS минималният опит, изискван за командири, трябва да бъде не по-малко от:

1) или:

i) 1 000 часа полетно време като командир на въздухоплавателно средство, от които 500 часа като командир на вертолет; или

▼B

ii) 1 000 часа полетно време като втори пилот при изпълнение на полети за HEMS, от които 500 часа като командир под наблюдение на полетен инструктор и 100 часа като командир на вертолет;

2) 500 часа летателен опит с вертолети, натрупан в експлоатационна среда подобна средата на предвижданата операция; и

3) за пилоти, включени в нощни полети, 20 часа полетно време при визуални метеорологични условия през нощта като командир.

в) *Оперативно обучение.* Успешно завършено обучение съгласно процедурите за HEMS, съдържащи се в ръководството за експлоатация.

г) *Скорошен опит.* Всички пилоти, изпълняващи полети за HEMS, трябва да са провели през последните 6 месеца най-малко един 30-минутен полет само по прибори, във вертолет или в FSTD.

д) *Състав на екипажа*

1) *Дневен полет.* За дневен полет минималният екипаж включва един пилот плюс член на техническия екипаж за HEMS.

i) Екипажът може да бъде съкратен до един пилот само когато:

А) на оперативна площадка за HEMS командирът трябва да вземе допълнителни медицински доставки. В този случай членът на техническия екипаж за HEMS може да остане, за да окаже помощ на болни или ранени хора, докато командирът изпълни този полет;

Б) след пристигане на площадката, монтирането на носилката не дава възможност на члена на техническия екипаж да заеме предната седалка; или

В) медицинското лице на борда се нуждае от помощта на члена на техническия екипаж по време на полет.

ii) В случаите, описани в подточка i), експлоатационните минимуми трябва да бъдат определени с оглед на приложимите изисквания на въздушното пространство; не се използват експлоатационните минимуми, съдържащи се в таблица 1 на SPA.HEMS.120.

iii) Единствено в случая, описан в подточка i), буква а), командирът може да се приземи на оперативна площадка за HEMS без членът на техническия екипаж да му оказва помощ от предната седалка.

2) *Нощен полет.* За нощен полет минималният екипаж включва:

i) двама пилоти; или

ii) един пилот плюс член на техническия екипаж за HEMS при полети в специфични географски райони, посочени от оператора в ръководството за експлоатация, като се отчита следното:

А) наличието на подходящ наземен ориентир;

▼B

Б) наличието на система за следене на полета при изпълнение на мисията за HEMS;

В) надеждността на съоръженията, докладващи за метеорологичните условия;

Г) списъкът на минималното оборудване за изпълнение на полети за HEMS;

Д) концепцията за постоянен екипаж;

Е) квалификационният минимум на екипажа, първоначалното и периодичното обучение;

Ж) експлоатационните процедури, включително координацията на екипажа;

З) метеорологичните минимуми; и

И) други съображения свързани със специфични местни условия.

е) *Обучение и проверка на екипажа.*

1) Обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от компетентния орган и включена в ръководството за експлоатация.

2) Членове на екипажа

i) Програмите за обучение на персонала: подобряват познанията за работната среда и оборудването за HEMS; подобряват координацията на екипажа; и включват мерки за свеждане до минимум на рисковете, свързани с преминаването по маршрута в условия на намалена видимост, избор на експлоатационни площадки за HEMS, и профили на подход и излитане.

ii) Мерките, посочени в буква е), точка 2, подточка i), се оценяват по време на:

А) проверки на професионалната подготовка при визуални метеорологични условия през деня, или проверки на професионалната подготовка при визуални метеорологични условия през нощта, когато операторът предприема полети за HEMS през нощта; и

Б) проверки в условия на редовен полет.

**SPA.HEMS.135 Инструктаж на медицинските лица на борда и друг персонал, участващи в полети за HEMS**

а) *Медицинско лице на борда.* Преди всеки полет или серия полети за HEMS медицинските лица на борда трябва да бъдат инструктирани, за да се гарантира, че са запознати с работната среда и оборудването за HEMS, могат да работят с медицинското и аварийно-спасителното оборудване на борда, и могат да участват в процедури за влизане и излизане при нормални и при аварийни условия.

б) *Наземен персонал за аварийно обслужване.* Операторът предприема всички разумни мерки, за да гарантира, че наземният персонал за аварийно обслужване е запознат с работната среда и оборудването за HEMS и рисковете, свързани с наземните операции на оперативна площадка за HEMS.

в) *Медицински пациент.* Независимо от CAT.OP.MPA.170 инструктаж се провежда само ако медицинското състояние позволява това.

▼B

**SPA.HEMS.140 Информация и документация**

а) Операторът гарантира, че в рамките на неговия процес за анализ на риска и за управление са сведени до минимум рисковете, свързани със средата за HEMS, като уточнява в ръководството за експлоатация: подбора, състава и обучението на екипажите; равнищата на оборудване и критериите за допускане до полет; и експлоатационни процедури и минимуми, така че нормалните и вероятните извънредни ситуации да бъдат описани и да бъдат приети съответно подходящи мерки за смекчаването им.

б) На организацията, за която се предоставя HEMS, се предоставят подходящи извадки от ръководството за експлоатация.

**SPA.HEMS.145 Съоръжения в оперативната база за HEMS**

а) За членовете на резервния екипаж с време на реагиране по-малко от 45 минути се осигурява специално предназначено подходящо място за настаняване в близост до всяка оперативна база.

б) Във всяка оперативна база за пилотите се осигуряват възможности за получаване на текуща и прогнозна информация за метеорологичните условия и добри комуникации със съответния орган за обслужване на въздушното движение. Предоставят се подходящи съоръжения за планирането на всички задачи.

**SPA.HEMS.150 Зареждане с гориво**

а) Когато мисията за HEMS се провежда по правилата за визуални полети в границите на местен и определен географски район, може да се приложи стандартно планиране на горивото, при условие че операторът планира резервното гориво при кацане така, че да гарантира, че при приключване на мисията оставащото гориво не е по-малко от количеството гориво, достатъчно за:

1) 30 минути полетно време с нормална крейсерска скорост; или

2) 20 минути полетно време с нормална крейсерска скорост, когато полетът се извършва в район, който осигурява непрекъснати и подходящи предпазни площадки за кацане.

**SPA.HEMS.155 Презареждане на гориво, когато има пътници на борда или такива са в процес на качване или слизане**

Когато командирът счита, че е необходимо презареждане с гориво, когато има пътници на борда, то може да бъде предприето при спрени или при въртящи се ротори, при условие че са изпълнени следните изисквания:

а) вратите на вертолета откъм страната на презареждане с гориво останат затворени;

б) вратите на вертолета от страната, където не се презарежда с гориво, останат отворени, ако метеорологичните условия позволяват;

в) противопожарни съоръжения със съответния капацитет са разположени така, че да могат да се използват незабавно в случай на възникване на пожар; и

г) на разположение има достатъчно персонал, за да може в случай на пожар пациентите да бъдат преместени на безопасно разстояние от вертолета.

▼M9

ПОДЧАСТ К

***КРАЙБРЕЖНИ ОПЕРАЦИИ С ВЕРТОЛЕТИ***

**SPA.HOFO.100 Крайбрежни операции с вертолети (HOFO)**

Изискванията по настоящата подчаст се прилагат за:

а) оператори за търговски въздушен транспорт с валидно CAO в съответствие с „Част ORO“;

б) оператори, извършващи специализирани операции, декларирали своята дейност в съответствие с „Част ORO“; или

в) оператори, извършващи нетърговски операции, декларирали своята дейност в съответствие с „Част ORO“.

**SPA.HOFO.105 Одобрение за крайбрежни операции с вертолети**

а) Преди да започне операции съгласно настоящата подчаст, операторът трябва да получи специално одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение, операторът подава заявление до компетентния орган, както е посочено в SPA.GEN.105, и доказва съответствие с изискванията по настоящата подчаст.

в) Преди извършването от оператора на операции в държава членка, различна от държавата членка, където е издадено одобрението съгласно буква а), той уведомява компетентните органи и на двете държави членки за планираната операция.

**SPA.HOFO.110 Оперативни процедури**

а) В рамките на процеса на управление на безопасността операторът трябва да намалява и свежда до минимум рисковете и опасностите, характерни за крайбрежните операции с вертолети. Операторът определя в ръководството за експлоатация:

1) подбора, състава и обучението на екипажите;

2) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и другия участващ персонал;

3) изискваното оборудване и критериите за допускане до полет; и

4) оперативни процедури и минимуми, така че нормалните и вероятните извънредни ситуации да бъдат описани и да бъдат приети съответно подходящи мерки за смекчаването им.

б) Операторът гарантира, че:

1) преди всеки полет е изготвен експлоатационен полетен план;

2) инструктажът за безопасност на пътниците включва също конкретна информация във връзка с крайбрежната операция и се извършва преди качването във вертолета;

3) всеки член на полетния екипаж носи одобрен аварийно-спасителен комплект:

i) когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета; или

▼M9

ii) когато предвижданото време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване; или

iii) когато е планирано полетът да се проведе през нощта във враждебна среда;

4) се следва трасовата структура, предоставена от съответния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е установена такава;

5) пилотите използват оптимално автоматичните системи за управление на полета (AFCS) през целия полет;

6) са установени конкретни профили за крайбрежен подход, включително параметри за стабилен подход и коригиращи действия, които да се предприемат, ако подходът стане нестабилен;

7) при операции с многопилотен екипаж се прилагат процедури един от членовете на полетния екипаж да следи пилотажните прибори по време на крайбрежния полет — особено при подход за кацане или при излитане, за да се гарантира поддържането на безопасна траектория на полета;

8) полетният екипаж предприема незабавни подходящи действия, когато постъпи предупредителен сигнал за височината;

9) са въведени процедури за привеждане, когато е безопасно, в готовност на аварийните системи за плаване за всички кацания и отлитания над вода; и

10) операциите се провеждат в съответствие с ограниченията по маршрутите или зоните на експлоатация, определени от компетентния орган или от съответния орган, отговарящ за въздушното пространство.

**SPA.HOFO.115 Използване на крайбрежни площадки**

Операторът използва крайбрежни площадки само ако те са подходящи за типа вертолет по размера и масата му и за съответните операции.

**SPA.HOFO.120 Използване на летища и експлоатационни площадки**

а) *Наземно резервно летище за местоназначение* Независимо от разпоредбите на CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 и SPO.OP.151 не е необходимо командирът да определя резервно летище за местоназначение в експлоатационния план на полета, когато извършва полети от крайбрежна площадка до наземно летище, ако:

1) летището за местоназначение е определено като крайбрежно летище, или

2) са изпълнени следните критерии:

i) летището за местоназначение е с публикувани процедури за подход по прибори;

ii) полетното време е по-малко от 3 часа; и

iii) в публикуваната прогноза за времето, валидна от 1 час преди до 1 час след очакваното време на кацане, се уточнява, че:

А) долната граница на облаците е най-малко 700 фута над изисквания минимум за подхода по прибори или 1 000 фута над летището за местоназначение, като се прилага по-голямата от двете височини; и

Б) видимостта е най-малко 2 500 метра.

▼M9

б) *Крайбрежна резервна вертолетна палуба за местоназначение* Операторът може да избере крайбрежна резервна вертолетна палуба за местоназначение, ако са изпълнени всички от следните критерии:

1) Крайбрежна резервна вертолетна палуба за местоназначение се използва само след границата за връщане (PNR) и ако по географски причини не е достъпно наземно резервно летище за местоназначение. Преди достигането на границата за връщане се използва наземно резервно летище за местоназначение.

2) Крайбрежната резервна вертолетна палуба трябва да дава възможност за кацане при един неработещ двигател (OEI).

3) Доколкото е възможно, наличието на използваема вертолетна палуба се гарантира преди достигането на границата за връщане. Размерите, конфигурацията и свободното от препятствия пространство на отделните вертолетни палуби или други площадки трябва да са подходящи за използването им като резервни палуби от вертолети от всички типове, които е планирано да се използват.

4) Установени са метеорологичните минимуми, съобразени с точността и надеждността на метеорологичната информация.

5) Списъкът на минималното оборудване (MEL) съдържа специфични предписания за този вид операции.

6) Резервна вертолетна палуба за местоназначение се избира само ако операторът е установил съответна процедура в ръководството за експлоатация.

**SPA.HOFO.125 Подходи за кацане с борден радар (ARA) на крайбрежни площадки — операции за търговски въздушен транспорт**

а) Операторът на търговски въздушен транспорт (TBT) установява оперативни процедури и гарантира, че подходи за кацане с борден радар се изпълняват само когато:

1) вертолетът е оборудван с радар, който е способен да предоставя информация по отношение на околните препятствия; и

2) i) минималната относителна височина на снижение (MDH) се определя от радиовисотомер; или

ii) се прилага минималната абсолютна височина на снижение (MDA) плюс подходящ резерв.

б) Подходи за кацане с борден радар на сондажни платформи или на преминаващи плавателни съдове се изпълняват само при операции с многопилотен екипаж.

в) Разстоянието за вземане на решение трябва да осигурява достатъчно свободно от препятствия пространство за преминаване на втори кръг спрямо всяка цел, за която е планиран подход за кацане с борден радар.

г) Подходът за кацане продължава да се изпълнява отвъд разстоянието за вземане на решение или под минималната височина за снижаване (MDA/H) само ако е установен визуален контакт с целта.

д) При еднопилотни операции за търговски въздушен транспорт към MDA/H и разстоянието за вземане на решение се добавя съответно увеличение.

е) При подход за кацане с борден радар на неподвижна крайбрежна площадка (т.е. неподвижна конструкция или закотвен кораб), за чиито GPS координати са налице надеждни данни в навигационната система, се използва GPS/система за зонална навигация, за да се повиши безопасността на този подход.

▼M9

**SPA.HOFO.130 Метеорологични условия**

Независимо от разпоредбите на CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 и SPO.OP.170, когато се лети между крайбрежни площадки, разположени във въздушно пространство клас G, където секторът над вода е по-малък от 10 морски мили, могат се провеждат полети по правила за визуални полети (VFR), когато лимитите са равни на или по-добри от следните:

**Минимуми за полети между крайбрежни площадки, разположени във въздушно пространство клас G**

| | През деня | | През нощта | |
|---|---|---|---|---|
| | Височина (*) | Видимост | Височина (*) | Видимост |
| С един пилот | 300 ft | 3 km | 500 ft | 5 km |
| С двама пилоти | 300 ft | 2 km (**) | 500 ft | 5 km (***) |

(*) Височината на долната граница на облаците трябва да позволява полет на посочената височина под и на разстояние от облака.

(**) Може да се оперира с вертолети при намалена до 800 m видимост по време на полет, при условие че непрекъснато се вижда местоназначението или междинна конструкция.

(***) Може да се оперира с вертолети при намалена до 1 500 m видимост по време на полет, при условие че непрекъснато се вижда местоназначението или междинна конструкция.

**SPA.HOFO.135 Ограничения, свързани с вятъра, за полети до крайбрежни площадки**

Полет до крайбрежна площадка се извършва само когато съобщената скорост на вятъра, включително пориви, на вертолетната палуба е не повече от 60 възела.

**SPA.HOFO.140 Изисквания за летателните характеристики при крайбрежни площадки**

Вертолети, които излитат от и кацат на крайбрежни площадки, се експлоатират в съответствие с изискванията за летателните характеристики съгласно съответното приложение в зависимост от експлоатационния им вид.

**SPA.HOFO.145 Система за наблюдение на параметрите на полета (FDM)**

а) При провеждане на операции за търговски въздушен транспорт с вертолети, оборудвани с полетно записващо устройство, операторът въвежда и поддържа система за наблюдение на параметрите на полета като част от своята интегрирана система за управление, считано от 1 януари 2019 г.

б) Системата за наблюдение на параметрите на полета не може да се използва за повдигане на обвинения и включва адекватни предпазни мерки за защита на източника(ците) на данни.

**SPA.HOFO.150 Система за проследяване на полета**

Операторът въвежда и поддържа наблюдавана система за проследяване на полета на вертолета, извършващ крайбрежни операции във враждебна среда, от момента на отлитането до пристигането му на крайното местоназначение.

**SPA.HOFO.155 Система за наблюдение на вибриращи части (Vibration health monitoring — VHM)**

а) Следните вертолети, провеждащи крайбрежни операции за ТВТ във враждебна среда, трябва да бъдат оборудвани до 1 януари 2019 г. със система VHM, способна да следи състоянието на критични системи — носещо витло и задвижването за него:

1) сложни вертолети с моторна тяга, чиито индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е издаден първоначално след 31 декември 2016 г.;

▼M9

2) Всички вертолети с максимална оперативна конфигурация с повече от 9 пътнически места и с индивидуален CofA, издаден първоначално преди 1 януари 2017 г.;

3) всички вертолети с моторна тяга, чиито индивидуален CofA е издаден първоначално след 31 декември 2018 г.

б) Операторът трябва да има система за:

1) събиране на данните, включително генерирани от системата предупреждения;

2) анализ и определяне на функционалната годност на компонентите; и

3) реагиране на възникващи неизправности.

**SPA.HOFO.160 Изисквания за оборудването**

а) Операторът спазва следните изисквания за оборудването:

1) Аудиосистема за осведомяване на пътниците във вертолети, използвани за ТВТ и нетърговски операции с вертолети със сложна моторна тяга (NCC):

i) Вертолетите с максимална оперативна конфигурация с повече от 9 пътнически места трябва да са оборудвани с аудиосистема за осведомяване на пътниците.

ii) Не е нужно вертолетите с максимална оперативна конфигурация за 9 и по-малко пътнически места да са оборудвани с аудиосистема за осведомяване на пътниците, ако операторът може да докаже, че гласът на пилота е разбираем на всички пътнически седалки по време на полет.

2) *Радиовисотомер*

Вертолетите се оборудват с радиовисотомер, който може да издава звуков предупредителен сигнал, че височината е по-малка от предварително зададената, и светлинен предупредителен сигнал при достигане на височина, зададена от пилота.

б) *Аварийни изходи*

Всички аварийни изходи, включително аварийните изходи за екипажа, и всички врати, прозорци или други отвори, които са подходящи за спешно напускане, както и средствата за тяхното отваряне, трябва да са ясно маркирани за насочване на хората, които ще ги използват денем или нощем. Такива маркировки се проектират така, че да остават видими, ако вертолетът се обърне или ако кабината е потопена под вода.

в) *Система за предупреждение за опасно сближение на вертолета с терена (HTAWS)*

Вертолети, използвани за операции за ТВТ, с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 3 175 kg, или с максимална оперативна конфигурация с повече от 9 пътнически места и с индивидуален CofA, издаден първоначално след 31 декември 2018 г., се оборудват с HTAWS, която отговаря на изискванията за оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт.

**SPA.HOFO.165 Допълнителни процедури и оборудване за операции във враждебна среда**

а) *Спасителни жилетки*

Всички лица на борда носят през цялото време одобрени спасителни жилетки, освен ако носят цялостни аварийно-спасителни комплекти, които отговарят на комбинираното изискване за аварийно-спасителен комплект и спасителна жилетка.

▼**M9**

б) *Аварийно-спасителни комплекти*

Всички пътници на борда носят аварийно-спасителен комплект:

1) когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10 °C по време на полета; или

2) когато предвижданото време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване; или

3) когато е планирано полетът да се проведе през нощта.

в) *Аварийни дихателни апарати*

Всички лица на борда носят аварийни дихателни апарати и се инструктират за тяхното използване.

г) *Спасителни плотове*

1) Всички носени спасителни плотове, се поставят така, че да са лесно използваеми в морски условия, за които във връзка със сертифицирането са били оценени характеристиките на вертолета за аварийно приводняване, плаване и центровка.

2) Всички носени спасителни плотове, се поставят така, че да са лесно използваеми при аварийна ситуация.

3) Брой на поставените спасителни плотове:

i) при вертолет, превозващ по-малко от 12 лица — поне един спасителен плот с номинален капацитет, не по-малък от максималния брой лица на борда; или

ii) при вертолет, превозващ повече от 11 лица — поне два спасителни плота с достатъчен общ капацитет за настаняване на максималния брой лица, които могат да бъдат на борда; ако един от тях бъде изгубен, останалите спасителни плотове трябва да имат достатъчен капацитет за претоварване, за да бъдат настанени всички лица, намиращи се на борда на вертолета.

4) Всеки спасителен плот трябва да съдържа поне един авариен предавател (ELT (S); и

5) всеки спасителен плот трябва да съдържа животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

д) *Аварийно осветление на салоните*

Вертолетът се оборудва със система за аварийно осветление с независим източник на захранване, която осигурява източник за общо осветление на салоните, за да се подпомага евакуацията на вертолета.

е) *Автоматично задействащ се авариен предавател (ELT (AD)*

Вертолетът се оборудва с един автоматичен авариен предавател (ELT (AD), който може да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

ж) *Задържане на неизхвърляемите врати*

Неизхвърляемите врати, които са определени за аварийни изходи при аварийно приводняване, се оборудват с механизъм, задържащ ги в отворено положение, така че да не пречат на намиращите се във вертолета да излязат при всякакви морски условия, включително при най-тежките, както се изисква при оценката за аварийно приводняване и за плаване.

▼**M9**

з) *Аварийни изходи и люкове*

Всички аварийни изходи, включително аварийните изходи за екипажа, и всички врати, прозорци или други отвори, които са подходящи за използване за целите на евакуиране под вода, се оборудват така, че с тях да може да се оперира при аварийна ситуация.

і) Независимо от букви а), б) и в) по-горе операторът може, въз основа на оценка на риска, да разреши на медицински недееспособни пътници на крайбрежна площадка да носят отчасти или да не носят спасителни жилетки, аварийно-спасителни комплекти или аварийни дихателни апарати по време на полета за връщане или на полет между крайбрежни площадки.

**SPA.HOFO.170 Изисквания по отношение на екипажа**

а) Операторът установява:

1) критерии за подбор на членовете на полетния екипаж, като се взема предвид досегашния им опит;

2) минималното изискване за опит на командира, за който се предвижда да провежда крайбрежни операции; и

3) програма за обучение и проверка на полетния екипаж, която всеки член на полетния екипаж трябва да завърши успешно. Тази програма трябва да е съобразена с крайбрежната среда и да включва нормални процедури и процедури при необичайни и аварийни ситуации, както и обучение по т.нар. „управление на ресурсите на екипажа“ (crew resource management), приводняване и оцеляване в морски условия.

б) *Изисквания за скорошен опит*

Даден пилот оперира с вертолет, превозващ пътници, само тогава:

1) на крайбрежна площадка като командир или втори пилот, когато е извършил през предходните 90 дни поне 3 излитания, подхода и кацания на крайбрежна площадка с вертолет от същия тип или на тренажор за пълна имитация на полета (FFS), представящ този тип вертолет; или

2) нощно време на крайбрежна площадка като командир или втори пилот, когато е извършил през предходните 90 дни поне 3 излитания, подхода и кацания нощно време на крайбрежна площадка с вертолет от същия тип или на тренажор за пълна имитация на полета (FFS), представящ този тип вертолет.

Тези 3 излитания и кацания се извършват при многопилотна или еднопилотна операция в зависимост от операцията, подлежаща на изпълнение.

в) Специфични изисквания за търговски въздушен транспорт:

1) Периодът от 90 дни, посочен в буква а), подточки 1) и 2), може да бъде удължен до 120 дни, при условие че пилотът изпълнява полети в рейсови условия под наблюдението на инструктор или проверяващ за квалификация за тип.

2) Ако пилотът не отговаря на изискванията съгласно подточка 1), той преминава летателно обучение с вертолет или тренажор за пълна имитация на полета на типа вертолет, който ще се използва, което включва като минимум изискванията, описани в буква б), подточки 1) и 2), преди да може да упражнява своите права.

▼M10

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;

▼M16

б) специфични инструкции за техническо обслужване и процедури за гарантиране на целевото равнище на поддържане на летателната годност и надеждността на самолета и системата за задвижване са установени и включени в програмата на оператора за техническо обслужване на въздухоплавателното средство в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014, включително всичко посочено по-долу:

1) програма за наблюдение на работата на двигателя с изключение на самолетите, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено 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;

▼M10

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;

▼M10

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) ►C1 един нагревател за тръба на Пито; ◄

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.

▼M14

ПОДЧАСТ M

***ЕЛЕКТРОННИ „ПИЛОТСКИ ЧАНТИ“ (EFB)***

**SPA.EFB.100 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB) — одобрение за експлоатация**

а) Операторът от търговския въздушен транспорт използва приложение за EFB от тип Б само ако е получил одобрение от компетентния орган за тази употреба.

▼**M14**

б) За да получи одобрение за експлоатация от компетентния орган за използването на приложение за EFB от тип Б, операторът представя доказателства, че:

1) е направена оценка на риска, свързан с използването на приемащото приложението EFB устройство, както и на приложението за EFB и свързаните с него функции, като са набелязани съответните рискове и се гарантира, че те се управляват и смекчават по подходящ начин;

2) интерфейсите човек — машина на устройството EFB и приложението за EFB са оценени с оглед на принципите, свързани с човешкия фактор;

3) е изградена система за администриране на EFB, както и че са установени и се прилагат процедури и изисквания за обучение с оглед на администрирането и използването на устройството EFB и приложението за EFB; те следва да включват процедури за:

i) работа с EFB;

ii) управление на измененията по EFB;

iii) управление на данните за EFB;

iv) техническо обслужване на EFB; както и

v) сигурност на EFB;

4) приемащата платформа за EFB е подходяща за планираната употреба на приложението за EFB.

Това доказване трябва да е конкретно за приложението за EFB и приемащата платформа за EFB, на която се инсталира приложението.

▼M1

*ПРИЛОЖЕНИЕ VI*

**НЕТЪРГОВСКИ ПОЛЕТИ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА**

**[ЧАСТ-NCC]**

ПОДЧАСТ А

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

▼M15

**NCC.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, където той е установен или пребивава.

▼M1

**NCC.GEN.105 Отговорности на екипажа**

а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които:

1) са свързани с безопасността на въздухоплавателното средство и лицата на борда; или

2) са посочени в инструкциите и процедурите в ръководството за експлоатация.

б) По време на критичните фази на полета и винаги, когато това се счете за необходимо от командира на въздухоплавателното средство по съображения за безопасност, членът на екипажа седи на определеното му/й работно място и не извършва никакви други дейности освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

в) По време на полет всеки член на полетния екипаж остава със закопчан и затегнат предпазен колан, докато е на своето място.

г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.

д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство:

1) ако той/тя е или предполага, че е изморен(а), както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 или се чувства по друг начин непригоден(на) до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена; или

▼M12

2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M1

е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:

1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства, както и за периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част-ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № 965/2012; и

2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за ограничаване на полетното време (FTL).

ж) Членът на екипажа докладва на командира за:

1) всяка грешка, отказ, неправилно функциониране или дефект, които според него/нея могат да повлияят върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и

2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

▼M15

**NCC.GEN.101 Допълнителни изисквания за организациите за летателно обучение**

▼M16

Одобрените организации за обучение, които е необходимо да спазват изискванията от настоящото приложение, трябва също да спазват:

а) ORO.GEN.310, според случая; както и

б) ORO.MLR.105.

▼M1

**NCC.GEN.106 Отговорности и права на командира**

а) Командирът е отговорен за следното:

1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство, както е посочено в точка 1.в от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;

2) започването, продължаването, прекратяването или отклонението на полета в интерес на безопасността;

3) да гарантира, че всички инструкции, експлоатационни процедури и проверки са изпълнени в съответствие с ръководството за експлоатация и съгласно посоченото в точка 1.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;

4) да започва полет само ако е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в точка 2.а.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:

i) въздухоплавателното средство е летателно годно;

ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;

iii) приборите и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако списъкът на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ не разрешава експлоатация с нефункциониращо оборудване съгласно NCC.IDE.A.105 или NCC.IDE.H.105;

iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предписани в документацията за летателна годност;

v) целият ръчен багаж, предаден багаж и товарът са правилно подредени и обезопасени;

vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета;

vii) всеки член на полетния екипаж притежава валидно свидетелство за правоспособност в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011;

viii) членовете на полетния екипаж са подходящо квалифицирани и отговарят на изискванията за компетентност и скорошен опит; и

▼M9

ix) е налице подходяща и актуална навигационна база данни, необходима за навигация, основана на летателните характеристики;

▼M1

5) да не започва полет, ако член на полетния екипаж е възпрепятстван да изпълнява задълженията си поради причини като нараняване, заболяване, умора или въздействието на психоактивно вещество;

6) да не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, когато способността на член на полетния екипаж да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;

7) да решава дали приема или не приема въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;

▼M1

8) да записва данни за използването и за всички известни или подозирани дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство; и

▼M8

9) да гарантира, че:

i) полетните записващи устройства не са блокирани или изключени по време на полет;

ii) в случай на събитие, различно от произшествие или сериозен инцидент, което се докладва в съответствие с ORO.GEN.160, буква а), записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено; както и

iii) в случай на произшествие или сериозен инцидент или ако съхраняването на записите от полетните записващи устройства се управлява от разследващия орган:

А) записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено;

Б) полетните записващи устройства се дезактивират веднага след приключването на полета; както и

В) преди напускане на пилотската кабина са взети предпазни мерки за съхраняване на записите от полетните записващи устройства.

▼M1

б) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.

в) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.

г) Независимо от разпоредбата на буква а), подточка 6), при експлоатация от многочленен екипаж командирът може да продължи полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, ако има установени подходящи процедури за намаляване на рисковете.

д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такъв случай той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методите в интерес на безопасността.

е) Командирът представя незабавно на компетентния орган доклад за действия на незаконна намеса и информира определените местни органи.

ж) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице, или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или на имущество.

**NCC.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

а) Командирът трябва да спазва законовите и подзаконовите актове и процедурите на тези държави, в които се осъществява експлоатацията на въздухоплавателното средство.

б) Командирът трябва да е запознат със законовите и подзаконовите актове и процедурите, които се отнасят до изпълнението на неговите/нейните задължения, предписани за зоните, които ще бъдат пресечени, летищата и експлоатационните площадки, които е планирано да бъдат използвани, и свързаните с тях аеронавигационни съоръжения, както е посочено в точка 1.а от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M1

**NCC.GEN.115 Общ език**

Операторът гарантира, че всички членове на екипажа могат да комуникират помежду си на общ език.

▼M5

**NCC.GEN.119 Рулиране на въздухоплавателни средства**

Операторът установява процедури за рулиране на въздухоплавателните средства, с цел да се гарантира безопасна експлоатация и да се подобри безопасността на пистата.

▼M1

**NCC.GEN.120 Рулиране на самолети**

Операторът гарантира, че самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

а) е подходящо квалифициран пилот; или

б) е определено от оператора и:

1) е обучено да рулира самолета;

2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;

3) е получило инструкции по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и

4) е в състояние да спазва експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

**NCC.GEN.125 Използване на носещите витла — вертолети**

Носещите витла на вертолетите се задвижват само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

**NCC.GEN.130 Преносими електронни устройства**

Операторът не допуска никое лице на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство (PED), което би могло да въздейства неблагоприятно върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

▼M14

**NCC.GEN.131 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB)**

а) При използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) на борда на въздухоплавателно средство операторът гарантира, че това не оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите или оборудването на въздухоплавателното средство или на способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.

б) Преди да използва приложение за EFB от тип Б операторът:

1) прави оценка на риска, свързан с използването на приемащото приложението EFB устройство, както и на съответното приложение за EFB и свързаните с него функции, като набелязва съответните рискове и гарантира, че те се управляват и смекчават по подходящ начин; оценката на риска обхваща рисковете, свързани с интерфейса човек — машина на съответното устройство EFB и приложение за EFB; както и

2) изгражда система за администриране на EFB, в т.ч. процедури и изисквания за обучение с оглед на администрирането и използването на устройството EFB и приложението за EFB.

▼M1

**NCC.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

Операторът поддържа списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени по всяко време на центрове за координация на спасителни дейности (RCC).

**NCC.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация**

а) Освен ако е определено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет в оригинал или копие:

1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);

2) оригиналът на сертификата за регистрация;

3) оригиналът на сертификата за летателна годност;

4) сертификат за шум;

5) декларацията, посочена в приложение III (част-ORO), 0R0.DEC.100, към Регламент (ЕС) № 965/2012;

6) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;

7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;

8) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;

9) полетния дневник или негов еквивалент за въздухоплавателното средство;

10) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;

11) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;

12) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и от прехващано въздухоплавателно средство;

13) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;

14) валидните части на ръководството за експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа, които следва да бъдат лесно достъпни за членовете на екипажа;

15) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списъкът с отклонения от конфигурацията (CDL);

16) съответната документация с инструкции по системата NOTAM за известия за въздухоплавателите и по аеронавигационното информационно обслужване (AIS);

17) съответната метеорологична информация;

18) декларации за товара и/или пътниците, ако е приложимо; и

19) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.

б) В случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), подточки 2—8, е разрешено експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне своето местоназначение или място, където може да се извърши подмяна на документите.

▼M16

**NCC.GEN.145 Обработка на записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване**

а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът на въздухоплавателното средство съхранява оригиналните записани данни от полетните записващи устройства в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.

б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите, за да се гарантира постоянната надеждност на полетните записващи устройства, които се изисква да са налични на борда.

в) Операторът гарантира, че записите на полетните параметри и комуникационните съобщения по линията за предаване на данни, които се изисква да бъдат записвани от полетните записващи устройства, се съхраняват. Независимо от това, за целите на изпитването и техническото обслужване на полетните записващи устройства, до 1 час от най-старите записани данни към момента на изпитването могат да бъдат изтрити.

г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите полетни данни в полетни параметри, изразени в инженерни единици.

д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.

е) Без да се засягат разпоредбите на регламенти (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) 2016/679:

1) Освен за целите на осигуряване на надеждност на полетните записващи устройства, звукозаписите от тях не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

i) установена е процедура, свързана с обработката на такива звукозаписи и тяхната транскрипция;

ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;

iii) такива звукозаписи може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.

1а) При проверка на звукозаписите от полетното записващо устройство с цел да се гарантира неговата надеждност, операторът защитава неприкосновеността на тези звукозаписи и гарантира, че те не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство.

2) Полетните параметри или съобщенията по линията за предаване на данни, записани от полетните записващи устройства, не могат да се използват за цели, различни от разследването на произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, освен ако тези записи отговарят на някое от следните условия:

i) използват се от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;

▼**M16**

ii) анонимизирани са;

iii) разкриват се при прилагане на процедура за сигурност.

3) Освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства, изображения от пилотската кабина, записани от тях, не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

i) установена е процедура, свързана с обработката на такива изображения;

ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;

iii) такива изображения може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.

3а) Когато изображения от пилотската кабина, записани от полетно записващо устройство, се проверяват с цел осигуряване на надеждността на полетното записващо устройство:

i) тези изображения не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство;

ii) ако части от телата на членове на екипажа могат да се видят на изображенията, операторът гарантира поверителността на тези изображения.

▼**M1**

**NCC.GEN.150 Превоз на опасни товари**

а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, ICAO Doc 9284- AN/905), включително съответните допълнения и други добавки или поправки.

б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Г, към Регламент (ЕС) № 965/2012, освен в случаите когато:

1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или

2) те се пренасят от пътници или членове на екипажа, или са в багаж, в съответствие с част 8 от техническите инструкции.

в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.

г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности, както се изисква от техническите инструкции.

▼M1

д) В съответствие с техническите инструкции, операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, в случай на произшествия или инциденти с опасни товари.

е) Операторът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.

ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на товар са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на техническите инструкции.

ПОДЧАСТ Б

***ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ***

**NCC.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Операторът използва само летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за съответния тип въздухоплавателно средство и естеството на експлоатация.

**NCC.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

За избора на резервно летище и политиката за горивото операторът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище по местоназначение е повече от:

а) 60 минути за самолети с бутални двигатели; или

б) 90 минути за самолети с турбинни двигатели.

**NCC.OP.110 Експлоатационни минимуми за летищата — общи разпоредби**

а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) операторът установява експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което ще бъде използвано. Тези минимуми:

1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и

2) при предприемане на операции при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст E към Регламент (ЕС) № 965/2012.

б) При установяването на експлоатационните минимуми на летищата операторът взема предвид:

1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

2) състава на полетния екипаж и неговата компетентност и опит;

3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоните на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (final approach and take-off areas —FATOs), които могат да бъдат избрани за използване;

4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни помощни средства;

5) оборудването, налично на въздухоплавателното средство за целите на навигацията и/или контрола на траекторията при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;

▼M1

6) препятствията в зоните за подход и преминаване на втори кръг, както и в необходимите за първоначален набор на височина зони за изпълнение на непредвидени процедури;

7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход по прибори;

8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и

9) техниката на полет, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.

в) минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват само ако са изпълнени следните условия:

1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на планираната процедура, е функциониращо;

2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип подход, са функциониращи;

3) изискваните критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и

4) екипажът е подходящо квалифициран.

**NCC.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация**

а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I) не трябва да е по-малка от най-голямата от:

1) минималната височина, до която може да се използват помощните средства за подход, без да е необходим визуален ориентир;

2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;

3) публикуваната височина за вземане на решение според процедурата за изпълнение на подход, където е приложимо;

4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или

5) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.

б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без CDFA, не трябва да е по-малка от най-голямата от:

1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;

2) системния минимум, посочен в таблица 1; или

3) минималната височина на снижение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

*Таблица 1*

**Системни минимуми**

| Съоръжение | Най-ниска DH/MDH (ft) |
|---|---|
| Система за кацане по прибори (ILS) | 200 |
| Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV)) | 200 |
| GNSS (странична навигация (LNAV)) | 250 |
| GNSS/Баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/VNAV) | 250 |

▼**M1**

| Съоръжение | Най-ниска DH/MDH (ft) |
|---|---|
| Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME) | 250 |
| Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простиращ се до ½ NM) | 250 |
| SRA (простиращ се до 1 NM) | 300 |
| SRA (простиращ се до 2 NM или повече) | 350 |
| VHF всенасочен радиофар (VOR) | 300 |
| VOR/DME | 250 |
| Ненасочена приводна радиостанция (NDB) | 350 |
| NDB/DME | 300 |
| VHF радиопеленгатор (VDF) | 350 |

**NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

а) MDH за изпълняване на визуален кръг със самолети не трябва да е по-малка от най-голямата от:

1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;

2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или

3) DH/MDH на предшестващата процедура на подход по прибори.

б) Минималната видимост за изпълняване на визуален кръг със самолети е най- високата стойност от:

1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана;

2) минималната видимост, получена от таблица 2; или

3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на подход по прибори.

*Таблица 1*

**MDH и минимална видимост за визуален кръг в зависимост от категорията на самолета**

| | Категория на самолета | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH (ft) | 400 | 500 | 600 | 700 |
| Минимална метеорологична видимост (m) | 1 500 | 1 600 | 2 400 | 3 600 |

▼M1

**NCC.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата**

MDH за изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата е не по- малка от 250 ft, а метеорологичната видимост — не по-малка от 800 m.

**NCC.OP.115 Процедури по излитане и подход**

а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако са публикувани такива процедури за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.

б) Независимо от буква а), командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната процедура само:

1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия и са отчетени всички експлоатационни условия; или

2) когато е радарно векториран от орган за контрол на въздушното движение.

в) При всички случаи сегментът на финалния подход за кацане трябва да бъде изпълнен визуално или в съответствие с публикуваните процедури за подход.

▼M9

**NCC.OP.116 Навигация, основана на летателните характеристики — самолети и вертолети**

Операторът гарантира, че когато се изисква PBN за маршрута, по който трябва да се лети, или за подлежащата на изпълнение процедура:

а) съответната спецификация за PBN е посочена в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, който е бил одобрен от сертифициращия орган като част от оценка на летателната годност или който се основава на такова одобрение; и

б) въздухоплавателното средство се експлоатира съгласно съответната навигационна спецификация и ограничения в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, упоменат по-горе.

▼M1

**NCC.OP.120 Процедури за намаляване на шума**

Операторът разработва експлоатационни процедури, отчитайки необходимостта от свеждане до минимум на въздействието на шума от въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

**NCC.OP.125 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

а) Операторът определя методи за установяване на минимални височини на полета, които осигуряват необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори.

б) Командирът установява въз основа на този метод минимални височини на полета за всеки полет. Минималните височини на полета не трябва да са по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

**NCC.OP.130 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):

i) през деня — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет при нормална крейсерска височина; или

▼M1

ii) през нощта — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина;

2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

i) ако не е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина; или

ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина.

б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:

1) прогнозите за метеорологичните условия;

2) предвижданите от органите за контрол на въздушното движение маршрути и закъснения на трафика;

3) процедурите при загуба на херметизацията или отказ на един двигател по маршрута, според случая; и

4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

в) Нищо не възпрепятства промяната на полетния план по време на полета, за да се препланира полетът към друго местоназначение, при условие че от точката на препланиране на полета могат да бъдат спазени всички изисквания.

**NCC.OP.131 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

1) за полети по правилата за визуални полети — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; и

2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

i) ако не е необходимо резервно летище или не се разполага с летище с подходящи метеорологични условия — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка на местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или

ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:

А) за полет до определеното резервно летище; и

Б) за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, и подход и кацане.

б) При изчисляването на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:

1) прогнозите за метеорологичните условия;

2) предвижданите от органите за контрол на въздушното движение маршрути и закъснения на трафика;

▼M1

3) процедурите при загуба на херметизацията или отказ на един двигател по маршрута, според случая; и

4) всяко друго условие, което може да забави кацането на въздухоплавателното средство или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

в) Нищо не възпрепятства промяната на полетния план по време на полета, за да се препланира полетът към друго местоназначение, при условие че от точката на препланиране на полета могат да бъдат спазени всички изисквания.

**NCC.OP.135 Натоварване на ръчен багаж и товар**

Операторът установява процедури, за да гарантира че:

а) в пътническия салон се превозва само такъв ръчен багаж, който може да бъде поместен по подходящ и сигурен начин; и и

б) всеки багаж или товар, превозван на борда, който може да причини наранявания и повреди или да възпрепятства достъпа до пътеките и изходите, е поместен така, че да се осигури неговата неподвижност.

**NCC.OP.140 Инструктаж за пътниците**

Командирът гарантира, че:

а) преди излитане пътниците са били запознати с местоположението и използването на:

1) предпазните колани,

2) аварийните изходи, и

3) картите с инструкции за пътниците за действие при аварийна ситуация,

и ако е приложимо:

4) спасителните жилетки,

5) оборудването за подаване на кислород,

6) спасителните плотове, и

7) другото аварийно оборудване, предоставено на пътниците за индивидуално ползване;

и

б) при възникване на аварийна ситуация по време на полет пътниците са инструктирани как да действат съобразно обстоятелствата.

**NCC.OP.145 Подготовка на полета**

▼M9

а) Преди да започне полет, командирът се уверява по всички възможни начини, че космическите съоръжения, наземните съоръжения и/или съоръженията на вода, включително комуникационното оборудване и навигационните средства, налични и пряко необходими при такъв полет за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са достатъчни за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.

▼M1

б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет на голямо разстояние от мястото на излитане и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и

2) планиране на алтернативен курс на действие с оглед на евентуална невъзможност поради метеорологичните условия полетът да приключи, както е планирано.

▼M1

**NCC.OP.150 Резервни летища за излитане — самолети**

а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището за излитане поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на приложимите експлоатационни летищни минимуми или са по-лоши от тях, или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.

б) Резервното летище за излитане се намира на следното разстояние от летището за излитане:

1) за самолети с два двигателя — на разстояние не повече от отговарящото на 1 час полетно време с крейсерска скорост с един двигател в стандартни условия на спокойна атмосфера; и

2) за самолети с три и повече двигателя — на разстояние не повече от отговарящото на 2 часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, в стандартни условия на спокойна атмосфера.

в) За да бъде избрано дадено летище като резервно летище за излитане, наличната информация трябва да показва, че в очакваното време на използване условията ще съответстват или ще са по-добри от експлоатационните летищни минимуми за тази експлоатация.

**NCC.OP.151 Резервни летища на местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището на местоназначение поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, освен ако:

а) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори; и

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долна граница на облаците най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

ii) видимост най-малко 5,5 km или 4 km повече от минималната, свързана с процедурата.

**NCC.OP.152 Резервни летища на местоназначение — вертолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището на местоназначение поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, освен ако:

а) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори и наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане, или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:

1) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

2) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата; или

▼M1

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори;

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори;

ii) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата. и

▼M9

_____

**NCC.OP.153 Резервни летища за местоназначение — операции за подход по прибори**

Командирът гарантира, че са на разположение достатъчно средства за навигация и кацане на летището за местоназначение или на всяко резервно летище за местоназначение в случай на загуба на способността за изпълнение на предвидената операция за подход и кацане.

▼M1

**NCC.OP.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане**

а) Не се извършва презареждане с авиационен бензин (AVGAS) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизане от въздухоплавателното средство.

б) За всички останали видове гориво трябва да се вземат необходимите предпазни мерки и на въздухоплавателното средство трябва да има достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

**NCC.OP.160 Използване на пилотски слушалки**

а) Всеки член на полетния екипаж, изпълняващ служебните си задължения в пилотската кабина, трябва да носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка. Слушалките се използват като основно средство за гласова комуникация с ОВД:

1) на земята:

i) когато се получава разрешение за излитане от органите за контрол на въздушното движение посредством гласова комуникация, и и

ii) когато двигателите работят;

2) по време на полет:

i) под преходната височина или или

ii) 10 000 ft, като е валидна по-голямата стойност;

и

3) когато това се счита за необходимо от командира.

б) При условията на буква а) слушалките с микрофон или еквивалентното средство за връзка трябва да са в положение, което позволява използването им за двупосочна радиокомуникация.

▼M1

**NCC.OP.165 Превоз на пътници**

Операторът установява процедури, за да гарантира че:

а) пътниците са седнали така, че в случай, изискващ аварийна евакуация на въздухоплавателното средство, да я улесняват, а не да я възпрепятстват;

б) преди и по време на рулиране, излитане и кацане, и когато това се счита за необходимо от командира в интерес на безопасността, всеки пътник на борда заема седалка или легло със закопчан и затегнат предпазен колан или поставено обезопасително средство; и

в) само за определени седалки във въздухоплавателното средство е разрешено те да се заемат от повече от един пътник — един възрастен пътник и едно бебе, подходящо обезопасено с допълнителен предпазен колан или с друго средство.

**NCC.OP.170 Обезопасяване на пътническия салон и кухнята на самолета**

Командирът гарантира, че:

а) преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп; и

б) преди излитане и кацане и когато по своя преценка счита, че е в интерес на безопасността, цялото оборудване и багаж са подходящо обезопасени.

**NCC.OP.175 Тютюнопушене на борда**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

а) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността;

б) по време на презареждане на гориво;

в) при престой на въздухоплавателното средство на земята, освен ако операторът е определил процедури за ограничаване на рисковете по време на наземни операции;

г) извън определените за пушене зони и в тоалетната(ите);

д) в товарните отсеци и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери или не са покрити с пожароустойчиво платнище; и

е) в тези зони на пътническия салон, в които се подава кислород.

**NCC.OP.180 Метеорологични условия**

а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на планираното летище на местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.

б) Командирът започва и продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само когато последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимуми.

в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

**NCC.OP.185 Лед и други замърсители — наземни процедури**

а) Операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на въздухоплавателното средство с цел безопасната му експлоатация.

▼M1

б) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на самолета са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, разрешени съгласно процедурите, посочени в буква а), и в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

**NCC.OP.190 Лед и други замърсители — полетни процедури**

а) Операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.

б) Командирът предприема излитане или извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.a.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

в) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно излиза от тези условия, като променя височината и/или маршрута, и, ако е необходимо, чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

**NCC.OP.195 Условия за излитане**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и състоянието на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и и

б) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

**NCC.OP.200 Симулиране на ситуации по време на полет**

а) При превоза на пътници или товар командирът не симулира:

1) особени или аварийни ситуации, които налагат прилагането на съответни процедури; или

2) полет в приборни метеорологични условия (IMC).

▼M14

б) Без да се засяга буква а), когато се провеждат тренировъчни полети от организация за обучение, посочена в член 10a от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, такива ситуации могат да се симулират с обучаеми пилоти на борда.

▼M1

**NCC.OP.205 Управление на разхода на гориво по време на полет**

а) Операторът установява процедура, за да гарантира, че по време на полет се осъществява контрол и управление на разхода на гориво.

б) Командирът редовно проверява количеството използваемо гориво, оставащо на борда, да не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, както и наличието на планираното резервно гориво съгласно изискванията на NCC.0P.130 или NCC.OP.131.

**NCC.OP.210 Използване на допълнителен кислород**

Командирът гарантира, че той/тя и членовете на полетния екипаж, изпълняващи задължения от съществено значение за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато барометричната височина в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато барометричната височина превиши 13 000 ft.

▼M1

**NCC.OP.215 Констатиране на близост със земята**

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

▼M9

**NCC.OP.220 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Операторът установява оперативни процедури и програми за обучение, когато е инсталирана и функционира бордова система за избягване на сблъсък във въздуха, така че полетният екипаж да бъде подходящо обучен за избягването на сблъсъци и да е компетентен в използването на оборудването на ACAS II.

▼M16

**NCC.OP.225 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

**NCC.OP.226 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване зона за финален подход и за излитане („FATO“) няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

▼M1

**NCC.OP.230 Започване и продължаване на подхода за кацане**

а) Командирът може да започне подход за кацане по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).

б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимия минимум, подходът не може да бъде продължен:

1) под 1 000 ft над летището; или

2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.

в) Когато RVR не е известна, нейните стойности могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.

г) Ако след прелитането на 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимия минимум, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че е установен подходящият за вида подход и дадената писта за излитане и кацане визуален контакт със земните ориентири на DA/H или MDA/H и този контакт се поддържа непрекъснато.

е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

ПОДЧАСТ B

***ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ***

**NCC.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центърът на тежестта трябва да съответстват на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в ръководството за експлоатация, ако то е по-ограничително.

▼M1

б) Табели, списъци, маркировки на прибори или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, за които в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство е предписано визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

**NCC.POL.105 Маса и центровка, разпределение на товара**

а) Операторът установява масата и центъра на тежестта на всяко въздухоплавателно средство чрез действително претегляне преди първоначалното му въвеждане в експлоатация. Кумулативният ефект от измененията и ремонтите във връзка с масата и центровката се отчита и съответно документира. Въздухоплавателното средство се претегля отново, ако ефектът от измененията върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.

б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

в) Операторът определя масата на всички експлоатационни елементи и членове от екипажа, включени в експлоатационната суха маса на въздухоплавателното средство, чрез действително претегляне, включително всякакъв багаж на екипажа, или чрез използване на стандартни стойности за масата. Определя се влиянието на местоположението им върху центъра на тежестта на въздухоплавателното средство. Когато за определяне на експлоатационната суха маса се използват стандартни стойности за масата, тези стойности за членовете на екипажа са, както следва:

1) 85 kg, включително ръчен багаж, за членовете на полетния/техническия екипаж; и

2) 75 kg за членовете на кабинния екипаж.

г) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на полезния товар, включително всеки баласт, чрез:

1) действително претегляне;

2) определяне на масата на полезния товар в съответствие със стандартните стойности за масата на пътниците и багажа; или

3) изчисляване на масата на пътниците въз основа на изявление от всеки пътник или от негово име, като към нея се добавя предварително определена маса, отчитаща ръчния багаж и дрехите, когато броят на пътническите седалки във въздухоплавателното средство е:

i) по-малко от 10 за самолети; или

ii) по-малко от шест за вертолети.

д) Когато се използват стандартни стойности за масата, те са, както следва:

1) за пътници — посочените в таблици 1 и 2, включващи ръчния багаж и масата на бебе, което пътува на една седалка с възрастен пътник:

*Таблица 1*

**Стандартни стойности за масата на пътници — въздухоплавателни средства с общ брой на пътническите седалки 20 или повече**

| Пътнически седалки: | 20 и повече | | 30 и повече |
|---|---|---|---|
| | Мъже | Жени | Всички възрастни |
| Възрастни | 88 kg | 70 kg | 84 kg |
| Деца | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

▼M1

*Таблица 2*

**Стандартни стойности за масата на пътници — въздухоплавателни средства с общ брой на пътническите седалки 19 или по-малко**

| Пътнически седалки | 1 – 5 | 6 – 9 | 10 – 19 |
|---|---|---|---|
| Мъже | 104 kg | 96 kg | 92 kg |
| Жени | 86 kg | 78 kg | 74 kg |
| Деца | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

2) за багаж:

i) за самолети, когато общият брой на наличните пътнически седалки в самолета е 20 или повече — стандартните стойности за масата на всеки регистриран багаж, посочени в таблица 3;

*Таблица 3*

**Стандартни стойности за масата на багаж — самолети с общ брой на пътническите седалки 20 или повече**

| Вид на полета | Стандартна стойност за масата на багажа |
|---|---|
| Вътрешен | 11 kg |
| В рамките на Европа | 13 kg |
| Междуконтинентален | 15 kg |
| Всички останали | 13 kg |

ii) за вертолети, когато общият брой на наличните пътнически седалки във вертолета е 20 или повече, стандартната стойност за масата на регистриран багаж е 13 kg;

е) За въздухоплавателни средства с 19 или по-малко пътнически седалки, действителната маса на регистрирания багаж се определя:

1) чрез претегляне; или

2) чрез изчисляване въз основа на изявление от всеки пътник или от негово име. Когато това е невъзможно, се използва минимална стандартна стойност от 13 kg за масата.

ж) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на зареденото гориво въз основа на действителната му плътност или, ако тя не е известна, на плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за експлоатация.

з) Командирът гарантира, че натоварването на:

1) въздухоплавателното средство се извършва под надзора на квалифициран персонал; и

2) полезният товар съответства на данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.

и) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да спазва допълнителните структурни ограничения, като например за здравината на пода, максималния товар на линеен метър, максималната маса за товарен отсек и максималния брой седалки.

▼M1

й) Операторът определя в ръководството за експлоатация принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката, както и за разпределянето на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви а) до и). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

**NCC.POL.110 Данни и документация за масата и центровката**

а) Преди всеки полет операторът установява данните за масата и центровката и изготвя съответната документация, като определя товара и неговото разпределение по такъв начин, че да не се превишават граничните стойности за масата и центровката на въздухоплавателното средство. Документацията за масата и центровката съдържа следната информация:

1) регистрация и тип на въздухоплавателното средство,

2) идентификационен номер на полета и дата, ако е приложимо,

3) име на командира,

4) име на лицето, подготвило документацията,

5) сухата експлоатационна маса и съответният център на тежестта на въздухоплавателното средство,

6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета,

7) масата на консумативите, различни от гориво, ако е приложимо,

8) компонентите на товара, включително пътници, багаж, товар и баласт,

9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво,

10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство, и

11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.

б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът проверява целостта на изходните данни.

в) Когато натоварването на въздухоплавателното средство не се надзирава от командира, лицето, надзиращо натоварването на въздухоплавателното средство, потвърждава чрез своя подпис или по подобен начин, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и центровката, изготвена от командира. Командирът удостоверява чрез подпис или по подобен начин своето одобрение.

г) Операторът определя процедури за промени на товара в последната минута, за да гарантира, че:

1) всяка промяна в последната минута след попълване на документацията за масата и центровката е въведена в документите за планиране на полета, съдържащи документацията за масата и центровката;

2) е определена максимално допустима стойност за промяната в последната минута в броя на пътниците или товара; и

3) ако тази максимално допустима стойност за броя бъде превишена, се изготвя нова документация за масата и центровката.

**NCC.POL.111 Данни и документация за масата и центровката — облекчения**

Въпреки NCC.P0L.110, буква а), подточка 5) може да не е необходимо да се посочи местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица за центровката или ако може да се докаже, че за планираните операции може да се осигури правилна центровка независимо от действителния товар.

▼M1

**NCC.POL.115 Общи летателни характеристики**

Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на приложимите правила за полети и на други ограничения, приложими за полета, въздушното пространство или използваните летища и експлоатационни площадки, отчитайки точността на използваните карти.

**NCC.POL.120 Ограничения за излетната маса — самолети**

Операторът гарантира, че:

а) масата на самолета при започване на излитането не превишава съответните ограничения:

1) при излитане съгласно изискването в NCC.POL.125;

2) по маршрута с един неработещ двигател (OEI) съгласно изискването в NCC.P0L.130; и

3) при кацане съгласно изискването в NCC.POL.135,

като се вземе предвид очакваното намаление на масата на самолета в хода на полета и изпускането на гориво;

б) масата при започване на излитането никога не трябва да превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство за барометричната височина, отговаряща на надморската височина на летището или експлоатационната площадка, и, ако се използва като параметър за определяне на максимално допустимата излетна маса, за всички други местни атмосферни условия; и

в) предвижданата маса към очаквания момент на планирано кацане на летището или експлоатационната площадка и на резервното летище на местоназначение никога не трябва да превишава максимално допустимата маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство за барометричната височина, отговаряща на надморската височина на тези летища или експлоатационни площадки, и, ако се използва като параметър за определяне на максимално допустимата маса за кацане, за всички други местни атмосферни условия.

**NCC.POL.125 Излитане — самолети**

а) При определяне на максимално допустимата излетна маса командирът отчита следното:

1) изчислената дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от разполагаемата дистанция за разбег при излитане;

2) изчислената дистанция за разбег при излитане не трябва да превишава разполагаемата дистанция за разбег при излитане;

3) използва се само една стойност на скоростта V1 за прекратяване или продължаване на излитането, когато една V1 е посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство; и

4) при мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.

▼M4

б) С изключение на самолет, оборудван с турбовитлови двигатели и с максимална излетна маса, не надвишаваща 5 700 kg, в случай на отказ на двигател по време на излитане, командирът гарантира, че самолетът е в състояние:

1) да прекрати излитането и да спре в наличната дистанция за прекратено излитане или на наличната писта; или

▼M4

2) да продължи излитането и да прелети над всички препятствия по траекторията на полета с достатъчен марж, докато самолетът е в състояние да спази NCC.POL.130.

▼M1

**NCC.POL.130 Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети**

Командирът гарантира, че в случай на отказ на двигател в която и да е точка по маршрута, самолет с повече от един двигател е в състояние да продължи полета до подходящо летище или експлоатационна площадка, без да слиза под минималната височина на прелитане над препятствията в която и да е точка по маршрута.

**NCC.POL.135 Кацане — самолети**

Командирът гарантира, че на всяко летище или експлоатационна площадка, след като е прелетял с безопасно превишение всички препятствия по траекторията на подхода, самолетът ще може да кацне и да спре, а хидропланът да достигне задоволително ниска скорост, в предела на разполагаемата дистанция за кацане. Отчитат се очакваните отклонения при подхода и техниките на кацане, ако такова отчитане не е направено в планираните експлоатационни данни.

ПОДЧАСТ Г

***ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Самолети***

**NCC.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:

1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията;

2) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.245;

3) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.250; или

4) са монтирани в самолета.

б) За следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не е необходимо одобрение:

1) резервни предпазители,

2) електрически фенерчета,

3) точен хронометър,

4) държател за карти и схеми,

5) комплекти за оказване на първа помощ,

6) животоспасяващо и сигнално оборудване,

7) морски котви и оборудване за акостиране, и

8) обезопасителни средства за деца.

▼M15

в) Приборите и оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼M1

г) Приборите и оборудването трябва да са лесно използваеми или достъпни от работното място, на което е седнал нуждаещият се от тях член на полетния екипаж.

д) Приборите, които се използват от член на полетния екипаж, се разполагат така, че той добре да вижда от работното си място показанията им само с минимално отклонение от своето нормално положение и линия на погледа, когато гледа напред по посока на полета.

е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**NCC.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, изисквани за планирания полет, освен ако:

а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора;

▼M15

б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III; или

▼M1

в) самолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

**NCC.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

**NCC.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на самолета;

д) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

е) електрическо фенерче за работното място на всеки член на полетния екипаж; и

ж) светлини съгласно изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

**NCC.IDE.A.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:

1) магнитния курс,

▼M1

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) плъзгането, и

6) числото M, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото M.

б) Самолети, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост (VMC) над вода и без видимост на брега или при метеорологични условия на видимост през нощта, или при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:

1) средства за измерване и показване на следното:

i) завоя и плъзгането,

ii) положението,

iii) вертикалната скорост и

iv) стабилизираното направление,

2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо; и

3) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка (4), поради кондензация или обледеняване.

в) Когато са необходими двама пилоти за полета, самолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M1

2) приборната въздушна скорост,

3) плъзгането, или завоя и плъзгането според случая,

4) положението, ако е приложимо,

5) вертикалната скорост, ако е приложимо,

6) стабилизираното направление, ако е приложимо, и

7) числото M, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото M, ако е приложимо.

**NCC.IDE.A.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

а) средства за измерване и показване на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) вертикалната скорост,

6) завоя и плъзгането,

▼M1

7) положението,

8) стабилизираното направление,

9) температурата на външния въздух и

10) числото M, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото M;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;

в) когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с допълнителни отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M1

2) приборната въздушна скорост,

3) вертикалната скорост,

4) завоя и плъзгането,

5) положението,

6) стабилизираното направление, и

7) числото M, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото M, ако е приложимо;

г) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка 4) и буква в), подточка 2), поради кондензация или обледеняване;

д) алтернативен източник на статично налягане;

е) държател на карти и схеми, намиращ се на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощни операции;

ж) второ независимо средство за измерване и показване на височина; и

▼M15

з) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатацията и осветяването на системата за показване на положението на самолета за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване се задейства автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора или върху приборното табло в пилотската кабина ясно се показва, че индикаторът на положението на самолета се захранва от авариен източник.

▼M1

**NCC.IDE.A.130 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните самолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

**NCC.IDE.A.135 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 5 700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за:

а) оборудване клас A, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 януари 2011 г.; или

б) оборудване клас B, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

▼M1

**NCC.IDE.A.140 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Освен ако в Регламент (ЕС) № 1332/2011 не е предвидено друго, самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътници се оборудват с ACAS II.

**NCC.IDE.A.145 Оборудване с бордови метеорологичен радиолокатор**

Следните самолети се оборудват с бордови метеорологичен радиолокатор, когато се експлоатират през нощта или в метеорологични условия, изискващи изпълнение на полети по правилата за полети по прибори в зони, в които могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута, считани за установими с бордови метеорологичен радиолокатор:

а) херметизирани самолети;

б) нехерметизирани самолети със сертифицирана излетна маса (МСТОМ) над 5 700 kg; и

в) нехерметизирани самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места.

**NCC.IDE.A.150 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта**

а) Самолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване или откриване по друг начин на образуването на лед.

б) Средството за осветяване на образуването на лед не трябва да предизвиква отблясък или отражение, пречещи на членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**NCC.IDE.A.155 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с полетен екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж, включваща слушалки и микрофони.

**NCC.IDE.A.160 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

а) Следните самолети се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина (CVR):

1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ) над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, и и

2) самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 2 250 kg:

i) сертифицирани за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти;

ii) оборудвани с турбореактивен(ни) двигател(и) или с повече от един турбовитлов двигател; и

iii) за които първоначалният типов сертификат е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата.

▼M8

б) CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

▼M18

1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2022 г.; или

▼M8

2) последните 2 часа във всички останали случаи.

▼M1

в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира по време:

1) предаваните и приеманите радиоразговори от полетния екипаж в пилотската кабина;

2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система и по аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако е инсталирана такава;

3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон и маска; и

4) гласовите или звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или помощни средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече не може да се движи на собствен ход.

д) В допълнение към буква г), в зависимост от наличието на електрозахранване, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва записа възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди запускане на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

▼M8

е) Ако CVR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M1

**NCC.IDE.A.165 Полетно записващо устройство**

а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, се оборудват с полетно записващо устройство, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от паметта на устройството.

б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на самолета, скоростта, положението на самолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 25 часа.

в) Данните се получават от източници в самолета, които осигуряват точното съответствие на тези данни с информацията, показвана на полетния екипаж.

г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди самолетът да е в състояние да потегли на собствен ход и автоматично спира да записва, след като самолетът вече не може да се движи на собствен ход.

▼M8

д) Ако FDR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M1

**NCC.IDE.A.170 Запис за линия за предаване на данни**

а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, които са в състояние да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и за които се изисква да са оборудвани с гласово записващо устройство в пилотската кабина, записват със записващо устройство, когато е приложимо:

1) съобщенията до и от самолета по линия за предаване на данни, свързани с комуникациите по ОВД, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:

i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;

ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;

iii) адресирано наблюдение;

iv) информация за полета;

v) наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;

vi) данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата; и

vii) карти, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;

2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се до комуникациите по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и

3) информация относно времето и приоритета на съобщенията по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

б) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Методът на записване трябва да позволява съпоставяне на данните с данните, записани на земята.

в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаните данни поне за същото времетраене, както определеното в NCC.IDE.A.160 за гласовото записващо устройство в пилотската кабина.

▼M8

г) Ако записващото устройство не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M1

д) Изискванията, приложими за започването и спирането на записа от записващото устройство, са същите както за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в NCC.IDE.A.160, букви г) и д).

**NCC.IDE.A.175 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Спазването на изискванията за гласово записващо устройство в пилотската кабина и за полетно записващо устройство може да бъде постигнато посредством:

а) едно комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина, ако самолетът трябва да бъде оборудван с едно гласово записващо устройство в пилотската кабина или с едно полетно записващо устройство; или

б) две комбинирани записващи устройства за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина, ако самолетът трябва да бъде оборудван с едно гласово записващо устройство в пилотската кабина и с едно полетно записващо устройство.

▼M1

**NCC.IDE.A.180 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Самолетите се оборудват със:

1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;

2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло;

3) обезопасително средство за деца (CRD) за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;

4) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство, което автоматично ограничава движението на торса на седящия в случай на рязко забавяне:

i) за всяка седалка на член на екипажа и за всяка седалка до пилотска седалка; и

ii) за всяка седалка за наблюдател, разположена в пилотската кабина;

и

5) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван кабинен екипаж в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 1980 г.

▼M15

б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан трябва да има:

1) една-единствена ключалка;

2) за седалките за минималния изискван брой членове на кабинния екипаж — два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

3) за седалките на членовете на летателния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка, е изпълнено едно от следните условия:

i) два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

ii) диагонален раменен колан и предпазен колан, които са използваеми поотделно при следните самолети:

А) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация;

Б) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които не отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено преди 25 август 2016 г.

▼M1

**NCC.IDE.A.185 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Самолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не се виждат всички пътнически седалки, се оборудват със средства за показване на всички пътници и на членовете на кабинния екипаж кога трябва да бъдат закопчани предпазните колани и кога не се разрешава пушенето.

▼M1

**NCC.IDE.A.190 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Самолетите се оборудват с комплекти за оказване на първа помощ съгласно таблица 1.

*Таблица 1*

**Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ**

| Брой на монтираните пътнически седалки | Брой на изискваните комплекти за оказване на първа помощ |
|---|---|
| 0 – 100 | 1 |
| 101 – 200 | 2 |
| 201 – 300 | 3 |
| 301 – 400 | 4 |
| 401 – 500 | 5 |
| 501 или повече | 6 |

б) Комплектите за първа помощ са:

1) лесно достъпни за ползване и и

2) редовно подновявани.

**NCC.IDE.A.195 Допълнителен кислород — херметизирани самолети**

а) Херметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Херметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническия салон е повече от 10 000 ft, трябва да носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:

1) всички членове на екипажа и:

i) 100 % от пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон превишава 15 000 ft, но във всеки случай запас за не по-малко от 10 минути;

ii) най-малко 30 % от пътниците за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 14 000 ft и15 000 ft; и

iii) най-малко 10 % от пътниците за всеки период, който е по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft;

2) всички лица в пътническия салон за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на барометрична височина над 25 000 ft или експлоатирани под тази височина, но при условия, които не им позволяват да се снижат безопасно в рамките на четири минути до барометрична височина 13 000 ft.

в) Херметизирани самолети, експлоатирани на височина на полета над 25 000 ft, се оборудват допълнително със:

1) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация; и

2) маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж;

▼M1

**NCC.IDE.A.200 Допълнителен кислород — нехерметизирани самолети**

а) Нехерметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Нехерметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническия салон е повече от 10 000 ft, трябва да носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:

1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период от време, който е по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и

2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде над 13 000 ft.

**NCC.IDE.A.205 Ръчни пожарогасители**

а) Самолетите се оборудват с поне един ръчен пожарогасител:

1) в пилотската кабина; и

2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.

б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за изискваните пожарогасители трябва да бъдат подходящи за вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, в който се предвижда използването на пожарогасителя, и трябва да свеждат до минимум опасността от концентрация на токсични газове в заеманите от хора отсеци.

**NCC.IDE.A.206 Аварийна брадва и стоманен лост**

а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, се оборудват поне с една аварийна брадва или стоманен лост, поставени в пилотската кабина.

б) Ако максималната одобрена пътническа конфигурация е за повече от 200 пътници, допълнителна аварийна брадва или стоманен лост се поставя в най-задната кухня или в близост до нея.

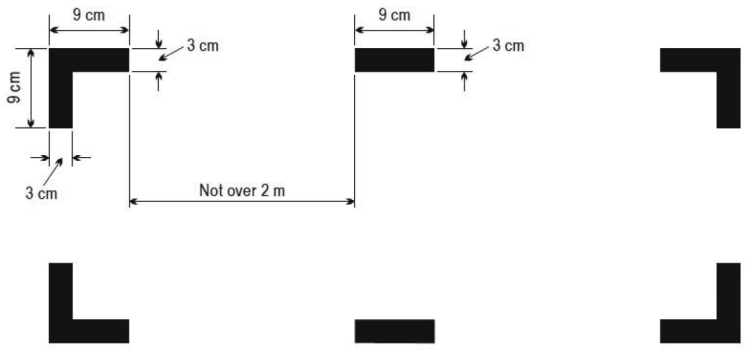
в) Аварийните брадви и стоманените лостове, поставени в пътническия салон, не трябва да се виждат от пътниците.

**NCC.IDE.A.210 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на самолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

*Фигура 1*

**Маркировка на зони за разсичане и влизане**



▼M1

**NCC.IDE.A.215 Авариен предавател (ELT)**

▼M8

а) Самолетите се оборудват със:

(1) авариен предавател от какъвто и да е тип или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.;

(2) автоматичен авариен предавател или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.

▼M1

б) Аварийните предаватели трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Полет над вода**

а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се поставени така, че да са леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени:

1) самолети, проектирани за кацане на земя, които се експлоатират над вода на дистанция по-голяма от 50 морски мили от брега, или при излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, където според командира траекторията на излитане или на подход за кацане е разположена така над водна площ, че съществува вероятност за аварийно приводняване; и

2) хидроплани, които се експлоатират над вода.

б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.

в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:

1) морска котва и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне или маневриране на самолета във водата, съобразно неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е предписано в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

г) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от брековата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на самолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя необходимостта от наличието на борда на:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) достатъчно спасителни плотове за поемане на всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни бързото им използване при аварийна ситуация, и и

3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

▼M1

**NCC.IDE.A.230 Животоспасяващо оборудване**

а) Самолети, експлоатирани над зони, в които операциите за търсене и спасяване могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) най-малко един автоматичен авариен предавател; и

3) допълнително животоспасяващо оборудване съобразно полетния маршрут, като се взема предвид броят на лицата на борда.

б) Не е необходимо наличието на борда на допълнителното животоспасяващо оборудване, посочено в буква а), подточка 3), когато самолетът:

1) остава на не по-голямо разстояние от зона, където операциите за търсене и спасяване не са особено затруднени, съответстващо на:

i) 120 минути полет с крейсерска скорост при един неработещ двигател (OEI) за самолети, които при отказ на критичен(ни) двигател(и) в която и да е точка от маршрута или от планирани отклонения от маршрута могат да продължат полета до летище; или

ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети,

или

2) остава на разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост, от зона, подходяща за извършване на аварийно кацане — за самолети, сертифицирани в съответствие с приложимите стандарти за летателна годност.

**NCC.IDE.A.240 Пилотски слушалки**

а) Самолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член на полетния екипаж на работното му място в пилотската кабина.

б) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки член на полетния екипаж.

**NCC.IDE.A.245 Радиокомуникационно оборудване**

а) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:

1) осъществява двупосочна връзка за целите на летищния контрол;

2) получава метеорологична информация във всеки един момент по време на полета;

3) осъществява двупосочна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и

4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота 121,5 MHz.

б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да е независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не причини отказ на друг.

▼M1

**NCC.IDE.A.250 Навигационно оборудване**

а) Самолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което да им дава възможност да действат съгласно:

1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и

2) приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент на оборудването на който и да е етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а) или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.

в) Самолети, които се експлоатират за полети, за които се планира кацане при приборни метеорологични условия, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при приборни метеорологични условия, и за всяко определено резервно летище.

▼M9

г) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼M15

д) Самолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M1

**NCC.IDE.A.255 Транспондер**

Самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и притежаващ други функционални възможности на SSR транспондер, изисквани за маршрута на полета.

▼M9

**NCC.IDE.A.260 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи, операторът уведомява полетния екипаж и другия засегнат персонал и гарантира, че въпросните данни не се използват.

▼M1

*РАЗДЕЛ 2*

***Вертолети***

**NCC.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:

1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията;

▼M1

2) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.245;

3) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.250; или

4) са монтирани във вертолета.

б) За следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не е необходимо одобрение:

1) електрически фенерчета,

2) точен хронометър,

3) държател за карти и схеми,

4) комплект за оказване на първа помощ,

5) животоспасяващо и сигнално оборудване,

6) морски котви и оборудване за акостиране; и

7) обезопасителни средства за деца.

▼M15

в) Приборите и оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250 от настоящото приложение;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼M1

г) Приборите и оборудването трябва да са лесно използваеми или достъпни от работното място, на което е седнал нуждаещият се от тях член на полетния екипаж.

д) Приборите, които се използват от член на полетния екипаж, се разполагат така, че той добре да вижда от работното си място показанията им само с минимално отклонение от своето нормално положение и линия на погледа, когато гледа напред по посока на полета.

е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**NCC.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, изисквани за планирания полет, освен ако:

а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора;

▼M15

б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III; или

▼M1

в) вертолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

▼M1

**NCC.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на вертолета;

д) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

е) електрическо фенерче за работното място на всеки член на полетния екипаж; и

ж) светлини съгласно изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

**NCC.IDE.H.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост, и

5) плъзгането.

б) Вертолети, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост (VMC) над вода и без видимост на брега или при метеорологични условия на видимост през нощта, или когато видимостта е под 1 500 m, или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:

1) средства за измерване и показване на следното:

i) положението,

ii) вертикалната скорост и

iii) стабилизираното направление,

2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо; и

3) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка 4), поради кондензация или обледеняване.

в) Когато са необходими двама пилоти за полета, вертолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M1

2) приборната въздушна скорост,

3) плъзгането,

4) положението, ако е приложимо,

5) вертикалната скорост, ако е приложимо, и

6) стабилизираното направление, ако е приложимо.

**NCC.IDE.H.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

а) средства за измерване и показване на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) вертикалната скорост,

6) плъзгането,

7) положението,

8) стабилизираното направление и

9) температурата на външния въздух;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;

в) когато са необходими двама пилоти за полета — с допълнителни отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M1

2) приборната въздушна скорост,

3) вертикалната скорост,

4) плъзгането,

5) положението и

6) стабилизираното направление;

г) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка 4) и буква в), подточка 2), поради кондензация или обледеняване;

д) алтернативен източник на статично налягане;

е) държател на карти и схеми, намиращ се на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощни операции; и

ж) допълнителен резервен прибор за измерване и показване на положението.

▼M1

**NCC.IDE.H.130 Допълнително оборудване за еднопилотна експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ поне височината и курса.

**NCC.IDE.H.145 Оборудване с бордови метеорологичен радиолокатор**

Вертолети с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бордови метеорологичен радиолокатор, когато текущите метеорологични доклади показват, че могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута на полета, считани за установими с бордови метеорологичен радиолокатор.

**NCC.IDE.H.150 Допълнително оборудване за експлоатация при условия на обледеняване през нощта**

а) Вертолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване или откриване по друг начин на образуването на лед.

б) Средството за осветяване на образуването на лед не трябва да предизвиква отблясък или отражение, пречещи на членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**NCC.IDE.H.155 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Вертолети, които се експлоатират с полетен екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж, включваща слушалки и микрофони.

**NCC.IDE.H.160 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 7 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина.

б) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина трябва да осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 2 часа.

в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира по време:

1) предаваните и приеманите радиоразговори от полетния екипаж в пилотската кабина;

2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система и по аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако е инсталирана такава;

3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон, използван от екипажа; и

4) гласовите или звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или помощни средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.

д) В допълнение към буква г), в зависимост от наличието на електрозахранване, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди запускане на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

▼M8

е) Ако CVR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M1

**NCC.IDE.H.165 Полетно записващо устройство**

а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, се оборудват с полетно записващо устройство, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от паметта на устройството.

б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на вертолета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 10 часа.

в) Данните се получават от източници във вертолета, които осигуряват точното съответствие на тези данни с информацията, показвана на полетния екипаж.

г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди вертолетът да е в състояние да потегли на собствен ход и автоматично спира да записва, след като вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.

▼M8

д) Ако FDR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M1

**NCC.IDE.H.170 Запис за линия за предаване на данни**

а) Вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, които са в състояние да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и за които се изисква да са оборудвани с гласово записващо устройство в пилотската кабина, записват със записващо устройство, когато е приложимо:

1) съобщенията до и от вертолета по линия за предаване на данни, свързани с комуникациите по ОВД, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:

i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;

ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;

iii) адресирано наблюдение;

iv) информация за полета;

v) наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;

vi) данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата; и

vii) карти, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;

2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се до комуникациите по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и

▼M1

3) информация относно времето и приоритета на съобщенията по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

б) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Методът на записване трябва да позволява съпоставяне на данните с данните, записани на земята.

в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаните данни поне за същото времетраене, както определеното в NCC.IDE.A.160 за гласовото записващо устройство в пилотската кабина.

▼M8

г) Ако записващото устройство не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M1

д) Изискванията, приложими за започването и спирането на записа от записващото устройство, са същите както за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в NCC.IDE.A.160, букви г) и д).

**NCC.IDE.H.175 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Спазването на изискванията за гласово записващо устройство в пилотската кабина и за полетно записващо устройство може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

**NCC.IDE.H.180 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Вертолетите се оборудват със:

1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;

2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло;

3) за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г. — предпазен колан с диагонален презраменен колан за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече;

4) обезопасително средство за деца (CRD) за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;

5) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство, което автоматично ограничава движението на торса на седящия в случай на рязко забавяне — на всяка седалка на полетния екипаж; и

6) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван кабинен екипаж в случая на вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 1980 г.

б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:

1) се закопчава и се освобождава от една ключалка; и

2) за седалките на член на екипажа, за всяка седалка до пилотска седалка и за седалките за минималния изискван кабинен екипаж — включва два раменни колана и предпазен колан, които могат да бъдат използвани поотделно.

▼M1

**NCC.IDE.H.185 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Вертолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не се виждат всички пътнически седалки, се оборудват със средства за показване на всички пътници и на членовете на кабинния екипаж кога трябва да бъдат закопчани предпазните колани и кога не се разрешава пушенето.

**NCC.IDE.H.190 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Вертолетите се оборудват с поне един комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектите за оказване на първа помощ трябва да са:

1) лесно достъпни за ползване и

2) редовно подновявани.

**NCC.IDE.H.200 Допълнителен кислород — нехерметизирани вертолети**

а) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническия салон е повече от 10 000 ft, трябва да носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:

1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период от време, който е по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и

2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде над 13 000 ft.

**NCC.IDE.H.205 Ръчни пожарогасители**

а) Вертолетите се оборудват с поне един ръчен пожарогасител:

1) в пилотската кабина; и

2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.

б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за изискваните пожарогасители трябва да бъдат подходящи за вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, в който се предвижда използването на пожарогасителя, и трябва да свеждат до минимум опасността от концентрация на токсични газове в заеманите от хора отсеци.

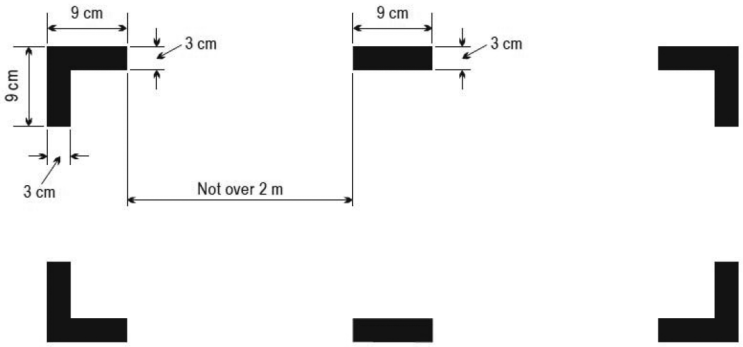
**NCC.IDE.H.210 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на вертолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

▼M1

*Фигура 1*

**Маркировка на зони за разсичане и влизане**




**NCC.IDE.H.215 Авариен предавател (ELT)**

а) Вертолетите се оборудват поне с един автоматичен авариен предавател.

▼M9

_____

▼M1

в) Аварийният предавател трябва да може, независимо от своя тип, да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NCC.IDE.H.225 Спасителни жилетки**

а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се поставени така, че да са леснодостъпни от седалката или леглото на пътника, за когото са предназначени, когато:

1) се експлоатират за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет;

2) се експлоатират за полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или

3) излитат или кацат на летище или експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подход за кацане е над водна площ.

б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.

▼M9

**NCC.IDE.H.226 Аварийно-спасителни комплекти за екипажа**

Всеки член на екипажа носи аварийно-спасителен комплект, когато командирът реши така въз основа на оценка на риска, отчитайки следните условия:

а) полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо разстоянието за авторотационно или безопасно принудително кацане, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; и

б) сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета.

▼M1

**NCC.IDE.H.227 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство**

Вертолети, които се експлоатират:

а) за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, които в случай на отказ на критичен двигател могат да поддържат хоризонтален полет; или

б) за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, които в случай на отказ на критичен двигател не могат да поддържат хоризонтален полет, и ако командирът реши така въз основа на оценка на риска:

се оборудват:

1) за вертолет, превозващ по-малко от 12 човека — с минимум един спасителен плот с номинален капацитет за не по-малко от максималния брой лица на борда, съхраняван по такъв начин, че да се улесни бързото му използване при аварийна ситуация;

2) за вертолет, превозващ повече от 11 човека — с минимум два спасителни плота, съхранявани по такъв начин, че да се улесни бързото им използване при аварийна ситуация, които заедно да са достатъчни за побиране на всички хора, които е възможно да бъдат превозвани на борда, със съответния резерв за претоварване, така че в случай на загуба на един от плотовете другият да може да побере всички намиращи се във вертолета хора;

3) с най-малко един автоматичен авариен предавател (ELT(S) за всеки изискван спасителен плот; и

4) животоспасяващо и животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

**NCC.IDE.H.230 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатирани над зони, в които операциите за търсене и спасяване могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

а) оборудване за сигнализиране на бедствие;

б) най-малко един автоматичен авариен предавател (ELT(S); и

в) допълнително животоспасяващо оборудване съобразно полетния маршрут, като се взема предвид броят на лицата на борда.

▼M9

———————

▼M1

**NCC.IDE.H.232 Вертолети, сертифицирани за експлоатация на вода — допълнително оборудване**

Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода, се оборудват със:

а) морска котва и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на вертолета във водата, съобразно неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

б) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е предписано в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

▼M15

**NCC.IDE.H.235 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

Вертолетите трябва да са проектирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие с относимите сертификационни спецификации или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират при полет над вода, във враждебна среда, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

▼M1

**NCC.IDE.H.240 Използване на пилотски слушалки**

Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, вертолетите се оборудват за всеки изискван пилот и/или член на екипажа на неговото работно място със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и бутон за предавателя, разположен на щурвала.

**NCC.IDE.H.245 Радиокомуникационно оборудване**

а) Вертолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:

1) осъществява двупосочна връзка за целите на летищния контрол;

2) получава метеорологична информация;

3) осъществява двупосочна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и

4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота 121,5 MHz.

б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да е независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не причини отказ на друг.

в) Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, и в допълнение на вътрешната система за разговори между членовете на полетния екипаж, изисквана по NCC.IDE.H.155, вертолетите се оборудват за всеки изискван пилот и/или член на екипажа на неговото работно място с бутон за предавателя, разположен на щурвала.

**NCC.IDE.H.250 Навигационно оборудване**

а) Вертолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което да им дава възможност да действат съгласно:

1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и

2) приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Вертолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент на оборудването на който и да е етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а) или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.

в) Вертолети, които се експлоатират за полети, за които се планира кацане при приборни метеорологични условия, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при приборни метеорологични условия, и за всяко определено резервно летище.

▼M9

г) Когато се изисква PBN, въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼M15

д) Вертолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M1

**NCC.IDE.H.255 Транспондер**

Вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и притежаващ други функционални възможности на SSR транспондер, изисквани за маршрута на полета.

▼**M9**

**NCC.IDE.H.260 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи операторът уведомява полетния екипаж и другия засегнат персонал и гарантира, че въпросните данни не се използват.

▼M1

*ПРИЛОЖЕНИЕ VII*

▼M5

**НЕТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ СЛОЖНИТЕ, ЗАДВИЖВАНИ С МОТОРНА ТЯГА**

▼M1

**[ЧАСТ-NCO]**

ПОДЧАСТ А

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

**NCO.GEN.100 Компетентен орган**

а) Компетентният орган е органът, определен от държавата членка, където е регистрирано въздухоплавателното средство.

▼M15

б) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано в трета държава, компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора или където той е установен или пребивава.

▼M1

**NCO.GEN.101 Мерки за съответствие**

Операторите могат да използват алтернативни на приетите от Агенцията мерки за съответствие, за да постигнат съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с правилата за неговото прилагане.

▼M14

_____

▼M4

**NCO.GEN.103 Въвеждащи полети**

▼M9

Когато въвеждащите полети, посочени в член 6, параграф 4а, буква в) от настоящия регламент, се провеждат в съответствие с разпоредбите на настоящото приложение, те:

▼M14

а) започват и завършват на едно и също летище или експлоатационна площадка;

▼M9

б) се извършват по правилата за визуални полети през деня;

в) се надзират от лице, определено да отговаря за тяхната безопасност; и

г) отговарят на всички други условия, определени от компетентния орган.

▼M15

**NCO.GEN.104 Използване на въздухоплавателни средства, включени в САО, от нетърговски оператор (оператор NCO)**

а) Операторът NCO може да използва въздухоплавателни средства, различни от сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, вписани в неговото САО, за да извършва нетърговски операции в съответствие с настоящото приложение.

б) Операторът NCO, който използва въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), трябва да установи процедура, с която:

1) ясно да описва как се прехвърля оперативният контрол върху въздухоплавателното средство между притежателя на САО и оператора NCO, както е посочено в точка ORO.GEN.310 от приложение III;

▼**M15**

2) се описва процедурата за предаване на въздухоплавателното средство при връщането му на притежателя на CAO.

Тази процедура трябва да бъде включена в договор между притежателя на CAO и оператора NCO.

Операторът NCO гарантира, че съответният персонал е уведомен относно процедурата.

в) Поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, използвани съгласно буква а), се управлява от организация, която отговаря за поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, включени в CAO, в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014.

г) Операторът NCO, който използва въздухоплавателни средства в съответствие с буква а), трябва да гарантира следното:

1) всеки полет, изпълнен под негов оперативен контрол, е записан в техническия дневник на въздухоплавателното средство;

2) не са извършени промени по системите или конфигурацията на въздухоплавателното средство;

3) всеки дефект или техническа неизправност, възникнали докато въздухоплавателното средство е под негов оперативен контрол, се докладва на организацията, посочена в буква в), веднага след приключването на полета;

4) притежателят на CAO получава копие от всеки доклад за събития, свързани с полетите, извършвани с въздухоплавателните средства, попълнен в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 и Регламент (ЕС) 2015/1018.

▼**M1**

**NCO.GEN.105 Отговорности и права на командира**

а) Командирът е отговорен за:

1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство, както е посочено в точка 1.в от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;

2) започване, продължаване, прекратяване или отклонение на полет в интерес на безопасността;

3) изпълнението на всички експлоатационни процедури и проверки съгласно посоченото в точка 1.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;

4) започване на полет само при условие че той/тя е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в точка 2.а.3. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:

i) въздухоплавателното средство е годно за полет;

ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;

▼**M14**

iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ, ако е приложимо, се разрешава експлоатация с нефункциониращо оборудване съгласно изискванията в точки NCO.IDE.A.105 или NCO.IDE.H.105;

▼**M11**

iv) масата на въздухоплавателното средство и неговият център на тежестта са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предвидени в документацията за летателна годност;

▼**M1**

v) цялото оборудване, багаж и товар са правилно подредени и обезопасени, и аварийната евакуация остава възможна;

vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство, няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета; и

▼**M9**

vii) е налице подходяща и актуална навигационна база данни, необходима за PBN;

▼**M1**

5) незапочване на полета, ако той/тя е възпрепятстван(а) да изпълнява задълженията си поради някаква причина като травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;

6) непродължаване на полета след най-близкото летище или експлоатационна площадка с подходящи за кацане метеорологични условия, когато неговата/нейната способност да изпълнява задълженията си е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;

7) решението дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване (MEL), според случая; и

8) записа на данни за използването и всички известни или вероятни дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети, в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство.

б) По време на критичните фази на полета и винаги когато се счита за необходимо от съображения за безопасност, командирът на въздухоплавателното средство гарантира, че всеки член на екипажа заема определеното му работно място и не изпълнява никакви други дейности освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

в) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.

г) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД) за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.

д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такива случаи той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методи в интерес на безопасността.

▼M1

е) По време на полет командирът:

▼M11

1) е със закопчан и затегнат предпазен колан, когато е на работното си място; и

▼M1

2) управлява въздухоплавателното средство през цялото време, освен ако друг пилот поеме управлението.

ж) Командирът представя незабавно доклад за действия на незаконна намеса на компетентния орган и информира определените местни органи.

з) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или имущество.

▼M11

_____

▼M1

**NCO.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

а) Командирът спазва законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, на чиято територия се експлоатира въздухоплавателното средство.

б) Командирът е запознат със законовите и подзаконовите актове и процедурите относно изпълнението на своите задължения, свързани със зоните, които ще бъдат пресечени, летищата и експлоатационните площадки, които е планирано да бъдат използвани и свързаните с тях съоръжения за въздушна навигация, както е посочено в точка 1.а от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

**NCO.GEN.115 Рулиране на самолети**

Самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

а) е подходящо квалифициран пилот; или

б) е определено от оператора и:

1) е обучено да рулира самолета;

2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;

3) е получило инструктаж по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и

4) може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

**NCO.GEN.120 Използване на носещите витла — вертолети**

Носещите витла на вертолетите се задействат само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

▼M14

**NCO.GEN.125 Преносими електронни устройства**

Командирът не допуска никой да използва преносимо електронно устройство (PED) на борда на въздухоплавателното средство, включително електронна „пилотска чанта“ (EFB), което би могло да въздейства неблагоприятно върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство или върху способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.

▼M1

**NCO.GEN.130 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

С изключение на случаи, в които въздухоплавателни средства излитат и кацат на едно и също летище/експлоатационна площадка, операторът винаги има списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

**NCO.GEN.135 Налични на борда документи, ръководства и информация**

а) Освен ако не е посочено друго, следните документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет в оригинал или копие:

1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);

2) оригиналът на сертификата за регистрация;

3) оригиналът на сертификата за летателна годност;

4) сертификат за шум, ако е приложимо;

5) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;

6) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;

7) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;

8) полетният дневник за въздухоплавателното средство или еквивалентен документ;

9) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;

10) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута ►M4 район ◄ на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;

11) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство;

12) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списък с отклонения от конфигурацията (CDL), ако е приложимо; и

13) всяка друга документация, която може да има връзка с полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.

б) Независимо от буква а), при полети:

1) с планирано излитане и кацане на едно и също летище/експлоатационна площадка; или

2) оставащи в рамките на разстояние или зона, определени от компетентния орган,

документите и информацията по буква а), точки от 2) до 8) могат да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка.

▼M14

_____

▼M1

г) Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от компетентния орган.

▼M1

**NCO.GEN.140 Превоз на опасни товари**

а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.

б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Ж, към Регламент (ЕС) № 965/2012, освен в случаите когато:

1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или

2) те се пренасят от пътници или командира или са в багаж в съответствие с част 8 от техническите инструкции.

3) те се пренасят от оператори на въздухоплавателно средство от тип ELA2.

в) Командирът предприема всички необходими мерки, за да предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.

г) В съответствие с техническите инструкции командирът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, в случай на произшествия или инциденти с опасни товари.

д) Командирът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.

▼M9

е) Разумни количества предмети и вещества, които иначе биха били класифицирани като опасни товари и които се използват за повишаване безопасността на полета, когато превозът им на борда на въздухоплавателното средство е препоръчително, за да се гарантира своевременното им наличие за експлоатационни цели, се считат за разрешени съгласно точка 1.2.2.1, буква а) от техническите инструкции. При това е без значение дали е необходимо такива предмети и вещества да се превозват или са предназначени за използване във връзка с конкретен полет.

Опаковането и товаренето на борда на горепосочените предмети и вещества се извършват под ръководството на командира на въздухоплавателното средство по такъв начин, че да се сведат до минимум породените рискове за членове на екипажа, пътници, товари или въздухоплавателното средство по време на операции с въздухоплавателното средство.

▼M1

**NCO.GEN.145 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

Операторът изпълнява:

а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, буква в); и

б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

**NCO.GEN.150 Полетен борден дневник**

Подробности за въздухоплавателното средство, неговия екипаж и всяко пътуване се съхраняват за всеки полет или поредица от полети под формата на полетен дневник или равностоен документ.

▼M1

**NCO.GEN.155 Списък на минималното оборудване**

а) Може да бъде съставен списък на минималното оборудване, като се вземе предвид следното:

1) документът позволява експлоатацията на въздухоплавателното средство при определени условия, дори ако определени прибори, определено оборудване или функции не са налични по времето на полета;

2) документът се изготвя за всяко отделно въздухоплавателно средство, като се вземат предвид съответните условия на оператора за експлоатация и поддръжка; и

3) списъкът MEL се основава на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL) съгласно определението в данните, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията ([1]) и следва да не бъде по-малко ограничителен от този MMEL.

б) Списъкът MEL и всички негови изменения се съобщават на компетентния орган.

ПОДЧАСТ Б

***ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ***

**NCO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Командирът използва само онези летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типа въздухоплавателно средство и естеството на експлоатация.

**NCO.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

За избора на резервно летище и политиката за горивото командирът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище за местоназначение е повече от:

а) за самолети с бутални двигатели — 60 минути; или

б) за самолети с турбинни двигатели — 90 минути.

**NCO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети**

а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) командирът определя експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище. Тези минимуми:

1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и

2) при предприемане на експлоатация при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Д към Регламент (ЕС) № 965/2012.

б) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата командирът отчита:

1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

2) своята компетентност и опит;

3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и на излитане, които могат да бъдат избрани за използване;

4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;

([1]) ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1.

▼**M1**

5) оборудването, налично на борда на въздухоплавателното средство, за целите на управление и контрол на хоризонталната и вертикалната навигация и положението в пространството при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;

6) препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначален набор на височина за изпълнение на непредвидени процедури;

7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход за кацане по прибори;

8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и

9) техниката на полет, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.

в) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват ►**M4** само ◄, ако:

1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;

2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;

3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и

4) пилотът е подходящо квалифициран.

**NCO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация**

а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;

2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;

3) публикуваната DH според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо;

4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или

5) минималната DH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.

б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;

2) системните минимуми, посочени в таблица 1; или

3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

▼**M1**

*Таблица 1*

**Системни минимуми**

| Съоръжение | Най-ниски DH/MDH (ft) |
|---|---|
| Система за кацане по прибори (ILS) | 200 |
| Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV)) | 200 |
| GNSS (странична навигация (LNAV)) | 250 |
| GNSS/Баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/ VNAV) | 250 |
| Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME) | 250 |
| Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простиращ се до ½ NM) | 250 |
| SRA (простиращ се до 1 NM) | 300 |
| SRA (простиращ се до 2 NM или повече) | 350 |
| VHF всенасочен радиофар (VOR) | 300 |
| VOR/DME | 250 |
| Ненасочена приводна радиостанция (NDB) | 350 |
| NDB/DME | 300 |
| VHF радиопеленгатор (VDF) | 350 |

**NCO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

а) MDH за визуален кръг със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;

2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или

3) DH/MDH на предшестващата процедура на подход по прибори.

▼M1

б) Минималната видимост за визуален кръг е най-високата стойност от:

1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана;

2) минималната видимост, получена от таблица 2; или

3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на подход по прибори.

*Таблица 1*

**MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета**

| | Категория на самолета | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH (ft) | 400 | 500 | 600 | 700 |
| Минимална метеорологична видимост (m) | 1 500 | 1 600 | 2 400 | 3 600 |

**NCO.OP.113 ►M4 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата ◄**

MDH за визуален кръг с вертолети на сушата е не по-малка от 250 ft, а метеорологичната видимост — не по-малка от 800 m.

**NCO.OP.115 Процедури за излитане и подход — самолети и вертолети**

а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако тези процедури са публикувани за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.

б) Командирът може да се отклони от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане:

1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия, изцяло са отчетени експлоатационните условия и е спазено разрешението от органите за контрол на въздушното движение; или

2) когато е радарно векториран от орган за контрол на въздушното движение.

▼M9

**NCO.OP.116 Навигация, основана на летателните характеристики — самолети и вертолети**

Командирът гарантира, че когато се изисква PBN за маршрута, по който трябва да се лети, или за подлежащата на изпълнение процедура:

а) съответната навигационна спецификация за PBN е посочена в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, който е бил одобрен от сертифициращия орган като част от оценка за летателната годност или който се основава на такова одобрение; и

б) въздухоплавателното средство се експлоатира съгласно съответната навигационна спецификация и ограничения в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, упоменат по-горе.

▼M14

**NCO.OP.120 Процедури за намаляване на шума — самолети и вертолети**

▼M1

Командирът взема предвид публикуваните процедури за намаляване на шума с цел да минимизира ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

▼M11

_____

▼M1

**NCO.OP.125 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):

i) през деня, при излитане и кацане на едно и също летище/площадка за кацане, което/която винаги остава в обхвата на видимост — да лети по планирания маршрут и след това за най-малко 10-минутен полет при нормална крейсерска височина;

ii) през деня — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет при нормална крейсерска височина; или

iii) през нощта — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина;

2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

i) ако не е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина; или

ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина.

б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:

1) прогнозите за метеорологичните условия;

2) маршрутите, които се очаква да бъдат зададени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения на трафика;

3) процедури в случай на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и

4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

**NCO.OP.126 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

▼M1

1) за полети по правилата за визуални полети — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; и

2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или

ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:

А) за полет до определеното резервно летище, и

Б) за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, подход и кацане.

б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:

1) прогнозите за метеорологичните условия;

2) маршрутите, които се очаква да бъдат зададени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения на трафика;

3) процедури в случай на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и

4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

▼M11

_____

▼M1

**NCO.OP.130 Инструктаж за пътниците**

Командирът осигурява преди или, ако е необходимо, по време на полета инструктирането на пътниците относно аварийните оборудване и процедури.

**NCO.OP.135 Подготовка на полета**

▼M9

а) Преди да започне полет, командирът се уверява по всички възможни начини, че космическите съоръжения, наземните съоръжения и/или съоръженията на вода, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са достатъчни за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.

▼M1

б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

▼M1

1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и

2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи, както е планирано, поради метеорологичните условия.

**NCO.OP.140 Резервни летища за местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на местоназначение в полетния план, освен ако:

а) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори; и

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долна граница на облаците най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

ii) видимост най-малко 5,5 km или най-малко 4 km над минималната, свързана с процедурата.

**NCO.OP.141 Резервни летища на местоназначение — вертолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на местоназначение в полетния план, освен ако:

а) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход за кацане по прибори и наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:

1) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

2) видимост най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори;

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход за кацане по прибори;

ii) видимост най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; и

3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

▼M9

**NCO.OP.142 Резервни летища за местоназначение — операции за подход по прибори**

Командирът гарантира, че са на разположение достатъчно средства за навигация и кацане на летището за местоназначение или на всяко резервно летище за местоназначение в случай на загуба на способността за изпълнение на предвидената операция за подход и кацане.

▼M1

**NCO.OP.145 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане**

а) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (AVGAS) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда на въздухоплавателното средство или когато са в процес на качване или слизане.

б) Не се извършва презареждане на гориво с всички останали видове гориво, когато пътниците са на борда на въздухоплавателното средство или когато са в процес на качване или слизане, освен ако то се контролира от командира или друг персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

▼M11

**NCO.OP.150 Превоз на пътници**

Преди и по време на рулиране, излитане и кацане и винаги когато се счита за необходимо от съображения за безопасност, командирът на въздухоплавателното средство гарантира, че всеки пътник на борда заема място или легло със закопчан и затегнат предпазен колан или предпазно средство.

▼M1

**NCO.OP.155 Тютюнопушене на борда — самолети и вертолети**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

а) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността; и

б) по време на презареждане на гориво.

▼M14

_____

▼M1

**NCO.OP.160 Метеорологични условия**

а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и в предвиденото местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.

б) Командирът започва и продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми на летището.

в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

**NCO.OP.165 Лед и други замърсители — наземни процедури**

Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на въздухоплавателното средство са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, разрешени в ръководството за летателна експлоатация.

▼M1

**NCO.OP.170 Лед и други замърсители — полетни процедури**

а) Командирът започва полет или преднамерено извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.a.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

б) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно напуска зоната на тези условия, като променя височината и/или маршрута, и ако е необходимо — чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

**NCO.OP.175 Условия за излитане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и

б) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

▼M11

_____

▼M1

**NCO.OP.180 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

а) Когато превозва пътници или товар, командирът не симулира:

1) ситуации, изискващи прилагането на извънредни или аварийни процедури; или

2) полет при приборни метеорологични условия (IMC).

▼M14

б) Без да се засяга буква а), когато се провеждат тренировъчни полети от организация за обучение, посочена в член 10a от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, такива ситуации могат да се симулират с обучаеми пилоти на борда.

▼M11

**NCO.OP.185 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет**

Командирът редовно проверява дали количеството използваемо гориво, оставащо на борда, не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, както и наличието на планираното резервно гориво съгласно изискванията на точки NCO.OP.125 или NCO.OP.126.

▼M9

**NCO.OP.190 Използване на допълнителен кислород**

а) Командирът гарантира, че всички членове на полетния екипаж със задължения, от които съществено зависи безопасността на експлоатацията на въздухоплавателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато той/тя прецени, че на височината на планирания полет недостигът на кислород може да доведе до влошаване на способностите на членовете на екипажа, и гарантира наличието на допълнителен кислород за пътниците, когато недостигът на кислород може да се отрази отрицателно на пътниците.

б) Във всички останали случаи, когато командирът не може да определи възможните последици за всички лица на борда от недостига на кислород, той/тя гарантира, че:

▼M9

1) всички членове на полетния екипаж със задължения, от които съществено зависи безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство по време на полет, използват допълнителен кислород за всеки период, по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и

2) всички лица на борда използват допълнителен кислород за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде над 13 000 ft.

▼M1

**NCO.OP.195 Констатиране на близост със земята**

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от командира или от системата за предупреждение за близост със земята, командирът незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

**NCO.OP.200 Бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS II)**

Когато се използва системата ACAS II, експлоатационните и тренировъчните процедури се изпълняват съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011.

▼M16

**NCO.OP.205 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане не възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

**NCO.OP.206 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване зона за финален подход и за излитане („FATO“) не възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

▼M1

**NCO.OP.210 Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолети**

а) Командирът може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).

б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимуми, подходът не може да бъде продължен:

1) под 1 000 ft над летището или

2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.

в) Когато няма данни за RVR, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.

г) Ако след прелитането на 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите минимуми, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че на DA/H или MDA/H е установен визуален контакт със земните ориентири, който е подходящ за вида подход и дадената писта за излитане и кацане, и този контакт се поддържа непрекъснато.

е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

▼M11

_____

▼M9

**NCO.OP.220 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS II)**

Когато се използва системата ACAS II, командирът трябва да прилага подходящите оперативни процедури и да е достатъчно обучен.

▼M1

ПОДЧАСТ B

***ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ***

**NCO.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

▼M11

а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центърът на тежестта трябва да съответстват на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ.

▼M1

б) Табели, списъци, маркировки по прибори, или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

▼M11

**NCO.POL.105 Претегляне**

а) Операторът гарантира, че масата и центровката на въздухоплавателното средство са установени чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Сумарният ефект от извършваните модификации и ремонтни работи върху масата и центровката се отчита и документира по подходящ начин. Тази информация се предоставя на командира. Въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.

▼M14

б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

▼M1

**NCO.POL.110 Летателни характеристики — общи разпоредби**

Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако летателните характеристики са в съответствие с приложимите за въздушното пространство правила и с всички останали ограничения, засягащи полета, въздушното пространство или използваните летища или експлоатационни площадки, като взема предвид картографската точност на използваните схеми и карти.

ПОДЧАСТ Г

***ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Самолети***

**NCO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:

1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;

▼M1

2) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.A.190;

3) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.A.195; или

4) са инсталирани на борда на самолета.

▼M15

б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) резервни предпазители;

2) електрически фенерчета с независимо захранване;

3) точни хронометри;

4) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

5) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

6) морска котва и оборудване за акостиране;

7) обезопасително средство за деца;

8) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите и оборудването, които не се изискват съгласно приложение VII (част NCO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195 от приложение VII;

2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼M1

г) Приборите и оборудването са готови за използване и достъпни от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.

д) Аварийно-спасителното оборудване е лесно достъпно и готово за незабавно използване.

**NCO.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, необходими за планирания полет, освен ако:

а) самолетът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или

б) самолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

**NCO.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

**NCO.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

▼M1

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;

д) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и

ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

**NCO.IDE.A.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) числото M, когато ограниченията на скоростта са дадени чрез числото M.

б) Самолети, които се експлоатират при визуални метеорологични условия (VMC) през нощта, или при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:

1) средства за измерване и индикация на следното:

i) завоя и плъзгането,

ii) положението,

iii) вертикалната скорост, и

iv) стабилизираното направление;

и

2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;

в) Самолети, които се експлоатират при условия, когато желаната траектория не може да се поддържа без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване.

▼M1

**NCO.IDE.A.125 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

а) средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) вертикалната скорост,

6) завоя и плъзгането,

7) положението,

8) стабилизираното направление,

9) температурата на външния въздух и

10) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото М;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо; и

в) средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване.

**NCO.IDE.A.130 Система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за:

а) оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 януари 2011 г.; или

б) оборудване клас В, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

**NCO.IDE.A.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**NCO.IDE.A.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Самолетите се оборудват със:

1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;

▼M15

2) предпазен колан за всяка седалка и обезопасителни колани за всяко легло;

▼M1

3) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и

▼M9

4) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка седалка за полетния екипаж, който се закопчава и се освобождава от една единствена ключалка, за самолети със сертификат за летателна годност (CofA), издаден първоначално на или след 25 август 2016 г.

▼M1

**NCO.IDE.A.145 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Самолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:

1) лесно достъпен за ползване; и

2) съдържанието му да се подновява редовно.

**NCO.IDE.A.150 Допълнителен кислород — херметизирани самолети**

а) Херметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Херметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническия салон е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за:

1) всички членове на екипажа и:

i) 100 % от пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон е над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути.

ii) най-малко 30 % от пътниците за всеки период от време, през който в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft; и

iii) най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft;

и

2) всички лица на борда за не по-малко от 10 минути при самолети, експлоатирани на барометрична височина над 25 000 ft или под тази височина, но при условия, които не им позволяват да слязат безопасно в рамките на четири минути до барометрична височина 13 000 ft.

в) Херметизирани самолети, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft, се оборудват допълнително с индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация.

▼M9

**NCO.IDE.A.155 Допълнителен кислород — нехерметизирани самолети**

Нехерметизираните самолети, експлоатирани когато се изисква подаване на кислород съгласно NCO.OP.190, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

▼M1

**NCO.IDE.A.160 Ръчни пожарогасители**

▼M14

а) Самолетите, с изключение на самолетите от тип ELA1, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:

1) в пилотската кабина; както и

2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.

▼M1

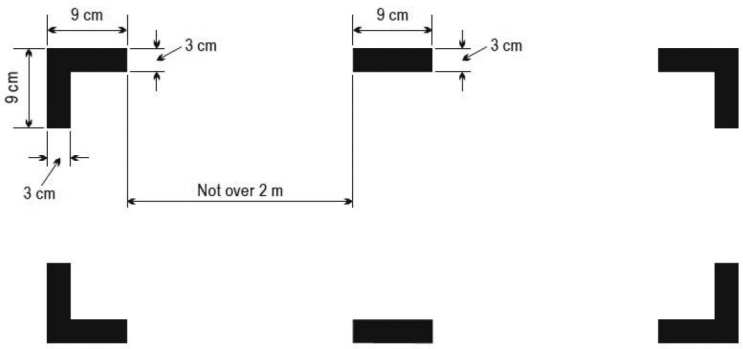
б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

**NCO.IDE.A.165 Маркиране на зоните за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на самолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

*Фигура 1*

**Маркировка на зони за разсичане и влизане**




**NCO.IDE.A.170 Авариен предавател (ELT)**

а) Самолетите се оборудват със:

1) един авариен предавател, независимо от типа, за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 юли 2008 г. или преди тази дата;

2) един автоматичен авариен предавател за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или

3) един автоматичен авариен предавател от тип ELT(S) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, когато самолетът е сертифициран с максимална конфигурация от шест пътнически места или по-малко.

б) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NCO.IDE.A.175 Полети над вода**

а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени:

1) самолети с един двигател, проектирани за кацане на земя, при:

▼M1

i) полети над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или

ii) излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято траектория на излитане или подход за кацане, според командира, е разположена над вода по такъв начин, че може да се наложи аварийно приводняване;

2) хидроплани, които се експлоатират над вода; и

3) самолети, експлоатирани на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили.

б) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:

1) една котва;

2) една морска котва (шамандура), необходима за маневриране; и

3) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато е приложимо.

в) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно приводняване и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на самолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя наличието на борда на:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие.

2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и

3) животоподдържащо оборудване, подходящо за планирания полет.

**NCO.IDE.A.180 Животоспасяващо оборудване**

Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

**NCO.IDE.A.190 Радиокомуникационно оборудване**

а) Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, самолетите се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, изисквани за въздушното пространство.

б) Радиокомуникационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

в) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не води до отказ на друг.

**NCO.IDE.A.195 Навигационно оборудване**

а) Самолети, които се експлоатират по маршрути, които не позволяват навигация по визуални ориентири, се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:

▼M1

1) полетния план, представен на ОВД; ако е приложимо; и

2) приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на действието, предвидено за съответния извънреден случай.

в) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори и за всяко определено резервно такова.

▼M9

г) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼M15

д) Самолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M1

**NCO.IDE.A.200 Транспондер**

Когато се изисква за въздушното пространство, в което се извършва полетът, самолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

▼M9

**NCO.IDE.A.205 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Командирът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014, командирът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи, командирът не използва въпросните данни.

▼M1

*РАЗДЕЛ 2*

***Вертолети***

**NCO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:

1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;

2) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.H.190;

3) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.H.195; или

4) са инсталирани на борда на вертолета.

▼**M15**

б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) електрически фенерчета с независимо захранване;

2) точни хронометри;

3) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

4) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

5) морска котва и оборудване за акостиране;

6) обезопасително средство за деца;

7) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите и оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно приложение VII (част NCO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки NCO.IDE.H.190 и NCO.IDE.H.195 от приложение VII;

2) Приборите и оборудването или агрегатите не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼**M1**

г) Приборите и оборудването са готови за използване и достъпни от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.

д) Аварийно-спасителното оборудване е лесно достъпно и готово за незабавно използване.

**NCO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, необходими за планирания полет, освен ако:

а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или

б) вертолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

**NCO.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на вертолета;

д) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и

▼M1

ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

**NCO.IDE.H.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) плъзгането.

б) Вертолети, които се експлоатират при визуални метеорологични условия през нощта, или когато видимостта е под 1 500 m, или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а), се оборудват допълнително със:

1) средства за измерване и индикация на следното:

i) положението,

ii) вертикалната скорост, и

iii) стабилизираното направление;

2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;

в) Вертолети, които се експлоатират, когато видимостта е под 1 500 m или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване.

**NCO.IDE.H.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

а) средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M1

4) приборната въздушна скорост,

5) вертикалната скорост,

6) плъзгането,

7) положението,

8) стабилизираното направление и

9) температурата на външния въздух;

▼M1

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;

в) средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване; и

г) резервно средство за измерване и показване на положението на вертолета.

**NCO.IDE.H.126 Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и направлението.

**NCO.IDE.H.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Вертолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**NCO.IDE.H.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Вертолетите се оборудват със:

▼M15

1) седалка или легло за всяко лице на борда, което е на възраст 24 месеца или повече, или работно място за всеки член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания на борда;

2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло, както и обезопасителни средства за всяко работно място;

▼M1

3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г.;

4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и

5) на всяка седалка на полетния екипаж — предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство, което автоматично ограничава движението на торса на седящия в случай на рязко забавяне.

б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава и освобождава от една ключалка.

**NCO.IDE.H.145 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Вертолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:

1) лесно достъпен за ползване; и

2) съдържанието му да се подновява редовно.

▼M9

**NCO.IDE.H.155 Допълнителен кислород — нехерметизирани вертолети**

Нехерметизираните вертолети, експлоатирани когато се изисква подаване на кислород съгласно NCO.OP.190, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

▼M1

**NCO.IDE.H.160 Ръчни пожарогасители**

а) Вертолетите, освен тези от тип ELA2, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:

1) в пилотската кабина; и

2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.

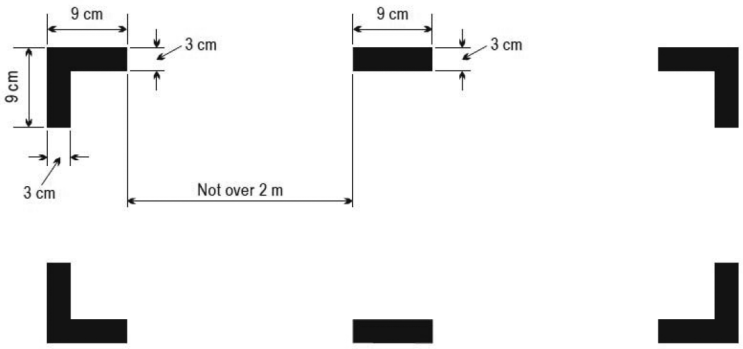
б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

**NCO.IDE.H.165 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на вертолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

*Фигура 1*

**Маркировка на зони за разсичане и влизане**




**NCO.IDE.H.170 Авариен предавател (ELT)**

а) Вертолети, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация с повече от шест пътнически места се оборудват със:

1) автоматичен авариен предавател; и

2) един автоматичен авариен предавател от тип ELT(S) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато вертолетът се експлоатира на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

б) Вертолети, сертифицирани за максимална конфигурация с шест или помалко пътнически места, се снабдяват с един автоматичен авариен предавател от тип ELT(S) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник.

в) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NCO.IDE.H.175 Полети над вода**

а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени, при:

▼M1

1) полет над вода на разстояние от сушата, надвишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или

2) полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател, вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или

3) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или подход за кацане преминава над водна площ.

б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.

в) Командирът на вертолет, експлоатиран при полет над вода на разстояние от брегова ивица, съответстващо на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя наличието на борда на:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие.

2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и

3) животоподдържащо оборудване, подходящо за планирания полет.

г) Командирът на вертолета определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда.

**NCO.IDE.H.180 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

▼M15

**NCO.IDE.H.185 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

Вертолетите, експлоатирани при полет над вода, във враждебна среда, на разстояние от сушата над 50 морски мили, трябва да отговарят на едно от следните условия:

а) да са проектирани за кацане на вода в съответствие със съответните сертификационни спецификации;

б) да са сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие със съответните сертификационни спецификации;

в) да са снабдени с аварийно оборудване за плаване.

▼M1

**NCO.IDE.H.190 Радиокомуникационно оборудване**

а) Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, вертолетите се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, изисквани за въздушното пространство.

б) Радиокомуникационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

▼M1

в) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказът на някой от тях да не води до отказа на друг.

г) Когато се изисква радиокомуникационна система в допълнение към системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по NCO.IDE.H.135, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки изискван пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

**NCO.IDE.H.195 Навигационно оборудване**

а) Вертолети, които се експлоатират по маршрути, които не позволяват навигация по визуални ориентири, се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:

1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и

2) приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Вертолетите имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на действието, предвидено за съответния извънреден случай.

в) Вертолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полет по прибори, се снабдяват с навигационно оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полет по прибори и за всяко определено резервно такова.

▼M9

г) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼M15

д) Вертолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M1

**NCO.IDE.H.200 Транспондер**

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, вертолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

▼M9

**NCO.IDE.H.205 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи, командирът не използва въпросните данни.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

ПОДЧАСТ Д

***СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Общи положения***

**NCO.SPEC.100 Обхват**

▼M5

Настоящата подчаст установява специфични изисквания, които трябва да се следват от командира при провеждане на нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга.

▼M4

**NCO.SPEC.105 Контролен списък**

а) Преди започване на специализирана операция командирът извършва оценка на риска, преценявайки сложността на дейността с цел определяне на заплахите и свързаните рискове, присъщи на операцията и установяване на мерки за ограничаване на последствията.

б) Специализираните операции се извършват съгласно контролен списък. Въз основа на оценката на риска командирът изготвя такъв контролен списък, съответстващ на специализираната дейност и използваното въздухоплавателно средство, като взема предвид разделите на настоящата подчаст.

в) Контролният списък, който се отнася до задълженията на командира, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания, да е леснодостъпен при всеки полет.

г) Контролните списъци редовно се преразглеждат и актуализират по целесъобразност.

**NCO.SPEC.110 Задължения и права на командира**

Когато членове на екипажа или специалисти за изпълнение на специални задания участват в операцията, командирът:

а) осигурява спазването на NCO.SPEC.115 и NCO.SPEC.120 от страна на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

б) не започва полет, ако той/тя или някой друг член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания е възпрепятстван/а да изпълнява задълженията си поради каквато и да било причина като травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;

в) не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, ако неговата/нейната способност или тази на който и да било друг член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;

г) гарантира, че членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, в които се осъществяват операциите;

д) гарантира, че всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания могат да комуникират помежду си на общ език; и

▼M9

е) гарантира, че специалистите за изпълнение на специални задания и членовете на екипажа непрекъснато използват допълнителен кислород, когато той/тя прецени, че на височината на планирания полет недостигът на кислород може да доведе до влошаване на способностите на членовете на екипажа или да се отрази отрицателно на специалистите при изпълнението на специалните задания. Ако командирът не може да определи възможните последици за лицата на борда от недостига на кислород, той/тя гарантира, че специалистите за изпълнение на специални задания и членовете на екипажа непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превишава 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и винаги когато височината в кабината превишава 13 000 ft.

▼M4

**NCO.SPEC.115 Задължения на екипажа**

а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на екипажа са посочени в контролния списък.

▼M11

б) По време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, освен ако в контролния списък е посочено друго.

▼M4

в) По време на полет всеки член на полетния екипаж, когато е на своето място, е със закопчан и затегнат предпазен колан.

г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.

д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на борда на въздухоплавателно средство:

1) ако той/тя знае или предполага, че е изморен/а, както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден/на да изпълнява своите задължения; или

▼M12

2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M4

е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:

1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № 965/2012, ако е приложимо; и

2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.

ж) Членът на екипажа докладва на командира за:

1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и

2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

▼M4

**NCO.SPEC.120 Задължения на специалистите за изпълнение на специални задания**

а) Всеки специалист за изпълнение на специални задания е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на специалистите за изпълнение на специални задания са посочени в контролния списък.

▼M11

б) По време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки специалист за изпълнение на специални задания е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, освен ако в контролния списък е посочено друго.

▼M4

в) Всеки специалист за изпълнение на специални задания гарантира, че е обезопасен, когато изпълнява специални задания при отворени или премахнати външни врати.

г) Специалистът за изпълнение на специални задания докладва на командира за:

1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и

2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

**NCO.SPEC.125 Инструктаж по безопасност**

а) Преди излитане командирът инструктира специалистите за изпълнение на специални задания относно:

1) аварийното оборудване и процедури;

2) експлоатационните процедури, свързани със специалното задание, преди всеки полет или поредица от полети

б) Инструктажът, посочен в буква а), точка 2 може да не се изисква, ако специалистите за изпълнение на специални задания са били инструктирани относно оперативните процедури преди началото на оперативния сезон през същата календарна година.

**NCO.SPEC.130 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

За всеки полет командирът определя минимални височини на полета, които осигуряват необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори. Минималните височини на полета не трябва да бъдат по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

**NCO.SPEC.135 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

NCO.OP.125 буква а), точка 1, подточка i) не се прилага за теглене на планери, авиошоута, фигурен пилотаж или състезателни полети.

**NCO.SPEC.140 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

Независимо от NCO.OP.126 буква а), точка 1, командирът на вертолет може да започне полет по правилата за визуални полети през деня само когато не се отдалечава на повече от 25 морски мили от летището/експлоатационната площадка на излитане с резервно гориво за не по-малко от 10 минути полет при най-добра скорост за разстоянието.

▼M4

**NCO.SPEC.145 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

Освен ако на борда има специалист за изпълнение на специални задания за обучение, командирът, когато има специалисти за изпълнение на специални задания на борда, не симулира:

а) ситуации, изискващи прилагането на извънредни или аварийни процедури; или

б) полет при приборни метеорологични условия (IMC).

**NCO.SPEC.150 Констатиране на близост със земята**

Ако има инсталирана система за предупреждение за близост със земята, тя може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателното средство на разстояние от земята под това, което би задействало системата.

**NCO.SPEC.155 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS II)**

Независимо от NCO.OP.200, бордовата система за избягване на сблъсък ACAS II може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателните средства на разстояние едно от друго под това, което би задействало системата.

**NCO.SPEC.160 Разпръскване на опасни товари**

Командирът не експлоатира въздухоплавателното средство над натоварените зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, когато разпръсква опасни товари.

**NCO.SPEC.165 Превоз и използване на оръжия**

а) Командирът гарантира, че при превоз на оръжия на борда за целите на специално задание, те са обезопасени, когато не се използват.

б) Специалистът за изпълнение на задачата взема всички необходими мерки, за да избегне застрашаването на безопасността на въздухоплавателното средство и хората на борда или на земята.

**NCO.SPEC.170 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — самолети**

Когато експлоатира самолет на височина под 150 m (500 ft) над ненатоварена зона, за операции със самолети, които в случай на отказ на критичен двигател не могат да поддържат хоризонтален полет, командирът:

а) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател; и

б) провежда инструктаж на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

**NCO.SPEC.175 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — вертолети**

а) Командирът може да управлява въздухоплавателно средство над натоварени зони, при условие че:

1) вертолетът е сертифициран за категория A или B; и

2) са установени мерки за безопасност за предотвратяване на заплахата за лица или имущество на земята

▼M4

б) Командирът:

1) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател; и

2) провежда инструктаж на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

в) Командирът гарантира, че масата при излитане, кацане и висене няма да надвишава максималната маса, определена за:

1) висене извън зоната на влияние на земята (HOGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или

2) ако преобладаващите условия са такива, че не е възможно да се установи HOGE, масата на вертолета няма да надвишава максималната маса, определена за висене в зоната на влияние на земята (HIGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност, при условие че преобладаващите условия позволяват висене в зоната на влияние на земята при максималната определена маса.

*РАЗДЕЛ 2*

***Превоз на окачени външни товари с вертолети (HESLO)***

**NCO.SPEC.HESLO.100 Контролен списък**

Контролният списък за HESLO съдържа:

а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;

б) съответните данни за летателните характеристики;

в) изискваното оборудване;

г) ограниченията; и

д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.HESLO.105 Специално оборудване за HESLO**

Вертолетът се оборудва най-малкото с:

а) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куките/товара; и

б) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.

**NCO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни товари**

Оператор, който превозва опасни товари до или от площадки без обслужващ персонал или с отдалечено местоположение, подава искане към компетентния орган за изключение от разпоредбите на техническите инструкции, ако възнамерява да не изпълни изискванията на тези инструкции.

*РАЗДЕЛ 3*

***Операции с хора като външен товар (HEC)***

**NCO.SPEC.HEC.100 Контролен списък**

Контролният списък за HEC съдържа:

а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;

▼M4

б) съответните данни за летателните характеристики;

в) изискваното оборудване;

г) ограниченията; и

д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.HEC.105 Специално оборудване за HEC**

а) Вертолетите се оборудват със:

1) оборудване за подемно-товарни операции или кука за товар;

2) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куката; и

3) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.

▼M15

б) За инсталирането на цялото повдигателно оборудване и оборудване от куки за товар, различно от обикновено PCD, както и за неговите евентуални последващи модификации, се изисква одобрение за летателна годност, съответстващо на предвидената експлоатация.

▼M4

*РАЗДЕЛ 4*

***Парашутни операции (PAR)***

**NCO.SPEC.PAR.100 Контролен списък**

Контролният списък за PAR съдържа:

а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;

б) съответните данни за летателните характеристики;

в) изискваното оборудване;

г) ограниченията; и

д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.PAR.105 Превоз на членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания**

Изискването, посочено в NCO.SPEC.120, буква в), не е приложимо за специалисти за изпълнение на специални задания, които изпълняват парашутни скокове.

**NCO.SPEC.PAR.110 Седалки**

Независимо от NCO.IDE.A.140, буква а), точка 1 и NCO.IDE.H.140, буква а), точка 1, подът може да се използва като седалка, при условие че е налице средство, за което специалистът за изпълнение на специални задания може да се държи или да се завърже.

**NCO.SPEC.PAR.115 Допълнителен кислород**

Независимо от NCO.SPEC.110, буква е), изискването за използване на допълнителен кислород не е приложимо за специалисти за изпълнение на специални задания, които изпълняват съществени за специалното задание задължения, когато височината в кабината:

а) превиши 13 000 ft за период, не по-дълъг от 6 минути, или

б) превиши 15 000 ft за период, не по-дълъг от 3 минути.

▼M15

**NCO.SPEC.PAR.120 Превоз и разпръскване на опасни товари**

Независимо от разпоредбите на точка NCO.SPEC.160, парашутисти могат да напуснат въздухоплавателното средство с цел парашутни демонстрации над натоварени зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, като същевременно носят димообразуващи средства, при условие че те са произведени за тази цел.

▼M4

*РАЗДЕЛ 5*

***Фигурен пилотаж (ABF)***

**NCO.SPEC.ABF.100 Контролен списък**

Контролният списък за ABF съдържа:

а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;

б) съответните данни за летателните характеристики;

в) изискваното оборудване;

г) ограниченията; и

д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.ABF.105 Документи и информация**

Следните документи, посочени в NCO.GEN.135, буква а) не е необходимо да са налични на борда по време на фигурен пилотаж:

а) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;

б) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът; и

в) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и прехващано въздухоплавателно средство;

**NCO.SPEC.ABF.110 Оборудване**

Следните изисквания за оборудване не е необходимо да се прилагат за фигурен пилотаж:

а) комплект за първа помощ, както е предвидено в NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145;

б) преносими пожарогасители, както е предвидено в NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180; и

в) аварийни предаватели или преносими локаторни маяци, както е предвидено в NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.

▼M15

*РАЗДЕЛ 6*

***Полети за проверка на техническото обслужване („MCF“)***

**NCO.SPEC.MCF.100 Нива на полетите за проверка на техническото обслужване**

Преди изпълнението на полет за проверка на техническото обслужване операторът определя приложимото ниво на полета за проверка на техническото обслужване, както следва:

а) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ — когато се очаква използването на извънредни или аварийни процедури, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, или когато с полета трябва да се докаже функционирането на резервна система или други устройства за безопасност;

▼M15

б) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво Б“ — за всички полети за проверка на техническото обслужване, различни от полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“.

**NCO.SPEC.MCF.105 Експлоатационни ограничения**

а) Чрез дерогация от точка NCO.GEN.105 буква а), подточка 4 от настоящото приложение, полети за проверка на техническото обслужване могат да се изпълняват с въздухоплавателно средство, което е било допуснато до експлоатация след непълно техническо обслужване в съответствие с точка M.A.801, буква ж) или точка 145.A.50, буква д) от приложение I към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.

▼M16

б) Чрез дерогация от точка NCO.GEN.105 буква а), подточка 4 от настоящото приложение, полети за проверка на техническото обслужване могат да се изпълняват с въздухоплавателно средство, което е било допуснато до експлоатация след непълно техническо обслужване в съответствие с точка M.A.801, буква е) от приложение I (Част M), точка 145.A.50, буква д) от приложение II (Част 145) или точка ML.A.801, буква е) от приложение Vб (Част ML) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.

▼M15

**NCO.SPEC.MCF.110 Контролна карта и инструктаж за безопасност**

а) Контролната карта, посочена в точка NCO.SPEC.105, при необходимост се актуализира преди всеки полет за проверка на техническото обслужване, като се вземат под внимание оперативните процедури, които се планира да бъдат следвани по време на конкретния полет за проверка на техническото обслужване.

б) Независимо от точка NCO.SPEC.125, буква б) преди всеки полет за проверка на техническото обслужване се изисква провеждането на инструктаж за безопасност на специалиста за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.MCF.120 Изисквания към летателния екипаж**

При избора на член на летателния екипаж за полети за проверка на техническото обслужване на въздухоплавателни средства, операторът трябва да вземе предвид сложността и нивото на полетите за проверка на техническото обслужване, както е определено в точка NCO.SPEC.MCF.100.

**NCO.SPEC.MCF.125 Състав на екипажа и лица на борда**

а) Командирът определя необходимостта от допълнителни членове на екипажа или специалисти за изпълнение на специални задания, или и двете, преди всеки предвиден полет за проверка на техническото обслужване, като взема под внимание очакваното работно натоварване на членовете на летателния екипаж или на специалистите за изпълнение на специални задания, както и оценката на риска.

б) Командирът не позволява присъствието на борда на лица, различни от тези, изисквани съгласно буква а), по време на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“.

▼M16

**NCO.SPEC.MCF.130 Симулиране на извънредни или аварийни процедури по време на полет**

Чрез дерогация от точка NCO.SPEC.145, командирът може да симулира ситуации, които изискват прилагането на извънредни или аварийни процедури със специалист за изпълнение на специални задания на борда, ако симулацията е необходима с оглед предназначението на полета и ако това е определено в контролната карта, посочена в точка NCO.SPEC.MCF.110 или в оперативните процедури.

▼M15

**NCO.SPEC.MCF.140 Системи и оборудване**

Когато полетът за проверка на техническото обслужване е предназначен за проверка на правилното функциониране на система или оборудване, тази система или оборудване се определя като потенциално ненадеждна/о и преди полета се определят подходящи мерки за смекчаване на риска, за да се сведат до минимум рисковете за безопасността на полета.

▼M4

*ПРИЛОЖЕНИЕ VIII*

**СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ**

**[ЧАСТ SPO]**

**SPO.GEN.005 Обхват**

▼M15

а) Настоящото приложение се отнася до всяка специализирана операция, при която въздухоплавателното средство се използва за специализирани дейности като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха или полети за проверка на техническото обслужване.

▼M5

б) Независимо от разпоредбите на буква а), при нетърговските специализирани операции на въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, се спазват разпоредбите на приложение VII (част NCO).

в) Независимо от разпоредбите на буква а), следните операции с въздухоплавателни средства, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, могат да се провеждат в съответствие с приложение VII (част NCO):

▼M4

1) състезателни или демонстрационни полети, при условие че даваното за такива полети заплащане или друго възнаграждение се ограничава до преките разходи и пропорционален принос към годишните разходи, както и награди, чиято стойност не надвишава определената от компетентния орган.

▼M14

2) парашутни скокове, теглене на планер със самолет или фигурен пилотаж, извършвани от организация за обучение, чието основно място на стопанска дейност е в държава членка и която е посочена в член 10а от Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушните спортове и развлекателното въздухоплаване, при условие че въздухоплавателното средство се експлоатира от организацията на база собственост или сух лизинг, че полетът не генерира печалби, разпределяни извън организацията, и че когато са включени нечленуващи в организацията лица, тези полети представляват само незначителна странична дейност за нея.

▼M4

ПОДЧАСТ А

***ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ***

▼M15

**SPO.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, където той е установен или пребивава.

▼M4

**SPO.GEN.101 Мерки за съответствие**

Операторите могат да използват алтернативни на приетите от Агенцията мерки за съответствие, за да постигнат съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с правилата за неговото прилагане.

▼M14

———————

▼M4

**SPO.GEN.105 Задължения на екипажа**

а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на екипажа се определят в стандартните оперативни процедури (СОП) и, където е уместно, в ръководството за експлоатация.

▼M11

б) По време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, освен ако в стандартните оперативни процедури е посочено друго.

▼M4

в) По време на полет всеки член на полетния екипаж, когато е на своето място, е със закопчан и затегнат предпазен колан.

г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.

д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на борда на въздухоплавателно средство:

1) ако той/тя знае или предполага, че е изморен/а, както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден/на да изпълнява своите задължения; или

▼M12

2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

▼M4

е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:

1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № 965/2012, ако е приложимо; и

2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.

ж) Членът на екипажа докладва на командира за:

1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и

2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

**SPO.GEN.106 Задължения на специалистите за изпълнение на специални задания**

а) Всеки специалист за изпълнение на специални задания е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на специалистите за изпълнение на специални задания са посочени в стандартните оперативни процедури.

▼M11

б) По време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки специалист за изпълнение на специални задания е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, освен ако в стандартните оперативни процедури е посочено друго.

▼M4

в) Всеки специалист за изпълнение на специални задания се уверява, че е обезопасен, когато изпълнява специални задания при отворени или премахнати външни врати.

г) Специалистът за изпълнение на специални задания докладва на командира за:

1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и

2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

**SPO.GEN.107 Задължения и права на командира**

а) Командирът е отговорен:

1) за безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, специалистите за изпълнение на специални задания и товара, намиращи се на борда по време на операции с въздухоплавателното средство;

2) за започване, продължаване, прекратяване или отклонение на полет в интерес на безопасността;

3) да гарантира, че всички оперативни процедури и проверки са изпълнени в съответствие със съответното ръководство;

4) да започва полет само ако той/тя е убеден/а, че са спазени всички експлоатационни ограничения, посочени в точка 2.a.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:

i) въздухоплавателното средство е годно за полет;

ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;

▼M14

iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ, ако е приложимо, се разрешава експлоатация с нефункциониращо оборудване съгласно изискванията в точки SPO.IDE.A.105 или SPO.IDE.H.105

▼M11

iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предписани в документацията за летателна годност;

▼M4

v) цялото оборудване и багаж са правилно подредени и обезопасени;

vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство, няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета; и

▼M9

vii) е налице подходяща и актуална навигационна база данни, необходима за PBN;

▼M4

5) да не започва полет, ако той/тя или някой друг член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания е възпрепятстван/а да изпълнява задълженията си поради каквато и да било причина, например травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;

6) да не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, когато неговата/нейната способност или тази на който и да било друг член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;

7) да реши дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване, ако е приложимо;

8) за записа на данни за използването и всички известни или вероятни дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство; и

▼M8

9) да гарантира, че:

i) полетните записващи устройства не са блокирани или изключени по време на полет;

ii) в случай на събитие, различно от произшествие или сериозен инцидент, което се докладва в съответствие с ORO.GEN.160, буква а), записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено; както и

iii) в случай на произшествие или сериозен инцидент или ако съхраняването на записите от полетните записващи устройства се управлява от разследващия орган:

А) записите от полетните записващи устройства не се изтриват умишлено;

Б) полетните записващи устройства се деактивират веднага след приключването на полета; както и

В) преди напускане на пилотската кабина са взети предпазни мерки за съхраняване на записите от полетните записващи устройства.

▼M4

б) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.

в) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД) за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.

г) Независимо от разпоредбата на буква а), точка 6, при експлоатация от многочленен екипаж командирът може да продължи полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, ако има установени подходящи процедури за намаляване на рисковете.

д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такива случаи той/тя може да се отклони от правилата, оперативните процедури и методи в интерес на безопасността.

▼M4

е) Командирът представя незабавно на компетентния орган доклад за актове на незаконна намеса и информира определените местни органи.

ж) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или имущество.

▼M11

_____

▼M4

**SPO.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

Командирът, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, в които се осъществяват операциите с въздухоплавателното средство.

**SPO.GEN.115 Общ език**

Операторът гарантира, че всички членове на екипажи и специалисти за изпълнение на специални задания могат да комуникират помежду си на общ език.

▼M5

**SPO.GEN.119 Рулиране на въздухоплавателни средства**

Операторът установява процедури за рулиране на въздухоплавателните средства, с цел да се гарантира безопасна експлоатация и да се подобри безопасността на пистата.

▼M4

**SPO.GEN.120 Рулиране на самолети**

Операторът гарантира, че самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

а) е подходящо квалифициран пилот; или

б) е определено от оператора и:

1) е обучено да рулира самолета;

2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;

3) е получило инструктаж по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и

4) може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

**SPO.GEN.125 Използване на носещите витла**

Носещите витла на вертолетите се задействат само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

**SPO.GEN.130 Преносими електронни устройства**

Операторът не допуска никой на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да окаже неблагоприятно въздействие върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

▼M14

**SPO.GEN.131 Използване на електронни „пилотски чанти“ (EFB)**

а) При използването на електронни „пилотски чанти“ (EFB) на борда на въздухоплавателно средство операторът гарантира, че това не оказва неблагоприятно въздействие върху работата на системите или оборудването на въздухоплавателното средство или върху способността на членовете на полетния екипаж да управляват въздухоплавателното средство.

б) Преди да използва приложение за EFB от тип Б операторът:

1) прави оценка на риска, свързан с използването на приемащото приложението EFB устройство, на съответното приложение за EFB и свързаните с него функции, като набелязва съответните рискове и гарантира, че те се смекчават по подходящ начин; оценката на риска обхваща рисковете, свързани с интерфейса човек — машина на съответното устройство EFB и приложение за EFB; както и

2) изгражда система за администриране на EFB, в т.ч. процедури и изисквания за обучение с оглед на администрирането и използването на устройството EFB и приложението за EFB.

▼M4

**SPO.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

Операторът винаги разполага със списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

**SPO.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация**

а) Освен ако е определено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични на борда по време на всеки полет като оригинали или копия:

1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентни документи;

2) оригиналът на сертификата за регистрация;

3) оригиналът на сертификата за летателна годност;

4) сертификат за шум, ако е приложимо;

5) копие от декларацията, както е посочено в ORO.DEC.100 и ако е приложимо, копие от разрешението, както е посочено в ORO.SPO.110;

6) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;

7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;

8) сертификат/и на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;

9) полетният дневник за въздухоплавателното средство или еквивалентен документ;

▼M16

10) техническият борден дневник на въздухоплавателното средство съгласно Регламент (ЕС) № 1321/2014, ако е приложимо;

▼M4

11) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;

12) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът;

▼M4

13) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и прехващано въздухоплавателно средство;

14) информация относно службите по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;

15) актуалните части на ръководството за експлоатация и/или стандартните оперативни процедури или ръководството за летателна експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания, които са леснодостъпни за тях;

16) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списъкът с отклонения от конфигурацията (CDL), ако е приложимо;

17) подходящи известия за авиаторите (NOTAM) и документи за инструктаж във връзка с аеронавигационното информационно обслужване (AIS);

18) съответната метеорологична информация, ако е приложимо;

19) карго манифести, ако е приложимо; и

20) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, за които полетът е от значение.

б) Независимо от буква а) документите и информацията съгласно буква а), точки от 2 до 11 и буква а), точки 14, 17, 18 и 19 могат да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка при полети:

1) планирани да излетят и кацнат на едно и също летище/експлоатационна площадка; или

2) оставащи в рамките на разстояние или зона, определени от компетентния орган съгласно ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

г) В случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), точки от 2 до 8, операцията може да продължи, докато полетът достигне своето местоназначение или място, където може да се осигурят заместващи документи.

д) Операторът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в разумен срок след поискването им от компетентния орган.

▼M16

**SPO.GEN.145 Обработка на записите от полетните записващи устройства: съхраняване, предоставяне, защита и използване**

а) След произшествие, сериозен инцидент или събитие, установено от разследващия орган, операторът на въздухоплавателното средство съхранява оригиналните записани данни от полетните записващи устройства в продължение на 60 дни или друг срок, определен от разследващия орган.

б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите, за да се гарантира постоянната надеждност на полетните записващи устройства, които се изисква да са налични на борда.

▼**M16**

в) Операторът гарантира, че записите на полетните параметри и комуникационните съобщения по линията за предаване на данни, които се изисква да бъдат записвани от полетните записващи устройства, се съхраняват. Независимо от това, за целите на изпитването и техническото обслужване на полетните записващи устройства, до 1 час от най-старите записани данни към момента на изпитването могат да бъдат изтрити.

г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите полетни данни в полетни параметри, изразени в инженерни единици.

д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.

е) Без да се засягат разпоредбите на регламенти (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) 2016/679 и освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства:

1) Звукозаписите от тях не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

i) установена е процедура, свързана с обработката на такива звукозаписи и тяхната транскрипция;

ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;

iii) такива звукозаписи може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.

1a) При проверка на звукозаписите от полетното записващо устройство с цел да се гарантира неговата надеждност, операторът защитава неприкосновеността на тези звукозаписи и гарантира, че те не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство.

2) Полетните параметри или съобщенията по линията за предаване на данни, записани от полетните записващи устройства, не могат да се използват за цели, различни от разследването на произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад. Това ограничение не се прилага, освен ако тези записи отговарят на някое от следните условия:

i) използват се от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;

ii) анонимизирани са;

iii) разкриват се при прилагане на процедура за сигурност.

3) Освен за целите на осигуряване на надеждността на полетните записващи устройства, изображения от пилотската кабина, записани от тях, не може да се разкриват или използват освен ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

▼M16

i) установена е процедура, свързана с обработката на такива изображения;

ii) всички засегнати членове на екипажа и персонала по техническото обслужване са дали предварително своето съгласие;

iii) такива изображения може да се използват единствено с цел поддържане или подобряване на безопасността.

3а) Когато изображения от пилотската кабина, записани от полетно записващо устройство, се проверяват с цел осигуряване на надеждността на полетното записващо устройство:

i) тези изображения не се разкриват или използват за други цели, освен за гарантиране на надеждността на полетното записващо устройство;

ii) ако части от телата на членове на екипажа могат да се видят на изображенията, операторът гарантира поверителността на тези изображения.

▼M4

**SPO.GEN.150 Превоз на опасни товари**

а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.

б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част SPA), подчаст Ж от Регламент (ЕС) № 965/2012, освен когато:

1) за тях не се отнасят Техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции;

2) те се пренасят от специалисти за изпълнение на специални задания или членове на екипажа, или са в багаж, който е бил отделен от собственика си, в съответствие с част 8 от Техническите инструкции;

3) те са необходими на борда на въздухоплавателното средство за специализирани цели съгласно Техническите инструкции;

4) те се използват за повишаване безопасността на полета, когато превозът им на борда на въздухоплавателното средство е оправдан, за да се гарантира своевременното им наличие за оперативни цели, независимо дали е необходимо такива предмети и вещества да се превозват или са предназначени за използване във връзка с конкретния полет.

▼M4

в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.

г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите задължения, както се изисква от Техническите инструкции.

д) В съответствие с Техническите инструкции операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, всички случаи на:

1) инциденти или произшествия с опасни товари;

2) намиране на опасни товари, пренасяни от специалисти за изпълнение на специални задания или членове на екипажа, или в техния багаж, когато това не е в съответствие с част 8 от Техническите инструкции.

е) Операторът гарантира, че на специалистите за изпълнение на специални задания се предоставя информация за опасните товари.

ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на Техническите инструкции.

**SPO.GEN.155 Разпръскване на опасни товари**

Операторът не експлоатира въздухоплавателното средство над натоварените зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, когато разпръсква опасни товари.

**SPO.GEN.160 Превоз и използване на оръжия**

а) Операторът гарантира, че при превоз на оръжия на борда за целите на специално задание, те са обезопасени, когато не се използват.

б) Специалистът за изпълнение на специални задания, който използва оръжията, взема всички необходими мерки, за да избегне застрашаването на безопасността на въздухоплавателното средство и хората на борда или на земята.

**SPO.GEN.165 Достъп до пилотската кабина**

Командирът взема окончателното решение за допускане в пилотската кабина и гарантира, че:

а) достъпът до пилотската кабина не предизвиква отклоняване на вниманието или смущения при провеждането на полета; и

б) всички лица, превозвани в пилотската кабина, са запознати със съответните процедури за безопасност.

ПОДЧАСТ Б

***ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ***

**SPO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Операторът използва само онези летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типа въздухоплавателно средство и естеството на съответната операция.

**SPO.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

При избора на резервно летище и политика за горивото операторът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище за местоназначението е повече от:

а) 60 минути за самолети с бутални двигатели; или

▼M4

б) за самолети с турбинни двигатели — 90 минути.

**SPO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети**

а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) операторът или командирът определя експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което ще бъде използвано. Тези минимуми:

1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и

2) при предприемане на операции при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част SPA), подчаст Д от Регламент (ЕС) № 965/2012.

б) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата операторът или командирът отчита:

1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;

2) компетентността и опита на полетния екипаж и, ако е приложимо, неговия състав;

3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и на излитане, които могат да бъдат избрани за използване;

4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;

5) оборудването на борда на въздухоплавателното средство за управление и/или контрол на траекторията при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;

6) препятствията в зоните за подход, за преминаване на втори кръг и за първоначално набиране на височина за изпълнение на непредвидени процедури;

7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход при кацане по прибори;

8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и

9) летателната техника, която ще бъде използвана в крайния етап на подхода за кацане.

в) Минимумите за дадена специфична процедура за подход и кацане се използват само ако:

1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;

2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;

3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и

4) полетният екипаж е подходящо квалифициран.

▼M4

**SPO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — операции NPA, APV и CAT I**

а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;

2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;

3) публикуваната DH според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо;

4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или

5) минималната DH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.

б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;

2) системните минимуми, посочени в таблица 1; или

3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

*Таблица 1*

**Системни минимуми**

| Съоръжение | Най-ниски DH/ MDH (ft) |
|---|---|
| Система за кацане по прибори (ILS) | 200 |
| Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV) | 200 |
| GNSS (странична навигация (LNAV)) | 250 |
| GNSS/баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/ VNAV) | 250 |
| Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME) | 250 |
| Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простиращ се до ½ морска миля) | 250 |
| SRA (простиращ се до 1 морска миля) | 300 |
| SRA (простиращ се до 2 морски мили или повече) | 350 |
| VHF всенасочен радиофар (VOR) | 300 |
| VOR/DME | 250 |
| Ненасочена приводна радиостанция (NDB) | 350 |
| NDB/DME | 300 |
| VHF радиопеленгатор (VDF) | 350 |

▼M4

**SPO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

а) MDH за визуален кръг със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;

2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или

3) DH/MDH на предшестващата процедура на подход по прибори.

б) Минималната видимост за визуален кръг е най-високата стойност измежду:

1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана;

2) минималната видимост, получена от таблица 2; или

3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на подход по прибори.

*Таблица 1*

**MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета**

| | Категория на самолета | | | |
|---|---|---|---|---|
| | A | B | C | D |
| MDH (ft) | 400 | 500 | 600 | 700 |
| Минимална метеорологична видимост (m) | 1 500 | 1 600 | 2 400 | 3 600 |

**SPO.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата**

MDH за визуален кръг с вертолети на сушата е не по-малка от 250 ft, а метеорологичната видимост — не по-малка от 800 m.

**SPO.OP.115 Процедури за излитане и подход — самолети и вертолети**

а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако тези процедури са публикувани за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.

б) Командирът може да се отклони от публикуваното трасе за отлитане/долитане или подход за кацане, ако:

1) критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия могат да бъдат изпълнени, изцяло са отчетени експлоатационните условия и е спазено разрешението от органите за контрол на въздушното движение; или

2) е радарно векториран от орган за контрол на въздушното движение.

в) При операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга сегментът на финалния подход за кацане се изпълнява визуално или в съответствие с публикуваните процедури за подход.

▼M9

**SPO.OP.116 Навигация, основана на летателните характеристики — самолети и вертолети**

Операторът гарантира, че когато се изисква PBN за маршрута, по който трябва да се лети, или за подлежащата на изпълнение процедура:

а) съответната спецификация за PBN е посочена в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, който е бил одобрен от сертифициращия орган като част от оценка за летателната годност или който се основава на такова одобрение; и

б) въздухоплавателното средство се експлоатира съгласно съответната навигационна спецификация и ограничения в ръководството за летателна експлоатация или в друг документ, упоменат по-горе.

▼M4

**SPO.OP.120 Процедури за намаляване на шума**

Командирът взема предвид публикуваните процедури за намаляване на шума с цел да сведе до минимум ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

▼M11

_____

▼M4

**SPO.OP.125 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

а) Операторът определя метода за установяване на минимални височини на полета, който осигурява необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори.

б) Командирът установява въз основа на този метод минимални височини на полета за всеки полет. Минималните височини на полета не трябва да бъдат по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

**SPO.OP.130 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):

i) през деня — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет на нормална крейсерска височина; или

ii) през нощта — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет на нормална крейсерска височина;

2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

i) ако не е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет на нормална крейсерска височина; или

ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане, до резервно летище и след това за най-малко 45-минутен полет на нормална крейсерска височина.

б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:

1) прогнозите за метеорологичните условия;

2) маршрутите, които се очаква да бъдат зададени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения на трафика;

▼M4

3) процедури в случай на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и

4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

**SPO.OP.131 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

1) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети:

i) за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; или

ii) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня — резервно гориво за 10 минути при най-добра скорост за разстоянието, при условие че не се отдалечава на повече от 25 морски мили от летището/експлоатационната площадка на излитане и

2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет с нормална крейсерска скорост на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, подход и кацане; или

ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището/ експлоатационната площадка на планирано кацане, извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:

А) за полет до определеното резервно летище; и

Б) за 30-минутен полет с нормална скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, подход и кацане.

б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:

1) прогнозите за метеорологичните условия;

2) маршрутите, които се очаква да бъдат зададени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения в трафика;

3) отказ на двигател по маршрута, когато е приложимо; и

4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

▼M11

_____

▼M4

**SPO.OP.135 Инструктаж за безопасност**

а) Преди излитане операторът осигурява на специалистите за изпълнение на специални задания инструктаж относно:

1) аварийното оборудване и процедури;

2) оперативните процедури, свързани със специалното задание преди всеки полет или поредица от полети

б) Инструктажът, посочен в буква а), точка 2 може да бъде заменен с програма за първоначално и периодично обучение. В този случай операторът определя също така изисквания за скорошно обучение.

**SPO.OP.140 Подготовка на полета**

▼M9

а) Преди да започне полет, командирът се уверява по всички възможни начини, че космическите съоръжения, наземните съоръжения и/или съоръженията на вода, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са достатъчни за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.

▼M4

б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

1) проучване на наличните актуални метеорологични доклади и прогнози; и

2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи както е планирано поради метеорологичните условия.

**SPO.OP.145 Резервни летища за излитане — самолети със сложна моторна тяга**

а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището за излитане поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на приложимите експлоатационни летищни минимуми или са по-лоши от тях, или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.

б) Резервното летище за излитане се намира на следното разстояние от летището за излитане:

1) за самолети с два двигателя — не повече от разстоянието, отговарящо на един час полетно време с крейсерска скорост с един двигател в стандартни условия на спокойна атмосфера; и

2) за самолети с три и повече двигателя — не повече от разстоянието, отговарящо на два часа полетно време в стандартни условия на спокойна атмосфера с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета.

в) За да бъде избрано дадено летище като резервно летище за излитане, наличната информация трябва да показва, че в очакваното време на използване условията ще съответстват или ще бъдат по-добри от експлоатационните летищни минимуми за тази експлоатация.

▼M4

**SPO.OP.150 Резервни летища за местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на местоназначение в полетния план, освен ако:

а) наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори; и

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 2 часа преди до 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долна граница на облаците най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

ii) видимост най-малко 5,5 km или най-малко 4 km над минималната, свързана с процедурата.

**SPO.OP.151 Резервни летища на местоназначение — вертолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на местоназначение в полетния план, освен ако:

а) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход за кацане по прибори и наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 2 часа преди до 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:

1) долната граница на облаците е най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

2) видимостта е най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори;

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 2 часа преди до 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долната граница на облаците е най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход за кацане по прибори;

ii) видимостта е най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата.

▼M9

_____

**SPO.OP.152 Резервни летища за местоназначение — операции за подход по прибори**

Командирът гарантира, че са на разположение достатъчно средства за навигация и кацане на летището за местоназначение или на всяко резервно летище за местоназначение в случай на загуба на способността за изпълнение на предвидената операция за подход и кацане.

▼M4

**SPO.OP.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане**

а) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (Avgas) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизане от въздухоплавателното средство.

б) За всички останали видове гориво се вземат необходимите предпазни мерки и за въздухоплавателното средство се осигурява достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

▼M11

**SPO.OP.160 Използване на пилотски слушалки**

Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, трябва да носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и да ги използва като основно средство за комуникация с ОВД, останалите членове на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

▼M4

**SPO.OP.165 Пушене**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда или по време на презареждане и източване на гориво.

**SPO.OP.170 Метеорологични условия**

а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището за местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват на или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.

б) Командирът започва и продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми на летището.

в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

**SPO.OP.175 Лед и други замърсители — наземни процедури**

а) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на въздухоплавателното средство са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, разрешени в ръководството за летателна експлоатация.

б) В случай на операции с въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземно противообледеняване и свързани проверки на въздухоплавателното средство с цел безопасната му експлоатация.

**SPO.OP.176 Лед и други замърсители — полетни процедури**

а) Командирът започва полет или преднамерено извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.a.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

б) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно напуска зоната на тези условия, като променя височината и/или маршрута, и ако е необходимо — чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

▼M4

в) В случай на операции с въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.

**SPO.OP.180 Условия за излитане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

а) в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и

б) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

▼M11

_____

▼M4

**SPO.OP.185 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

Освен ако на борда има специалист за изпълнение на специални задания за обучение, командирът, когато има специалисти за изпълнение на специални задания на борда, не симулира:

а) ситуации, изискващи прилагането на извънредни или аварийни процедури; или

б) полет при приборни метеорологични условия (IMC).

**SPO.OP.190 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет**

а) Операторът на въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга гарантира, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво.

б) Командирът редовно проверява дали количеството използваемо гориво, оставащо на борда, не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, както и наличието на планираното резервно гориво съгласно изискванията на SPO.OP.130 и SPO.OP.131.

**SPO.OP.195 Използване на допълнителен кислород**

а) Операторът гарантира, че специалистите за изпълнение на специални задания и членовете на екипажа непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft, освен ако компетентният орган не е одобрил друго и в съответствие със стандартните оперативни процедури.

б) Независимо от буква а) и с изключение на парашутни операции, кратки екскурзии с определена продължителност на височина над 13 000 ft без използване на допълнителен кислород на борда на самолети и вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, могат да се предприемат с предварително одобрение на компетентния орган, като се взема предвид следното:

1) продължителността на екскурзията на височина над 13 000 ft не е повече от 10 минути или, ако е нужен по-дълъг период, е равна на времето, което е абсолютно необходимо за изпълнението на специалното задание;

2) полетът не се провежда на височина над 16 000 ft;

3) инструктажът за безопасност съгласно SPO.OP.135 включва подходяща информация за членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания относно ефектите на хипоксията;

4) стандартните оперативни процедури за съответната операция, отразяващи точки 1, 2 и 3;

▼M4

5) предишния опит на оператора при осъществяването на операции на височина над 13 000 ft без използване на допълнителен кислород;

6) индивидуалния опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания и физиологическото им приспособяване към големи височини; и

7) височината на базата, където е установен оператора, или от която се извършват операциите.

**SPO.OP.200 Констатиране на близост със земята**

а) Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

б) Системата за предупреждение за близост със земята може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателното средство на разстояние от земята под това, което би задействало системата.

**SPO.OP.205 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

▼M9

а) Операторът установява оперативни процедури и програми за обучение, когато е инсталирана и функционира бордова система за избягване на сблъсък във въздуха, така че полетният екипаж да бъде подходящо обучен за избягването на сблъсъци и да е компетентен в използването на оборудването на ACAS II.

▼M4

б) Бордовата система за избягване на сблъсък ACAS II може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателните средства на разстояние едно от друго под това, което би задействало системата.

▼M16

**SPO.OP.210 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — самолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

**SPO.OP.211 Условия за предприемане на подход за кацане и на кацане — вертолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че в съответствие с наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване зона за финален подход и за излитане („FATO“) няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

▼M4

**SPO.OP.215 Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолети**

а) Командирът може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).

б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимуми, подходът не може да бъде продължен:

1) под 1 000 ft над летището; или

2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.

в) Когато няма данни за RVR, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.

г) Ако след прелитането на 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите минимуми, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

▼M4

д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че на DA/H или MDA/H е установен визуален контакт със земните ориентири, който е подходящ за вида подход и дадената писта за излитане и кацане, и този контакт се поддържа непрекъснато.

е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

▼M11

_____

▼M4

**SPO.OP.230 Стандартни оперативни процедури**

а) Преди започване на специализирана операция операторът извършва оценка на риска, преценявайки сложността на дейността с цел определяне на заплахите и свързаните рискове, присъщи на операцията и установяване на мерки за ограничаване на последствията.

б) Въз основа на оценката на риска операторът установява стандартните оперативни процедури (СОП), които са подходящи за специализираната дейност и използваното въздухоплавателно средство, като взема под внимание изискванията на подчаст Д. СОП са част от ръководството за експлоатация или отделен документ. СОП редовно се преразглеждат и актуализират по целесъобразност.

в) Операторът гарантира, че специализираните операции са изпълнени в съответствие със СОП.

ПОДЧАСТ В

***ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ***

**SPO.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

▼M11

а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центровката трябва да съответстват на ограниченията, определени в съответното ръководство.

▼M4

б) Табели, списъци, маркировки по приборите или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за експлоатация за визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

▼M11

**SPO.POL.105 Маса и центровка**

а) Операторът гарантира, че масата и центровката на въздухоплавателното средство са установени чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Сумарният ефект от извършваните модификации и ремонтни работи върху масата и центровката се отчита и документира по подходящ начин. Тази информация се предоставя на командира. Въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.

▼M14

б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

▼M4

**SPO.POL.110 Система на масата и центровката — търговски операции със самолети и вертолети и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга**

▼M15

а) Операторът установява система за масата и центровката, за да се определи следното за всеки полет или поредица от полети:

1) сухата експлоатационна маса на въздухоплавателното средство;

▼M15

2) масата на полезния товар;

3) масата на горивото, заредено за полет;

4) товарът и неговото разпределение;

5) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;

6) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство.

▼M4

б) На полетния екипаж се осигурява средство за възпроизвеждане и проверка на всяко изчисление на масата и центровката, основано на електронни изчисления.

в) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за експлоатация.

г) Командирът гарантира, че натоварването на:

1) въздухоплавателното средство се извършва под контрола на квалифициран персонал и и

2) полезният товар е в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.

д) Операторът определя в ръководството за експлоатация принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви от а) до г). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

**SPO.POL.115 Документация и данни за масата и центровката — търговски операции със самолети и вертолети и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга**

а) Операторът установява данни и подготвя документацията за масата и центровката преди всеки полет или поредица от полети, посочвайки товара и неговото разпределение по такъв начин, че да не се надвишават граничните стойности за масата и центровката за въздухоплавателното средство. Документацията за масата и центровката съдържа следната информация:

1) регистрацията и типа на въздухоплавателното средство;

2) идентификационния номер на полета и датата, ако е приложимо;

3) имената на командира;

4) имената на лицето, подготвило документацията;

5) сухата експлоатационна маса и съответния център на тежестта на въздухоплавателното средство;

6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета;

7) масата на консумативите, различни от горивото, ако е приложимо;

8) компонентите на товара;

9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;

10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство; и

11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.

▼M4

б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът проверява надеждността на изходните данни.

**SPO.POL.116 Документация и данни за масата и центровката — облекчения**

Въпреки SPO.POL.115, буква а), точка 5 може да не е необходимо да се посочи местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица на центровката или ако може да се докаже, че за планираните операции може да се осигури правилна центровка независимо от реалния товар.

**SPO.POL.120 Летателни характеристики — общи разпоредби**

Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако летателните характеристики са в съответствие с приложимите за въздушното пространство правила и с всички останали ограничения, засягащи полета, въздушното пространство или използваните летища или експлоатационни площадки, като взема предвид картографската точност на използваните схеми и карти.

**SPO.POL.125 Ограничения за излетната маса — самолети със сложна моторна тяга**

Операторът гарантира, че:

а) масата на самолета при започване на излитането не надвишава ограниченията за масата:

1) при излитане съгласно изискваното в SPO.POL.130;

2) по маршрута с един неработещ двигател съгласно изискваното в SPO.POL.135; и

3) при кацане съгласно изискваното в SPO.POL.140,

като се отчита очакваното намаление на масата на самолета по време на полета и изхвърлянето на гориво;

б) масата при започване на излитането никога не трябва да превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, отговарящи на височината на летището или експлоатационната площадка, както и за други местни атмосферни условия, ако те са използвани като параметри за определяне на максимално допустимата излетна маса; и

в) изчислената маса към очакваното време на кацане на летището или експлоатационната площадка за планираното кацане и на резервното летище за местоназначение никога не трябва да превишава максимално допустимата маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, отговарящи на височината на тези летища или експлоатационни площадки, както и за други местни атмосферни условия, ако те са използвани като параметри за определяне на максимално допустимата маса за кацане.

**SPO.POL.130 Излитане — самолети със сложна моторна тяга**

а) При определяне на максимално допустимата излетна маса командирът отчита следното:

1) изчислената дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробега;

2) изчислената дължина на пробега за излитане не трябва да превишава разполагаемата дължина на пробега;

3) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане (V1) за прекратяване или продължаване на излитането, когато V1 е посочена в ръководството за летателна експлоатация; и

▼M4

4) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.

б) С изключение на самолет, оборудван с турбовитлови двигатели и с максимална маса на излитане, не надвишаваща 5 700 kg, в случай на отказ на двигател по време на излитане, командирът трябва да гарантира, че самолетът е в състояние:

1) да прекрати излитането и да спре в наличната дистанция за прекратено излитане или на наличната писта; или

2) да продължи излитането и да прелети над всички препятствия по траекторията на полета с достатъчен марж, докато самолетът е в състояние да спазва SPO.POL.135.

**SPO.POL.135 Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети със сложна моторна тяга**

Командирът гарантира, че в случай на отказ на двигател в която и да било точка на маршрута самолетът с повече от един двигател е в състояние да продължи полета до подходящо летище или експлоатационна площадка, без да слиза под минималната височина на прелитане над препятствията в която и да е точка по маршрута.

**SPO.POL.140 Кацане — самолети със сложна моторна тяга**

Командирът гарантира, че на всяко летище или експлоатационна площадка, след като е прелетял с безопасно превишение всички препятствия по траекторията на подхода, самолетът ще може да кацне и да спре, а хидропланът да достигне задоволително ниска скорост, в предела на разполагаемата дистанция за кацане. Отчитат се очакваните отклонения при подхода и техниките на кацане, ако такова отчитане не е направено при планирането на експлоатационните данни.

**SPO.POL.145 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — самолети**

Когато експлоатира самолет на височина под 150 m (500 ft) над ненатоварена зона, за операции със самолети, които в случай на отказ на критичен двигател не могат да поддържат хоризонтален полет, операторът:

а) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател;

б) установява учебна програма за членовете на екипажа; и

в) осигурява на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда инструктаж относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

**SPO.POL.146 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — вертолети**

а) Командирът може да управлява въздухоплавателно средство над натоварени зони при условие че:

1) вертолетът е сертифициран в категория A или B; и

2) са установени мерки за безопасност за предотвратяване на опасност за лица или имущество на земята и операцията и нейната стандартна оперативна процедура са одобрени.

б) Операторът:

1) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател;

2) установява учебна програма за членовете на екипажа; и

3) осигурява на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда инструктаж относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

▼M4

в) Операторът гарантира, че масата при излитане, кацане и висене няма да надвишава максималната маса, определена за:

1) висене извън зоната на влияние на земята (HOGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или

2) ако преобладаващите условия са такива, че не е възможно да се установи HOGE, масата на вертолета няма да надвишава максималната маса, определена за висене в зоната на влияние на земята (HIGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност, при условие че преобладаващите условия позволяват висене в зоната на влияние на земята при максималната определена маса.

ПОДЧАСТ Г

***ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Самолети***

**SPO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани в настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:

1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;

2) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.A.215;

3) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.A.220; или

4) са инсталирани на борда на самолета.

▼M15

б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) резервни предпазители;

2) електрически фенерчета с независимо захранване;

3) точни хронометри;

4) държател за карти и схеми;

5) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

6) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

7) морска котва и оборудване за акостиране;

8) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите, оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част SPO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 от настоящото приложение;

2) приборите, оборудването или агрегатите не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼M4

г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използваеми от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.

▼M4

д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/ѝ и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.

е) Аварийно-спасителното оборудване е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

▼M15

**SPO.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не може да започне, ако някой от самолетните прибори, елементи на оборудването или функционалности, необходими за предвидения полет, не функционират или липсват, освен ако не е изпълнено едно от следните условия:

а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване („MEL“);

б) за сложни самолети с моторна тяга и за самолети, използвани за търговски операции, операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III;

в) самолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

▼M4

**SPO.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

**SPO.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;

д) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;

е) преносима лампа с независимо захранване за работното място на всеки член на полетния екипаж; и

ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

**SPO.IDE.A.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M4

4) приборната въздушна скорост,

5) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach, и

6) плъзгането за самолети със сложна моторна тяга.

▼M4

б) Самолети, експлоатирани при визуални метеорологични условия през нощта, в допълнение към посоченото в буква а) се оборудват със:

1) средства за измерване и индикация на следното:

i) завоя и плъзгането,

ii) положението,

iii) вертикалната скорост, и

iv) стабилизираното направление;

2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо.

в) Самолети със сложна моторна тяга, експлоатирани при визуални метеорологични условия над вода и без видимост на земята, в допълнение към буква а) и б) се оборудват със средства за предотвратяване на неизправности в системата за показване на въздушната скорост поради кондензация или обледеняване.

г) Самолети, които се експлоатират при условия, когато желаната траектория не може да се поддържа без прибягване към един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предотвратяване на неизправности в системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4, поради кондензация или обледеняване.

д) Когато са необходими двама пилоти за полета, самолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M4

2) приборната въздушна скорост,

3) плъзгането, или завоя и плъзгането, според случая,

4) положението, ако е приложимо,

5) вертикалната скорост, ако е приложимо,

6) стабилизираното направление, ако е приложимо, и

7) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach, ако е приложимо.

**SPO.IDE.A.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

а) средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M4

4) приборната въздушна скорост,

5) вертикалната скорост,

6) завоя и плъзгането,

7) положението,

▼M4

8) стабилизираното направление,

9) температурата на външния въздух и

10) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо.

в) когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с допълнителни отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M4

2) приборната въздушна скорост,

3) вертикалната скорост,

4) завоя и плъзгането,

5) положението,

6) стабилизираното направление и

7) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach, ако е приложимо;

г) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4 и буква в), точка 2, поради кондензация или обледеняване; и

д) самолети със сложна моторна тяга, когато са експлоатирани по правилата за полети по прибори, освен посоченото в букви а), б), в) и г) се оборудват също така със:

1) алтернативен източник на статично налягане;

2) държател на карти и схеми в удобно положение за четене, който може да бъде осветен за нощни операции;

3) второ независимо средство за измерване и показване на височина, освен ако вече е монтирано такова в изпълнение на буква д), точка 1; и

▼M15

4) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатацията и осветяването на системата за показване на положението на самолета за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване се задейства автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора или върху приборното табло в пилотската кабина ясно се показва, че индикаторът на положението на самолета се захранва от авариен източник.

▼M4

**SPO.IDE.A.126 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните самолети със сложна моторна тяга, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

▼M12

**SPO.IDE.A.130 Система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS)**

а) Самолетите с турбинни двигатели и максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 5 700 kg или с максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) за повече от девет пътника трябва да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS), която отговаря на изискванията за:

▼M12

1) оборудване клас А, както е специфицирано в приемлив стандарт, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е издаден след 1 януари 2011 г.; или

2) оборудване клас Б (Class B), както е специфицирано в приемлив стандарт, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

б) При използване в стопански операции самолетите с турбинни двигатели, чийто индивидуален сертификат за летателна годност (CofA) е бил първоначално издаден след 1 януари 2019 г. и които имат максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) по-малка или равна на 5 700 kg и максимална оперативна конфигурация на пътническите места (MOPSC) за шест до девет пътника, трябва да бъдат оборудвани със система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS), съответстваща на изискванията за оборудване от клас Б (Class B), както е специфицирано в приемлив стандарт.

▼M4

**SPO.IDE.A.131 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS II)**

Освен ако в Регламент (ЕС) № 1332/2011 е предвидено друго, самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg се оборудват с ACAS II.

**SPO.IDE.A.132 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка — самолети със сложна моторна тяга**

Следните самолети се снабдяват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато се експлоатират през нощта или в метеорологични условия, изискващи изпълнение на полети по правилата за полети по прибори в зони, в които се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута:

а) самолети с херметична кабина;

б) самолети без височинна система със сертифицирана излетна маса над 5 700 kg.

**SPO.IDE.A.133 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта — самолети със сложна моторна тяга**

а) Самолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.

б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**SPO.IDE.A.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**SPO.IDE.A.140 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

а) Следните самолети се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина:

1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата; и

2) самолети със сертифицирана излетна маса над 2 250 kg:

i) сертифицирани за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти;

ii) оборудвани с един или повече турбореактивни двигатели или с повече от един турбовитлов двигател; и

▼M4

iii) за които първоначалният типов сертификат е издаден на или след 1 януари 2016 г.

▼M8

б) CVR се снабдява с възможност да съхранява поне информацията, записана през:

▼M18

1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2022 г.; или

▼M8

2) последните 2 часа във всички останали случаи.

▼M4

в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира времето на:

1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;

3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и

4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече не може да се движи на собствен ход.

д) В допълнение към буква г) в зависимост от наличието на електрическа мощност, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва запис възможно най-рано от проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

▼M8

е) Ако CVR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M4

**SPO.IDE.A.145 Полетно записващо устройство**

а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.

б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на самолета, скоростта, положението на самолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 25 часа.

в) Данните се получават от източници на борда, които осигуряват точното съответствие на записваната информация с тази, показвана от индикаторите или приборите в пилотската кабина.

▼M4

г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

▼M8

д) Ако FDR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M16

**SPO.IDE.A.146 Олекотени полетни записващи устройства**

а) Самолети с турбинни двигатели, с MCTOM, по-голяма или равна на 2 250 kg, и самолети с MOPSC с повече от 9 пътнически места се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) те не попадат в приложното поле на точка SPO.IDE.A.145, буква а);

2) използват се за търговски операции;

3) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.

б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.

в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.

г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.

▼M4

**SPO.IDE.A.150 Запис на линия за предаване на данни**

а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и задължително се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина, записват, когато е приложимо:

1) комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от самолета, включително съобщенията, отнасящи се до следните приложения:

i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;

ii) комуникацията между ръководителите на полети и пилотите;

iii) насоченото наблюдение;

iv) информация за полета;

v) доколкото го позволява архитектурата на системата — наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;

vi) доколкото го позволява архитектурата на системата — данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и

vii) доколкото го позволява архитектурата на системата — графични изображения;

▼M4

2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се за комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и

3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

б) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.

в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за гласовото записващо устройство в пилотската кабина в SPO.IDE.A.140.

▼M8

г) Ако записващото устройство не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M4

д) Изискванията приложими за пускането и спирането на записващото устройство са същите като за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в SPO.IDE.A.140, букви г) и д).

**SPO.IDE.A.155 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Спазването на изискванията за гласовото записващо устройство в пилотската кабина и изискванията за полетното записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством:

а) едно комбинирано записващо устройство, ако самолетите се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина или с полетно записващо устройство за параметрите на полета; или

б) две комбинирани записващи устройства, ако самолетите се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета.

**SPO.IDE.A.160 Седалки, предпазни колани и предпазни средства**

Самолетите се оборудват със:

а) седалка или работно място за всеки член на екипажа и специалист за изпълнение на специални задания на борда;

б) предпазен колан на всяка седалка и предпазни средства за всяко работно място;

▼M9

в) за самолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга — предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка седалка за полетния екипаж, който се закопчава и се освобождава от една единствена ключалка, за самолети със сертификат за летателна годност (CofA), издаден първоначално на или след 25 август 2016 г.;

г) за сложни самолети с моторна тяга — предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение:

1) за всяка седалка за полетния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка; и

2) за всяка седалка за наблюдател, разположена в пилотската кабина;

▼M15

д) Предпазният колан с диагонален презраменен колан, изискван съгласно буква г), трябва да има:

1) една-единствена ключалка;

2) за седалките на членовете на летателния екипаж и за всяка седалка до пилотска седалка, е изпълнено едно от следните условия:

▼M15

i) два раменни колана и предпазен колан, които са използваеми поотделно;

ii) диагонален раменен колан и предпазен колан, които са използваеми поотделно при следните самолети:

А) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация;

Б) самолети с MCTOM, по-малка или равна на 5 700 kg, и MOPSC с девет или по-малко пътнически места, които не отговарят на динамичните условия за аварийно кацане, определени в приложимата сертификационна спецификация, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено преди 25 август 2016 г.

▼M4

**SPO.IDE.A.165 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Самолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:

1) леснодостъпен за ползване; и

2) с редовно подновявано съдържание.

**SPO.IDE.A.170 Допълнителен кислород — херметизирани самолети**

а) Херметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания най-малкото:

1) за всеки период от време, когато барометричната височина в кабината превишава 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути;

2) за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, барометричната височина в пилотската и пътническата кабина ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft;

3) за всеки период, по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пилотската и пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft; и

4) за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на височина над 25 000 ft или експлоатирани на по-малка височина, но при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.

в) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина над 25 000 ft, се оборудват допълнително със:

1) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация; и

2) за самолети със сложна моторна тяга — маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж.

**SPO.IDE.A.175 Допълнителен кислород — нехерметизирани самолети**

а) Нехерметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, при които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

▼M4

б) Нехерметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:

1) всички членове на екипажа за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и

2) всички пътници на борда за всеки период от време, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.

в) Независимо от буква б), кратки екскурзии с определена продължителност на височина между 13 000 ft и 16 000 ft могат да се предприемат без допълнителен кислород, в съответствие с SPO.OP.195, буква б).

**SPO.IDE.A.180 Ръчни пожарогасители**

▼M14

а) Самолетите, с изключение на самолетите от тип ELA1, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:

1) в пилотската кабина; както и

2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е леснодостъпен за полетния екипаж.

▼M4

б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

**SPO.IDE.A.181 Аварийна брадва и стоманен лост**

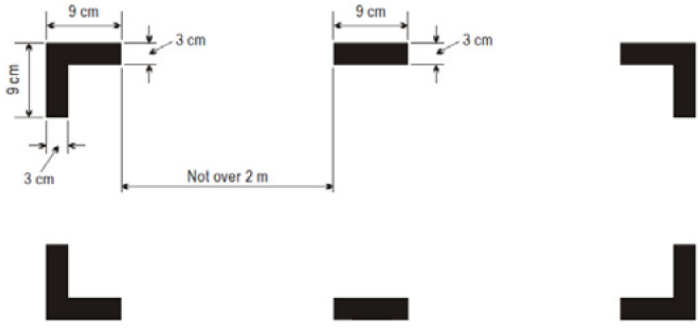
Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, се оборудват поне с една аварийна брадва или средство за разсичане, разположени в пилотската кабина.

**SPO.IDE.A.185 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на самолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

*Фигура 1*

**Маркировка на зони за разсичане и влизане**




**SPO.IDE.A.190 Авариен предавател (ELT)**

▼M8

а) Самолетите се оборудват със:

1) авариен предавател от какъвто и да е тип или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.;

▼M8

2) автоматичен авариен предавател или средство за определяне на местоположението на самолет, отговарящо на изискванията от приложение IV (част CAT) към CAT.GEN.MPA.210 към Регламент (ЕС) № 965/2012, когато техният първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или

3) един автоматичен авариен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания, когато самолетът е сертифициран за максимална конфигурация с шест или по-малко места.

▼M4

б) Аварийните предаватели и преносимите локаторни маяци могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**SPO.IDE.A.195 Полети над вода**

а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или работното място на лицето, за което са предназначени:

1) еднодвигателни самолети, проектирани за кацане на земя, при:

i) полети над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или

ii) излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято траектория на излитане или подход за кацане според командира е разположена така над водна площ, че може да се наложи аварийно приводняване;

2) хидроплани, които се експлоатират над вода; и

3) самолети, експлоатирани на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили.

б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.

в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:

1) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на самолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

г) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на самолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и

3) животоподдържащо оборудване, ако е подходящо за планирания полет.

**SPO.IDE.A.200 Животоспасяващо оборудване**

а) Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

1) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) най-малко един автоматичен авариен предавател; и

▼M4

3) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на лицата на борда.

б) Допълнителното животоспасяващо оборудване, посочено в буква а), точка 3, не е необходимо да бъде превозвано, когато самолетът:

1) остава на не по-голямо разстояние от зона, в която търсенето и спасяването не са особено затруднени, и това разстояние съответства на:

i) 120 минути полет с крейсерска скорост с един отказал двигател за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказали критични двигатели от която и да било точка по планирания маршрут; или

ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети; или

2) остава на разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост от зона, подходяща за извършване на аварийно кацане за самолети, сертифицирани в съответствие с приложимите стандарти за летателна годност.

**SPO.IDE.A.205 Индивидуална предпазна екипировка**

Всяко лице на борда носи индивидуална предпазна екипировка, подходяща за изпълняваната операция.

**SPO.IDE.A.210 Пилотски слушалки**

а) Самолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член на полетния екипаж на работното му място в пилотската кабина.

б) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки член на полетния екипаж.

**SPO.IDE.A.215 Радиокомуникационно оборудване**

а) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия е в състояние да:

1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;

2) получава метеорологична информация във всеки един момент по време на полета;

3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и

4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.

б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не води до отказ на друг.

**SPO.IDE.A.220 Навигационно оборудване**

а) Самолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което ще им даде възможност да действат съгласно:

1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и

2) приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M4

б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.

в) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори и за всяко определено резервно такова.

▼M9

г) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼M15

д) Самолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M4

**SPO.IDE.A.225 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.

▼M9

**SPO.IDE.A.230 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, както е определено в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи операторът уведомява полетния екипаж и другия засегнат персонал и гарантира, че засегнатите данни не се използват.

▼M4

*РАЗДЕЛ 2*

***Вертолети***

**SPO.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани съгласно настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:

1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;

2) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.H.215;

3) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.H.220; или

4) са инсталирани на борда на вертолета.

▼M15

б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:

1) електрически фенерчета с независимо захранване;

▼M15

2) точни хронометри;

3) комплект принадлежности за оказване на първа помощ;

4) сигнално оборудване и авариен спасителен пакет;

5) морска котва и оборудване за акостиране;

6) обезопасително средство за деца;

7) обикновено PCD, използвано от специалист за изпълнение на специални задания като обезопасително средство.

в) Приборите, оборудването или агрегатите, които не се изискват съгласно настоящото приложение (част SPO), както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно настоящия регламент, но е на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, трябва да отговарят на следните изисквания:

1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване или агрегати, не се използва от членовете на летателния екипаж за целите на спазването на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139 или точки SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220 от настоящото приложение;

2) приборите, оборудването или агрегатите не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправност.

▼M4

г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използваеми от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.

д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/ѝ и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.

е) Аварийно-спасителното оборудване да е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

▼M15

**SPO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не може да започне, ако някой от приборите на вертолета, елементи на оборудването или функционалности, необходими за предвидения полет, не функционират или липсват, освен ако не е изпълнено едно от следните условия:

а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване („MEL“);

б) за сложни вертолети с моторна тяга и за вертолети, използвани за търговски операции, операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване („MMEL“) в съответствие с точка ORO.MLR.105, буква й) от приложение III;

в) вертолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

▼M4

**SPO.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

в) светлини за кацане;

г) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната му експлоатация;

▼M4

д) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически отсеци;

е) преносима лампа с независимо захранване за работното място на всеки член на полетния екипаж; и

ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

**SPO.IDE.H.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със средства за измерване и индикация на следното:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M4

4) приборната въздушна скорост, и

5) плъзгането.

б) Вертолети, които се експлоатират над водно пространство при визуални метеорологични условия и без видимост на брега или при визуални метеорологични условия през нощта, се оборудват в допълнение към буква а) със:

1) средства за измерване и показване на:

i) положението,

ii) вертикалната скорост, и

iii) стабилизираното направление;

2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо; и

3) за вертолети със сложна моторна тяга — средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4, поради кондензация или обледеняване.

в) Вертолети, които се експлоатират при видимост под 1 500 m или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без прибягване към един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4, поради кондензация или обледеняване.

г) Когато са необходими двама пилоти за полета, вертолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M4

2) приборната въздушна скорост,

3) плъзгането,

4) положението, ако е приложимо,

5) вертикалната скорост, ако е приложимо, и

6) стабилизираното направление, ако е приложимо.

▼M4

**SPO.IDE.H.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

а) средства за измерване и показване на:

1) магнитния курс,

2) времето в часове, минути и секунди,

▼M15

3) барометрична височина,

▼M4

4) приборната въздушна скорост,

5) вертикалната скорост,

6) плъзгането,

7) положението,

8) стабилизираното направление и

9) температурата на външния въздух;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;

в) когато са необходими двама пилоти за полета, с допълнителни отделни средства за показване на:

▼M15

1) барометрична височина,

▼M4

2) приборната въздушна скорост,

3) вертикалната скорост,

4) плъзгането,

5) положението, и

6) стабилизираното направление;

г) средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4 и буква в), точка 2, поради кондензация или обледеняване;

д) резервно средство за измерване и показване положението на вертолета; и

е) следното за вертолети със сложна моторна тяга:

1) алтернативен източник на статично налягане; и

2) държател на карти и схеми в удобно положение за четене, който може да бъде осветен за нощна експлоатация.

**SPO.IDE.H.126 Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и направлението.

▼M4

**SPO.IDE.H.132 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка — вертолети със сложна моторна тяга**

Вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато съответните метеорологични доклади показват, че могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута.

**SPO.IDE.H.133 Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта — вертолети със сложна моторна тяга**

а) Вертолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.

б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**SPO.IDE.H.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Вертолети, които се експлоатират с екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**SPO.IDE.H.140 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 7 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина.

б) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 2 часа.

в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира времето на:

1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;

2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;

3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и

4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.

г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.

д) В допълнение към буква г), в зависимост от наличието на електрическа мощност, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва запис възможно най-рано от проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

▼M8

е) Ако CVR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако CVR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M4

**SPO.IDE.H.145 Полетно записващо устройство**

а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.

б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на вертолета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 10 часа.

в) Данните се получават от източници на борда на вертолета, които осигуряват точно съответствие на записваната информация с тази, показвана на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.

▼M8

д) Ако FDR не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако FDR може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M16

**SPO.IDE.H.146 Олекотени полетни записващи устройства**

а) Вертолети с турбинни двигатели, с МСТОМ, по-голяма или равна на 2 250 kg, се оборудват с полетно записващо устройство, ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) те попадат в приложното поле на точка SPO.IDE.H.145, буква а);

2) използват се за търговски операции;

3) тяхното първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 5 септември 2022 г.

б) Полетното записващо устройство записва — чрез полетни данни или изображения, информация, която е достатъчна за определяне на траекторията на полета и скоростта на въздухоплавателното средство.

в) Полетното записващо устройство осигурява съхранение на полетните данни и изображения, записани в продължение поне на предходните 5 часа.

г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

д) Ако полетното записващо устройство записва изображения или прави звукозаписи от пилотската кабина, тогава се осигурява функция, управлявана от командира, с помощта на която се модифицират изображенията и звукозаписите, направени преди задействането на тази функция, така че достъпът до тези записи да не може да се осъществява чрез използване на обикновена техника за възпроизвеждане или за копиране.

▼M4

**SPO.IDE.H.150 Запис на линия за предаване на данни**

а) Вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и задължително се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина, записват, когато е приложимо:

1) комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от вертолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:

i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;

ii) комуникацията между ръководителите на полети и пилотите;

▼M4

iii) насочено наблюдение;

iv) информация за полета;

v) доколкото го позволява архитектурата на системата — наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;

vi) доколкото го позволява архитектурата на системата — данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и

vii) доколкото го позволява архитектурата на системата — графични изображения;

2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се за комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и

3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

б) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.

в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за гласовото записващо устройство в пилотската кабина съгласно SPO.IDE.H.140.

▼M8

г) Ако записващото устройство не може да се отделя, се снабдява с приспособление, подпомагащо намирането му във вода. Най-късно до 1 януари 2020 г. това приспособление трябва да може да предава под вода най-малко 90 дни. Ако записващото устройство може да се отделя, се снабдява с автоматичен авариен предавател.

▼M4

д) Изискванията, приложими за пускането и спирането на записващото устройство са същите като за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в SPO.IDE.H.140, букви г) и д).

**SPO.IDE.H.155 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Съответствие с изискванията за гласовото записващо устройство в пилотската кабина и полетното записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

**SPO.IDE.H.160 Седалки, предпазни колани и предпазни средства**

а) Вертолетите се оборудват със:

1) седалка или работно място за всеки член на екипажа и специалист за изпълнение на специални задания на борда;

2) предпазен колан на всяка седалка и предпазни средства за всяко работно място;

3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г.; и

4) за всяка седалка на полетния екипаж — предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение;

б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава и освобождава от една ключалка.

▼M4

**SPO.IDE.H.165 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Вертолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:

1) леснодостъпен за ползване; и

2) с редовно подновявано съдържание.

**SPO.IDE.H.175 Допълнителен кислород — нехерметизирани вертолети**

а) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани на височини на полета, при които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:

1) всички членове на екипажа за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и

2) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания за всеки период от време, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.

в) Независимо от буква б), кратки екскурзии с определена продължителност на височина между 13 000 ft и 16 000 ft могат да се предприемат без допълнителен кислород, в съответствие със SPO.OP.195, буква б).

**SPO.IDE.H.180 Ръчни пожарогасители**

а) Вертолетите, освен тези от тип ELA2, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:

1) в пилотската кабина; и

2) всяка пътническа кабина, която е отделена от пилотската кабина, освен ако кабината е леснодостъпна за полетния екипаж.

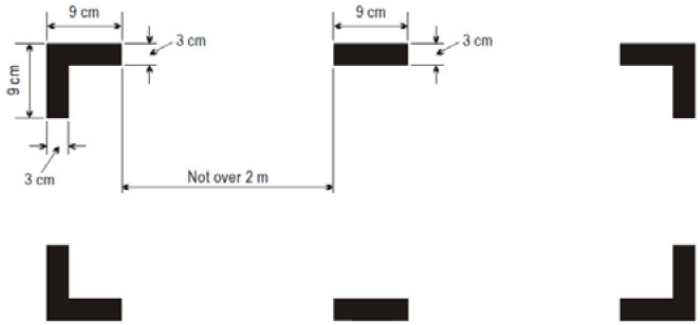
б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

**SPO.IDE.H.185 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на вертолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

*Фигура 1*

**Маркировка на зони за разсичане и влизане**



▼M4

**SPO.IDE.H.190 Авариен предавател (ELT)**

а) Вертолети, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от шест пътнически места, се оборудват със:

1) автоматичен авариен предавател; и

2) един автоматичен авариен предавател от тип ELT(S) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато вертолетът се експлоатира на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

б) Вертолети, сертифицирани за максимална конфигурация на пътническите места от шест или по-малко, се снабдяват с един автоматичен авариен предавател (ELT(S) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания.

в) Аварийните предаватели и преносимите локаторни маяци могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**SPO.IDE.H.195 ►M5 Полети над вода — вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга ◄**

а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат лесно-достъпни от седалката или работното място на лицето, за което са предназначени, когато:

1) при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или

2) полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или

3) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или подход за кацане преминава над водна площ.

б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа, с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.

в) Командирът на вертолет, експлоатиран при полет над вода на разстояние от бреговата ивица, съответстващо на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие;

2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и

3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

г) Командирът на полета определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда.

**SPO.IDE.H.197 Спасителни жилетки — вертолети със сложна моторна тяга**

а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат лесно-достъпни от седалката или работното място на лицето, за което са предназначени, когато:

▼M4

1) се експлоатират при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет;

2) се експлоатират при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или

3) при излитане и кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято зона на подход е разположена така над водна площ, че в случай на злополука може да се наложи аварийно приводняване.

б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.

▼M9

**SPO.IDE.H.198 Аварийно-спасителни комплекти — сложни вертолети с моторна тяга**

Всяко лице на борда носи аварийно-спасителен комплект, когато командирът реши така въз основа на оценка на риска, отчитайки следните условия:

а) полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо разстоянието за авторотационно или безопасно принудително кацане, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; и

б) сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета.

▼M4

**SPO.IDE.H.199 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство — вертолети със сложна моторна тяга**

Вертолети, които се експлоатират:

а) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или

б) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет и ако командирът реши така въз основа на оценка на риска, се оборудват със:

1) минимум един спасителен плот с номинален капацитет за не по-малко от максималния брой хора на борда, съхраняван по такъв начин, че да улесни бързото му използване при аварийна ситуация;

2) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT(S) за всеки изискван спасителен плот; и

3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

**SPO.IDE.H.200 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

а) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;

б) най-малко един автоматичен авариен предавател; и

в) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на лицата на борда.

▼M9

_____

▼M4

**SPO.IDE.H.202 Вертолети, сертифицирани за експлоатация на вода — допълнително оборудване**

Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода, се оборудват със:

а) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на вертолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

б) оборудване за издаване на звукови сигнали, посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

**SPO.IDE.H.203 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

▼M5

Вертолети със сложна моторна тяга, когато се експлоатират при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, и вертолети, различни от сложните, задвижвани с моторна тяга, експлоатирани при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата повече от 50 морски мили, са:

▼M4

а) конструирани за кацане на вода съгласно съответните правила за летателна годност;

б) сертифицирани за аварийно приводняване съгласно съответните правила за летателна годност; или

в) снабдени с аварийно оборудване за плаване.

**SPO.IDE.H.205 Индивидуална предпазна екипировка**

Всяко лице на борда носи индивидуална предпазна екипировка, подходяща за изпълняваната операция.

**SPO.IDE.H.210 Пилотски слушалки**

Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, вертолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот, член на екипажа и/или специалист за изпълнение на задачи на неговото работно място.

**SPO.IDE.H.215 Радиокомуникационно оборудване**

а) Вертолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия може да:

1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;

2) получава метеорологична информация;

3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и

4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.

б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не води до отказ на друг.

▼M4

в) Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система и в допълнение на системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по SPO.IDE.H.135, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа на неговото работно място.

**SPO.IDE.H.220 Навигационно оборудване**

а) Вертолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което ще им даде възможност да действат съгласно:

1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и

2) приложимите изисквания за въздушното пространство.

б) Вертолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а) или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.

в) Вертолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полет по прибори, се снабдяват с навигационно оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори и за всяко определено резервно такова.

▼M9

г) За операции при PBN въздухоплавателното средство трябва да отговаря на изискванията за сертифициране за летателна годност за съответната навигационна спецификация.

▼M15

д) Вертолетите се оборудват с оборудване за наблюдение в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство.

▼M4

**SPO.IDE.H.225 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.

▼M9

**SPO.IDE.A.230 Управление на аеронавигационни бази данни**

а) Аеронавигационните бази данни, използвани по приложения на системи на сертифицирани въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на изисквания за качество на данните съобразно планираното използване на данните.

б) Операторът осигурява своевременното разпределяне и подаване на актуални и непроменени аеронавигационни бази данни на всички въздухоплавателни средства, които се нуждаят от тях.

в) Независимо от другите изисквания за докладване на събития, определени в Регламент (ЕС) № 376/2014, операторът съобщава на доставчика на базата данни за случаи на погрешни, непоследователни или липсващи данни, за които основателно може да се очаква да породят опасност за полетите.

В такива случаи операторът уведомява полетния екипаж и другия засегнат персонал и гарантира, че засегнатите данни не се използват.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

ПОДЧАСТ Д

***СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ***

*РАЗДЕЛ 1*

***Превоз на окачени външни товари с вертолети (HESLO)***

▼M15

**SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартни оперативни процедури**

Със стандартните оперативни процедури за HESLO се определя:

а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответните вписвания в списъка на минималното оборудване („MEL“), според случая;

б) съставът на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

в) съответното теоретично и практическо обучение на членовете на екипажа да изпълняват своите задачи, съответното обучение на специалистите за изпълнение на специални задания да изпълняват своите задачи, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

д) критериите за експлоатация на вертолета, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции HESLO;

е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

▼M4

**SPO.SPEC.HESLO.105 Специално оборудване за HESLO**

Вертолетът се оборудва най-малкото със:

а) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куките/товара; и

б) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.

**SPO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни товари**

Оператор, който превозва опасни товари до или от площадки без обслужващ персонал или с отдалечено местоположение, подава искане към компетентния орган за изключение от разпоредбите на техническите инструкции, ако възнамерява да не изпълни изискванията на тези инструкции.

*РАЗДЕЛ 2*

***Операции с хора като външен товар (HEC)***

▼M15

**SPO.SPEC.HEC.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за HEC определят:

а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответните вписвания в MEL, според случая;

б) съставът на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

▼M15

в) съответното теоретично и практическо обучение на членовете на екипажа да изпълняват своите задачи, съответното обучение на специалистите за изпълнение на специални задания да изпълняват своите задачи, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

д) критериите за експлоатация на вертолета, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции HEC;

е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

▼M4

**SPO.SPEC.HEC.105 Специално оборудване за HEC**

а) Вертолетите се оборудват със:

1) оборудване за подемно-товарни операции или кука за товар;

2) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куката; и

3) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.

▼M15

б) За инсталирането на цялото повдигателно оборудване и оборудване от куки за товар, различно от обикновено PCD, както и за неговите евентуални последващи модификации, се изисква одобрение за летателна годност, съответстващо на предвидената експлоатация.

▼M4

*РАЗДЕЛ 3*

***Парашутни операции (PAR)***

**SPO.SPEC.PAR.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за PAR определят:

а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;

б) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

в) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

д) критериите за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват парашутни операции;

е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

**SPO.SPEC.PAR.105 Превоз на членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания**

Изискването, посочено в SPO.GEN.106, буква в), не е приложимо за задълженията на специалисти за изпълнение на специални задания, които извършват парашутни скокове.

▼M4

**SPO.SPEC.PAR.110 Седалки**

Независимо от SPO.IDE.A.160, буква а), точка 1 и SPO.IDE.H.160, буква а), точка 1, подът може да се използва като седалка, при условие че е налице средство, за което специалистът за изпълнение на специални задания може да се държи или да се завърже.

**SPO.SPEC.PAR.115 Допълнителен кислород**

Независимо от SPO.OP.195, буква а), изискването за използване на допълнителен кислород не е приложимо за членове от екипажа, различни от командира, и за специалисти за изпълнение на специални задания, които изпълняват съществени за специалното задание задължения, когато барометричната височина в кабината:

а) превиши 13 000 ft за период, не по-дълъг от 6 минути.

б) превиши 15 000 ft за период, не по-дълъг от 3 минути.

▼M11

_____

▼M15

**SPO.SPEC.PAR.125 Разпръскване на опасни товари**

Независимо от разпоредбите на точка SPO.GEN.155, парашутисти могат да напуснат въздухоплавателното средство с цел парашутни демонстрации над натоварени зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, като същевременно носят димообразуващи средства, при условие че те са произведени за тази цел.

▼M4

*РАЗДЕЛ 4*

***Фигурен пилотаж (ABF)***

**SPO.SPEC.ABF.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за ABF определят:

а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;

б) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

в) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

д) критериите за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършва фигурен пилотаж;

е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

**SPO.SPEC.ABF.105 Налични на борда документи, ръководства и информация**

Следните документи, посочени в SPO.GEN.140, буква а), не е необходимо да бъдат налични на борда по време на фигурен пилотаж:

а) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;

▼M4

б) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на планирания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът;

в) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и прехващано въздухоплавателно средство; и

г) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет.

**SPO.SPEC.ABF.115 Оборудване**

Следните изисквания за оборудване не е необходимо да се прилагат за фигурен пилотаж:

а) комплект за първа помощ, както е установено в SPO.IDE.A.165 и SPO.IDE.H.165;

б) преносими пожарогасители, както е установено в SPO.IDE.A.180 и SPO.IDE.H.180; и

в) аварийни предаватели или преносими локаторни маяци, както е установено в SPO.IDE.A.190 и SPO.IDE.H.190.

▼M15

*РАЗДЕЛ 5*

***Полети за проверка на техническото обслужване („MCF“)***

**SPO.SPEC.MCF.100 Нива на полетите за проверка на техническото обслужване**

Преди изпълнението на полет за проверка на техническото обслужване операторът определя приложимото ниво на полета за проверка на техническото обслужване, както следва:

▼M16

а) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ — когато се очаква използването на извънредни или аварийни процедури, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, или когато с полета трябва да се докаже функционирането на резервна система или други устройства за безопасност;

▼M15

б) полет за проверка на техническото обслужване от „ниво Б“ — за всички полети за проверка на техническото обслужване, различни от полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“.

**SPO.SPEC.MCF.105 Летателна програма за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“**

Преди да изпълни полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ със сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга, операторът трябва да разработи и докаже наличието на летателна програма.

**SPO.SPEC.MCF.110 Ръководство за летателна експлоатация за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“**

Операторът, който изпълнява полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ трябва да:

а) опише тези операции и свързаните с тях процедури в ръководството за летателна експлоатация, посочено в точка ORO.MLR.100 от приложение III, или в специално ръководство за летателна експлоатация за полети за проверка на техническото обслужване;

б) актуализира ръководството при необходимост;

в) информира всички засегнати служители относно ръководството и неговите промени, които се отнасят до техните задължения;

г) предоставя ръководството и неговите актуализации на компетентния орган.

▼M15

**SPO.SPEC.MCF.115 Изисквания към летателните екипажи за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“**

а) Операторът подбира подходящи членове на летателния екипаж, като взема предвид сложността на въздухоплавателното средство и нивото на полета за проверка на техническото обслужване. При подбора на членовете на летателния екипаж за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“, изпълнявани със сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, операторът осигурява спазването на всички посочени по-долу изисквания:

1) командирът е преминал курс на обучение в съответствие с точка SPO.SPEC.MCF.120; ако обучението е проведено на тренажор, пилотът е изпълнил поне един полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ като обслужващ или наблюдаващ пилот, преди да започне да изпълнява полети като командир на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“;

2) командирът има поне 1 000 летателни часа на въздухоплавателни средства от същата категория като това, което предстои да бъде експлоатирано, от които поне 400 часа като командир на сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга и поне 50 часа на конкретния тип въздухоплавателно средство.

Независимо от разпоредбите на първа алинея, подточка 2, ако операторът въвежда в експлоатация нов тип въздухоплавателно средство и е направил оценка на квалификацията на пилота в съответствие с установена процедура за оценяване, операторът може да избере пилот с по-малко от 50 часа опит на конкретния тип въздухоплавателно средство.

б) На пилоти, които притежават квалификация за летателни изпитания в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011, се признава изцяло курсът на обучение, посочен в буква а), подточка 1 от настоящата точка, при условие че пилотите с квалификация за летателни изпитания са преминали необходимото първоначално и периодично обучение по управление на ресурсите на екипажа в съответствие с точки ORO.FC.115 и ORO.FC.215 от приложение III.

в) Командирът не може да изпълнява полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ на сложни въздухоплавателни средства с моторна тяга, освен ако той не е изпълнил полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ в рамките на предходните 36 месеца.

г) Скорошният опит като командир на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ се възстановява след изпълнение на полет за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ като наблюдаващ или обслужващ пилот или след изпълнение в качеството на командир на полет за проверка на техническото обслужване, проведен на тренажор.

**SPO.SPEC.MCF.120 Курс на обучение за летателните екипажи за полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“**

а) Курсът на обучение за изпълнение на полети за проверка на техническото обслужване от „ниво А“ се провежда в съответствие с подробна учебна програма.

б) Летателното обучение в рамките на курса на обучение се извършва по един от следните начини:

1) на тренажор, който за целите на обучението адекватно отразява реакцията на въздухоплавателното средство и неговите системи на извършваните проверки;

2) по време на полет с въздухоплавателно средство, с който се демонстрират техники при полети за проверка на техническото обслужване.

в) Курс на обучение, проведен на една категория въздухоплавателно средство, се приема за валиден за всички типове въздухоплавателни средства от същата категория.

г) Като взема предвид въздухоплавателното средство, използвано за обучението, и въздухоплавателното средство, с което предстои да бъде изпълнен полетът за проверка на техническото обслужване, операторът трябва да посочи дали се изисква обучение за разликите между вариантите на тип ВС или опознавателно обучение и описва съдържанието на такова обучение.

▼M15

**SPO.SPEC.MCF.125 Състав на екипажа и лица на борда**

а) Операторът установява процедури за определяне на необходимостта от допълнителни специалисти за изпълнение на специални задания.

б) За полет за проверка на техническото обслужване от „ниво A“ операторът определя в ръководството политиката относно присъствието на други лица на борда.

в) За полет за проверка на техническото обслужване от „ниво A“ в пилотската кабина е необходимо присъствието на специалист за изпълнение на специални задания или на допълнителен пилот, който да подпомага членовете на летателния екипаж, освен ако конфигурацията на въздухоплавателното средство не позволява това или операторът може да докаже въз основа на летателната програма и при отчитане на работното натоварване на летателния екипаж, че членовете на летателния екипаж нямат нужда от допълнително подпомагане.

**SPO.SPEC.MCF.130 Симулиране на извънредни или аварийни процедури по време на полет**

Чрез дерогация от точка SPO.OP.185 специалист за изпълнение на специални задания може да присъства на борда по време на полет за проверка на техническото обслужване от „ниво A“, ако присъствието на специалиста за изпълнение на специални задания е необходимо с оглед предназначението на полета и ако това е определено в летателната програма.

**SPO.SPEC.MCF.135 Ограничения на полетното време и изискванията за почивка**

При определяне на членовете на екипажите за полети за проверка на техническото обслужване, операторите, предмет на разпоредбите на подчаст FTL от приложение III (част ORO), прилагат разпоредбите на същата подчаст.

**SPO.SPEC.MCF.140 Системи и оборудване**

Когато полетът за проверка на техническото обслужване е предназначен за проверка на правилното функциониране на система или оборудване, тази система или оборудване се определя като потенциално ненадеждна/о и преди полета се определят подходящи мерки за смекчаване на риска, за да се сведат до минимум рисковете за безопасността на полета.

**SPO.SPEC.MCF.145 Изисквания относно устройството за запис на разговорите в пилотската кабина, устройството, записващо параметрите на полета, и записите от линията за предаване на данни за притежателите на CAO**

Що се отнася до полетите за проверка на техническото обслужване на въздухоплавателни средства, които в други случаи се използват за операции на търговския въздушен транспорт, разпоредбите относно устройствата за запис на разговорите в пилотската кабина („CVR“), устройствата, записващи параметрите на полета („FDR“), и устройствата за запис на данните от линията за предаване на данни („DLR“), предвидени в приложение IV (част CAT), продължават да се прилагат.