

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ начальника Головного
управління державної авіації України
(з основної діяльності)
від 01 .07.2024 № 125

**Методичні рекомендації державної авіації
“Процедури льотної експлуатації літаків тактичної
авіації” (МРДА-37/24)**

1. Загальні положення

1.1 Ці Процедури льотної експлуатації літаків тактичної авіації (далі – ПДА-ТА, Процедури) містять такі підрозділи:

ПІДРОЗДІЛ “А” – ЗАСТОСОВНІСТЬ ТА НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

ПІДРОЗДІЛ “В” – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

ПІДРОЗДІЛ “С” – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

ПІДРОЗДІЛ “D” – ПОРЯДОК ЕКСПЛУАТАЦІЇ

ПІДРОЗДІЛ “G” – ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПІДРОЗДІЛ “J” – МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПІДРОЗДІЛ “K” – ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

ПІДРОЗДІЛ “L” – ЗАСОБИ ЗВ'ЯЗКУ ТА НАВІГАЦІЇ

ПІДРОЗДІЛ “M” – УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬотної ПРИДАТНОСТІ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПІДРОЗДІЛ “N” – ЛЬотний ЕКІПАЖ

ПІДРОЗДІЛ “P” – ПОСІБНИКИ, ЖУРНАЛИ ТА ЗАПИСИ

ПІДРОЗДІЛ “T” – ЗАХОДИ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ СПЕЦІАЛЬНОГО ДОЗВОЛУ

ПІДРОЗДІЛ “W” – НАГЛЯД, СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПРИМУСОВЕ ВИКОНАННЯ

Доповнення І “Бланки розділів частин А, В, С, D керівництва з експлуатації”

1.2. У цих ПДА-ТА терміни вживаються в такому значенні:

аеродром дозаправки (fuel ERA aerodrome) – ERA аеродром, обраний для зменшення кількості резервного палива;

аеродром належний – якщо в запланований час використання, аеродром є доступним та обладнаний необхідними допоміжними послугами, такими як обслуговування повітряного руху (ATS), має достатнє освітлення, зв'язок, метеорологічне обслуговування, навігаційні засоби та аварійні служби.

аеродром, придатний за погодними умовами (weather-permissible aerodrome), – аеродром, на якому протягом передбачуваного часу використання, фактична погода або прогнози, або їх комбінації вказують на те, що погодні умови будуть на рівні або вищі від необхідного експлуатаційного

мінімуму, та повідомлення про стан поверхні злітно-посадкової смуги вказує на можливість безпечної посадки;

аеродром ізольований – це такий аеродром, для якого кількість резервного та остаточного резервного палива, необхідного для досягнення найближчого придатного аеродрому при нормальній витраті палива у крейсерському режимі, включаючи остаточне резервне паливо перевищує:

(a) для літаків із поршневими двигунами - 60 хвилин;

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

альтернативні методи відповідності (alternative means of compliance – АМС) – методи, які є альтернативними чинними для забезпечення відповідності, або такі, що пропонують нові методи для встановлення відповідності цим Процедурам, для яких Головним управлінням державної авіації України (далі – Компетентний орган) не було прийнято відповідних АМС;

аудит – систематичний, незалежний, задокументований процес отримання доказів та їх об'єктивне оцінювання для визначення ступеня дотримання вимог законодавства в галузі державної авіації;

відкрите море (open sea area) – площа води у бік моря від берегової лінії;

видалення льоду (de-icing) – наземна процедура, за допомогою якої іній, лід, сніг або талий сніг видаляються з поверхні повітряного судна для забезпечення чистоти поверхонь;

договір оренди повітряного судна з екіпажем (мокрый лізинг) (wet lease agreement) – угода між експлуатантами, відповідно до умов якої відповідальним за експлуатацію повітряного судна є експлуатант-орендодавець;

договір оренди без екіпажу (сухий лізинг) (dry lease agreement) – угода між експлуатантами, відповідно до умов якої повітряне судно експлуатується згідно із сертифікатом експлуатанта (АОС) державної авіації орендаря;

додаток EFB (EFB application) - програмний додаток, встановлений на хост-платформі EFB, що надає одну або декілька конкретних експлуатаційних функцій, які підтримують льотну експлуатацію;

експлуатація у відкритому морі (offshore operations) – експлуатація, коли значна частина польоту проходить над морськими районами до/від об'єкта у відкритому морі;

експлуатаційний контроль (operational control) – відповідальність за початок, продовження, припинення або зміну маршруту польоту в інтересах безпеки польотів;

експлуатант – суб'єкт авіаційної діяльності державної авіації, який має на озброєнні (оснащенні) державні ПС та здійснює їх експлуатацію;

експлуатаційні специфікації (Operations specifications) – офіційний документ, що є невід'ємною частиною сертифіката експлуатанта (АОС) державної авіації, в якому обумовлено права та обмеження щодо льотної експлуатації експлуатанта;

електронний польотний портфель (electronic flight bag – EFB) – електронна інформаційна система, що складається з обладнання та додатків для

льотного екіпажу, що дає змогу зберігати, оновлювати, відображати та обробляти функції EFB для підтримки льотної експлуатації або обов'язків льотного екіпажу;

EFB система (EFB system) – апаратне обладнання (включаючи будь-яку батарею, умови підключення, компоненти введення/виведення) та програмне забезпечення (включаючи бази даних та операційну систему), необхідні для підтримки передбачуваного(их) додатка(ів) EFB;

застосування EFB типу А (type A EFB application) – застосування EFB, чия несправність або неправильне використання не має впливу на безпеку польотів;

застосування EFB типу В (type B EFB application) – застосування EFB: (а) невідповідність або неправильне використання яких класифікується як незначний стан несправності чи нижче; і (b) які не замінюють та не дублюють будь-яку систему або функціональність, що вимагається правилами підтримання льотної придатності, вимогами до повітряного простору або правилами експлуатації;

заходження на посадку за категорією I (category I approach operation – CAT I) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи посадки за приладами (instrument landing system – ILS), мікрохвильової системи посадки (microwave landing system – MLS), GLS (системи посадки наземної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS)), радара точного заходження на посадку (precision approach radar – PAR) або GNSS із використанням супутникової системи функціонального доповнення (satellite-based augmentation system – SBAS) з відносною DH не нижче ніж 200 футів (60 метрів) і з RVR не менше ніж 550 метрів для літаків і 500 метрів для вертольотів;

заходження на посадку за категорією II (category II operation – CAT II) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

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

(b) RVR не менше ніж 300 метрів;

заходження на посадку за категорією IIIA (category IIIA operation – CAT IIIA) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), а також

(b) RVR не менше ніж 200 метрів;

заходження на посадку за категорією IIIB (category IIIB operation – CAT IIIB) – точне заходження на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами:

(a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), або DH відсутня, а також

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

заходження з кола (circling) – візуальна фаза заходження на посадку за приладами для приведення літака в позицію для посадки на злітно-посадкову

смугу/ФАТО, розташування якої є незручним для виконання прямого заходження на посадку;

запасний аеродром для зльоту (take-off alternate aerodrome) – запасний аеродром, на якому повітряне судно може виконати посадку, якщо це буде необхідно, невдовзі після зльоту і у випадку, якщо немає можливості використати для цього аеродром вильоту;

злітно-посадкова смуга волога (damp runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої не є сухою, але наявна на смузі волога не створює світлових відблисків;

злітно-посадкова смуга забруднена (contaminated runway) – злітно-посадкова смуга, понад 25% поверхні якої в межах потрібної довжини і ширини площі, необхідної для експлуатації, покрито:

(а) поверхневими водами глибиною понад 3 мм (0,125 дюйма), талим або нещільним снігом, які в еквіваленті дорівнюють шару води товщиною понад 3 мм (0,125 дюйма);

(б) снігом, стисненим до стану твердої маси, яка чинить опір подальшому стисненню та триматиметься суцільною масою або розламуватиметься на цілісні шматки в разі піднімання (ущільнений сніг), або

(с) льодом, включно з мокрим льодом;

злітно-посадкова смуга мокра (wet runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої вкрита водою або еквівалентом у меншому обсязі ніж у визначенні “забруднена злітно-посадкова смуга”, або якщо вологи на поверхні злітно-посадкової смуги достатньо для появи ефекту відблиску, але без значних зон стоячої води;

злітно-посадкова смуга суха (dry runway) – злітно-посадкова смуга, поверхня якої не є вологою та забрудненою, включно з такими ЗПС зі штучним покриттям, які були спеціально підготовлені за допомогою канавок або пористого покриття, щоб зберегти «ефективне сухе гальмування» навіть в умовах наявності вологи;

інспекція – процес, за результатами якого надається незалежна документально підтверджена оцінка відповідності вимогам законодавства в галузі державної авіації;

інспекція на пероні (ramp inspection) – інспекція повітряного судна, кваліфікації льотного та салонного (кабінного) екіпажів, польотної документації з метою перевірки дотримання відповідних застосовних вимог;

інтервал усунення несправності (rectification interval) – обмеження тривалості експлуатації з несправним обладнанням;

інтерфейс людина-машина (human-machine interface - HMI) - компонент певних пристроїв, що дає змогу здійснювати взаємодію між людиною та машиною. Такий інтерфейс складається з апаратних засобів та програмного забезпечення, що забезпечують інтерпретацію та обробку команд користувачів пристроями або системами, які, у свою чергу, виводять для користувача необхідні результати;

керівництво з експлуатації – документ, що відпрацьовується експлуатантом у порядку, встановленому відповідними документами в галузі державної авіації, та містить всю необхідну інформацію, інструкції та процедури персоналу для експлуатації повітряних суден, які експлуатуються експлуатантом державної авіації;

керівний матеріал (Guidance Material) – матеріал, що містить пояснення та/або тлумачення для найкращого розуміння вимог або технічних вимог;

критичні фази польоту (для вертольотів) (critical phases of flight) – руління, зависання, зліт, фінальне заходження на посадку, відхід на друге коло, посадка, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

маршрутний запасний аеродром (en-route alternate – ERA) – придатний аеродром на маршруті польоту, потреба в якому може виникнути на стадії планування;

маршрутний політ (Cross-country) – політ від точки відправлення до точки прибуття за завчасно спланованим маршрутом, з використанням стандартних навігаційних процедур;

моніторинг відповідності – безперервний контроль за відповідністю системи управління експлуатанта встановленим вимогам та процедурам, що розроблені для забезпечення безпечної діяльності, включаючи створення процесів внутрішнього аудиту та управління ризиками;

моніторинг польотних даних (flight data monitoring – FDM) – проактивне та некаральне використання цифрових польотних даних з метою підвищення безпеки польотів у повсякденній експлуатації;

окуляри нічного бачення (night vision goggles – NVG) – установлений на голові біноккулярний прилад, який у нічний час поліпшує здатність підтримувати візуальне розпізнавання орієнтирів;

органи управління державної авіації – командування, органи виконавчої влади, управління, заклади до підпорядкування (сфери управління) яких належать експлуатанти;

основне місце діяльності (principal place of business) – зареєстроване місцезнаходження експлуатанта, у якому виконуються головні функції та експлуатаційний контроль за тими видами діяльності, які передбачені цими Процедурами;

прийнятні методи відповідності (acceptable means of compliance – AMC) – стандарти необов'язкового характеру, які прийняті Компетентним органом для ілюстрації методів установлення відповідності цим Процедурами;

політ з допоміжною системою візуалізації нічного бачення (aided night vision imaging system flight – NVIS) – частина польоту NVIS, яка виконується вночі згідно з правилами візуальних польотів (visual flight rules – VFR) і протягом якого член екіпажу використовує окуляри нічного бачення (night vision goggles – NVG);

портативний електронний пристрій (portable electronic device – PED) – будь-який тип електронного пристрою, як правило, але не обмежуючись

споживчою електронікою, що принесений на борт повітряного судна членами екіпажу, пасажирями або як частина вантажу, що не входить до складу сертифікованого повітряного судна. PED включає все обладнання, яке здатне споживати електричну енергію. Електрична енергія може бути забезпечена з внутрішніх джерел, таких як батареї (акумуляторні або такі, що не перезаряджаються), або шляхом підключення пристроїв до відповідних джерел струму повітряного судна;

постійний нагляд (continuing oversight) – завдання, які необхідно виконати, щоб переконатись, що умови, за яких здійснюється експлуатація, продовжують виконуватися експлуатантом з дотриманням вимог законодавства в галузі державно авіації, а також для вжиття заходів щодо забезпечення безпеки польотів;

сертифікат експлуатанта (Air Operator Certificate) державної авіації – офіційний документ, що підтверджує відповідність експлуатанта встановленим вимогам та який дозволяє експлуатанту виконувати льотну експлуатацію державних повітряних суден відповідно до умов та обмежень, що містяться в експлуатаційних специфікаціях (OS);

сертифікаційні специфікації (certification specifications – CS) – технічні стандарти, прийняті Компетентним органом, які містять умови відповідності вимогам Процедур та які організація може використовувати для цілей сертифікації;

система візуалізації нічного бачення (night vision imaging system – NVIS) – сукупність усіх елементів, необхідних для успішного і безпечного використання NVG під час експлуатації повітряного судна. Система включає в себе як мінімум: NVGs, освітлення NVIS, компоненти повітряного судна, підготовку персоналу та підтримання льотної придатності;

специфікація необхідних навігаційних характеристик (required navigation performance (RNP) specification) – навігаційна специфікація для експлуатації PBN, яка містить вимоги моніторингу та сповіщення бортовою системою щодо навігаційних характеристик;

хост-платформа EFB (EFB host platform) - апаратне обладнання, в якому знаходяться обчислювальні можливості та базове програмне забезпечення, включаючи операційну систему та програмне забезпечення введення/виведення;

центральні органи управління державної авіації – органи управління державної авіації, до повноважень яких належить видання документів, якими визначається порядок (особливості) виконання польотів за напрямками діяльності у відповідних сферах.

До центральних органів управління державної авіації відносяться командування видів Збройних Сил України, інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, розвідувальний орган Міністерства оборони України, Служба безпеки України, Міністерство внутрішніх справ України, Національна поліція України, Адміністрація Державної прикордонної

служби України, Державна митна служба України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій;

V1 – максимальна швидкість зльоту, при якій пілот повинен здійснити першу дію для зупинки літка у межах дистанції перерваного зльоту. V1 також означає мінімальну швидкість на зльоті після відмови критичного двигуна на швидкості VEF, при якій льотчик може продовжити зліт та досягти необхідної висоти над злітною поверхнею у межах злітної дистанції;

VEF – швидкість, на якій критичний двигун вважається таким, що відмовив під час зльоту.

Інші терміни, що використовуються у цих Процедурах, вживаються у значенні, наведеному у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Повітряному кодексі України, нормативно-правових актів з питань діяльності у галузі державної авіації України та керівництва з льотної експлуатації повітряних суден.

1.3 У цих ПДА-ТА використовуються такі скорочення:

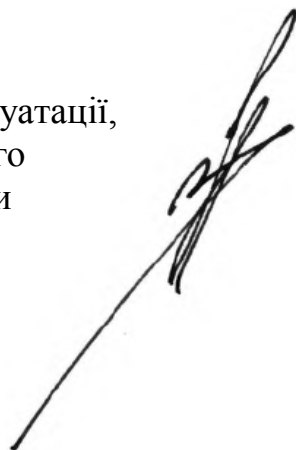
АДД	–	аеродромна ділянка дороги
АЗУ	–	авіаційні засоби ураження
АНВ	–	акт незаконного втручання
БзП	–	безпека польотів
ГКрП	–	група керівництва польотами
ДА	–	державна авіація
ДП	–	демонстраційний політ
ЗПС	–	злітно-посадкова смуга
ЗСУ	–	Збройні Сили України
ІВП	–	інструкція з виконання польотів
КБП	–	курс бойової підготовки
КЕ	–	керівництво з експлуатації
КЛЕ ПС	–	керівництво з льотної експлуатації ПС (під КЛЕ ПС слід розуміти та інструкцію екіпажу (льотчику) ПС
МПД	–	моніторинг польотних даних
НПА	–	нормативно-правові акти
ОК	–	об'єктивний контроль
Орган УПР	–	орган управління повітряним рухом;
ОПР (ATS)	–	служба повітряного руху (Air traffic services)
ОУ	–	орган управління
ОУ ДА	–	орган управління державної авіації
ПАК	–	перспективний авіаційний комплекс
ПВП	–	правила візуальних польотів
ПС	–	повітряне судно
ППП	–	правила польотів за приладами
РД	–	руліжна доріжка
СДА	–	суб'єкт ДА
СМУ	–	складні метеорологічні умови

СУБзП	–	система управління безпекою польотів
ТА	–	тактична авіація
ТО	–	технічне обслуговування
ЦОВВ	–	центральный орган виконавчої влади
ЦОУ ДА	–	Центральний орган управління державної авіації
ACAS	–	бортова система попередження зіткнень ПС (Airborne Collision Avoidance System AC)
ACAS RAs	–	зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами (Wildlife strike including bird strike)
УПР	–	управління повітряним рухом (Air Traffic Control – ATC)
АОС ДА	–	сертифікат експлуатанта (Air Operator Certificate) ДА
АМ	–	відповідальний керівник (Accountable Manager)
АМС	–	прийнятні методи відповідності (Acceptable Means of Compliance)
ASM	–	керівник з авіаційної безпеки (Aviation Security Manager)
CAME	–	Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (Керівництво з УПЛП)
CAMOM	–	керівник з управління підтриманням льотної придатності (CAMO Manager)
CAT	–	категорії заходження на посадку
CDL	–	відхилення від нормальної конфігурації
CM/QM	–	керівник з моніторингу відповідності/якості (Compliance Monitoring/Quality Manager)
CRM	–	управління ресурсами екіпажу (Crew Resource Management)
CVR	–	бортовий речовий самописець (Cockpit Voice Recorder)
EGPWS	–	удосконалена система раннього попередження про наближення до землі (Enhanced Ground Proximity Warning System)
EFB	–	електронний польотний портфель (Electronic Flight Bag)
ELT	–	авіаційний аварійний привідний передавач (Emergency Locator Transmitter)
OEM	–	оригінальний виробник обладнання (Original Equipment Manufacturer)
ERP	–	План реагування на надзвичайні ситуації (Emergency Response Plan)
ETOPS	–	розширений діапазон експлуатації літаків з двома двигунами (Extended Range Operations With Two-engined Aeroplanes)

FDM	—	моніторинг польотних даних (Flight Data Monitoring)
FOM	—	керівник з льотної експлуатації (Flight Operations Manager)
FDR	—	реєстратора польотних даних (Flight Data Recording)
FSM	—	керівник з безпеки польотів (Flight Safety Manager)
FRM	—	управління ризиками втоми (Fatigue Risk Management)
GM	—	керівний матеріал (Guidance Material)
GOM	—	керівник з наземної експлуатації (Ground Operations Manager)
IFT	—	підготовка до польотів на міжнародних повітряних лініях (МБЛ) (International Flight Training)
IFR	—	правила польотів за приладами (Instrument Flight Rules)
IMC	—	метеорологічні умови для польотів за приладами (Instrument Meteorological Conditions)
LIFUS	—	лінійні польоти під наглядом (Line Flying Under Supervision)
LTC	—	перевіряючі, КПС допущені до тренування у рейсових умовах (Line Training Captain)
LVO	—	експлуатація в умовах низької видимості (Low Visibility Operations)
MCofA	—	сертифікат (військовий) льотної придатності (Military Certificates of Airworthiness)
MARC	—	сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (Military Airworthiness Review Certificate)
MEL	—	перелік мінімального обладнання (Minimum Equipment List)
MMEL	—	головний перелік мінімального обладнання (Master Minimum Equipment List)
MOE	—	Керівництво організації з технічного обслуговування та ремонту (Керівництво організації з ТОР)
NVIS	—	Системи нічного бачення (Night Vision Imaging System)
NPH	—	призначений відповідальний керівник (Nominated Post Holders)
NOTAM	—	повідомлення для авіаційного персоналу (Notice to Airmen)
OS	—	експлуатаційні специфікації (Operations Specifications)
PBN	—	експлуатація з навігацією, що заснована на льотно-технічних характеристиках (Performance-based navigation)
PH	—	призначена особа (Post Holders)

RNAV	–	зональна навігація (Area Navigation)
RNP	–	необхідні навігаційні характеристики (Required navigation performance)
RNP APCH	–	необхідні навігаційні характеристики під час заходження на посадку (RNP Approach)
RNP AR APCH	–	RNP заходження на посадку, для якого потрібне схвалення (RNP approach for which authorisation is required)
RVR	–	дальність видимості на ЗПС (Runway Visual Range)
RVSM	–	зменшений мінімум вертикального ешелонування (Reduced Vertical Separation Minimum)
SMM	–	керівництво з управління безпекою польотів (Safety Management Manual)
SSR	–	вторинний оглядовий радіолокатор (Secondary Surveillance Radar)
TAWS	–	система раннього попередження про наближення до землі (Terrain Avoidance Warning System)
TCAS	–	система попередження та запобігання зіткненням ПС (Traffic Alert and Collision Avoidance System)
VFR	–	правила візуальних польотів (Visual Flight Rules)
VMC	–	візуальні метеорологічні умови (Visual Meteorological Conditions)
V2	–	безпечна швидкість на зльоті (Take-off safety speed)
Vs0	–	швидкість звалювання або мінімальна швидкість польоту у посадковій конфігурації (Stalling speed)
VAT	–	приладова швидкість над порогом ЗПС (Indicated Airspeed at Threshold)

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “А” – ЗАСТОСОВНІСТЬ ТА НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

ПДА-ТА.001 Застосовність та набрання чинності

(a) Ці Процедури встановлюють:

- 1) вимоги щодо повітряної експлуатації літаків ТА ДА;
- 2) детальні процедури стосовно порядку та умов видачі, підтримання, внесення змін, обмеження, тимчасового припинення дії або анулювання АОС експлуатантів ПС ДА, що здійснюють повітряну експлуатацію, повноваження та обов’язки власників АОС ДА, а також умови, за яких експлуатація повинна бути заборонена, обмежена або може здійснюватися за умови виконання визначених вимог з метою забезпечення БзП.

(b) Ця вимога набуває чинності в день підписання начальником Головного управління державної авіації України (Компетентний орган). Експлуатантам ДА буде видано АОС ДА лише тоді, коли вони продемонструють відповідність цим Процедурам, включаючи адаптацію своєї системи управління.

(c) Спроможність здійснення нагляду.

1) Міністерство оборони України в межах своїх повноважень покладає питання щодо здійснення сертифікації та нагляду за персоналом та організаціями відповідно до цих Процедур на Компетентний орган, з наданням необхідних повноважень та визначенням обов’язків.

2) Компетентний орган повинен мати необхідні можливості для гарантування належного нагляду за персоналом та експлуатантами відповідно до його програм нагляду, включаючи надання достатніх ресурсів для виконання вимог цих Процедур.

3) Персонал Компетентного органу не повинен виконувати наглядових функцій, якщо їх виконання прямо або опосередковано може спричинити конфлікт інтересів.

4) Персонал, призначений Компетентним органом здійснювати сертифікацію та/або нагляд, повинен мати повноваження на виконання таких завдань:

(a) проведення перевірки записів у журналах, даних, процедур та інших матеріалів, які стосуються питань сертифікації та/або нагляду;

(b) копіювати або робити витяги з таких записів, даних, процедур та інших матеріалів;

(c) вимагати надання усних пояснень на місці;

(d) мати доступ до відповідних приміщень, експлуатаційних майданчиків та транспортних засобів;

(e) проводити аудити, розслідування, оцінювати та приводити інспекції, включаючи інспекцію ПС та інспекцію без попереднього повідомлення;

(f) у разі потреби вживати або ініціювати впровадження примусових заходів.

5) Завдання, визначені у пункті 4 цього розділу, повинні виконуватися згідно з законодавством України.

6) Для реалізації цих ПДА-ТА Компетентний орган застосовує чинні НПА в галузі ДА, а також відповідні до них АМС, GM та CS.

7) Нагляд, сертифікацію, примусове виконання та інспекції ПС, що експлуатуються проводяться відповідно до Підрозділу “W” НАГЛЯД, СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПРИМУСОВЕ ВИКОНАННЯ.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України

Анатолій ГОНЧАР

A handwritten signature in black ink, consisting of a long diagonal stroke followed by a series of loops and a final cross-like flourish.

ПІДРОЗДІЛ “В” – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

- ПДА-ТА.002 Умови схвалення та привілеї утримувача АОС ДА
- ПДА-ТА.003 Обов'язки
- ПДА-ТА.005 Вимоги до експлуатанта
- ПДА-ТА.007 Подання заявки на отримання АОС ДА
- ПДА-ТА.010 Методи відповідності
- ПДА-ТА.011 Зміни, що стосуються утримувача АОС ДА
- ПДА-ТА.012 Термін дії АОС
- ПДА-ТА.013 Доступ
- ПДА-ТА.014 Недоліки
- ПДА-ТА.015 Експлуатаційні директиви
- ПДА-ТА.020 Закони, правила та процедури – обов'язки Експлуатанта
- ПДА-ТА.025 Спільна мова
- ПДА-ТА.030 Перелік мінімального обладнання
- ПДА-ТА.033 Сповіщення про події
- ПДА-ТА.034 Вимоги до системи управління
- ПДА-ТА.035 Система моніторингу відповідності/якості
- ПДА-ТА.036 Договірна діяльність
- ПДА-ТА.037 Система управління безпекою польотів
- ПДА-ТА.038 Ведення записів
- ПДА-ТА.039 Вимоги до об'єктів та обладнання
- ПДА-ТА.040 Вимоги до членів екіпажу
- ПДА-ТА.050 Пошуково-рятувальна інформація
- ПДА-ТА.055 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання
- ПДА-ТА.085 Права та обов'язки членів екіпажу повітряного судна
- ПДА-ТА.090 Повноваження командира повітряного судна
- ПДА-ТА.095 Руління повітряного судна
- ПДА-ТА.105 Заборонені перевезення
- ПДА-ТА.110 Портативні електронні пристрої
- ПДА-ТА.111 Використання електронних польотних портфелів (EFB)
- ПДА-ТА.120 Порушення заходів авіаційної безпеки
- ПДА-ТА.121 Захист повітряних суден
- ПДА-ТА.122 Обмеження тривалості польоту та чергування, мінімальні періоди відпочинку
- ПДА-ТА.123 Управління ризиком втоми (FRM)
- ПДА-ТА.125 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту
- ПДА-ТА.130 Обов'язкові контрольні переліки
- ПДА-ТА.135 Додаткова інформація та документація
- ПДА-ТА.140 Інформація, що зберігається на землі
- ПДА-ТА.142 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання
- ПДА-ТА.145 Повноваження на проведення перевірок льотної експлуатації

ПДА-ТА.150 Ведення документації та записів
 ПДА-ТА.160 Збереження, ведення та використання записаних польотних даних та даних голосового реєстратора
 ПДА-ТА.165 Лізинг – передача повітряних суден
 ПДА-ТА.170 Моніторинг польотних даних – літаки

Додаток 1 до ПДА-ТА.030 Перелік мінімального обладнання (MEL) – застосування та використання
 Dodatok 2 до ПДА-ТА.170 Моніторинг польотних даних – літаки

ПДА-ТА.002 Умови схвалення та привілеї утримувача АОС ДА

Власник АОС ДА має право виконувати заходи з експлуатації літаків ТА відповідно до положень ПДА-ТА та умов його сертифікації.

Власник АОС ДА повинен відповідати межах та привілеям, визначеним в експлуатаційних специфікаціях, які є додатком до сертифіката експлуатанта.

ПДА-ТА.003 Обов'язки

(a) Вимоги, що викладені у ПДА-ТА, не є вичерпними, а тому не звільняють будь-кого від пошуку оптимальних рішень для забезпечення безпеки ПС, особового складу та навколишнього середовища. Вимоги, які наведено у цих ПДА-ТА, можуть бути відхилені за умов наявності переконливої аргументації щодо безпеки або експлуатації. Якщо уповноважені особи видають власні накази або інструкції, такі накази або інструкції повинні ґрунтуватися на зазначених у цій ПДА-ТА вимогах, а також ґрунтовному аналізу ризиків.

(b) Ніщо в ПДА-ТА не звільняє від відповідальності відповідального керівника, посадових осіб, командира ПС, члена екіпажу або іншого експлуатаційного персоналу від наслідків будь-якого нехтування цими ПДА-ТА або нехтування будь-якими запобіжними заходами, які можуть вимагатися звичайною практикою льотного складу або особливими обставинами справи.

(c) У разі виникнення нештатних ситуацій потрібно належним чином ураховувати будь-які нетипові обставини, зокрема ті, що спричинені конкретним військовим контекстом і можуть призвести до відхилення від зазначених вимог для уникнення безпосередньої небезпеки.

ПДА-ТА.005 Вимоги до експлуатанта

(a) Експлуатант забезпечує експлуатацію ПС відповідно до ПДА-ТА та АОС ДА чи заявки.

(b) Кожен політ повинен здійснюватися відповідно до положень та принципів КЕ.

(c) Експлуатант повинен створити та підтримувати у робочому стані систему оперативного моніторингу кожного польоту, що виконується згідно з положеннями та умовами АОС ДА або заявки.

(d) Експлуатант повинен забезпечити відповідність обладнання його ПС та кваліфікації його екіпажів вимогам району та типу експлуатації.

(e) Експлуатант повинен забезпечити належний інструктаж усього призначеного персоналу або безпосередньо залученого до наземної та льотної експлуатації з демонстрацією здатності виконувати свої конкретні обов'язки, а також попередження такого персоналу про відповідальність та належне ставлення до виконання обов'язків з експлуатації в цілому.

(f) Експлуатант повинен розробити процедури та інструкції з безпечної експлуатації кожного типу ПС, що включають обов'язки для наземного персоналу та членів екіпажу, для всіх типів експлуатації на землі та в повітрі. Ці процедури та інструкції не повинні вимагати від членів екіпажу здійснення будь-яких дій на критичних етапах польоту, окрім тих, які передбачені та необхідні для безпечної експлуатації ПС.

(g) Експлуатант повинен забезпечити необхідність дотримання всім персоналом законодавства, правил і процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація та яких стосується виконання персоналом своїх обов'язків.

(h) Для кожного типу ПС експлуатант повинен створити систему контрольних карт для використання членами екіпажу на всіх етапах польоту в нормальних, ненормальних та аварійних умовах з метою забезпечення виконання положень КЕ. Оформлення та використання контрольних карт повинно враховувати принципи людського фактору та останні зміни і оновлення документації, отриманої від виробника ПС.

(i) Для забезпечення БзП експлуатант повинен установлювати процедури планування польотів на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на маршруті прямування та на аеродромах чи в місцях експлуатації. Ці процедури повинні бути включені до КЕ.

(j) Якщо експлуатант через відповідні “особливості експлуатації ПС” вбачає потребу у альтернативному підході до виконання ПДА-ТА, експлуатант повинен ввести у своє КЕ обґрунтовану процедуру ухвалення таких рішень.

ПДА-ТА.007 Подання заявки на отримання АОС ДА

(a) Заявка на отримання (внесення зміни до чинного) АОС ДА подається в порядку, установленому Компетентним органом відповідно до цих ПДА-ТА.

(b) Заявники, які отримують АОС ДА вперше, повинні надати Компетентному органу документацію, яка демонструє як вони будуть відповідати вимогам цих ПДА-ТА. Така документація повинна включати процедури, які відображають, яким чином будуть впроваджуватися та доводитися до відома Компетентного органу зміни, які не потребують попереднього схвалення.

ПДА-ТА.010 Методи відповідності

(a) Експлуатант може застосовувати альтернативні методи відповідності (АМС), прийняті Компетентним органом або ЦОУ ДА, для встановлення відповідності цим ПДА-ТА.

(b) Якщо експлуатант має намір застосовувати задіяні альтернативні методи відповідності замість АМС, прийнятих Компетентним органом або ЦОУ ДА відповідно до цих ПДА-ТА, він повинен надати Компетентному органу або ЦОУ ДА повний опис альтернативних методів до їх впровадження. Цей опис повинен включати будь-які зміни до керівництв або процедур, а також відповідне оцінювання, яке підтверджує відповідність такого методу цим ПДА-ТА.

(c) Якщо Компетентний орган або ЦОУ ДА отримає докази щодо необхідності внесення відповідних змін, вони можуть надати тимчасове звільнення від виконання положень ПДА-ТА. У якості винятку Компетентний орган або ЦОУ ДА можуть погодити будь-яку іншу додаткову умову, що є необхідною для забезпечення належного рівня безпеки у конкретному випадку.

(d) Якщо експлуатант має потребу у відхиленні від будь-якої норми ПДА-ТА, він подає до Компетентного органу або в ЦОУ ДА відповідний запит. Офіційне схвалення Компетентного органу або ЦОУ ДА на відхилення від виконання будь-якої норми ПДА-ТА має бути отриманий завчасно.

(e) У разі відсутності необхідного часу для дотримання підпункту (d) вище, відхилення від виконання конкретних норм ПДА-ТА можливе лише за умови експлуатаційної необхідності та наявності обґрунтованого аналізу можливих ризиків. Після цього експлуатант повинен забезпечити якнайшвидше подання звіту до Компетентного органу та ЦОУ ДА, у якому зазначено наступне:

- (1) у чому полягає відхилення від норм ПДА-ТА;
- (2) експлуатаційні підстави та необхідність у відхиленні від норм;
- (3) результати оцінювання експлуатаційних ризиків та/або безпеки;
- (4) будь-які додаткові умови та/або заходи.

ПДА-ТА.011 Зміни, що стосуються утримувача АОС ДА

(a) Попереднього схвалення Компетентного органу та ЦОУ ДА потребують будь-які зміни, що впливають на:

(1) межі застосування АОС ДА або експлуатаційні специфікації (OS) експлуатанта, або

(2) будь-які елементи системи управління експлуатанта відповідно до ПДА-ТА.034 (a)(1) та ПДА-ТА.034 (a)(2).

(b) Експлуатант повинен подати заявку і отримати схвалення Компетентного органу та погодження ЦОУ ДА для впровадження будь-яких змін, що потребують попереднього схвалення відповідно до цих ПДА-ТА. Така заявка повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб Компетентний орган мав час на перевірку дотримання вимог цих ПДА-ТА і внесення змін, у разі потреби, до АОС ДА експлуатанта та пов'язаних умов схвалення, які додаються до нього.

Експлуатант повинен надати Компетентному органу та ЦОУ ДА всю документацію, яка стосується змін.

(c) Експлуатант на етапі оцінки заявки повинен отримати схвалення в Компетентному органі таких документів і керівництв:

(i) анкети відповідального керівника (Accountable Manager) та призначених відповідальних керівників (Nominated Post Holders);

(ii) керівництво з експлуатації;

(iii) перелік мінімального обладнання (MEL);

(iv) програма забезпечення авіаційної безпеки;

(v) план (програма) демонстраційних польотів.

Зміни повинні впроваджуватися тільки після отримання офіційного схвалення Компетентного органу та погодження ЦОУ ДА відповідно до ПДА-ТА.1430.

В період таких змін експлуатант повинен проводити експлуатацію на умовах, узгоджених та установлених Компетентним органом та відповідним ЦОУ ДА, що застосовуються.

(d) Усі зміни, які не потребують попереднього схвалення, повинні бути керовані та повідомлені Компетентному органу та ЦОУ ДА згідно з процедурою, визначеною у порядку, затвердженому Компетентним органом відповідно до ПДА-ТА.1410(c).

ПДА-ТА.012 Термін дії АОС ДА

(а) АОС ДА має чинність, поки:

(1) експлуатант відповідає застосовним вимогам цих ПДА-ТА, з урахуванням положень щодо опрацювання недоліків відповідно до ПДА-ТА.014;

(2) Компетентному органу та ЦОУ ДА гарантується доступ до експлуатанта відповідно до ПДА-ТА.013 для визначення безперервного дотримання застосовних вимог цих ПДА-ТА;

(3) АОС ДА не був анульований чи експлуатант здав його.

(б) Після анулювання або здачі експлуатантом, АОС ДА підлягає негайному поверненню до Компетентного органу.

ПДА-ТА.013 Доступ

(а) Для визначення стану дотримання застосовних вимог цих ПДА-ТА, експлуатант повинен гарантувати надання доступу в будь-який час до будь-якого об'єкта, ПС, документів, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо діяльності, яка підлягає сертифікації чи декларуванню, будь-якій уповноваженій особі одного з таких органів:

(1) Компетентного органу;

(2) ЦОУ ДА, якому прямо підпорядкований експлуатант.

ПДА-ТА.014 Недоліки

Після отримання повідомлення про недоліки експлуатант повинен:

(а) виявити першопричину недоліків;

(б) визначити план коригувальних дій;

(с) продемонструвати Компетентному органу або ЦОУ ДА успішне впровадження корегувальних дій в період погоджений з цими органами відповідно до ПДА-ТА.1450(d).

ПДА-ТА.015 Експлуатаційні директиви

(а) Компетентний орган або ЦОУ ДА може надати відповідне розпорядження у формі експлуатаційної директиви щодо заборони на експлуатацію, обмеження або дотримання певних норм безпечної експлуатації.

(б) У цій директиві має бути вказано:

(1) підстави для видачі;

- (2) сферу застосування та термін дії;
- (3) перелік заходів, які експлуатант повинен вжити.

(с) Експлуатаційні директиви слугують доповненням до положень ПДА-ТА.

ПДА-ТА.020 Закони, правила та процедури - обов'язки Експлуатанта

Експлуатант повинен забезпечувати наступне:

(а) Весь залучений персонал повинен бути поінформований про необхідність дотримування законів, правил і порядків держав, на території яких відбувається експлуатація ПС, або у певний спосіб пов'язаний з виконанням службових обов'язків зазначеного персоналу.

(b) Всі льотні екіпажі повинні бути ознайомлені з законами, правилами та процедурами щодо виконання своїх службових обов'язків.

ПДА-ТА.025 Спільна мова

(а) Експлуатант повинен забезпечити спілкування членів всього льотного екіпажу зрозумілою ними мовою.

(b) Експлуатант повинен забезпечити наявність у КЕ визначень щодо обов'язків та відповідальності особового складу у спосіб, який є зрозумілим для усього експлуатаційного персоналу.

ПДА-ТА.030 Перелік мінімального обладнання

(а) Перелік мінімального обладнання (MEL) повинен бути запроваджений на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL) за формою, відповідно до Додатку 1 до ПДА-ТА.030 цього Підрозділу. Якщо MMEL не був запроваджений як частина даних експлуатаційної придатності, у такому випадку MEL може бути запроваджено відповідно до MMEL, прийнятого державою експлуатанта або реєстрації.

(b) Компетентний орган повинен схвалити MEL та будь-які зміни до нього.

(с) Експлуатант повинен внести відповідні зміни до MEL після будь-яких змін у MMEL протягом прийнятного строку.

(d) MEL повинен містити:

(1) преамбулу, у тому числі вказівки та визначення для льотного та технічного персоналу, що використовують MEL. Преамбула MEL повинна:

- (i) відображати зміст преамбули MMEL, що застосовується до меж та обсягу MEL;
- (ii) містити терміни та визначення, що використовуються в MEL;
- (iii) містити будь-яку іншу відповідну конкретну інформацію для обсягу MEL та використання, яке не було спочатку представлено в MMEL;
- (iv) надавати керівництво щодо того, як визначити походження несправності чи несправності настільки, наскільки це необхідно для належного застосування MEL;
- (v) містити керівні вказівки з управління численними неприйнятними ресурсами, виходячи з інструкцій, наведених у MMEL;
- (vi) містити вказівки щодо розміщення невідповідних елементів для інформування членів екіпажу про стан обладнання, за необхідності.

Зокрема, коли елементи контролю та індикатори, пов'язані з неефективними системами доступні екіпажу під час польоту, вони повинні бути чітко висвітлені.

(2) статус ревізій MMEL, на якому базується MEL, а також статус ревізій MEL;

(3) межі, обмеження та призначення MEL. MEL має включати:

- (i) умови виправлення, пов'язані з польотами, що проводяться відповідно до спеціальних схвалень, що застосовуються експлуатантом відповідно до Підрозділу "Т";
- (ii) спеціальне положення для окремих видів експлуатації, що виконуються експлуатантом;
- (iii) експлуатант повинен включати інструкції в MEL про те, як боротися з будь-якими збоями, що виникають між початком польоту та початком зльоту. Якщо між початком польоту та початком зльоту виникає несправність, будь-яке рішення про продовження польоту повинно бути предметом оцінки пілотом та безаварійного льотного досвіду. Командир може звернутися до MEL, перед тим як прийняти будь-яке рішення про продовження польоту.

(4) у документі має бути передбачено експлуатацію ПС за визначених умов, коли певні прилади, засоби обладнання або функції не працюють на початку польоту;

(5) документ має бути складено для кожного окремого ПС з урахуванням відповідних умов експлуатанта щодо експлуатації та TOP;

(6) перелік MEL не повинен містити менше обмежень, ніж перелік MMEL.

(e) Експлуатант повинен:

(1) установити інтервали виправлення для кожного непрацюючого приладу, предмета обладнання або функції, які прописані у MEL. Термін виправлення в MEL не повинен бути меншим, ніж обмежуючий відповідний інтервал виправлення у MMEL;

(2) створити ефективну програму виправлення;
 (3) експлуатувати ПС після закінчення зазначеного у MEL строку виправлення тільки у разі, якщо:

- (i) дефект був виправлений, або
- (ii) строк для виправлення було подовжено згідно з ПДА-ТА.030(f).

(f) Можливість використання експлуатантом процедури одноразового подовження інтервалів виправлення категорій В, С і D, є предметом схвалення Компетентним органом за умови, що:

(1) подовження інтервалу виправлення знаходиться у межах, визначених у MMEL для даного типу ПС;

(2) максимальне подовження інтервалу виправлення дорівнює аналогічному інтервалу, зазначеному у MEL;

(3) подовження інтервалу виправлення не використовується як звичайне супроводження елементів виправлення MEL і використовуються тільки коли виключаються випадки, що перебувають поза межами контролю експлуатанта;

(4) експлуатант встановлює опис визначених обов'язків для керування інтервалами подовження;

(5) Компетентному органу та ЦОУ ДА повідомляється про будь-яке подовження відповідного інтервалу виправлення;

(6) встановлено план здійснення виправлення в найкоротші терміни.

Визначення та категорії інтервалів виправлення надаються в CS-MMEL.

(g) Експлуатант повинен установити процедури експлуатації та TOP, які зазначаються у MEL, з урахуванням експлуатаційних та технічних процедур, зазначених у MMEL. Ці процедури повинні бути частиною KE або MEL.

(h) Експлуатант повинен змінити процедури експлуатації та TOP, які зазначаються в MEL, після будь-якої необхідної зміни у процедурах експлуатації та TOP, зазначених у MMEL.

(i) Якщо інше не зазначено у MEL, експлуатант повинен заповнити:

(1) експлуатаційні процедури, зазначені у MEL, при плануванні та/або експлуатації з переліченими непрацюючими елементами;

(2) процедури TOP, зазначені у MEL, перед початком експлуатації з раніше переліченими непрацюючими елементами.

(j) Експлуатант може експлуатувати ПС з непрацюючими приладами, елементами обладнання або функціями, що не відповідають обмеженням MEL, але не виходять за межі обмежень MMEL, за умови спеціального схвалення Компетентним органом, або дозволу ЦОУ ДА, кожного конкретного випадку, якщо:

(1) відповідні прилади, елементи обладнання або функції перебувають у визначених межах MMEL, як це визначено в ПДА-ТА.030(a);

(2) схвалення не використовується як звичайний засіб здійснення експлуатації поза межами обмежень схваленого MEL і використовується тільки, коли виключаються випадки відповідності MEL, що перебувають поза межами контролю експлуатанта;

(3) експлуатант установлює опис визначених обов'язків для контролю за експлуатацією ПС у разі такого схвалення;

(4) встановлюється план виправлення непрацездатних приладів, елементів обладнання і функцій або повернення експлуатації ПС за обмеженнями до MEL при першій можливості.

(к) У разі розбіжностей між MEL та Директивою льотної придатності, або будь-яким іншим обов'язковим для виконання нормативним документом Компетентного органу або ЦОУ ДА, переважну силу мають дані або інформація, що зазначені у Директиві льотної придатності або нормативному документі Компетентного органу або ЦОУ ДА.

ПДА-ТА.033 Сповіднення про події

(а) Експлуатант повинен повідомити Компетентному органу та ЦОУ ДА, а також будь-якій іншій організації, інформування якої передбачено законодавством та цими ПДА-ТА, дані стосовно авіаційної події, серйозного інциденту та події відповідно до застосовних НПА в галузі ДА України.

(б) Без обмеження дії положень ПДА-ТА.033(а), експлуатант повинен повідомити Компетентний орган та ЦОУ ДА а також організацію розробника ПС про інциденти, несправності, технічні дефекти, що виходять за встановлені технічні обмеження, або події, які б підкреслили неточну, неповну або неоднозначну інформацію, що міститься в даних експлуатаційної придатності, виданих відповідно до застосовних НПА ДА, або інші обставини, які не відповідають правилам та ставлять або можуть поставити під загрозу безпечну експлуатацію ПС і ще не призвели до авіаційної події або серйозного інциденту.

ПДА-ТА.034 Вимоги до системи управління

(а) Експлуатант повинен створити, впровадити та підтримувати систему управління, яка містить:

(1) чітко визначені межі обов'язків та підзвітності у структурі експлуатанта, включаючи забезпечення відповідальним керівником БзП;

(2) опис загальної політики та принципів експлуатанта щодо БзП, які позначаються як Політика БзП;

(3) визначення загроз БзП, з наступним визначенням дій експлуатанта, оцінки таких ситуацій та управління пов'язаними ризиками, включаючи вжиття заходів щодо зниження ризику та перевірки їх ефективності;

(4) підтримання персональної підготовки та компетенції для виконання завдань;

(5) документацію щодо усіх ключових процесів системи управління, включаючи процеси доведення до відома персоналу їх обов'язків та процедур внесення змін до цієї документації;

(6) функцію моніторингу відповідності експлуатанта застосовним вимогам;

(7) будь-які додаткові вимоги, які передбачені НПА у галузі ДА або іншими керівними документами.

Система управління повинна відповідати розміру експлуатанта, характеру та складності його діяльності, враховуючи загрози та пов'язані з ними ризики в цій діяльності.

(b) Експлуатант повинен створити структуру управління, яка забезпечує щонайменше наступне:

(1) призначити відповідального керівника (АМ), який має повноваження для того, щоб всі операції експлуатанта були забезпечені ресурсами та здійснювалися відповідно до цих Процедур та інших НПА у галузі ДА.

У ДА України керівники ЦОУ ДА відповідають за формулювання цілей підлеглих експлуатантів та надання необхідних бюджетів. Як керівник відповідного ЦОУ ДА, так і АМ поділяють спільну відповідальність, що дозволяє АМ виконувати поставлені завдання за допомогою наявних бюджетів.

АМ повинен:

(i) утворити та розвивати системи управління згідно з ПДА-ТА.035 та 2.037;

(ii) забезпечувати наявність у експлуатанта всіх необхідних ресурсів для виконання покладених на нього завдань;

(iii) засвідчити своє розуміння основних вимог, які зазначені у ПДА-ТА;

(2) наявність групи призначених відповідальних керівників (НРН), які мають гарантувати забезпечення експлуатантом підтримання відповідності застосовним вимогам та є відповідальними за управління та нагляд за такими напрямками:

(i) льотна експлуатація.

Керівник з льотної експлуатації (FOM) повинен мати дійсний сертифікат льотного екіпажу та пов'язані з ним рейтинги, що підпадають під типи експлуатації, що проводяться згідно з АОС ДА;

(ii) навчання екіпажу.

Керівник з навчання екіпажу (СТМ) має бути діючим інструктором з рейтингом за типом/класом, що експлуатується згідно з АОС ДА. Призначена особа повинна мати глибокі знання щодо концепції підготовки екіпажів утримувача АОС ДА для льотного та інших членів екіпажу;

(iii) управління підтриманням льотної придатності ПС.

Керівник з управління підтриманням льотної придатності ПС (САМОМ) повинен мати відповідні знання та досвід, пов'язані з підтриманням льотної придатності та ТОР ПС, як зазначено у частині-МВ та частині-145В;

(iv) наземна експлуатація (GOM).

Керівник з наземної експлуатації повинен мати глибокі знання концепції наземної експлуатації утримувача АОС ДА.

(3) призначається керівник з безпеки польотів (FSM), відповідальний за моніторинг дотримання та адекватності процедур, що забезпечують безпечну експлуатаційну практику, який діє як координаційний центр та відповідає за розробку, адміністрування та підтримку ефективної СУБзП.

У функціях FSM повинно бути:

(i) полегшити ідентифікацію ризиків, аналіз та управління ризиками;

(ii) здійснювати моніторинг виконання заходів, спрямованих на пом'якшення ризиків, як зазначено в плані заходів з БзП;

(iii) надавати періодичні звіти про показники БзП;

(iv) забезпечення технічного обслуговування документації з управління безпекою польотів;

(v) забезпечити наявність підготовки з управління безпекою та її відповідність прийнятним стандартам;

(vi) надавати поради з питань безпеки польотів;

(vii) забезпечити ініціювання та подальші дії щодо внутрішніх випадків/розслідування авіаційних подій.

FSM повинен мати прямий доступ до АМ, щоб гарантувати, що АМ належним чином інформувати про питання безпеки, дотримання вимог і заходів щодо їх поліпшення.

(4) призначається керівник з моніторингу відповідності/якості (СМ/QM), який відповідає за моніторинг системи управління якістю, забезпечує контроль за діяльністю експлуатанта для відповідності застосовним нормативним вимогам та будь-яким додатковим вимогам, встановленим експлуатантом, і що ці заходи виконуються належним чином під наглядом NPH та відповідних керівників підрозділів, включаючи відповідну систему зворотного зв'язку, як того вимагає ПДА-ТА.035.

СМ/QM повинен:

(i) мати прямий доступ до АМ для забезпечення належного інформування АМ поінформованість щодо питань, пов'язаних з якістю та дотриманням вимог;

(ii) не бути одним з інших осіб, зазначених в підпункті (b) (2) вище;

(iii) бути в змозі продемонструвати відповідні знання, передумови і відповідний досвід, пов'язаний з діяльністю експлуатанта, включаючи знання та досвід моніторингу відповідності; і

(iv) мати доступ до всіх підрозділів експлуатанта та, за необхідності, до будь-якої (суб)підрядної організації експлуатанта, з якою укладено контракт.

У тому випадку, коли одна і та ж особа виступає як СМ/QM та FSM, АМ щодо його безпосередньої відповідальності за БзП повинен забезпечити, щоб для обох функцій були виділені достатні ресурси з урахуванням розміру експлуатанта та характеру у і складності його діяльності.

Для виконання польотів відповідно до умов цього ПДА-ТА, експлуатант може призначити двох СМ/QM, за умови, що один буде виконувати моніторинг системи управління якістю льотної експлуатації, а інший – ТО ПС, за умови, що система моніторингу відповідності/якості застосовується рівномірно протягом всієї експлуатації.

(5) призначається керівник з авіаційної безпеки (ASM) який діє як координаційний центр та відповідає за розробку, адміністрування та підтримку ефективної системи управління АБ. ASM повинен мати прямий доступ до АМ для забезпечення належного інформування АМ поінформованість щодо питань, пов'язаних з АБ та дотриманням вимог.

(6) до посадових обов'язків NPH осіб входить забезпечення дотримання організацією цього ПДА-ТА. Такі особи повинні нести повну відповідальність перед АМ.

NPH повинні:

- (i) представляти управлінську структуру організації;
- (ii) бути здатними продемонструвати відповідні знання, задовільний досвід, пов'язані із застосуванням стандартів БзП та будь-які пов'язані з ними вимоги та процедури, та безпечної експлуатаційної практики відповідно до умов цих ПДА-ТА;
- (iii) продемонструвати базове активне розуміння цих ПДА-ТА.

(с) Організаційна структура повинна визначати:

- 1) повноваження та обов'язки АМ, NPH і, зокрема, FSM, СМ/QM, ASM та управління людськими ресурсами;
- 2) взаємозв'язок і підпорядкованість між різними частинами та процесами експлуатанта.

(d) Вимоги до персоналу:

- (1) експлуатант повинен мати достатню кількість кваліфікованого персоналу для виконання запланованих завдань та діяльності згідно із застосовними вимогами;
- (2) експлуатант повинен підтримувати відповідні записи щодо досвіду, кваліфікації та підготовки персоналу для підтвердження відповідності;
- (3) експлуатант повинен гарантувати, що весь персонал повинен знати правила та процедури, пов'язані із здійсненням їх обов'язків;
- (4) експлуатант повинен мати розроблений план у людино-годинах, що дозволить забезпечувати наявність необхідної чисельності персоналу для планування, виконання, контролю, перевірок;
- (5) експлуатант повинен розробити порядок виконання визначеного обсягу робіт, коли фактична забезпеченість персоналом є меншою за

запланований рівень укомплектованості, або робоче навантаження є вищим, ніж очікувалося;

(6) експлуатант повинен з'ясувати та контролювати рівень фахової підготовки усього персоналу, який виконує свої функціональні обов'язки відповідно до затверджених вимог. Крім наявності необхідного досвіду, рівень фахової підготовки повинен охоплювати розуміння людського фактору та своїх обов'язків у структурі цієї організації;

(7) експлуатант повинен забезпечувати проходження персоналом належного і відповідного підвищення своєї кваліфікації відповідно до затверджених порядків та вимог;

(8) експлуатант повинен забезпечувати володіння і підтримування технічним персоналом, зокрема, персонал субпідрядних організацій, що використовує та обслуговує обладнання, належного рівня знань та розуміння своїх функцій, і можливий вплив своєї діяльності на безпеку цих функцій, а також необхідність дотримання ними відповідних обмежень.

ПДА-ТА.035 Система моніторингу відповідності/якості

(a) Впровадження та використання функції моніторингу відповідності повинна дозволити експлуатанту контролювати відповідність вимогам ПДА-ТА та інших застосовних вимог:

(1) експлуатант повинен вказати основну структуру функції моніторингу відповідності, яка застосовується до здійсненої діяльності;

(2) функція моніторингу відповідності повинна бути структурована відповідно до розміру експлуатанта та складності діяльності, яка підлягає моніторингу.

(b) Експлуатант повинен контролювати дотримання процедур, які він розробив для забезпечення безпечної діяльності. При цьому він повинен як мінімум та, де це доречно, контролювати дотримання:

- (1) повноваження експлуатанта;
- (2) керівництва, журнали та записи;
- (3) стандарти підготовки;
- (4) процедури управління системою та керівництвами.

(c) Незалежність функції моніторингу відповідності повинна бути встановлена шляхом забезпечення того, що аудиторські перевірки та перевірки виконуються персоналом, який не відповідає за функцію, процедуру чи продукти, що підлягають перевірці.

(d) Документація з моніторингу відповідності:

(1) документація повинна містити відповідну частину документації системи управління експлуатанта.

(2) крім того, відповідна документація повинна включати також наступне:

- (i) термінологія;
- (ii) визначені стандарти діяльності;
- (iii) опис експлуатанта;
- (iv) розподіл обов'язків та відповідальності;
- (v) процедури забезпечення відповідності нормативних вимог;
- (vi) програма моніторингу відповідності, яка відображає:
- (A) графік програми моніторингу;
- (B) аудиторські процедури;
- (C) процедури звітності;
- (D) процедури подальшої та коригувальної дії;
- (E) система запису.
- (vii) навчальна програма, зазначена у пункті (e)(2);
- (viii) контроль документів.

(e) Підготовка:

(1) правильне та ретельне навчання необхідне для оптимізації відповідності кожного експлуатанта. Для досягнення значних результатів такої підготовки експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал зрозумів цілі, викладені в документації до системи управління експлуатантом;

(2) особи, відповідальні за управління функцією моніторингу відповідності, повинні отримати підготовку з цієї функції. Таке навчання повинно охоплювати вимоги до моніторингу відповідності, посібників та процедур, пов'язаних із завданням, методами аудиту, звітністю та реєстрацією;

(3) слід встановити час для підготовки всього персоналу, який бере участь в управлінні дотримання законодавства, та інформування решти персоналу;

(4) розподіл часу та ресурсів повинен регулюватися обсягом та складністю відповідної діяльності.

(f) Експлуатант повинен описати систему та процедури моніторингу відповідності/якості в КЕ або іншому керівництві:

(1) не потрібно дублювати інформацію в декількох керівництвах. Інформація може міститися в КЕ;

(2) експлуатант може також вибрати документ для іншої інформації, необхідної для документування в окремих документах (наприклад, процедурах). У цьому випадку він повинен забезпечувати, щоб КЕ містило адекватні посилання на будь-який документ, що зберігається окремо. Будь-які такі документи потім розглядаються як невід'ємна частина документації системи управління експлуатанта.

(g) Експлуатант повинен забезпечити та підтримувати в актуальному стані інструкції в КЕ, що стосуються надання своїх послуг для використання та інструктажу експлуатаційного персоналу. Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(1) експлуатаційні інструкції містили інструкції та інформацію, необхідну експлуатаційному персоналу для виконання своїх обов'язків;

(2) відповідні частини експлуатаційних інструкцій були доступними для відповідного персоналу; та

(3) оперативне інформування експлуатаційного персоналу про зміни до КЕ, що стосуються їхніх обов'язків, а також про набуття ними чинності.

ПДА-ТА.036 Договірна діяльність

(a) Експлуатант може укласти угоди з субпідрядною організацією для виконання будь-якого завдання та/або діяльності в рамках його АОС ДА.

Договірна діяльність включає в себе всі види діяльності, що входять до компетенції експлуатанта, що виконується іншою організацією, яка сама сертифікована чи схвалена здійснювати таку діяльність або вона не є сертифікованою чи схваленою і працює під схваленням експлуатанта.

(b) Домовленості між експлуатантом та субпідрядною організацією, як зазначено у підпункті (a) вище, включаючи всі зміни до них, повинні:

1) мати форму угоди, яку можна перевірити та яка є прийнятною для Компетентного органу;

2) чітко визначати продукти та/або послуги, що мають бути надані та їх якість;

3) чітко визначати дозвіл/схвалення субпідрядника, для виконання ним завдання та/або його діяльності за субпідрядом.

(c) Кінцева відповідальність за продукт та/або послугу, що надається субпідрядником, завжди залишається за експлуатантом. Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

1) незалежно від статусу схвалення договірної організації, експлуатант відповідає за забезпечення того, щоб всі договірні види діяльності підлягали ідентифікації небезпеки та управління ризиками, і моніторингу відповідності;

2) субпідрядник має необхідний дозвіл/схвалення на виконання субпідрядного завдання та/або діяльності;

3) субпідрядник розпоряджається ресурсами та має компетенцію для виконання субпідрядного завдання та/або діяльності;

4) у випадку, якщо експлуатант вимагає від субпідрядника здійснення видів діяльності які виходять за рамки дозволу та схвалення субпідрядника, субпідрядник повинен забезпечити поширення вимог якості на додаткові послуги.

(d) Будь-яка договірна організація повинна гарантувати Компетентному органу надання доступу до неї для визначення безперервного дотримання чинним застосовним вимогам.

ПДА-ТА.037 Система управління безпекою польотів

(a) Організація повинна розробити ефективну, чітку та дієву СУБзП, що містить наступні складові:

- (1) засади та цілі БзП;
- (2) забезпечення БзП, проведення постійного моніторингу і регулярного аналізу досягнутого рівня БзП;
- (3) управління ризиками для виявлення небезпек і виконання коригувальних заходів з метою підтримання належного рівня БзП;
- (4) вдосконалення заходів БзП з метою постійного підвищення загального рівня безпеки.

(b) Щодо засад та цілей БзП, зазначена СУБзП повинна містити наступні елементи:

- (1) засади та принципи БзП, що визначають основні шляхи та методи організації в управлінні заходами БзП;
- (2) стратегію та планування заходів БзП, зокрема, визначення цільових показників БзП, пріоритетів у впровадженні ініціатив щодо заходів БзП, основною метою яких має бути мінімізація витрат організації на ризики авіаційних подій.

(c) Щодо забезпечення БзП, то СУБзП повинна містити наступні елементи:

- (1) навчання та підвищення фахового рівня особового складу, включаючи перевірку та оцінювання якості навчання особового складу для виконання ним обов'язків, які пов'язані з БзП;
- (2) документування, реєстрацію та моніторинг всієї інфраструктури, об'єктів та обладнання, які пов'язані з БзП;
- (3) забезпечення належного підтвердження безпеки послуг і поставок, які організація отримує ззовні;
- (4) постійні перевірки стану БзП допомагають вносити необхідні вдосконалення, надавати керівникам упевненості у належному функціонуванні СУБзП та підтверджувати відповідність окремих частин СУБзП.

(d) Щодо управління ризиками, СУБзП повинна містити наступні елементи:

- (1) реєстрацію, аналіз та розгляд аварій, подій, пошкоджень, несправностей та розбіжностей, зокрема, внутрішні та зовнішні скарги щодо рівня БзП, а також своєчасне вжиття необхідних коригувальних заходів;

(2) належне ведення звітності та оцінювання випадків порушення заходів БзП, повідомлень про всі випадки, які підлягають сповіщенню відповідно до застосовних вимог національного та міжнародного правил;

(3) виявлення, оцінювання та мінімізація ризиків до відповідного рівня з метою належного врахування усіх аспектів надання своїх послуг та внесення змін у наявну функціональну систему;

(4) Наявні методи виявлення змін у функціональних системах допомагають виявляти наближення окремих елементів до стану, коли забезпечення належного рівня БзП буде неможливим, що вказує на необхідність проведення відповідних коригувальних заходів.

(5) Постійний МПД повинен сприяти ефективному використанню (цифрових) польотних даних на усіх етапах експлуатації ПС і підвищувати рівень безпеки із дотриманням принципів справедливої і некаральної культури БзП. Зазначений МПД повинен містити належні гарантії для захисту джерела (джерел) даних і не обмежувати можливості експлуатанта щодо:

(i) визначати зони операційних ризиків та оцінювати кількісно поточний запас міцності;

(ii) виявляти та кількісно оцінювати мінливі операційні ризики шляхом зосередження уваги на нетипових, незвичайних або небезпечних випадках;

(iii) використовувати інформацію МПД для з'ясування частоти виникнення подій і оцінювання рівня небезпеки, що дозволить оцінити ризики для стану БзП і визначити, які з них є або можуть стати неприйнятними у разі збереження наявної тенденції;

(iv) у разі виявлення неприйнятного ризику (наявного або прогнозованого), вживати заходів для зниження ризику і виконання коригувальних заходів;

(v) підтверджувати ефективність будь-яких коригувальних дій шляхом продовження моніторингу;

(vi) вимоги до даних про аварії та події, які зазначені в ПДА-ТА.160, повинні бути пріоритетними. Тому усі зареєстровані дані під час здійснення МПД повинні зберігатися як частина даних розслідування незалежно від наявної у експлуатанта процедури захисту персональних даних.

(e) Для підвищення рівня БзП потрібно забезпечувати виконання наступного:

(1) весь особовий склад повинен знати про можливі загрози БзП під час виконання ними своїх функціональних обов'язків;

(2) результати розслідувань наявних порушень БзП та інших заходів повинні бути доведені до особового складу на управлінському та виконавському рівнях;

(3) весь особовий склад повинен активно заохочуватися до виявлення загроз БзП і внесення відповідних змін.

(f) Організація повинна систематично оновлювати заходи управління БзП у Керівництві з управління безпекою польотів (SMM) і забезпечувати їх чіткий зв'язок із затвердженим правилами БзП експлуатанта.

ПДА-ТрА.038 Ведення записів

(a) Експлуатант повинен створити систему ведення записів, яка дозволяє належним чином зберігати та надійно простежувати усі види діяльності, така система має охоплювати усі складові, зазначені в ПДА-ТА.034(a).

(b) Формат записів повинен бути зазначений у процедурах експлуатанта.

(c) Записи повинні зберігатися у такий спосіб, який забезпечує захист інформації від пошкодження, підміни та крадіжки.

ПДА-ТА.039 Вимоги до об'єктів та обладнання

(a) Експлуатант повинен мати об'єкти та обладнання, що дозволяють виконувати та управляти усіма запланованими завданнями та діями відповідно до застосовних вимог:

(1) Експлуатант повинен забезпечити відповідність експлуатаційного обслуговування та об'єктів ТОР умовам району та виду експлуатації ПС;

(2) Експлуатант повинен забезпечити наявність необхідних офісних приміщень із урахуванням потреб наземного персоналу, який здійснює управління виконанням щоденних заходів, зберіганням і відображенням основних даних, а також плануванням польотів.

(b) Офісні служби (діловоди) повинні мати безперешкодну можливість для доведення до особового складу оперативних розпоряджень та іншої інформації за належністю.

ПДА-ТА.040 Вимоги до членів екіпажу

(a) Експлуатант повинен забезпечити проходження членами екіпажу навчання та фахової підготовки для належного виконання ними своїх завдань за призначенням.

(b) Експлуатант повинен визначити у КЕ фаховий рівень членів екіпажу, відповідні обов'язки та відповідальність, а також програму підвищення кваліфікації і атестації.

(c) Члени льотного екіпажу повинні:

(i) регулярно проходити підготовку та перевірку з метою досягнення та підтримання належного рівня умінь та навичок для виконання своїх обов'язків із забезпечення безпеки;

(ii) періодично проходити медичні огляди для перевірки здатності безпечно виконувати свої обов'язки із забезпечення безпеки. Відповідність має бути доведена належним оцінюванням згідно з найкращою авіаційно-медичною практикою.

(d) Командир ПС повинен мати повноваження давати будь-які команди і вживати будь-які належні заходи для безпеки експлуатації та ПС, а також осіб які знаходяться на борту.

(e) У випадку аварійної ситуації, яка загрожує експлуатації або безпеці ПС та/або осіб на борту, командир ПС повинен вживати будь-які заходи, які вважатиме необхідними в інтересах безпеки. Якщо такі заходи порушують місцеві правила чи процедури, командир ПС повинен негайно повідомити про це відповідний місцевий орган влади.

(f) Аварійні ненормальні ситуації не повинні моделюватися під час польотів з спостерігачем.

(g) Жоден член екіпажу не повинен дозволяти, щоб виконання його завдань або прийняття рішень могло призводити до загрози БзП внаслідок втоми, з урахуванням, зокрема, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових поясів. Тривалість періоду відпочинку має забезпечувати достатньо часу для того, щоб члени екіпажу могли подолати наслідки попередніх виконань обов'язків та добре відпочити до початку наступної польотної робочої зміни.

(h) Член екіпажу не повинен виконувати свої обов'язки на борту ПС під впливом психотропних речовин чи алкоголю, в разі неспроможності через травму, втому, вживання медичних препаратів, хворобу чи з інших подібних причин.

(i) Запобігання втомі має здійснюватись за допомогою системи розкладу. Для польоту або серії польотів така система розкладу повинна враховувати польотний час, період виконання обов'язків у польоті, виконання обов'язків та періоди відпочинку. Обмеження, встановлені в системі розкладу, повинні враховувати всі відповідні фактори, які спричиняють втому, а саме: кількість виконаних польотів, втрата сну, переривання добового ритму, нічні години роботи, сумарний час виконання обов'язків для певних періодів часу, розподіл завдань між членами екіпажу, а також забезпечення чергування.

ПДА-ТА.050 Пошуково-рятувальна інформація

Експлуатант повинен забезпечити доведення до членів екіпажу основної інформації про запланований політ, зокрема про пошуково-рятувальні заходи.

ПДА-ТА.055 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання

Експлуатант повинен забезпечити негайне інформування центру координації рятувальних операцій про наявні у всіх його ПС аварійно-рятувального обладнання.

ПДА-ТА.085 Права та обов'язки членів екіпажу повітряного судна

(а) Будь-який член екіпажу особисто відповідає за належне виконання своїх обов'язків, які визначені інструкціями та процедурами у КЛЕ ПС та КЕ, та за забезпечення безпеки ПС та осіб, що перебувають на його борту.

(б) Будь-який член екіпажу на борту ПС повинен:

виконувати всі законні накази/команди, що надходять від командира ПС, з метою якісного виконання польотного завдання та забезпечення БзП ПС, осіб або майна на борту;

доповідати командирі ПС про будь-які недоліки, відмови, несправності або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації ПС;

доповідати командирі ПС про будь-які інциденти, які загрожують або могли би поставити під загрозу БзП;

виконувати усі процедури, передбачені схемою сповіщення про авіаційні події, що розробляє експлуатант;

дотримуватися усіх вимог щодо обмежень польотного та стартового часу та норм відпочинку;

виконувати польоти в індивідуальному польотному обмундируванні, відповідним чином екіпірованим, в захисному спорядженні, з одягненим рятувальним парашутом (підвісною системою рятувального парашута), якщо їх наявність передбачена КЛЕ ПС та КЕ, за виключенням випадків, передбачених іншими НПА.

(с) Будь-який член екіпажу не має право виконувати свої обов'язки на борту ПС:

якщо перебуває під впливом алкоголю, речовин, які впливають на психіку, у разі неспроможності виконувати покладені на нього обов'язки через травму, втому, вживання медичних препаратів (ліків), хворобу, або проходження будь-якого іншого лікування чи медичних процедур, що можуть шкідливо вплинути на безпечне виконання польоту;

без проходження відповідного медичного контролю (огляду);

якщо у нього є будь-які раціональні сумніви або, якщо він знає або підозрює, що він втомлений, або з будь-яких інших причин відчуває, що не в змозі успішно виконувати покладені на нього обов'язки для безпечного виконання польоту.

(d) Екіпаж ПС під час виконання польоту зобов'язаний:

дотримуватися порядку виконання польотного завдання і вимог КЛЕ ПС;
виконувати вказівки органу УПР (ОПР), який здійснює безпосереднє управління польотом ПС, підтримувати з ним радіозв'язок та не переходити без його дозволу на зв'язок з іншим органом УПР (ОПР);

вести спостереження за повітряною, орнітологічною обстановкою, метеорологічними умовами візуально та з використанням бортових радіотехнічних засобів. У разі виявлення небезпечних явищ погоди або небезпечного зближення з іншими ПС вживати всіх можливих заходів для забезпечення безпечного продовження польоту з доповіддю про них органу, який здійснює безпосереднє управління його польотом.

(e) Під час підготовки до польоту над морем (водною поверхнею), крім проведення звичайної підготовки, екіпаж додатково зобов'язаний:

уточнити місця розташування пошуково-рятувальних кораблів (суден), їх позивні та порядок радіозв'язку з ними;

підібрати для користування в польоті таблиці та довідкові матеріали для ведення орієнтування (астроорієнтування) та застосування систем дальньої навігації;

вивчити місце розташування та режими роботи берегових і острівних світло- та радіомаяків;

перевірити справність радіотехнічних (астрономічних) засобів повітряної навігації;

перевірити наявність і правильність розміщення групових та індивідуальних рятувальних плавальних засобів, засобів сигналізації, запасу їжі та води;

за наявності парашутів знати правила приводнення з парашутом і вимушеної посадки ПС на воду;

вивчити характерні вигини берегової лінії та ознайомитися з льодовою обстановкою на випадок вимушеної посадки.

(f) У процесі підготовки до польотів в умовах високих температур за допомогою спеціальних графіків і таблиць екіпаж зобов'язаний розрахувати за встановленою процедурою:

швидкість відриву і довжину розбігу та оцінити можливість безпечного зльоту при даній злітній масі та метеорологічних умовах;

посадкову масу, очікувану до моменту посадки, посадкову швидкість і довжину пробігу та оцінити умови і можливість безпечної посадки.

(g) За результатом підготовки до польотів в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв'язку та РТЗ польотів екіпажі ПС і особи групи керівництва польотами зобов'язані знати:

які засоби зв'язку та РТЗ польотів і в якому обсязі обмежуються (відключаються) під час забезпечення даних польотів;
 порядок ведення радіообміну;
 порядок навігації в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв'язку та РТЗ польотів;
 можливість використання для навігації тільки бортових пілотажно-навігаційних комплексів;
 характерні орієнтири в районі свого і запасних аеродромів, які забезпечують вихід на них та захід на посадку вдень і вночі;
 особливості здійснення маневру для заходу на посадку в умовах обмеженого використання (без використання) засобів зв'язку та РТЗ польотів вдень і вночі;
 дії у разі виникнення необхідності повного використання засобів зв'язку та РТЗ польотів;
 сигнали (команди), які подаються еволюціями ПС під час управління групою.

(h) Льотний склад, який виконує польоти спостерігачем у складі льотного екіпажу, зобов'язаний:

пройти підготовку до польотів у повному обсязі;
 знати обладнання кабіни;
 знати бортові засоби аварійної евакуації та їх практичне використання;
 знати польотне завдання (зміст, тривалість, порядок та послідовність виконання, заходи БзП);
 бути екіпірованим відповідно до польотного завдання;
 слідкувати за показаннями пілотажно-навігаційних приладів та приладами контролю роботи двигуна(ів) та систем ПС, у разі їх відхилення від заданих (граничних) показників негайно доповідати командирі ПС;
 прослуховувати радіообмін, постійно бути обачним та вести орієнтування;
 слідкувати за часом польоту та за змінами метеорологічної обстановки;
 в особливих випадках у польоті діяти за вказівками командира ПС та КрП;
 при виникненні умов, що загрожують БзП, негайно доповісти командирі ПС (КрП).

Спостерігачу, який виконує польоти у складі льотного екіпажу, забороняється без дозволу командира ПС втручатися в керування системами та органами управління ПС та двигуном(ами).

(i) Командир повітряного судна

(1) Окрім дотримання вимог як до члена екіпажу ПС, командир ПС відповідає за своєчасне і точне виконання польотного завдання екіпажем з дотриманням встановлених заходів безпеки та повинен:

готуватися до польоту і розробляти конкретні заходи безпеки до нього з урахуванням рівня підготовки членів екіпажу, особливостей польотного завдання та керівництва польотами, метеорологічних умов і орнітологічної обстановки в районі аеродрому та на маршруті польоту;

керувати підготовкою і оцінювати готовність членів екіпажу до виконання польотного завдання;

готувати екіпаж до дій в особливих випадках (ситуаціях) у польоті, до дій у випадку необхідності здійснення вимушеної посадки та/або покидання ПС;

усувати від польоту будь-якого члена екіпажу, рівень готовності якого не відповідає завданню на політ, а дії загрожують БзП, а також члена екіпажу який вважає польотне завдання непосильним для себе або не впевнений у безпеці його виконання та доповідати про це своєму керівнику для вжиття заходів, у разі необхідності, щодо заміни усуненого від польоту члену екіпажу;

доводити і вимагати від членів екіпажу дотримання заходів безпеки;

оглядати, перевіряти і приймати ПС перед польотом в обсязі, встановленому КЛЕ ПС та приймати рішення про прийняття ПС в експлуатацію з деякими несправностями відповідно до CDL або MEL;

перевіряти екіпірування членів екіпажу і оснащення ПС;

знати порядок використання документів АНІ, контролювати звірку бортових примірників цих документів з контрольними;

переконатися в тому, що аварійне обладнання розташовано на борту і відповідне обладнання залишається легко доступним для швидкого використання;

забезпечити усім особам на борту інструктаж про розташування аварійних виходів та використання засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання;

відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, з моменту прибуття на ПС, до моменту залишення ПС після завершення польоту;

надавати накази та вживати будь-які необхідні заходи з метою забезпечення безпеки експлуатації та БзП ПС;

приймати рішення на виліт, зліт та посадки;

забезпечити, щоб всі експлуатаційні процедури та чек-листи виконувалися відповідно до КЛЕ ПС та КЕ;

керувати у польоті роботою членів екіпажу;

в критичних фазах польоту заборонити будь-якому члену екіпажу виконання будь-яких функцій, окрім дій, які необхідні для безпечної експлуатації ПС;

не дозволяти, за винятком випадків коли це необхідно з міркувань безпеки, щоб бортові реєстратори були заблокованими, вимкненими або стертими під час польоту, а також під час події відмінної від авіаційної події або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати, не дозволяти стирати записи бортових реєстраторів після польоту навмисно;

виконувати команди органу УПР (ОПР), командира (ведучого) групи, під управлінням якого перебуває ПС;

дотримуватися встановлених правил радіообміну і контролювати їх виконання членами екіпажу;

виконувати політ відповідно до польотного завдання;

вести орієнтування в польоті;

контролювати фактичний залишок пального і час польоту до посадки;

аналізувати метеорологічну, орнітологічну та повітряну обстановку перед польотом і в польоті, доповідати про небезпечні явища погоди органу УПР (ОПР), під управлінням якого перебуває ПС;

приймати рішення на продовження (припинення) польоту у разі ускладнення обстановки в повітрі;

бути обачним, не допускати небезпечного зближення з іншими ПС і наземними перешкодами;

довідати органу УПР (ОПР), під керівництвом якого перебуває ПС, про відмову ПС, зміну або припинення виконання польотного завдання, а також про прийняття рішення на вимушену посадку або покидання ПС, а також під час виконання міжнародних польотів надавати спеціальні донесення з борту ПС (AIREP SPECIAL) відповідно ICAO DOC 4444;

своєчасно вносити в технічний бортовий журнал ПС зауваження про виявлені несправності на ПС, відхилення в поведінці ПС або роботі його систем, фактичний залишок пального після польоту;

проводити розбір польотів з екіпажем;

заповнювати свою льотну документацію та контролювати її заповнення членами екіпажу;

відповідати за експлуатацію і БзП ПС з того моменту, коли ПС готове рухатися для руління перед зльотом, до моменту, коли ПС остаточно зупиняється після завершення польоту та його основні тягові двигуни вимкнені;

у випадку авіаційної події або серйозного інциденту у разі якщо дозволяє обстановка, забезпечити:

запобігання навмисному стиранню записів бортових реєстраторів;

негайне вимкнення бортових реєстраторів після завершення польоту;

прийняття попереджувальних заходів для збереження записів бортових реєстраторів перед покиданням кабіни льотного екіпажу.

(2) Командир ПС приймає остаточне рішення про виліт, політ і посадку ПС.

Командир ПС при виникненні аварійної або іншої ситуації, яка загрожує експлуатації або безпеці ПС та/або членів екіпажу, та вимагає негайного рішення, вживає будь-яких заходів, які він вважатиме необхідними за даних обставин. У таких випадках він може не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення БзП.

Про вжиті заходи командир ПС інформує КрП, командира (ведучого) групи, та/або орган УПР (ОПР), під управлінням якого перебуває ПС, як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу.

(3) У разі вимушеної посадки (покидання ПС у повітрі з використанням рятувальних парашутних систем) командир ПС керує діями членів екіпажу, до передання своїх повноважень іншій посадовій особі що керує ПРР на місці авіаційної події.

4. Командир ПС, який отримав сигнал лиха від іншого повітряного чи морського судна, помітив повітряне чи морське судно, що зазнало аварії або якому загрожує небезпека, або іншу катастрофу, стихійне лихо чи людину в морі, для життя якої існує загроза, зобов'язаний надати допомогу постраждалим або особам, життю яких існує загроза, в обсязі, що дозволяє йому надати таку допомогу без загрози безпеці ПС, пасажирів, членів екіпажу або інших осіб, за яких він несе відповідальність.

ПДА-ТА.090 Повноваження командира повітряного судна

Експлуатант повинен вживати всіх розумних заходів для забезпечення того, щоб будь-яка особа на борту ПС або залучений авіаційний персонал, виконували усі законні накази командира ПС для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

ПДА-ТА.095 Руління повітряного судна

Експлуатант повинен забезпечити, щоб руління у зоні руху аеродрому здійснювалось особою, яка керує ПС та:

- (а) є кваліфікованим льотчиком, або
- (б) була призначена експлуатантом, а також:
 - (1) має підготовку щодо руління ПС у робочій зоні;
 - (2) підготовлена для використання радіотелефону;
 - (3) отримала інструкції щодо плану аеродрому, маршрутів руху, знаків, розмітки, аеродромного освітлення, а також сигналів, інструкцій, фразеології та процедур, якими користуються для диспетчерського обслуговування повітряного руху (АТС);
 - (4) відповідає експлуатаційним стандартам, які вимагаються для забезпечення безпечного руху ПС на аеродромі.

ПДА-ТА.105 Заборонені перевезення

Експлуатант повинен вживати всіх розумних заходів для недопущення приховування будь-яких речей на борту ПС.

ПДА-ТА.110 Портативні електронні пристрої

Експлуатант повинен заборонити будь-якій особі використання портативного електронного пристрою (PED) на борту ПС, якщо це може негативно позначитися на функціонуванні бортових систем та обладнання.

ПДА-ТА.111 Використання електронних польотних портфелів (EFB)

(а) Якщо EFB використовується на борту ПС, експлуатант повинен переконатися, що він не має негативного впливу на льотно-технічні характеристики систем ПС чи обладнання або на здатність члена екіпажу керувати ПС.

(b) Перед використанням програм EFB типу В експлуатант повинен:

(1) провести оцінку ризиків, пов'язаних з використанням пристрою EFB, що виступає як хост-платформа для додатка, і самих додатків EFB та їхніх відповідних функцій, в результаті чого будуть ідентифіковані відповідні ризики та забезпечено належне управління й зниження цих ризиків. Оцінка ризику має охоплювати ризики, пов'язані з інтерфейсом “людина-машина” пристрою EFB та відповідного додатка EFB; і

(2) запровадити систему адміністрування EFB, включаючи процедури та вимоги щодо навчання для адміністрування та використання пристрою і програм EFB.

(с) Експлуатант не повинен використовувати додатки EFB типу В, якщо вони не схвалені відповідно до Підрозділу “Т”.

ПДА-ТА.120 Порухення заходів авіаційної безпеки

Експлуатант повинен вживати всіх розумних заходів для недопущення необачних або недбалих дій з боку будь-якої особи, що може:

(а) спричинити загрозу для безпеки ПС або особи.

(b) спричинити або дозволити ПС спричинити небезпеку для будь-якої особи або майна.

ПДА-ТА.121 Захист повітряних суден

Експлуатант повинен, залежно від обставин

(а) Встановити в КЕ захисні заходи та процедури безпеки з метою забезпечення захисту ПС, коли воно не експлуатується, від незаконного втручання.

(b) Забезпечити, щоб після акту незаконного втручання (диверсій) на борту ПС або під час перебування ПС на аеродромі, командир ПС або за його відсутності експлуатант, невідкладно подав повідомлення про такий акт до Компетентного органу та ЦОУ ДА.

ПДА-ТА.122 Обмеження тривалості польоту та чергування, мінімальні періоди відпочинку

Експлуатант повинен ввести у КЕ обмеження щодо тривалості польоту та чергування, визначені норми для відпочинку особового складу, а також порядок звітування про можливі порушення цих норм.

ПДА-ТА.123 Управління ризиком втоми (FRM)

(a) У разі необхідності FRM через вимоги цього підрозділу або відповідних OS АОС ДА, експлуатант зобов'язаний створити, запровадити та підтримувати FRM як невід'ємну частину своєї системи управління. FRM повинне забезпечувати відповідність основним вимогам пунктів (g), (h) та (i) ПДА-ТА.040. FRM повинна бути описана в КЕ.

(b) Створення, запровадження та підтримка FRM повинні передбачати постійне вдосконалення загальної ефективності FRM та включати в себе:

(1) опис філософії та принципів експлуатанта стосовно FRM, яка називається політикою FRM;

(2) документацію процесів FRM, включаючи процес доведення до відома персоналу їхніх обов'язків і процедуру внесення змін до цієї документації;

(3) наукові принципи та знання;

(4) процеси виявлення загроз та оцінки ризиків, що дає можливість управляти експлуатаційним ризиком(и) експлуатанта, які можуть виникати як наслідок втоми членів екіпажу на постійній основі;

(5) процес зменшення ризиків, яким передбачаються оперативні заходи коригуючих дій, які є необхідними для ефективного зменшення ризиків експлуатанта, що є наслідком втоми членів екіпажу, а також для постійного моніторингу та регулярної оцінки зменшення ризиків, пов'язаних із втомою, досягнутих такими заходами;

(6) процес забезпечення безпеки FRM;

(7) процес просування FRM.

(c) FRM повинна відповідати схемі специфікації польотного часу, розміру організації експлуатанта та роду і складності його діяльності з урахуванням небезпек та пов'язаних з ними ризиків, що є притаманними такій діяльності, а також застосовної схеми специфікації польотного часу.

(d) Експлуатант повинен вживати заходів із зменшення ризиків, коли процес забезпечення безпеки FRM вказує що необхідні показники безпеки не витримуються.

ПДА-ТА.125 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту

(a) Якщо це не є небажаним з міркувань військової безпеки експлуатант під час виконання кожного польоту може мати на борту ПС оригіналів або копій, якщо інший вигляд не визначено спеціально, такі документи, керівництва та інформація:

- (1) реєстраційне посвідчення ПС;
- (2) сертифікат льотної придатності;
- (3) сертифікат щодо шуму на місцевості (за наявності);
- (4)) ліцензія на бортове радіообладнання, якщо застосовно; та

(2) кожен член льотного екіпажу під час виконання кожного польоту повинен мати при собі чинну ліцензію льотного екіпажу з відповідним рейтингом (рейтингами) для відповідних цілей польоту та чинну військово-медичну довідку.

(b) У разі втрати або крадіжки документів, зазначених у ПДА-ТА.125(a)(1) – (a)(4), експлуатація ПС може тривати до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати дублікати/копії втрачених документів.

(c) Експлуатант повинен визначити у КЕ процедуру оцінювання наявного стану безпеки відповідно до вимог, які зазначені у підпункті (a) вище.

(d) Якщо це не є небажаним з міркувань військової безпеки експлуатант також може мати оригінали або копії, якщо інший вигляд не визначено спеціально, такі документи, керівництва та інформація, які відносяться до ПС:

- (1) керівництво з льотної експлуатації ПС (КЛЕ) або інший еквівалентний документ (еквівалентні документи);
- (2) польотний лист ПС (або його еквівалент);
- (3) деталі наданого ATS плану польотів, якщо застосовно;
- (4) сучасні та застосовні аеронавігаційні карти маршруту майбутнього польоту і всіх маршрутів, на які може бути змінено маршрут запланованого польоту;
- (5) процедури та візуальні сигнали для використання як судном, яке супроводжують, так і судном, яке супроводжує інше ПС;
- (6) дані щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;
- (7) чинні частини КЕ (А, В, С), які стосуються обов'язків членів екіпажу та розміщені в доступному для членів екіпажу місці;
- (8) (MEL) або (CDL);

- (9) відповідні повідомлення для пілотів (NOTAMs) та документація служби аеронавігаційних повідомлень (AIS);
- (10) відповідні метеорологічні дані;
- (11) будь-які інші документи, які стосуються польоту або можуть вимагатися державами, яких стосується цей політ.

ПДА-ТА.130 Обов'язкові контрольні переліки

(а) Експлуатант повинен забезпечити наявність у членів екіпажу всіх затверджених у КЕ та КЛЕ ПС звичайних та екстрених експлуатаційних процедур.

(б) Компетентний орган або ЦОУ ДА може дозволити зберігання інформації, яку вказано вище у підпункті (а), або її частин, у формі, що є відмінною від паперових носіїв. Необхідно забезпечити належний порядок доступу до інформації, забезпечення її достовірності та зручності використання.

ПДА-ТА.135 Додаткова інформація та документація

(а) У разі доцільності, експлуатант повинен забезпечити під час виконання кожного польоту наявність у екіпажу ПС крім документів та контрольних переліків, які передбачені у ПДА-ТА.125 та 130, наступної інформації та документів про вид та район експлуатації ПС:

(1) основні документи про виконання польотного завдання із необхідною інформацією відповідно до підпункту (а) ПДА-ТА.1060;

(2) технічний бортовий журнал ПС, що містить принаймні інформацію, яку зазначено у ПДА-ТА.920(а);

(3) документація про масу та центр ваги ПС відповідно до Підрозділу "Е" ПДА-ТА;

(4) чинні польотні карти та діаграми, а також пов'язана з ними документація відповідно до підпункту (в)(5) у ПДА-ТА.290;

(5) будь-яка інша документація, що може бути затребувана державами, які причетні до виконання цього польоту.

(б) Компетентний орган або ЦОУ ДА може дозволити зберігання на борту ПС інформації, яку вказано вище у підпункті (а), або її частин, у формі, що є відмінною від паперових носіїв. Необхідно дотримуватися вимог Компетентного органу або ЦОУ ДА щодо доступності, достовірності та зручності використання інформації.

(с) Документацію та інформацію, що зазначені у підпунктах (а)(1), (2) та (3), під час виконання місцевих (аеродромних) польотів зберігати на борту ПС не потрібно.

(d) Експлуатант повинен ввести до КЕ процедуру оцінювання наявного стану безпеки у спосіб, як це визначено у підпункті (а) вище.

ПДА-ТА.140 Інформація, що зберігається на землі

(a) Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(1) принаймні під час виконання кожного польоту або серії польотів:

(i) інформація, що стосується польоту і конкретного виду експлуатації, зберігалася на землі; та

(ii) інформація повинна зберігатися до тих пір, поки її не буде продубльовано у місці її подальшого зберігання відповідно до ПДА-ТА.1065; або

(b) Інформація, яку зазначено у підпункті (а) вище, повинна бути наявною щонайменше у формі копії:

(1) основні документи про виконання польотного завдання (у разі доцільності);

(2) відповідна частина (частини) Технічного бортового журналу ПС;

(3) документація про масу та центру ваги ПС;

(4) документація NOTAM;

(5) будь-яка інша документація, що може бути затребувана державами, які причетні до виконання цього польоту.

ПДА-ТА.142 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

(a) Одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих експертною установою з розслідування, експлуатант ПС повинен зберігати оригінальні записані дані впродовж 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертна установа з розслідування.

(b) Експлуатант повинен проводити функціональні перевірки та оцінки записів FDR, CVR, а також записів стану лінії передачі даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів.

(c) Експлуатант повинен зберегти записи за час роботи FDR (згідно з положеннями ПДА-ТА.727), за наступним виключенням: з метою тестування та обслуговування FDR можна послідовно стерти до однієї години записаного матеріалу, починаючи з “найстаріших” даних.

(d) Експлуатант повинен тримати належним чином та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення

необроблених вихідних даних FDR у відповідні величини інженерних параметрів.

(е) Експлуатант повинен надати будь-які збережені записи бортових реєстраторів, як визначив Компетентний орган.

(f) Без обмеження положень цих ПДА-ТА та згідно з НПА в галузі ДА України:

(1) за винятком виконання заходів для забезпечення справності CVR, записи CVR не повинні бути розкриті або використані, до поки:

(i) не встановлена процедура, пов'язана з обробкою записів CVR і їх стенограми;

(ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з TOP висловили свою попередню згоду; і

(iii) вони використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня БзП.

(1a) коли записи CVR перевіряються для забезпечення справності CVR, експлуатант повинен забезпечити конфіденційність записів CVR і записи CVR не повинні розкриватися або використовуватися для інших цілей, крім забезпечення справності CVR.

(2) записи FDR або записи по лінії передачі даних повинні тільки використовуватися для цілей відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи:

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

(ii) знеособлені; або

(iii) розкриті в рамках процедур з БзП.

ПДА-ТА.145 Повноваження на проведення перевірок льотної експлуатації

З метою перевірок льотної експлуатації експлуатант повинен забезпечити, щоб уповноваженим особам льотного складу Компетентного органу або ЦОУ ДА, які мають відповідний допуск на типі ПС, було дозволено бути членом екіпажу під час фактичного польоту, що виконується відповідно до положень та умов його АОС ДА.

Командир ПС може відмовити в доступі до кабіни, якщо, на його думку це може поставити під загрозу безпеку ПС.

ПДА-ТА.150 Ведення документації та записів

(a) Експлуатант повинен:

(1) Надавати будь-якій особі, що уповноважена Компетентним органом або ЦОУ ДА, доступ до будь-яких документів і записів, що передбачено цими ПДА-ТА.; та

(2) надавати всі такі документи та записи, на вимогу Компетентного органу або ЦОУ ДА, протягом розумного періоду часу.

(b) Командир ПС зобов'язаний протягом розумного періоду часу надати особі, що уповноважена Компетентним органом або ЦОУ ДА, документацію, яка є обов'язковою для перевезення на борту ПС.

ПДА-ТА.160 Збереження, ведення та використання записаних польотних даних та даних голосового реєстратора

(a) Збереження записів (див. ПДА-ТА.727):

(1) у разі виникнення події експлуатант повинен вживати всіх можливих заходів для збереження оригіналів записаних даних про цю подію протягом 30 днів, якщо слідчим органом не визначено інше;

(2) після виникнення події, що є предметом обов'язкового звітування, експлуатант повинен вживати всіх можливих заходів для збереження оригіналів записаних даних про цю подію протягом 30 днів, якщо слідчим органом не визначено інше;

(3) крім того, відповідно до вказівки Компетентного органу або ЦОУ ДА експлуатант повинен зберігати на носіях реєстраційного обладнання оригінали записаних даних протягом 30 днів, якщо інше не вказано слідчим органом;

(4) експлуатант зобов'язаний для кожного окремого ПС:

(i) зберігати записи у тому вигляді, в якому вони зберігаються у реєстраційному обладнанні, протягом усього періоду експлуатації ПС, за винятком випадків, коли з метою перевірки та ТО реєстраційного обладнання найстаріші записані дані тривалістю до однієї години (на момент перевірки обладнання) можуть бути стерті;

(ii) зберігати документ, в якому зазначено інформацію, що є необхідною для отримання і перетворення збережених даних у інженерні одиниці.

(b) Здійснення записів.

Експлуатант протягом розумного строку після отримання запиту від Компетентного органу або ЦОУ ДА повинен надати будь-які (без грифу секретності) наявні або збережені у реєстраційному обладнанні дані.

(c) Використання записів:

(1) Записані голосові повідомлення не можуть використовуватися для інших цілей, крім розслідування події або пов'язаних із подією обставин, що є предметом обов'язкового звітування, за винятком випадків, коли на це є згода усіх членів екіпажу або потреба у проведенні оперативного розбору польотів;

(2) Записані польотні дані не можуть бути використані для інших цілей, крім розслідування події або пов'язаних із подією обставин, що є предметом обов'язкового звітування, за винятком випадків, коли такі записи:

- (i) використовуються експлуатантом лише для управління БзП, з'ясування льотної придатності або проведення ТО;
- (ii) позбавлені ідентифікації;
- (iii) розкриваються відповідно до вимог про захист конфіденційної інформації.

ПДА-ТА.165 Лізинг – передача повітряних суден

(a) Будь-який лізинг:

(1) Будь-який договір лізингу стосовно ПС, який буде використовуватися експлуатантом, сертифікованим відповідно до цих ПДА-ТА, підлягає попередньому схваленню Компетентним органом та ЦОУ ДА;

(2) Експлуатант, який сертифікований відповідно до цих ПДА-ТА, не повинен брати в лізинг ПС іншої країни в експлуатантів, включених до списку об'єктів експлуатаційних обмежень, зареєстрованих у країні, в якій усі експлуатанти, що перебувають під її наглядом, підлягають забороні на експлуатацію, або в експлуатанта, що підлягає забороні на експлуатацію;

(3) Експлуатант, який має намір орендувати ПС, повинен надати Компетентному органу та ЦОУ ДА таку інформацію:

- (i) тип ПС, реєстраційний та серійний (заводський) номери;
- (ii) ім'я та адреса зареєстрованого власника;
- (iii) копія дійсного сертифіката льотної придатності;
- (iv) копія договору лізингу або опис положень лізингу, крім фінансових механізмів;
- (v) тривалість оренди;
- (vi) у випадку договору мокрого лізингу, копія АОС експлуатанта іншої країни та райони експлуатації.

Вказана вище інформація повинна супроводжуватися заявою, підписаною лізингоотримувачем, що учасники договору лізингу повністю розуміють свої відповідні обов'язки відповідно до застосовних правил.

(b) Мокрий лізинг:

(1) Заявник на схвалення мокрого лізингу ПС від експлуатанта іншої країни повинен надати підтвердження Компетентному органу та ЦОУ ДА, що:

- (i) експлуатант іншої країни є утримувачем чинного АОС;
- (ii) стандарти безпеки експлуатанта іншої країни щодо підтримання льотної придатності та повітряної експлуатації є еквівалентними застосовним вимогам, установленим цими ПДА-ТА;
- (iii) ПС має чинний МСofA.

(2) Якщо експлуатант не має намір застосовувати вимоги з БзП відповідно до чинних ПДА при повітряній експлуатації та підтримання льотної

придатності під час взяття в мокрий лізинг ПС, зареєстрованого у іншій країні, він повинен продемонструвати Компетентному органу та ЦОУ ДА, що відповідність стандартам є еквівалентним ПДА-ТА та частин МВ і 145В НПА України;

(3) Лізингоодержувач повинен вести облік випадків, коли орендодавці перевіряються державою, яка видала її АОС;

(4) Зважаючи на експлуатаційну потребу, експлуатант може укласти рамкову угоду з більш ніж одним експлуатантом іншої країни за умови, що ці експлуатанти відповідають вимогам ПДА-ТА.165 (b) (1). Ці експлуатанти інших країн повинні бути включені в перелік, який підтримується лізингоодержувачем.

(c) Сухий лізинг:

(1) Заявник на схвалення сухого лізингу ПС, зареєстрованого в іншій країні, повинен надати підтвердження Компетентному органу та ЦОУ ДА, що:

(i) було ідентифіковано, що експлуатаційні потреби не можуть бути задоволені шляхом оренди ПС, зареєстрованих в Україні;

(ii) тривалість сухого лізингу не перевищуватиме семи місяців протягом будь-яких 12 послідовних місяців;

(iii) дотримуються застосовні вимоги НПА стосовно льотної придатності;

(iv) ПС обладнане відповідно до всіх НПА.

(d) Надання в сухий лізинг.

Експлуатант, сертифікований відповідно до цього Підрозділу, який має намір надати у сухий лізинг один із своїх ПС, повинен заздалегідь отримати схвалення Компетентного органу та ЦОУ ДА. Заява на схвалення повинна супроводжуватися копіями проекту угоди лізингу або описом умов лізингу і всією іншою доречною документацією.

(e) Надання в мокрий лізинг:

(1) Перед наданням ПС у мокрий лізинг експлуатант, сертифікований відповідно до цього Підрозділу, повинен отримати попереднє схвалення Компетентного органу та ЦОУ ДА;

(2) При повідомленні Компетентного органу та ЦОУ ДА, експлуатант, який має намір передати ПС в лізинг, повинен надати Компетентному органу та ЦОУ ДА таку інформацію:

(i) тип ПС, реєстраційний та серійний (заводський) номери;

(ii) найменування та адреса лізингоодержувача;

(iii) копія договору лізингу або опис лізингових положень;

(iv) строк дії договору лізингу.

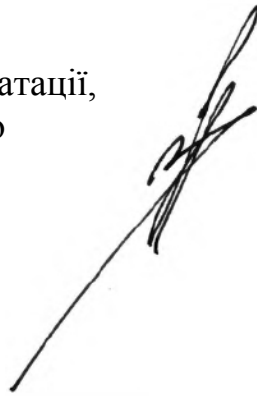
ПДА-ТА.170 Моніторинг польотних даних – літаки

(а) Для літаків з максимальною сертифікованою злітною масою більше 27000 кг експлуатант повинен створити і підтримувати систему FDM, яка повинна бути інтегрована в систему управління.

(b) Система моніторингу польотних даних має бути некаральною та містити гарантії захисту джерел даних.

(с) Керівник з безпеки польотів, повинен відповідати за виявлення, оцінку питань та їх передачу NPH та відповідному(их) керівнику(ам), відповідальному(им) за відповідні процеси. Останній повинен бути відповідальним за прийняття відповідних та практичних заходів БзП протягом прийняттого періоду часу, що відображає складність проблеми.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТА.030 Перелік мінімального обладнання (MEL) – застосування та використання

(а) Загальна частина:

(1) перелік мінімального обладнання (MEL) є чинним до початку польоту;
(2) усі елементи, які зазначені у відповідному АОС ДА для відповідного типу ПС, і є обов'язковими відповідно до регламентів та процедур експлуатації ПС (як це зазначено у КЕ), але відсутні у MEL, повинні впроваджуватися автоматично;

(3) експлуатант повинен затвердити у КЕ порядок ефективного ухвалення рішень для визначення приналежності відсутніх у переліку несправностей до сертифікату, регламентів та процедур експлуатації, які визначені у КЕ.

(б) Порядок експлуатації та ТОР:

(1) порядок експлуатації ПС у відповідності з MEL повинні виконуватися під час планування щодо використання та/або використання зазначеного у переліку несправного обладнання. Зазначені процедури повинні виконуватися льотним екіпажем, однак для виконання певних функцій експлуатант може підготувати інший персонал і надати йому відповідні дозволи. Незалежно від виконавця відповідальним за належне виконання усіх процедур є експлуатант. Відповідні настанови щодо дотримання зазначених порядків експлуатації повинні бути внесені до КЕ у формі окремої частини КЕ, або посилання на них;

(2) проведення ТОР відповідно до MEL має передувати виконанню робіт, що пов'язані з несправним елементом. Ці заходи повинні виконуватися затвердженим технічним персоналом із відповідними допусками. Незалежно від виконавця відповідальним за належне виконання усіх процедур ТОР є експлуатант;

(3) несправний елемент під час відправлення ПС повинен залишатися на ПС доки інше не передбачено відповідними порядками ТОР.

(с) Терміни для усунення несправностей:

(1) експлуатант повинен розробити ефективну програму усунення несправностей, яка охоплює відстеження несправних елементів із урахуванням необхідних запасних частин, особового складу, засобів та відповідних процедур у КЕ, які є необхідними для забезпечення своєчасного усунення несправностей протягом визначеного періоду часу;

(2) експлуатант відповідно до аналізу наявної інформації про виникнення несправностей та необхідних термінів для їх усунення повинен розробити програму для максимального зменшення подальшої непридатності компонентів із MEL.

(d) Подовження термінів для усунення несправностей:

(1) у разі погодження Компетентним органом або ЦОУ ДА, експлуатант може надати одноразове подовження термінів для усунення несправностей “В”, “С” або “D” на аналогічний період часу, який зазначено у MEL, за умови, що:

(i) власник відповідного АОС ДА експлуатанта ПС чітко заявив, що під час визначення термінів для усунення несправностей він розраховував на подовження термінів для усунення несправностей;

(ii) заповнену форму запиту про подовження термінів для усунення несправностей було подано до Компетентного органу або ЦОУ ДА, а також відповідне обґрунтування експлуатаційної необхідності та перелік ужитих заходів для виконання підпункту (г)(1)(iii) нижче;

(iii) усунення несправностей виконується за першої наявної можливості.

(2) У разі погодження Компетентним органом або ЦОУ ДА, експлуатант може використовувати внутрішню процедуру для подовження відповідних термінів для усунення несправностей “В”, “С” або “D” на аналогічний період часу, який зазначено у MEL, за умови, що:

(i) власник АОС ДА експлуатанта ПС чітко заявив, що під час визначення термінів для усунення несправностей він розраховував на подовження термінів для усунення несправностей;

(ii) експлуатантом затверджено, а Компетентним органом або ЦОУ ДА погоджено перелік конкретних заходів та зобов'язань щодо контролю за подовженням термінів;

(iii) Експлуатант надає лише одноразове подовження відповідного терміну для усунення несправностей;

(iv) Компетентний орган та ЦОУ ДА щомісяця отримує у визначеній формі звіти про всі надані подовження, включно з обґрунтуванням експлуатаційної необхідності та переліком ужитих заходів для виконання підпункту (d)(2)(v) нижче;

(v) усунення несправностей виконується за першої наявної можливості.

(е) Порядки застосування та використання MEL.

Експлуатант повинен затвердити у своєму КЕ погоджені Компетентним органом та ЦОУ ДА процедури щодо:

(1) дотримання процедур експлуатації та ТОР ПС відповідно до MEL;

(2) визначення термінів для усунення несправностей;

(3) подовження термінів для усунення несправностей;

(4) відтермінування усунення несправностей у елементах із MEL у спосіб:

(i) відтермінування усунення несправностей та/або визначення термінів для усунення несправностей;

(ii) позначення несправних елементів відповідно до норм, які зазначені у MEL;

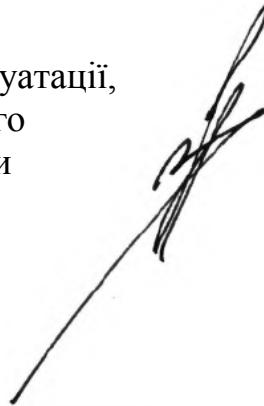
(iii) дозвіл на політ ПС із відстроченим усуненням несправностей у елементах із MEL;

(iv) використання системи дистанційного подовження термінів експлуатації;

(v) здійснення контролю за дотриманням термінів продовження експлуатації;

(5) аналізу підрозділами управління ТОР та льотної експлуатації елементів із MEL з відстроченим усуненням несправностей для узгодження зазначених відстрочок і уникнення неприйнятної робочого навантаження на льотні екіпажі або залучений до забезпечення польотів інженерно-технічний персонал.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “С” – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

ПДА-ТА.175 Загальні правила сертифікації щодо відповідності ПДА-ТА

ПДА-ТА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державної авіації, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

ПДА-ТА.190 Видача, зміна та подовження чинності спеціальних схвалень

ПДА-ТА.194 Заявка про отримання спеціальних схвалень або внесення змін до вже виданих спеціальних схвалень

Додаток 1 до ПДА-ТА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державних повітряних суден, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

ПДА-ТА.175 Загальні правила сертифікації щодо відповідності ПДА-ТА

(a) Експлуатант повинен експлуатувати ПС лише у відповідності з положеннями та умовами його АОС ДА та наявних у нього спеціальних схвалень.

(b) Заявник на отримання АОС ДА або змін до виданого АОС ДА повинен дозволити (допустити) Компетентному органу та ЦОУ ДА вивчити всі аспекти БзП, пов’язані з експлуатацією або запропонованими змінами.

(c) Експлуатант повинен надати Компетентному органу та ЦОУ ДА доступ до своєї організації та ПС, а також забезпечити, щоб, стосовно ТОР, доступ надавався будь-якій контрактній організації з ТОР, з якою укладено контракт на ТОР, з метою визначення постійного дотримання цих ПДА-ТА.

(d) Незважаючи на положення підпункту (f) ПДА-ТА.185, експлуатант повинен у найкоротші терміни повідомити Компетентному органу та ЦОУ ДА про будь-які зміни у поданій інформації відповідно до підпункту (a) ПДА-ТА.185.

ПДА-ТА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державної авіації, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

(a) Для отримання АОС ДА заявник повинен забезпечити у первинній заявці, а також у разі внесення будь-яких змін або поновлення АОС ДА, наявність наступної інформації:

(1) офіційна назва, контактна інформація та місцезнаходження (місця знаходження) заявника;

(2) перелік відповідних видів діяльності, та видів діяльності відповідно до наявних спеціальних схвалень (у разі наявності);

(3) загальна характеристика середовища (середовищ) експлуатації;

(4) опис системи управління, включаючи організаційну структуру;

(5) посада та прізвище ім'я, по батькові призначеної особи на посаду АМ разом з інформацією про його кваліфікацію та досвід;

(6) посада, прізвище, ім'я, по батькові NPH, які мають гарантувати забезпечення експлуатантом підтримання відповідності застосовним вимогам та є відповідальними за управління та нагляд разом з інформацією про їх кваліфікацію та досвід за такими напрямками:

(i) льотна експлуатація;

(ii) підготовка екіпажів;

(iii) підтримання льотної придатності ПС;

(iv) наземна експлуатація;

(7) посада, прізвище ім'я, по батькові FSM разом з інформацією про його кваліфікацію та досвід;

(8) посада, прізвище ім'я, по батькові CM/QM разом з інформацією про його кваліфікацію та досвід;

(9) посада, прізвище ім'я, по батькові ASM разом з інформацією про його кваліфікацію та досвід;

(10) тип(и) та варіанти ПС, що будуть експлуатуватися;

(11) реєстраційне(і) маркування(я) ПС;

(12) копію KE, яка вимагається положеннями ПДА-ТА.1045;

(13) програму АБ експлуатанта, включаючи підготовку з питань АБ. Програма АБ повинна бути адаптована до типу та регіону експлуатації, а також до ПС, що експлуатується;

(14) заяву про те, що вся документація, яка була надіслана до Компетентного органу, була перевірена заявником та у ній не виявлено жодної невідповідності застосовним вимогам, за формою, визначеною у Додатку 1 до цього Підрозділу.

(б) Заявник повинен надати підтвердження Компетентному органу, що:

(1) він відповідає усім застосовним вимогам ПДА-ТА;

(2) усі ПС, що експлуатуються, мають сертифікат льотної придатності (CofA), виданий відповідно до ПДА-ТА, або перебувають у сухому лізингу відповідно до ПДА-ТА.165;

(3) його організаційна структура, система управління відповідають та належним чином задовольняють масштаб та обсяг експлуатації.

(с) Заявка на первинне видання АОС ДА повинна бути подана щонайменше за 90 днів до передбачуваної дати початку експлуатації. KE може бути представлено пізніше, але в будь-якому випадку не пізніше, ніж за 60 днів до передбачуваної дати початку експлуатації, за процедурою та формою, визначеною у Додатку 2 до цього Підрозділу.

(d) Заявка щодо внесення змін до виданого АОС ДА подається не пізніше 30 днів до дати запланованого затвердження, або у інший термін за погодженням із Компетентним органом та ЦОУ ДА, за процедурою та формою, визначеною у Додатку 3 до цього Підрозділу.

(e) Заявка про поновлення виданого АОС ДА повинна бути подана не пізніше 30 днів до закінчення терміну чинності сертифікату, або у інший термін за погодженням із Компетентним органом та ЦОУ ДА.

(f) Про запропоновану зміну посади або імені посадових осіб відповідно до підпунктів(а) (5), (6), (7), (8) та (9) ПДА-ТА.185 заявник повинен повідомити Компетентний орган та ЦОУ ДА щонайменше за 10 днів.

ПДА-ТА.190 Видача, зміна та подовження чинності спеціальних схвалень

(a) Видача експлуатантові спеціальних схвалень, внесення змін або подовження чинності спеціальних схвалень можливі лише після отримання Компетентним органом підтвердження наступного:

- (1) виконання експлуатантом затверджених у ПДА-ТА (Підрозділ “Т”) вимог;
- (2) ПС та необхідне обладнання відповідають затвердженим нормам льотної придатності та дозволам;
- (3) розроблено програму підготовки для усього залученого персоналу, який бере участь у цих заходах;
- (4) порядків експлуатації відповідно до затверджених норм були визначені у КЕ.

(b) Компетентним органом може вимагати своєї присутності під час виконання одного або декількох польотів у відповідності до поданої експлуатантом заявки.

(c) Експлуатант повинен завчасно повідомляти Компетентний орган та ЦОУ ДА про будь-які зміни у компонентах, які зазначені у підпункті (a) вище.

(d) Спеціальні схвалення залишаються чинними за умови дотримання експлуатантом вимог підпункту (a) вище та підпункту (d) ПДА-ТА.175.

(e) У разі відсутності у Компетентного органу підтвердження про забезпечення експлуатантом безпечного виконання польотів відповідно до умов спеціальних схвалень, спеціальні схвалення можуть бути змінено, призупинено або скасовано.

(f) Перелік видів діяльності, які експлуатант має право здійснювати відповідно до умов виданих спеціальних схвалень, повинні бути визначені та внесені Компетентним органом до АОС ДА.

ПДА-ТА.194 Заявка про отримання спеціальних схвалень або внесення змін до вже виданих спеціальних схвалень

(a) Для отримання першого спеціального схвалення та внесення будь-яких змін до нього експлуатант повинен вказати у заявці наступну інформацію:

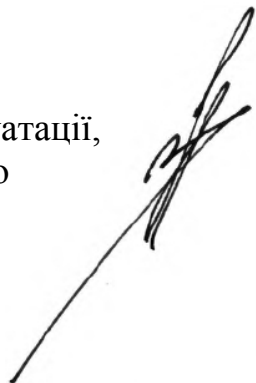
- (1) офіційна назва, контактна інформація та місцезнаходження заявника;
- (2) загальні характеристики виду діяльності;
- (3) КЕ або відповідні (змінені) його частини, а також вся інша документація, яка є необхідною для отримання спеціальних схвалень.

(b) Заявка щодо отримання спеціальних схвалень або внесення будь-яких змін у видані спеціальні схвалення за формою та в порядку, який визначається Компетентним органом.

(c) Заявка щодо видачі першого спеціального схвалення повинна бути подана принаймні за 60 днів до очікуваної дати сертифікації, за винятком КЕ, яке може бути подане пізніше, але не менше, ніж за 30 днів до запланованої дати сертифікації.

(d) Заявка щодо внесення змін до виданого спеціального схвалення повинна бути подана не пізніше 30 днів до дати запланованого затвердження, або у інший спосіб у разі погодження Компетентним органом та ЦОУ ДА.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державних повітряних суден, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

ЗАЯВА (ДЕКЛАРАЦІЯ) згідно з Процедурами льотної експлуатації літаків тактичної авіації
Експлуатант Назва: _____ Адреса, за якою експлуатант зареєстрований або адреса його місцезнаходження та місце, з якого здійснюється управління експлуатацією: _____
Організація підтримання льотної придатності Назва, адреса організації та посилання на схвалення: _____
Експлуатація ПС Початкова дата експлуатації/дата початку застосування змін: _____
Тип(и) експлуатації: ☐ _____ ☐ _____
Тип(и) повітряних суден, реєстрація(ї) і головна база: _____
Детальна інформація про схвалення (додати до заяви (декларації) перелік усіх схвалень, що застосовує заявник)
Детальна інформація про спеціальні експлуатаційні дозволи
Перелік альтернативних методів відповідності з відповідними посиланнями на АМС, які вони заміняють (додати до заяви (декларації))
Заяви ☐ Система управління документацією, у тому числі керівництва з експлуатації (КЕ), відображає відповідні вимоги, викладені в ПДА-ТА. Уся експлуатація буде здійснюватися відповідно до процедур та інструкцій, зазначених у КЕ. ☐ Усі ПС, які експлуатуються, мають чинний сертифікат льотної придатності ☐ Усі члени льотного екіпажу і салонного екіпажу, якщо застосовно, підготовлені відповідно до застосовних вимог.

Продовження Додатка 1

☐ Якщо застосовується: Експлуатант реалізував і довів відповідність офіційно визнаним стандартам державної авіації. Посилання стандарту: _____ Сертифікаційний _____ орган: _____			
Дата	останнього	аудиту	відповідності:

☐ Про будь-які зміни в процесі експлуатації, що впливають на інформацію, зазначену в цій заяві (декларації), буде повідомлено уповноважений орган.			
☐ Експлуатант підтверджує, що інформація, зазначена в цій заяві (декларації), є правильною.			
Дата, прізвище та підпис відповідального керівника			

Додаток 2 до ПДА-ТА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державної авіації, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

1. Процедури первинної сертифікації – організації

1.1. Первинний процес сертифікації

Первинний процес сертифікації умовно розділено на п'ять етапів:

- (a) 1 фаза – етап попередньої зустрічі (Pre – application Phase);
- (b) 2 фаза – етап подачі заявки (Formal application Phase);
- (c) 3 фаза – етап оцінки документації (Document compliance Phase);
- (d) 4 фаза – етап демонстрації та інспектування (Demonstration and inspection Phase);
- (e) 5 фаза – етап видачі АОС ДА (Certification Phase).

1.2. Етап попередньої зустрічі

З метою ініціації початку проведення етапу попередньої зустрічі заявник, який має намір отримати АОС ДА направляє до Компетентного органу лист, складений у довільній формі та підписаний уповноваженою особою (далі – лист про наміри). У цьому листі повинно бути зазначено:

- (a) найменування, місцезнаходження, поштова адреса та банківські реквізити заявника;
- (b) відомості про командно-керівний склад заявника;
- (c) плани, що стосуються виду та обсягу польотів;
- (d) аеропорти базування та типи ПС (зазначити – власні або орендовані), які будуть використовуватись для виконання запланованих польотів;
- (e) іншу інформацію, яку заявник вважає за необхідне надати.

До листа про наміри додаються:

- відомості про державну реєстрацію юридичної особи;
- документи, які підтверджують повноваження відповідального керівника (Accountable Manager).

Після отримання листа про наміри наказом Компетентного органу призначається відповідальний за сертифікацію інспектор (далі – відповідальний інспектор (focal point), який організовує проведення роз'яснювальної роботи із заявником, а також подальший процес сертифікації та нагляду за діяльністю експлуатанта. Компетентний орган протягом 10 робочих днів розглядає лист про наміри, проводить попередню зустріч з заявником та приймає відповідне рішення, про яке письмово інформує заявника.

Якщо за результатами проведення попередньої зустрічі, робочою групою буде встановлено неналежну підготовку заявника для початку процесу сертифікації, про це повідомляється письмово з висвітленням питань, що потребують доопрацювання.

Продовження Додатка 2

Якщо робоча група встановлює, що інформація в листі про наміри є задовільною і заявник добре уявляє собі процес сертифікації, заявнику пропонується підготувати заявку про отримання сертифіката експлуатанта згідно з вимогами ПДА-ТА і почати етап, описаний в розділі 1.3.

1.3. Етап подачі заявки

Заявка про отримання АОС ДА (далі – заявка) передбачена ПДА-ТА.007(b) та ПДА-ТА.185(c) подається до Компетентного органу супровідним листом щонайменше за 90 днів до передбачуваної дати початку експлуатації.

Заявка та додані до неї відомості і документи згідно з переліком, наведеним у доповненні 2, оформлені з дотриманням вимог, зазначених у доповненні 3, підлягають розгляду Компетентним органом.

Заявка та документи до неї подаються до Компетентного органу в оригіналі або у вигляді належним чином засвідчених копій і викладаються державною мовою. Посилання на назву документа виконується мовою оригіналу такого документа.

Заявка та документи до неї повинні подаватись одночасно в паперовому та електронному вигляді у форматі PDF (Portable Document Format).

У разі відсутності повного комплекту документів, невиконання вимог абзаців третього та четвертого цього пункту заявка відхиляється.

Компетентний орган протягом 10 робочих днів повідомляє заявника про прийняття або відхилення заявки.

У разі прийняття заявки відповідальний інспектор разом із заявником складає план-графік проведення сертифікаційних робіт. План-графік може бути відкоригований у процесі сертифікації заявника залежно від перебігу та строків виконання процедур сертифікації.

У разі відхилення заявки відповідальний інспектор письмово повідомляє заявника про причини відхилення та про право на оскарження, яке існує відповідно до національного законодавства.

Відхилена заявка, недоліки за якою не усунені протягом 30 днів з дня відхилення, анулюється. Заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

1.4. Етап оцінки документації

Оцінка заявки проводиться із залученням спеціалістів Компетентного органу з метою встановлення її відповідності або невідповідності вимогам чинного законодавства, нормативних документів, що регулюють діяльність ДА. Оцінка заявки проводиться протягом 60 днів з дати її прийняття Компетентним органом та за результатами розгляду складається акт попередньої оцінки. Експлуатант на етапі оцінки заявки повинен отримати схвалення в Компетентному органі таких документів і керівництв:

Продовження Додатка 2

- (а) Анкети відповідального керівника (Accountable Manager) та призначених відповідальних керівників (Nominated Post Holders);
- (б) Керівництво з експлуатації;
- (с) Перелік мінімального обладнання (MEL);
- (д) Програма забезпечення авіаційної безпеки;
- (е) План (програма) демонстраційних польотів.

Не пізніше ніж за місяць до запланованого етапу демонстрації та інспектування заявник разом з відповідальним інспектором з'ясовує, які демонстраційні польоти він повинен виконати і в якому обсязі, після чого подає план демонстраційних польотів на схвалення в Компетентному органі.

У разі виявлення недоліків заявник має вжити заходів щодо їх усунення протягом 60 днів з дати отримання акта попередньої оцінки, інакше заявка анулюється.

Якщо за результатами попереднього розгляду заявки не виявлено недоліків або виявлені недоліки усунуто в установлені строки, Компетентний орган повідомляє про це заявника і в погоджені з ним строки направляє інспекторів для проведення сертифікаційної перевірки.

1.5. Етап демонстрації та інспектування (сертифікаційна перевірка)

Компетентний орган направляє відповідального інспектора та інспекторів за напрямками діяльності для проведення сертифікаційної перевірки відповідності попередньо заявлених заявником відомостей та оцінки експлуатанта на здатність безпечно виконувати польоти.

Сертифікаційна перевірка проводиться в два етапи.

Для проведення кожного етапу сертифікаційної перевірки склад інспекторської групи, що направляється та терміни їх проведення затверджуються окремими наказами Компетентного органу.

Перший етап сертифікаційної перевірки виконується згідно з програмою сертифікаційної перевірки; другий етап сертифікаційної перевірки виконується згідно зі схваленому в Компетентному органі плані демонстраційних польотів. Сертифікаційна перевірка експлуатанта має охоплювати всі аспекти його діяльності, особливу увагу слід звертати на забезпечення безпеки.

На першому етапі проводиться інспектування всіх служб, підрозділів та представництв заявника з метою визначення відповідності вимогам НПА, кваліфікації та професійної підготовки персоналу заявника, наявності в достатній кількості приміщень, обладнання та засобів для вирішення поставлених завдань.

Продовження Додатка 2

Недоліки, виявлені за результатами першого етапу сертифікаційної перевірки зазначаються в акті, який протягом 3 робочих днів після проведення перевірки подається на затвердження начальнику Компетентного органу та після затвердження направляється експлуатанту. Після надання експлуатантом звіту про усунення недоліків відповідальний інспектор з залученням фахівців інспекторської групи за напрямками (за необхідності) проводить перевірку вжитих експлуатантом заходів і складає акт перевірки усунення недоліків.

Якщо звіт про усунення недоліків не надано до Компетентного органу в 90-денний термін, то заявка анулюється. У разі анулювання заявки заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

На другому етапі заявник повинен продемонструвати вміння виконувати експлуатаційні процедури на землі та в повітрі згідно зі схваленим Компетентним органом планом демонстраційних польотів.

Другий етап сертифікаційної перевірки проводиться тільки у разі відсутності недоліків або після усунення виявлених недоліків на першому етапі.

Демонстрацією експлуатаційних процедур на землі та в повітрі заявник доводить Компетентному органу наявність адміністративних та експлуатаційних можливостей виконувати польоти на щоденній основі, включаючи виконання демонстраційних польотів за запропонованими маршрутами, підтвердження адекватності засобів, обладнання, експлуатаційних процедур та практики, а також компетентності адміністративного, льотного та наземного персоналу. Виконання демонстраційних процедур у повітрі може охоплювати будь-які аспекти спеціальних дозволів у OS, які увійдуть до АОС ДА після його видачі. Тренувальні та перегінні польоти можуть зараховуватися як демонстраційні польоти.

У випадках, коли експлуатант планує виконувати польоти над водною поверхнею, він повинен продемонструвати на землі здатність персоналу виконувати процедури аварійної евакуації в умовах вимушеної посадки на воду.

Недоліки, виявлені за результатами другого етапу сертифікаційної перевірки зазначаються в акті, який протягом 3 робочих днів після проведення перевірки подається на затвердження начальнику Компетентного органу та після затвердження направляється експлуатанту.

Після надання експлуатантом звіту про усунення недоліків відповідальний інспектор з залученням фахівців інспекторської групи за напрямками (за необхідності) проводить перевірку вжитих експлуатантом заходів і складає акт перевірки усунення недоліків.

Якщо звіт про усунення недоліків не надано до Компетентного органу в 90 денний термін то заявка анулюється.

Продовження Додатка 2

У разі анулювання заявки заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

У разі відсутності недоліків на другому етапі сертифікаційної перевірки або після усунення виявлених недоліків відповідальний інспектор на підставі актів/звітів/висновків фахівців інспекторської групи, які проводили сертифікаційну перевірку, складає протягом 3 робочих днів після завершення перевірки Загальний акт сертифікаційної перевірки (далі – Загальний акт), в якому вказуються спеціальні схвалення, визначені в Додатку 5 до ПДА-ТА.OPS.200 і обмеження, які буде включено до СЕ та надає його на затвердження начальнику Компетентного органу у встановленому порядку. Копія Загального акта після його затвердження Компетентним органом надається заявнику та ЦОУ ДА.

1.6. Етап видачі Сертифіката експлуатанта

За результатами перевірок і оформлених належним чином документів начальник Компетентного органу за поданням відповідального інспектора приймає рішення щодо видачі СЕ.

Термін дії СЕ обумовлений ПДА-ТА.012.

При видачі АОС ДА до OS вносяться тільки ПС, які мають чинні МСofA.

АОС ДА видається АМ експлуатанта або особі, яка ним уповноважена.

Одержання АОС ДА дає експлуатанту право розпочати виконання польотів згідно з вимогами законодавства України, спеціальними схваленнями та обмеженнями, що зазначені в OS до АОС ДА.

У відповідності до ПДА-ТА.012(b) у разі анулювання або здачі експлуатантом, АОС ДА та OS підлягають негайному (впродовж трьох робочих днів) поверненню до Компетентного органу.

Доповнення 1 до Додатка 2
(розділ 1.2.)

Начальнику Компетентного органу

ЗАЯВКА

про отримання сертифіката експлуатанта згідно з вимогами ПДА-ТА

1. Відомості про заявника

1.1. Зареєстроване найменування заявника українською мовою

1.2. Зареєстроване найменування заявника англійською мовою

1.3. Комерційне найменування українською мовою
(якщо воно відрізняється від зареєстрованого)

1.4. Комерційне найменування англійською мовою
(якщо воно відрізняється від зареєстрованого)

1.5. Місцезнаходження _____

1.6. Поштова адреса _____

1.7. Телефон/факс _____

1.8. Адреса електронної пошти (e-mail) _____

1.9. Аеродроми базування _____

2. Дані про організацію діяльності заявника

2.1. Організаційна структура (може бути викладено в додатку).

2.2. Найменування та місцезнаходження структурних підрозділів

2.3. Прізвище та місце проживання осіб, які мають право підпису
фінансових документів

2.4. Відомості про представництва заявника (може бути викладено в
додатку).

2.5. Інші відомості.

3. Відомості про льотну діяльність

Відомості про кожного із членів льотних екіпажів (викладено в додатку).

Продовження Доповнення 1 до Додатка 2

4. Керівний склад заявника

№ № з/п	Посада керівника	Прізвище, ім'я, по батькові, дата народження, контактний телефон	Номер і дата наказу про призначення на посаду	Освіта (навчальний заклад, спеціальність, дата закінчення)	Спеціальна освіта (навчальний заклад, спеціальність, дата закінч.)	Сертифікати, дипломи, свідчення спеціаліста (навч. заклад, спеціальність, дата закінчення)	Робота на керівних посадах (місце роботи, займана посада, період роботи)	Курси з підвищення кваліфікації
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								

5. Дані про повітряні судна

Таблиця 1

№ з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Держава реєстрації, номер реєстраційного посвідчення	№, термін чинності Сертифіката льотної придатності	Види експлуатації	Район(и) експлуатації	Спеціальні обмеження *	Спеціальні схвалення**	Максимальн а злітна маса (кг)	Максимальне комерційне завантаження (пасажироміст кість)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1										

* У графі 8 зазначається перелік застосовних спеціальних обмежень (наприклад, лише VFR, лише в денний час тощо).

** У графі 9 зазначаються спеціальні схвалення, відповідно Підрозділу «Т» ПДА-ТА.

Продовження Доповнення 1 до Додатка 2

5.1. Повітряні судна, що перебувають на балансі заявника

Таблиця 1.1

№ з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Держава реєстрації, номер реєстраційного посвідчення	Стан ПС	Балансова вартість ПС	Місцезнаходження ПС
1	2	3	4	5	6	7
1						

5.2. Орендовані повітряні судна

Таблиця 1.2

№ з/п	Тип ПС	Державний та реєстраційний знаки, серійний номер	Орендодавець	Договір		
				номер	дата	термін дії
1	2	3	4	5	6	7
1						

6. Відповідальним за забезпечення підтримання льотної придатності є _____.

(прізвище особи/найменування організації)

7. Регулярність польотів:

- а) регулярні (із зазначенням маршрутів);
- б) нерегулярні.

8. Заявник має достатньо коштів для:

- а) придбання та утримання в справному технічному стані всіх ПС, потрібних технічних засобів та обладнання;
- б) виконання всіх умов договорів (контрактів) з відповідним авіаційним персоналом;
- в) забезпечення здійснення повітряних перевезень та/або авіаційних робіт на початковому етапі;
- г) підтримання кваліфікації авіаційного персоналу згідно зі встановленими вимогами.

9. Забезпечення страхування

Згідно з чинним законодавством України застраховані: ПС, члени екіпажу ПС та інший авіаційний персонал; відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу, третім особам (якщо застосовно, копії полісів (сертифікатів) додаються).

10. Інші відомості, які заявник вважає за необхідне повідомити додатково

11. Бажана дата початку експлуатації

12. Заявник гарантує відповідність усім застосовним вимогам ПДА-ТА.

13. Заявник зобов'язується

13.1. Не здійснювати діяльності, крім указаної в АОС ДА, доданих до нього експлуатаційних специфікаціях до АОС ДА.

13.2. Надавати право та забезпечувати умови роботи інспекторам органів державного регулювання ЦА країни реєстрації ПС та країни реєстрації експлуатанта для контролю організації, забезпечення та виконання польотів, додержання вимог, правил та норм експлуатації ПС, контролю стану ПС.

13.3. Протягом не більше ніж семи днів інформувати Компетентний орган про зміни в документації, поданій у заявці на отримання АОС ДА.

14. До заяви додаються:

документи згідно з додатком _____

Я, _____,

(П.І.Б. та повна назва посади відповідального керівника експлуатанта, який подає заяву на сертифікацію)

засвідчую, що вказана в цій заяві та додана до неї інформація в документах у паперовому та електронному вигляді є достовірною

(підпис відповідального керівника)

ПЕРЕЛІК

документів, що додаються до заяви про сертифікацію експлуатанта

№ з/п	НАЗВА ДОКУМЕНТА
1.	Заявка
2.	Копія Положення про експлуатанта
3.	Виписка з Єдиного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань
4.	Копія свідоцтва України на знак для товарів і послуг (якщо застосовно)
5.	Організаційна структура експлуатанта
6.	План розвитку на 2 роки (якщо застосовно)
7.	Керівництво з експлуатації
8.	Керівництво з управління безпекою польотів (SMM)
9.	Програма забезпечення авіаційної безпеки
10.	Анкети відповідального керівника та призначених відповідальних керівників
11.	Копія сертифікату базового аеродрому або еквівалентного документа
12.	Організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів
13.	Зразки документів з перевезення (якщо застосовно)
14.	Акт(и) приймання-передання ПС (для ПС, залучених до 2 етапу IV фази процесу сертифікації, можуть надаватись безпосередньо перед початком цього етапу, для інших ПС - безпосередньо перед видачою СЕ)
15.	Лист самооцінки*
16.	Копії реєстраційних посвідчень ПС або сповіщень про надання державного і реєстраційного знаків ПС
17.	Наказ про призначення особи, відповідальної за організацію АБ
18.	Сертифікат про підготовку з АБ відповідальної особи
19.	Посадова інструкція відповідальної особи з АБ
20.	Програма контролю якості з АБ
21.	Договір про надання місць стоянок ПС
22.	Договір з аеродромом (аеропортом) базування про забезпечення АБ (за потреби)
23.	Договір про оренду ПС
24.	Договір про медичне забезпечення
25.	Договір про надання послуг з метеорологічного забезпечення
26.	Договір з Державним підприємством обслуговування повітряного руху України на ОПР
27.	Договір про забезпечення документами аеронавігаційної інформації
28.	Договір про виконання робіт з професійної підготовки авіаційних фахівців

Продовження Доповнення 1 до Додатка 2

29.	Страхові поліси (сертифікати) обов'язкового страхування: - членів екіпажу ПС та іншого авіаційного персоналу; - ПС; - відповідальності експлуатанта ПС за шкоду, заподіяну третім особам, та відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу
30.	Договір про ПРЗП
31.	Договір про розшифрування засобів об'єктивного контролю
32.	Договір про забезпечення нормативно-технічною та експлуатаційною документацією
33.	Інші договори (за потреби)

*У листі самооцінки щодо кожного нормативно-правового акта або його розділу, який застосовується до запланованих експлуатантом польотів, слід дати короткий опис або посилання на керівництво чи інший документ. У кожному випадку такий опис або посилання повинні обумовлювати метод дотримання вимог, встановлених чинним законодавством. Цей документ допомагає інспекторській групі Компетентного органу з'ясувати, в яких розділах керівництв, програм і процедур експлуатанта розглядаються відповідні нормативні вимоги.

ВИМОГИ

до оформлення матеріалів на одержання сертифіката експлуатанта

1. Документи комплектуються відповідно до переліку документів, що додаються до заяви про отримання сертифіката експлуатанта, брошуруються у папку розміром не більше ніж 29 x 32/8 см. До теки з документами додається тека-швидкозшивач.
2. Сторінки сертифікаційної справи нумеруються. Кількість сторінок кожного документа, а також загальна кількість сторінок зазначаються у переліку під час подання заяви.
3. Документи затверджуються та підписуються уповноваженими на це посадовими особами, їх заступниками або особами, які виконують їхні обов'язки. На кожному документі вказуються посада та прізвище особи, яка підписує документ. Документи, що мають підписи з позначками «/», «за» та без прізвища і посади осіб, які підписалися, до розгляду не приймаються.
4. Документи з підчистками, рукописними або машинописними виправленнями, не засвідченими підписом, до розгляду не приймаються.
5. Копії договорів (з додатками) прошнуровуються та засвідчуються належним чином.

Додаток 3 до ПДА-ТА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державної авіації, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

Заявка про внесення змін до умов експлуатації, передбачених ПДА-ТА.011 (a), (b) та ПДА-ТА.185(d) подається до Компетентного органу не пізніше ніж за 30 днів до запланованого терміну початку впровадження заявником таких змін.

Для внесення змін, які стосуються зміни назви або місцезнаходження експлуатанта до Компетентного органу направляються належним чином завірені Свідоцтва про державну реєстрацію/виписки з державного реєстру та Положення про експлуатанта.

Для внесення змін до експлуатаційних специфікацій експлуатант повинен подати із супровідним листом до Компетентного органу заявку про зміну експлуатаційних специфікацій (доповнення 1) документи відповідно до переліку, який наведено в заявці.

У разі відсутності повного комплексу документів, перелік яких наведений у заявці про зміну експлуатаційних специфікацій заявка відхиляється. У разі відхилення заявки відповідальний інспектор письмово повідомляє заявника про причини відхилення та про право на оскарження, яке існує відповідно до національного законодавства.

ПС одночасно можуть зазначатися тільки в одному СЕ.

До експлуатаційних специфікацій вносяться тільки ПС, які мають чинні MCoFA.

Компетентний орган визначає необхідність проведення попередньої інспекції та демонстрації експлуатаційних процедур на землі та в повітрі в разі зміни експлуатаційних специфікацій (AMC1 ПДА-ТА.011(d)).

Якщо недоліки, виявлені Компетентним органом під час розгляду заяви, не усунені в місячний строк, то заявка анулюється.

Після закінчення перевірки й оформлення всіх необхідних документів начальник Компетентного органу, приймає рішення про внесення змін до OS AOC ДА.

Доповнення 1 до Додатку 3

Начальнику Компетентного органу
_____**ЗАЯВКА № _____**

про внесення змін до умов експлуатації згідно з вимогами ПДА-ТА

Прошу змінити експлуатаційні специфікації сертифіката експлуатанта
№ _____ експлуатанта _____

Причина подання заявки (непотрібне закреслити):

Включення ПС до сертифіката	Освоєння нового типу ПС	Виключення ПС з сертифіката	Зміна типу експлуатації
Зміна районів експлуатації	Зміна спеціальних обмежень	Зміна спеціальних схвалень	Інше

Місцезнаходження _____

Телефон/факс _____

Адреса електронної пошти (e-mail) _____

До заявки додаються такі документи:

№ з/п	Назва документа
	Вноситься перелік документів, відповідно до запланованих змін*

Я, _____,

(П.І.Б. та повна назва посади відповідального керівника експлуатанта)

засвідчую, що інформація, яка міститься в заяві та доданих до неї документах, є точною і правильною

“ ____ ” _____ 20__ року

(підпис відповідального керівника)

П.І.Б., підпис особи, яка подала заявку	
П.І.Б., підпис особи, яка прийняла заявку	

Продовження Доповнення 1 до Додатка 3

*Перелік документів на включення ПС; освоєння нового типу ПС;
зміна спеціальних обмежень; зміна типу експлуатації

Назва документа
Копія договору про оренду ПС (у разі подачі Заяви на видачу/зміну експлуатаційних специфікацій на орендовані ПС)
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1), у разі оренди ПС, дані про орендовані ПС (доповнення до таблиці 1, 2)
Копія страхового поліса на ПС
Копії страхових сертифікатів відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам/відповідальності за шкоду, заподіяну пасажиром/вантажу
Копія реєстраційного посвідчення ПС або сповіщення про надання державного і реєстраційного знаків ПС
Копія сертифіката льотної придатності ПС або зареєстрованої заяви на отримання сертифіката льотної придатності ПС
Акт приймання-передавання ПС
Чинні експлуатаційні специфікації орендаря/орендодавця (у разі зміни експлуатаційних специфікацій)
Додаткові документи (у разі освоєння нового типу ПС, зміни спеціальних обмежень, зміни типу експлуатації)
Зміни в штатній структурі
Копія договору на ТОР (у разі необхідності)
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Програма забезпечення АБ (у разі освоєння нового типу ПС, зміни типу експлуатації)
Відомості про кожного члена льотного екіпажу та їх підготовку до польотів на новому типі ПС
Зразки документів з перевезення (якщо застосовно)
Копія договору на базування (у разі освоєння нового типу ПС)
Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу/вантажів (у разі зміни типу експлуатації)
Положення про структурний підрозділ, який відповідає за забезпечення процесу організації та контролю повітряних перевезень пасажирів та багажу/вантажів (у разі зміни типу експлуатації)
Лист погодження (APPROVED) до Керівництва з УПЛП/CAME та Програма з ТОР ПС (у разі освоєння нового типу ПС)

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до експлуатації ПС за умов зниженої видимості

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік бортового обладнання (стосовно LVO та CAT)

Продовження Доповнення 1 до Додатка 3

Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Статистика по вдалим та невдалим заходам на посадку при збільшенні САТ
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до експлуатації ПС за умов зниженої видимості
Дані щодо проходження тренувань ЛС
Чинні експлуатаційні специфікації

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів в зонах з MNPS

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік бортового обладнання (стосовно MNPS)
Доповнення або розділ до Керівництва з льотної експлуатації
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з УПЛП/CAME та Програма з TOP ПС
Копія Сертифіката льотної придатності
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до польотів в зонах з MNPS
Інформація щодо проведення моніторингу
Чинні експлуатаційні специфікації

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів підвищеної дальності ETOPS/Non-ETOPS

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік бортового обладнання (стосовно ETOPS/Non-ETOPS)
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації
Керівництво з УПЛП/CAME
Копія Сертифіката льотної придатності
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до польотів за маршрутами ETOPS/Non-ETOPS
Чинні експлуатаційні специфікації

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів з використанням навігації, що базується на характеристиках (PBN)

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік бортового обладнання (стосовно відповідної навігаційної специфікації PBN)

Продовження Доповнення 1 до Додатка 3

Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації
Копія Сертифіката льотної придатності
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до польотів з використанням відповідної навігаційної специфікації PBN
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів у зоні з скороченим мінімумом вертикального ешелонування RVSM

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік бортового обладнання (стосовно RVSM)
Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з УПІП/CAME та Програма з TOP ПС
Копія Сертифіката льотної придатності
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до польотів у зоні з скороченим мінімумом вертикального ешелонування RVSM
Інформація щодо проведення моніторингу
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до перевезення небезпечних вантажів

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Копія страхового поліса на ПС
Копії страхових сертифікатів відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам/відповідальності за шкоду, заподіяну пасажиром/вантажам
Розділ 9 Керівництва з експлуатації
Інформація про наявність довідкових видань з перевезення небезпечних вантажів (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, ICAO, Doc 9284/905 або Dangerous Goods Regulations, IATA; «Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами на воздушных судах», ICAO Doc 9481-AN/928)
Зведений список членів екіпажу та наземного персоналу експлуатанта, які пройшли підготовку щодо перевезення небезпечних вантажів та мають відповідні діючі сертифікати
Копії наказів про допуск членів екіпажів до перевезення небезпечних вантажів

Продовження Доповнення 1 до Додатка 3

Інформація щодо призначення посадової особи, відповідальної за перевезення небезпечних вантажів та копію її сертифіката про закінчення курсів перевезення небезпечних вантажів
Зразки перевізної документації (декларація вантажовідправника небезпечного вантажу (Shipper's declaration for Dangerous Goods), контрольний лист допуску до перевезень небезпечних вантажів (Check List), повідомлення командиру ПС (NOTOC))
Керівництво по роботі з небезпечними вантажами
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)

*Перелік документів для зміни районів експлуатації

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації (у разі необхідності)
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до польотів на міжнародних повітряних лініях (у разі необхідності)
Копії сертифікатів страхування ПС, відповідальності перед третіми особами/пасажирями
Програма забезпечення АБ (у разі необхідності)
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни експлуатаційних специфікацій)

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання міжнародних польотів

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Дані про організацію ТО (доповнення до таблиці 2)
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення до Керівництва з УПЛП/СМЕ
Копія Сертифіката льотної придатності
Копія наказу про допуск льотного складу експлуатанта до польотів на міжнародних повітряних лініях
Копії полісів страхування ПС, відповідальності перед третіми особами/пасажирями
Зразки документів з перевезення (якщо застосовно)
Програма забезпечення АБ
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)

Продовження Доповнення 1 до Додатка 3

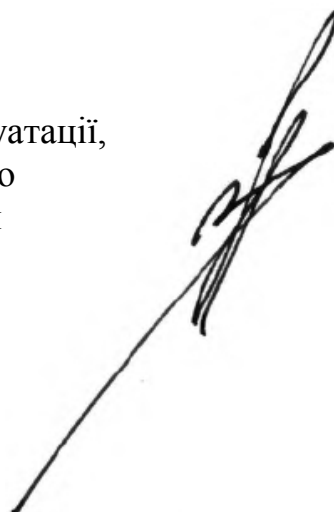
*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів з використанням автоматизованої системи візуалізації формування нічного бачення (NVIS)

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік обладнання, опис системи використання NVIS: - Специфікація NVIS пристрою: тип, модель, виробник, підключення, монтаж, використання; - Електронні інструкції і документи
Оцінка ризиків стосовно використання NVIS
Перелік MEL стосовно використання NVIS
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації
Копія Сертифіката льотної придатності
Підготовка льотного складу експлуатанта до виконання польотів з використанням NVIS
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)

*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів з використанням EFB

Назва документа
Дані про ПС (доповнення до таблиці 1)
Перелік обладнання, опис системи (стосовно використання EFB): - Специфікація EFB пристрою: тип, модель, виробник, підключення, монтаж, використання; - Специфікація основної операційної системи та її виробник; - Електронні Інструкції і документи
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації
Копія Сертифіката льотної придатності
Копія наказу експлуатанта про допуск льотного складу експлуатанта до польотів з використанням EFB
Чинні експлуатаційні специфікації (у разі зміни)

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “D” – ПОРЯДОК ЕКСПЛУАТАЦІЇ

- ПДА-ТА.195 Відповідальність експлуатанта
- ПДА-ТА.200 Керівництво з експлуатації
- ПДА-ТА.205 Підготовка обслуговуючого персоналу
- ПДА-ТА.210 Затвердження процедур
- ПДА-ТА.215 Використання послуг повітряного руху та бойового управління
- ПДА-ТА.220 Дозвіл експлуатанта на використання аеродромів
- ПДА-ТА.225 Експлуатаційні мінімуми аеродрому
- ПДА-ТА.226 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – експлуатація NPA, ARV, CAT I
- ПДА-ТА.227 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – політ літаків по колу
- ПДА-ТА.228 Процедури відправлення та заходу на посадку за VFR
- ПДА-ТА.230 Процедури зльоту та заходу на посадку за IFR
- ПДА-ТА.240 Маршрути та райони експлуатації повітряних суден
- ПДА-ТА.241 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)
- ПДА-ТА.243 Експлуатація повітряних суден у районах із визначеними навігаційними характеристиками (PBN)
- ПДА-ТА.248 Встановлення мінімальних висот польоту над рівнем моря за VFR
- ПДА-ТА.250 Встановлення мінімальних висот польоту над рівнем моря за IFR
- ПДА-ТА.255 Порядки використання пального
- ПДА-ТА.270 Зберігання багажу та обладнання
- ПДА-ТА.285 Інструктаж для спостерігача
- ПДА-ТА.290 Підготовка до польоту
- ПДА-ТА.292 Виконання групового польоту у бойовому порядку
- ПДА-ТА.295 Вибір аеродромів призначення та запасних аеродромів
- ПДА-ТА.296 Мінімуми планування польотів за VFR
- ПДА-ТА.297 Планування мінімумів для аеродромів призначення та запасних аеродромів
- ПДА-ТА.300 Подання плану польоту до органів управління повітряним рухом
- ПДА-ТА.303 Наземні процедури – передпольотні, польотні та післяпольотні перевірки
- ПДА-ТА.304 Наземні процедури – завантаження/перевантаження/розвантаження
- ПДА-ТА.305 Наземні процедури заправлення/зливання пального
- ПДА-ТА.307 Наземні процедури – завантаження/зняття авіаційних засобів ураження
- ПДА-ТА.308 Наземні процедури – Інше
- ПДА-ТА.310 Дозаправлення повітряного судна у повітрі
- ПДА-ТА.315 Катапультне крісло

- ПДА-ТА.320 Прив'язні ремені підвісної системи
- ПДА-ТА.321 Перевезення авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів
- ПДА-ТА.322 Скидання та застосування під час польоту
- ПДА-ТА.323 Використання електромагнітних систем
- ПДА-ТА.324 Використання систем нічного бачення
- ПДА-ТА.327 Правила безпеки
- ПДА-ТА.340 Метеорологічні умови – аеродром призначення та запасні аеродроми призначення
- ПДА-ТА.342 Метеорологічні умови - маршрут
- ПДА-ТА.345 Зледеніння повітряного судна та інші забруднювачі – наземні процедури
- ПДА-ТА.346 Зледеніння повітряного судна – процедури під час виконання польоту
- ПДА-ТА.348 Несприятливі умови експлуатації – наземні та льотні процедури
- ПДА-ТА.350 Прийняття повітряного судна перед виконанням польоту
- ПДА-ТА.355 Умови виконання зльоту та набору висоти
- ПДА-ТА.365 Мінімальні висоти польоту над рівнем моря
- ПДА-ТА.375 Управління паливом під час польоту
- ПДА-ТА.385 Використання додаткового кисню
- ПДА-ТА.395 Попередження приближення до землі
- ПДА-ТА.396 Процедури використання бортових вогнів
- ПДА-ТА.400 Умови заходу на посадку та посадка
- ПДА-ТА.415 Польотний лист та технічний бортовий журнал ПС
- ПДА-ТА.420 Процедури сповіщення про події
- ПДА-ТА.439 Аерофоторозвідка
- ПДА-ТА.447 Виконання демонстраційних польотів
- ПДА-ТА.449 Польоти на низьких висотах
- ПДА-ТА.454 Буксирування
- ПДА-ТА.455 Експлуатаційні випробування

Додаток 1 до ПДА-ТА.420 ПДА-ТА.420 Сповіднення про події

Додаток 2 до ПДА-ТА.447 Виконання демонстраційних польотів

ПДА-ТА.195 Відповідальність експлуатанта

(а) Експлуатант несе усю повноту відповідальності за експлуатацію будь-якого ПС, що експлуатується відповідно до умов його АОС ДА.

(б) Експлуатант повинен затвердити та забезпечувати виконання обов'язків відповідно до вимог, які зазначені у підпункті (а) вище. Цей спосіб повинен бути внесений до КЕ.

ПДА-ТА.200 Керівництво з експлуатації

Експлуатант, відповідно до Підрозділу “Р” ПДА-ТА, повинен забезпечити наявність у особового складу КЕ.

ПДА-ТА.205 Підготовка обслуговуючого персоналу

Експлуатант повинен забезпечити належну підготовку залученого до виконання наземної та льотної експлуатації особового складу, навчання та управління підтриманням льотної придатності, наявність у особового складу необхідних навичок для виконання конкретних обов'язків і розуміння ним своєї відповідальності за експлуатацією ПС в цілому.

ПДА-ТА.210 Затвердження процедур

Експлуатант повинен:

(a) Затвердити положення та інструкції із чітко визначеними посадовими обов'язками та функціями керівного, льотного складу, інженерно-технічного та іншого персоналу, який приймає участь у експлуатації.

(b) Затвердити систему контрольних переліків, які льотні екіпажі використовують на всіх етапах експлуатації ПС у звичайних, нештатних та аварійних ситуаціях відповідно до порядків експлуатації, які викладено у КЕ та КЛЕ ПС. Формат, зміст та використання контрольних переліків повинні враховувати людський фактор і принципи управління ресурсами екіпажу (CRM).

(c) Організовувати розроблення посібників, поправок та іншої документації.

(d) Забезпечувати, щоб жоден член екіпажу не виконував будь-якої іншої діяльності під час зльоту ПС, початкового набору висоти, кінцевого заходу на посадку та посадки, за винятком обов'язків, які є необхідними для виконання польотного завдання і безпечної експлуатації ПС.

ПДА-ТА.215 Використання послуг повітряного руху та бойового управління

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(1) послуги повітряного руху (ATS), що відповідають повітряному простору та застосовні правила польотів та/або бойового управління використовуються під час виконання усіх польотів, коли це можливо, що потребують такого забезпечення;

(2) експлуатаційні інструкції під час польоту, що стосуються змін до плану польоту ATS, погоджувались з відповідним підрозділом ATS ще до передачі відповідного повідомлення на ПС.

(b) Незважаючи на положення ПДА-ТА.215(a), використання ATS не є обов'язковим, якщо це не передбачено вимогами щодо використання повітряного простору для експлуатації за VFR у денний час.

ПДА-ТА.220 Дозвіл експлуатанта на використання аеродромів

Експлуатант повинен користуватися тільки аеродромами, які підходять для даного типу ПС та конкретного виду льотної експлуатації, забезпечуючи перед початком польоту ознайомлення з усією наявною документацією та інформацією для визначення придатності аеродромів для використання.

ПДА-ТА.225 Мінімально необхідні експлуатаційні мінімуми аеродрому

(a) У випадку повітряної експлуатації відповідно до IFR експлуатант повинен установити експлуатаційні мінімуми для кожного аеродрому відправлення, призначення або запасного аеродрому. Ці експлуатаційні мінімуми повинні:

(1) бути не нижчі, ніж відповідні величини, установлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально дозволених такою державою винятків;

(2) під час експлуатації в умовах низької видимості бути схвалені уповноваженим органом відповідно до Підрозділу "Т" ПДА-ТА.

(b) Під час вибору експлуатаційних мінімумів аеродрому експлуатант повинен врахувати:

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

(2) особовий склад, компетентність та досвід льотного екіпажу;

(3) розміри та характеристики ЗПС та зон кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту (FATOs), які можуть бути обрані для використання;

(4) надійність та ефективність наявних візуальних та невізуальних навігаційних наземних засобів;

(5) наявність на борту обладнання для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневру вирівнювання, посадки, виходу з крену та відходу на друге коло для посадки;

(6) перешкоди, наявні у зонах підходу, відходу на друге коло та набору висоти, які необхідні для виконання дій у позаштатних ситуаціях;

(7) висоту прольоту над перешкодами для виконання заходження на посадку за IFR;

- (8) засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов;
- (9) техніку польоту під час кінцевого заходження на посадку.

(с) Мінімуми аеродрому для конкретних процедур заходження на посадку та посадки мають використовуватися тільки за умови виконання таких положень:

- (1) нормальне функціонування наземного обладнання, необхідного для запланованої дії;
- (2) нормальне функціонування бортових систем, які необхідні для виконання конкретного типу заходження на посадку;
- (3) відповідність льотно-технічних критеріїв ПС застосовним вимогам;
- (4) наявності відповідної кваліфікації екіпажу.

ПДА-ТА.226 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – експлуатація NPA, APV, CAT I

(а) Висота прийняття рішення (DH) для експлуатації зі схемою неточного заходження на посадку процедур (NPA) із кінцевою контрольною точкою заходження на посадку (CDFA), експлуатації зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV) та заходження на посадку категорії I (CAT I) повинна бути не меншою, ніж найбільша величина з:

- (1) мінімальної висоти, на якій можна здійснити заходи забезпечення заходження на посадку без необхідних візуальних орієнтирів;
- (2) висоти прольоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії ПС;
- (3) табличної величини прийняття рішення щодо заходження на посадку, де вона застосовується;
- (4) величини мінімального системного мінімуму, визначеної у таблиці 1; або
- (5) мінімальної висоти прийняття рішення у КЛЕ ПС або еквівалентному документі, якщо він містить такий параметр.

(б) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації NPA без використання маневру CDFA повинна бути не меншою, ніж найбільша величина з таких величин:

- (1) висоти прольоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії ПС;
- (2) величини мінімального системного мінімуму, визначеної у таблиці 1; або
- (3) мінімальної відносної висоти зниження (MDH), визначеної в КЛЕ ПС, якщо він містить такий параметр.

Системні мінімуми

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

ПДА-ТА.227 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – політ літаків по колу

(а) Мінімальна відносна висота зниження (MDH) для експлуатації заходження з кола літаків повинна бути не меншою, ніж найбільша величина з таких величин:

(1) табличної висоти польоту над перешкодами (OCH) для конкретної категорії ПС;

(2) мінімальної висоти для експлуатації заходження з кола, визначеної у таблиці 1 ПДА-ТА.226; або

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

(б) Мінімальна видимість для польоту по колу літаків повинна бути найбільшою величиною з таких величин:

(1) видимості під час польоту по колу для конкретної категорії ПС, якщо такі дані опубліковано;

(2) мінімальної видимості, визначеної у таблиці 2; або

(3) видимості на злітно-посадковій смузі/конвертованій метеорологічній видимості (RVR/CMV) попередньої процедури точного заходження на посадку.

Таблиця 2

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

	Категорія літаків			
	A	B	C	D
MDH, у футах	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість, у метрах	1500	1600	2400	3600

ПДА-ТА.228 Процедури зльоту та заходу на посадку за VFR

(а) Експлуатант повинен забезпечувати використання процедур вильоту та заходу на посадку за VFR країни, в якій розташований цей аеродром.

(б) Незважаючи на підпункт (а) вище, та за умови дотримання безпечних висот і врахування наявних умов експлуатації, командир ПС може отримати від диспетчера УПР дозвіл на відхилення від заявленого маршруту вильоту або прибуття за VFR.

ПДА-ТА.230 Процедури зльоту та заходу на посадку за IFR

(а) Експлуатант повинен забезпечити використання процедур вильоту та заходження на посадку за IFR, які розроблені відповідно до ICAO DOC 8168 том 2 або аналогічного документу, який погоджено Компетентним органом.

(б) Порядки, які відмінні від зазначених у підпункті (а) вище, можуть застосовуватися експлуатантом за умови їх погодження Компетентним органом та відповідним органом країни, на території якої розташований аеродром.

(с) Незважаючи на підпункт (а) вище, та за умови дотримання безпечних висот і врахування наявних умов експлуатації, командир ПС може отримати від диспетчера УПР дозвіл на відхилення від заявленого маршруту вильоту або прибуття за IFR. Остаточне заходження на посадку має здійснюватися візуально або відповідно до затвердженого порядку заходження на посадку.

ПДА-ТА.240 Маршрути та райони експлуатації повітряних суден

(а) Експлуатант повинен забезпечити експлуатацію ПС лише за визначеними маршрутами або в межах районів, за виключенням при виконанні бойових завдань та завдань за призначенням, якщо:

(1) покриваються аеронавігаційними засобами та забезпеченням, зокрема, відповідним метеорологічним забезпеченням для виконання запланованих завдань;

(2) експлуатаційні характеристики ПС відповідають нормам мінімальної висоти польоту;

(3) функціональне обладнання ПС відповідає мінімальним вимогам для виконання запланованих завдань;

(4) є відповідні карти та схеми.

(b) У разі виконання польотів у несприятливих погодних умовах, експлуатант повинен вжити всіх можливих запобіжних заходів для забезпечення прийняттого рівня безпеки для осіб, які перебувають на борту ПС.

ПДА-ТА.241 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС у визначеному повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM) відповідно до умов та положень, що застосовуються до цього повітряного простору, за винятком випадків, коли у експлуатанта є виданий Компетентним органом спеціальний дозвіл на цей вид експлуатації ПС (див. ПДА-ТА.1335).

ПДА-ТА.243 Експлуатація повітряних суден у районах із визначеними навігаційними характеристиками (PBN)

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС у повітряному просторі із визначеними навігаційними характеристиками (PBN) відповідно до умов та положень, що застосовуються до цього повітряного простору, за винятком випадків, коли у експлуатанта є виданий Компетентним органом спеціальний дозвіл на цей вид експлуатації ПС (див. ПДА-ТА.1330).

ПДА-ТА.248 Встановлення мінімальних висот польоту над рівнем моря за VFR

(a) Експлуатант повинен визначити в своєму KE методику визначення мінімальних висот польоту над рівнем моря за VFR з урахуванням вимог Підрозділу “G” ПДА-ТА. Ці мінімальні висоти польоту над рівнем моря повинні відповідати Авіаційним правилам України “Загальні правила польотів у повітряному просторі України” та Авіаційним правилам України “Правила використання повітряного простору України”.

(b) Якщо затверджені країнами мінімальні висоти польоту над рівнем моря за VFR є вищими за затверджені експлуатантом, застосовуються вищі значення.

ПДА-ТА.250 Встановлення мінімальних висот польоту над рівнем моря за IFR

(a) Експлуатант повинен визначити в своєму КЕ методику визначення мінімальних висот польоту над рівнем моря за IFR з урахуванням вимог Підрозділу “G” ПДА-ТА.

(b) Якщо затверджені державами мінімальні висоти польоту над рівнем моря за VFR є вищими за затверджені експлуатантом, застосовуються вищі значення.

(c) Для затвердження мінімальних висот польоту над рівнем моря експлуатант повинен урахувати щонайменше наступне:

- (1) точність, з якою можна визначити місцезнаходження ПС;
- (2) імовірні неточності у показаннях висотомірів;
- (3) характеристики місцевості за маршрутом або у районі виконання польотів;
- (4) імовірність потрапляння у несприятливі погодні умови;
- (5) можливі неточності у графіку польотів.

(d) Під час виконання вимог, які передбачені у підпункті (в) вище, належна увага повинна приділятися наступному:

- (1) внесенню поправок відповідно до відхилень показників температури і тиску від стандартних значень;
- (2) будь-яким вимогам диспетчера УПР;
- (3) будь-яким можливим нештатним ситуаціям на запланованому маршруті польоту.

ПДА-ТА.255 Правила використання пального

(a) Експлуатант повинен визначити в своєму КЕ порядок використання та обліку пального, що дозволить планувати та змінювати плани польотів під час виконання польотних завдань, забезпечувати ПС достатнім обсягом пального для виконання запланованих завдань і у разі відхилення від запланованого завдання, а також для здійснення посадки на запланованому або запасному аеродромі.

(b) Під час планування витрат пального для виконання польотів експлуатант повинен забезпечити врахування наступних аспектів:

- (1) затверджені порядки дій у КЕ та технічні характеристики ПС;

- (2) наявні умови експлуатації, за яких має здійснюватися політ, зокрема:
- (i) об'єктивні дані про споживання пального ПС із урахуванням запланованого завантаження паливом під час дозаправлення в повітрі та/або на землі;
 - (ii) передбачувана маса (обсяг);
 - (iii) очікувані метеорологічні умови;
 - (iv) процедури та обмеження диспетчерських служб.

ПДА-ТА.270 Зберігання багажу та обладнання

Експлуатант повинен визначити в своєму КЕ переліки дозволеної ручної поклажі та обладнання, які можуть бути належним чином укладені у кабіні пілотів.

ПДА-ТА.285 Інструктаж для спостерігача

Перед початком польоту експлуатант повинен забезпечити проведення належного інструктажу про заходи безпеки спостерігача на борту ПС.

ПДА-ТА.290 Підготовка до польоту

(a) Незважаючи на те, що у підпунктах (a) або (b) ПДА-ТА.135 відсутня вимога про забезпечення наявності у ПС під час польоту основних документів про виконання польотного завдання, експлуатант перед виконанням кожного запланованого польоту повинен забезпечити заповнення основних документів про виконання польотного завдання (див. ПДА-ТА.1060), а їх зміст перед початком польоту довести до всіх екіпажів бойового порядку (якщо це можливо).

(b) Під час виконання польотів в районі аеродрому відповідно до підпункту (c) ПДА-ТА.135, якщо альтернативна процедура передбачена у КЕ, Компетентний орган або ЦОУ ДА може звільнити експлуатанта від виконання ним норми, яка міститься у підпункті (a) вище.

(c) Командир ПС не повинен розпочинати політ допоки він не переконається, що:

- (1) ПС придатне до польотів;
- (2) ПС експлуатується із дотриманням вимог CDL (у разі наявності);
- (3) прилади та обладнання, які є необхідними для виконання польоту відповідно до Підрозділів “К” та “L” ПДА-ТА, перебувають у справному стані, за винятком випадків, які передбачені у MEL, (у разі наявності);
- (4) документи, контрольні переліки, додаткова інформація та документація, які є необхідними відповідно до ПДА-ТА.125, 130 та 135, знаходяться на борту ПС;

(5) актуальні карти, схеми та пов'язана з ними документація або аналогічні наявні і можуть використовуватися під час запланованої експлуатації ПС та будь-яких можливих відхилень. Під час виконання польотів у повітряному просторі, де повинні використовуватися метричні висоти, висоти над рівнем моря та ешелони польоту, необхідно забезпечити наявність відповідних таблиць перетворення;

(6) аеронавігаційні засоби, послуги повітряного руху та бойового управління, які є необхідними для виконання запланованого польоту, є у наявності та належному стані (див. ПДА-ТА 215);

(7) подано план польоту до органів ОПР відповідно до порядку, який визначено у КЕ (див. ПДА-ТА.300);

(8) планування польотів забезпечує виконання польотних завдань у відповідності до КЕ;

(9) конфігурація ПС пройшла необхідну сертифікацію;

(10) маса ПС на момент початку злітного крену відповідає нормам, які зазначені у Підрозділі “G” ПДА-ТА;

(11) будь-які експлуатаційні обмеження, крім тих, що зазначені у підпунктах (8) і (10) вище, можуть бути дотримані;

(12) експлуатація ПС може виконуватися згідно з відповідними державними та міжнародними правилами та нормами.

ПДА-ТА.292 Виконання групового польоту у бойовому порядку

(a) Експлуатант повинен призначити фахово підготовленого ведучого групи, який відповідатиме за координацію та безпечне виконання групового польоту у складі двох та більше ПС.

(b) Для виконання групових польотів у складі двох та більше ПС експлуатант повинен затвердити у КЕ відповідні процедури для уникнення зіткнень ПС у повітрі, із зазначенням наступного:

(1) порядки виконання денних і нічних польотів та польотів за IFR;

(2) різновиди бойових порядків;

(3) обов'язки та відповідальність льотних екіпажів під час виконання групового польоту;

(4) процедури супроводу (у разі потреби).

ПДА-ТА.295 Вибір аеродромів призначення та запасних аеродромів

(a) Експлуатант повинен визначити в КЕ процедури вибору аеродрому призначення та/або запасних аеродромів на етапі планування польоту відповідно до ПДА-ТА.220.

(b) Якщо через погодні умови неможливо повернутися на аеродром вильоту, експлуатант повинен обрати альтернативний варіант для зльоту ПС.

Запасний аеродром вильоту ПС повинен знаходитися у межах визначеного часу польоту.

(с) Експлуатант повинен обрати принаймні один запасний аеродром посадки для кожного польоту за VFR та за IFR, крім випадків, коли:

(1) тривалість запланованого польоту від зльоту до посадки не перевищує 6 годин;

(2) дві окремі ЗПС доступні та придатні для використання у пункті призначення, а відповідні метеорологічні зведення або прогнози для аеродрому призначення, вказують на те, що протягом однієї години до і однієї години після очікуваного часу прибуття у пункт призначення, висота нижнього краю хмар становитиме не менше 2000 футів, або вище 500 футів під час заходження на посадку з кола, а дальність видимості – не менше 5 км.

(d) Експлуатант повинен обрати два запасні аеродроми посадки для кожного польоту за VFR та за IFR, якщо:

(1) відповідні метеорологічні зведення або прогнози для пункту призначення вказують на те, що протягом періоду часу за 1 годину до та через 1 годину після розрахункового часу прибуття, погодні умови будуть нижчими за визначені планові мінімуми відповідно до ПДА-ТА.297;

(2) метеорологічна інформація про пункт призначення відсутня.

ПДА-ТА.296 Мінімуми планування польотів за VFR

Експлуатант повинен здійснювати планування польотів за VFR відповідно до чинних НПА із урахуванням найбільш вимогливих правил.

ПДА-ТА.297 Планування мінімумів для аеродромів призначення та запасних аеродромів

(a) У КЕ експлуатант повинен затвердити методику для вибору необхідного пункту призначення та запасних аеродромів із урахуванням необхідних погодних умов відповідно до підпунктів (b) та (с) нижче.

(b) Планування мінімумів для запасних аеродромів для зльотів. Експлуатант може обирати запасний аеродром для зльоту, якщо відповідні метеорологічні зведення або прогнози не вказують на те, що за 1 годину до та через 1 годину після розрахункового часу прибуття ПС на аеродром, погодні умови будуть на рівні або вище затверджених мінімальних експлуатаційних мінімумів для польотів за правилами польотів за приладами відповідно до ПДА-ТА.225.

(с) Планування мінімумів для аеродромів запланованої посадки та запасних аеродромів. Експлуатант повинен обирати аеродром призначення

та/або запасний(і) аеродром(ми) призначення лише тоді, коли відповідні метеорологічні зведення або прогнози вказують на те, що за 1 годину до та через 1 годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або вище затверджених планових мінімумів, зокрема:

(1) заплановані мінімуми для аеродрому призначення повинні бути на рівні або вище експлуатаційних мінімумів для польотів за правилами польотів за приладами, які визначені відповідно до ПДА-ТА.225;

(2) заплановані мінімуми для запасного аеродрому(ів) призначення та аеродромів ізольованого призначення не повинні бути нижчими за експлуатаційні мінімуми для заходу на посадку відповідно до норм, які зазначено у Таблиці нижче.

Таблиця планових мінімумів – альтернативні пункти призначення та ізольовані пункти призначення

Спосіб заходження на посадку	Експлуатаційні мінімуми
точне заходження на посадку	неточне заходження на посадку
неточне заходження на посадку	неточне заходження на посадку понад 200 футів/1 000 м
заходження на посадку з кола	заходження на посадку з кола

ПДА-ТА.300 Подання плану польоту до органів управління повітряним рухом

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(а) Політ не розпочинався допоки план польоту не буде подано до органів ОПР, або якщо відповідна інформація не була внесена або передана якомога швидше після зльоту ПС для залучення (у разі потреби) служб оповіщення;

(б) Інструкції щодо заповнення та подання плану польоту до органів ОПР були внесені до КЕ (щонайменше із зазначенням у плані польоту “вид польоту” та “правила виконання польоту”).

ПДА-ТА.303 Наземні процедури – передпольотні, польотні та післяпольотні перевірки

(а) Експлуатант не повинен експлуатувати ПС поки не будуть проведені передпольотні, польотні та післяпольотні перевірки або їх відповідники.

(б) Експлуатант повинен затвердити у КЕ процедури проведення передпольотних, польотних або післяпольотних перевірок із зазначенням обов'язків та відповідальності залученого особового складу.

(с) Передпольотні, польотні та післяпольотні перевірки повинні проводитися особовим складом із відповідним рівнем фахової підготовки.

**ПДА-ТА.304 Наземні процедури —
завантаження/перевантаження/розвантаження**

(а) Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури завантаження, перезавантаження та розвантаження авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів із ввімкненим та вимкненим двигуном (двигунами). У цих процедурах має бути зазначено щонайменше наступне:

- (1) вид і кількість необхідного обладнання;
- (2) вид і кількість необхідного персоналу;
- (3) обов'язки та відповідальність необхідного персоналу;
- (4) порядок підтримання зв'язку між льотним екіпажем та залученим наземним персоналом (у разі потреби);
- (5) безпечні зони та безпечні інтервали;
- (6) обмежувальні умови та/або обмеження;
- (7) нештатні процедури;
- (8) аварійні процедури.

(b) Завантаження, перезаряджання та розвантаження авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів повинен виконувати персонал із відповідною фаховою підготовкою.

ПДА-ТА.305 Наземні процедури заправлення/зливання пального

(а) Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури заправлення та дозаправлення ПС на аеродромі з ввімкненим та вимкненим двигуном(ами). У цих процедурах має бути зазначено щонайменше наступне:

- (1) вид і кількість необхідного обладнання;
- (2) вид і кількість необхідного персоналу;
- (3) обов'язки та відповідальність необхідного персоналу;
- (4) порядки забезпечення зв'язку між льотним екіпажем та наземним персоналом (у разі потреби);
- (5) безпечні зони та безпечні відстані;
- (6) обмежувальні умови та/або обмеження, зокрема, використання авіаційного гасу (у разі доцільності), та погодні обмеження;
- (7) нештатні процедури;
- (8) аварійні процедури.

(b) Заправлення паливом і зливання пального з ПС повинен виконувати персонал із відповідною фаховою підготовкою.

ПДА-ТА.307 Наземні процедури – завантаження/зняття авіаційних засобів ураження

(а) Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури завантаження та зняття з ПС авіаційних засобів ураження. У цих процедурах має бути зазначено щонайменше наступне:

- (1) обов'язки та відповідальність необхідного персоналу;
- (2) порядки забезпечення зв'язку між льотним екіпажем та наземним персоналом;
- (3) безпечні напрями;
- (4) обмежувальні умови та/або обмеження;
- (5) нештатні процедури;
- (6) аварійні процедури.

(b) Завантаження та зняття авіаційних засобів ураження повинен виконувати персонал із відповідною фаховою підготовкою.

ПДА-ТА.308 Наземні процедури – інше

Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури для:

- (a) Буксирування і самостійного руху ПС по землі.
- (b) Обслуговування аварійних ПС.
- (c) Невідкладної евакуації осіб, які перебувають на борту ПС.

ПДА-ТА.310 Дозаправлення повітряного судна у повітрі

(а) Експлуатант повинен визначити у КЕ процедуру дозаправлення ПС у повітрі. У процедурі має бути зазначено щонайменше наступне:

- (1) процедури підтримання зв'язку між льотним екіпажем і екіпажем літака-заправника;
- (2) обмежувальні умови та/або обмеження, зокрема, погодні обмеження;
- (3) нештатні процедури;
- (4) аварійні процедури.

(b) Для дозаправлення ПС у повітрі експлуатант повинен забезпечити використання сертифікованого обладнання (заправником та одержувачем).

ПДА-ТА.315 Катапультне крісло

Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури для забезпечення готовності катапультного крісла до швидкої евакуації екіпажу під час

виконання польоту (між зльотом і посадкою), а також, коли це доцільно та безпечно.

ПДА-ТА.320 Прив'язні ремені підвісної системи

Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури використання прив'язних ременів підвісної системи під час виконання польотів.

ПДА-ТА.321 Перевезення авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів

(а) Експлуатант не повинен перевозити будь-які АЗУ, боєприпаси, витратні матеріали та зовнішні припаси як невід'ємну частину ПС допоки ці АЗУ, боєприпаси, витратні матеріали та зовнішні магазини не будуть сертифіковані Компетентним органом або ЦОУ ДА, як елементи конфігурації ПС.

(б) Якщо експлуатант вважає це недоцільним через характер експлуатації ПС, експлуатант повинен забезпечити, щоб наявні у ПС засоби вогневого ураження були розряджені або поставлені на запобіжник.

(с) Для застосування будь-яких АЗУ та витратних матеріалів під час польоту експлуатант повинен забезпечити, щоб ці АЗУ та витратні матеріали були:

(1) завантажені або прикріплені до ПС відповідно до процедур експлуатанта із відповідними запобіжниками від ненавмисного запуску, стрільби або скидання (засобів ураження) магазинів (див. ПДА-ТА.304);

(2) у зарядженому/розрядженому стані відповідно до процедури експлуатанта (див. ПДА-ТА.307);

(3) застосовувалися відповідно до процедур експлуатанта та мали відповідні запобіжники від ненавмисного запуску або стрільби.

(d) Експлуатант повинен визначити порядок імітації застосування АЗУ та/або боєприпасів під час перевезення бойових та/або навчальних засобів АЗУ або боєприпасів.

ПДА-ТА.322 Скидання та застосування під час польоту

Експлуатант повинен:

(а) Визначити у КЕ процедури скидання під час польоту витратних матеріалів або зовнішніх припасів, а також застосування АЗУ або боєприпасів, щоб це:

(1) не спричинило загрози для третіх осіб;

(2) не пошкодило планера та членів екіпажу ПС.

(b) Забезпечити, щоб жодні зовнішні припаси або витратні матеріали не скидалися, а АЗУ та боеприпаси не застосовувалися без дозволу командира ПС.

(c) Затвердити процедури на випадок нештатних ситуацій, що охоплюють принаймні поводження з:

- (1) небезпечними АЗУ та/або боеприпасами;
- (2) несправними АЗУ або устаткуванням скидання;
- (3) пошкодженими АЗУ або боеприпасами під час бою.

(d) Скидання під час польоту витратних матеріалів або зовнішніх припасів, а також застосування АЗУ або боеприпасів у відповідності з чинними нормами відповідної держави.

(e) Забезпечити наявність дозволів для обладнання, яке призначене для скидання під час польоту витратних матеріалів або зовнішніх припасів, а також для застосування АЗУ або боеприпасів.

ПДА-ТА.323 Використання електромагнітних систем

Експлуатант повинен:

(a) Визначити у КЕ процедури для застосування електромагнітних засобів, щоб це:

- (1) не спричинило загрози для третіх осіб;
- (2) не спричинило загрози для будь-якого ПС у строю та його членів екіпажу.

(b) Забезпечувати, щоб жоден засіб електромагнітного випромінювання не застосовувався без дозволу командира ПС.

(c) Уточнювати безпечні зони та безпечні відстані для застосування засобів електромагнітного випромінювання.

(d) Визначити процедури для нештатних ситуацій, що охоплюють, принаймні, порядок поводження із несправними засобами електромагнітного випромінювання.

(e) Забезпечити відповідність засобів електромагнітного випромінювання чинним нормам державного законодавства.

ПДА-ТА.324 Використання систем нічного бачення

(а) Експлуатант повинен визначити у КЕ порядок використання систем нічного бачення (NVIS) із зазначенням щонайменше наступного:

- (1) окремі вимоги до планування польотів;
- (2) використання NVIS під час польоту (початок і припинення);
- (3) налаштування освітлення (вогнів) ПС;
- (4) побудова бойових порядків (у разі потреби);
- (5) порядки дій на випадок виникнення нештатних ситуацій, що охоплюють усунення несправностей устаткування та дії у несприятливих умовах навколишнього середовища.

(b) Зазначені процедури повинні, щонайменше, повною мірою враховувати:

- (1) досвід пілота;
- (2) тип, потужність і керованість ПС, включаючи наявні системні обмеження;
- (3) роль людського чинника у безпеці;
- (4) умови навколишнього середовища.

(c) Експлуатант повинен забезпечити відповідність наявних NVIS вимогам, які зазначені у підпункті (а) ПДА-ТА.844.

ПДА-ТА.327 Правила безпеки

(а) Для забезпечення безпечного виконання польотних завдань експлуатант повинен визначити в КЕ узгоджений перелік правил техніки безпеки для всіх етапів польоту з метою зменшення можливих ризиків або загроз для:

- (1) третіх осіб на землі та у повітрі;
- (2) власного ПС або будь-якої осіб у ПС;
- (3) зіткнення у повітрі або на землі;
- (4) здійснення зльоту, який забезпечується диспетчерським обслуговуванням.

(b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб виконання польотного завдання відповідало правилам безпеки відповідно до підпункту (а) вище, відповідним державним правилам і процедурам безпеки або відповідним правилам і процедурам безпеки, які затверджені третьою стороною, залежно від того, які з цих норм є вищими.

ПДА-ТА.340 Метеорологічні умови – аеродром призначення та запасні аеродроми призначення

(a) Командир ПС не повинен:

- (1) розпочинати зліт ПС; та
- (2) продовжувати його після точки, з якої застосовується змінений план польоту (у разі внесення таких змін), за винятком випадків, коли погодні умови на аеродромі призначення та на запасних аеродромах згідно з вимогами у ПДА-ТА.295 відповідають запланованим нормам, які передбачені у ПДА-ТА.297.

(b) Командир ПС не повинен продовжувати політ до запланованого аеродрому посадки допоки не буде відомо, що погодні умови у пункті призначення або принаймні на одному із запасних аеродромів у момент його прибуття відповідатимуть затвердженим нормам експлуатації аеродрому.

ПДА-ТА.342 Метеорологічні умови – маршрут

(a) Під час польоту за VFR командир ПС не повинен розпочинати зліт або продовжувати політ до запланованого аеродрому посадки, якщо метеорологічні умови на маршруті або у тій частині маршруту, яка повинна виконуватися за VFR, у відповідний час не відповідатимуть VFR.

(b) Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури виконання можливих польотів у метеорологічних умовах за IFR.

ПДА-ТА.345 Зледеніння повітряного судна та інші забруднювачі – наземні процедури

(a) Експлуатант повинен визначити у КЕ заходи запобігання та боротьби з зледенінням ПС на землі, а також проведення відповідних обстежень ПС.

(b) Командир ПС не повинен розпочинати зліт допоки зовнішні поверхні ПС не будуть очищені від будь-яких нашарувань, що можуть негативно вплинути на характеристики та/або керованість ПС, за винятком випадків, які визначено у КЛЕ ПС.

ПДА-ТА.346 Зледеніння повітряного судна – процедури під час виконання польоту

Якщо ПС не має відповідної сертифікації та систем запобігання зледенінню, командир ПС не повинен розпочинати або свідомо продовжувати політ у прогнозованих або фактичних умовах зледеніння ПС.

ПДА-ТА.348 Несприятливі умови експлуатації – наземні та льотні процедури

З метою зниження небезпеки і ризиків для особового складу та обладнання експлуатант повинен визначити у КЕ процедури та обмеження щодо виконання заходів у несприятливих погодних умовах та/або поблизу них із урахуванням щонайменше наступного:

- (a) Спекотні та холодні погодні умови;
- (b) Наявність у повітрі піску або пилу;
- (c) Вулканічного пилу;
- (d) Складні погодні умови на морі;
- (e) Велика швидкість вітру зі швидкою зміною напрямку;
- (f) Велика турбулентність;
- (g) Громи та блискавки.

ПДА-ТА.350 Прийняття повітряного судна перед виконанням польоту

Перед виконанням польоту командир ПС повинен:

(a) Отримати завдання (бойове завдання, завдання за призначенням), поставивши свій підпис у польотному листі;

(b) Поставити свій підпис у технічному бортовому журналі ПС після визначення відповідності технічного стану ПС запланованому польотному завданню згідно з ПДА-ТА.290 і завершення усіх перевірок технічного стану ПС із дотриманням затверджених експлуатантом процедур (див. ПДА-ТА.303).

ПДА-ТА.355 Умови виконання зльоту та набору висоти

(a) Експлуатант повинен затвердити у КЕ процедури виконання безпечного зльоту та набору висоти. Зазначені процедури повинні повністю враховувати щонайменше наступне:

- (1) конфігурацію ПС;
- (2) злітні характеристики (див. ПДА-ТА, Підрозділ “G”);
- (3) стан аеродрому;
- (4) погодні умови та стан злітно-посадкової смуги;
- (5) заходи захисту від турбулентності супутнього сліду.

(b) Перед початком зльоту командир ПС повинен переконатися, що відповідно до наявної у нього інформації:

(1) погодні умови на аеродромі та стан ЗПС не перешкоджають безпечному зльоту та набору висоти;

(2) заявлені погодні умови на аеродромі відповідають або кращі за затверджені експлуатаційні мінімуми.

ПДА-ТА.365 Мінімальна висота польоту над рівнем моря

Командир ПС або льотчик, якому доручено виконання польоту, не повинен виконувати політ нижче визначеної мінімальної висоти польоту над рівнем моря, за винятком випадків, коли це необхідно для виконання зльоту або посадки, або через “характер” виконання польотного завдання.

ПДА-ТА.375 Управління паливом під час польоту

(а) Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру виконання перевірок та управління запасами пального під час польоту ПС.

(б) Командир ПС повинен стежити за витратою пального, і не допускати витрату ПС пального вище рівня, який є необхідним для повернення ПС на аеродром запланованої посадки, або безпечної посадки на запасному аеродромі.

ПДА-ТА.385 Використання додаткового кисню

Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру використання додаткового кисню у разі перевищення висоти польоту понад 10000 футів упродовж більше 30 хв та протягом будь-якого проміжку часу - понад 13000 футів.

ПДА-ТА.395 Попередження приближення до землі

У разі отримання сигналу від системи раннього попередження про наближення до землі (EGPWS/TAWS), при обладнанні нею ПС, командир ПС повинен негайно вжити коригувальних заходів для відновлення безпечних умов польоту.

ПДА-ТА.396 Процедури використання бортових вогнів

Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру використання бортових вогнів із урахуванням наступного:

- (а) Державних нормативних актів;
- (б) Характеру експлуатації ПС;
- (с) Ризиків зіткнення під час виконання польоту;

(d) Положень та норм, які викладені в Правилах виконання польотів.

ПДА-ТА.400 Умови заходу на посадку та посадка

(a) Експлуатант повинен визначити в КЕ процедури виконання безпечного заходу на посадку та посадки. Зазначені процедури повинні повністю враховувати щонайменше наступне:

- (1) конфігурацію ПС;
- (2) посадка (Див. ПДА-ТА., Підрозділ “G”);
- (3) стан аеродрому;
- (4) погодні умови та стан ЗПС;
- (5) заходи захисту від турбулентності супутнього сліду.

(b) Перед початком заходу на посадку командир ПС повинен переконатися у прийнятності погодних умов і стану ЗПС для виконання безпечного заходу на посадку, посадки або пропущеного заходу на посадку з урахуванням інформації про експлуатаційні характеристики повітряного судна, що міститься в КЕ.

ПДА-ТА.415 Польотний лист та технічний бортовий журнал ПС

Командир ПС перед та після кожного польоту повинен заповнити та поставити свій підпис у польотному листі та відповідних розділах технічного бортового журналу.

ПДА-ТА.420 Процедури сповіщення про події

(a) Доповіді, зазначені в ПДА-ТА.033(a) та ПДА-ТА.033(b), повинні подаватися у формі та у спосіб, які встановлені відповідно Додатка 1 до цього Підрозділу, та мають містити всю необхідну інформацію про обставини, відомі експлуатанту.

(b) Доповіді повинні передаватися якомога швидше, не пізніше ніж протягом 72 годин з моменту виявлення експлуатантом умов, які стосуються доповіді, якщо цьому не заважають виняткові обставини.

(c) У разі потреби експлуатант повинен надати звіт із детальною інформацією про заходи, які він має намір вжити для запобігання подібних випадків у майбутньому, якомога швидше з моменту їх ідентифікації. Цей звіт повинен надаватись у формі та у порядку, встановленому відповідно Додатка 1 до цього Підрозділу.

ПДА-ТА.439 Аерофоторозвідка та аерофотозйомка

(а) Експлуатант повинен забезпечувати проведенням аерофоторозвідки та/або аерофотозйомки (крім використання засобів тактичної розвідки та/або спостереження):

(1) відповідно до чинних вимог нормативно-правових актів держави, через повітряний простір якої виконується політ ПС;

(2) особовим складом, який має на це відповідний дозвіл експлуатанта.

(б) Експлуатант повинен визначити в КЕ умови безпечного проведення аерофоторозвідки, зокрема:

(1) умови, за яких льотчик, що управляє ПС, може здійснювати аерофоторозвідку та/або аерофотозйомку;

(2) обов'язкові процедури щодо:

(і) планування польотів, зокрема, у разі виникнення нештатних ситуацій;

(іі) проведення обов'язкового інструктажу перед та/або під час виконання польоту;

(ііі) порядку виконання польотного завдання;

(3) управління ресурсами екіпажу для усіх залучених членів екіпажу ПС;

(4) обмежень та/або обов'язкових порядків дій.

ПДА-ТА.447 Виконання демонстраційних польотів

(а) Експлуатант повинен забезпечувати виконання ДП:

(1) із дотриманням правил польотів країни, повітряний простір якої використовується для польотів ПС;

(2) із дотриманням норм, зазначених у Додатку 2 до цього Підрозділу, Правил виконання польотів державної авіації України та процедур, які погоджено для використання Компетентним органом та відповідним ЦОУ ДА;

(3) льотними екіпажами з необхідним рівнем фахової підготовки та допусками.

(б) Експлуатант, у разі потреби, повинен розробити та затвердити спеціальні льотні профілі, які відповідають погодженому Компетентним органом або відповідним ЦОУ ДА стандарту.

(с) Експлуатант повинен визначити в КЕ умови безпечного виконання ДП, зокрема:

(1) мінімальні запаси міцності та відстані, щоб зменшити будь-які загрози для безпеки:

(і) льотного екіпажу;

(іі) інших ПС у строю;

(ііі) третіх осіб на землі; а також дотримання

(2) обов'язкових процедур щодо:

- (i) планування польотів, зокрема, на випадок виникнення нештатних ситуацій;
- (ii) проведення обов'язкового інструктажу перед та/або під час виконання польоту;
- (iii) порядку виконання польотного завдання;
- (3) MEL та/або систем ПС;
- (4) CRM для усіх залучених членів екіпажу ПС;
- (5) обмежень та/або обов'язкових порядків дій.

ПДА-ТА.449 Польоти на низьких висотах

(a) Експлуатант повинен забезпечувати виконання польотів на низьких висотах:

- (1) відповідно до правил польотів країни, повітряний простір якої використовується для польотів ПС;
- (2) льотними екіпажами з необхідним рівнем фахової підготовки та допусками.

(b) Експлуатант повинен визначити в КЕ умови та порядки безпечного виконання польотів на низьких висотах, зокрема:

- (1) обов'язкових процедур щодо:
 - (i) планування польотів, зокрема, на випадок виникнення нештатних ситуацій;
 - (ii) проведення обов'язкового інструктажу перед та/або під час виконання польоту;
 - (iii) порядку виконання польотного завдання;
- (2) MEL та/або систем ПС;
- (3) CRM для усіх залучених членів екіпажу ПС;
- (4) обмежень та/або обов'язкових порядків дій.

ПДА-ТА.454 Буксирування

(a) Експлуатант повинен забезпечувати, щоб для виконання безпечного буксирування:

- (1) Компетентним органом була затверджена відповідна конфігурація ПС;
- (2) засоби буксирування були сертифіковані;
- (3) льотний екіпаж або персонал, який має допуск до цієї функції, мав відповідний рівень фахової підготовки.

(b) Експлуатант повинен визначити в КЕ умови безпечного буксирування ПС, зокрема:

- (1) обов'язкові процедури щодо:
 - (i) планування польотів, зокрема, на випадок виникнення нештатних ситуацій;

- (ii) проведення обов'язкового інструктажу перед та/або під час виконання польоту;
- (iii) порядку виконання польотного завдання;
- (2) управління ресурсами екіпажу для усіх залучених льотних екіпажів;
- (3) обмежень та/або обов'язкових порядків дій.

ПДА-ТА.455 Експлуатаційні випробування

(а) Перед виконанням заходів, що не передбачені АОС ДА, або у разі введенням в експлуатацію нового чи видозміненого бортового обладнання та/або програмного забезпечення, (бортового) обладнання або АЗУ, експлуатант повинен провести експлуатаційні випробування та оцінювання з метою визначення наступного:

(1) необхідні зміни у підготовці льотного екіпажу, порядках управління підтримання льотної придатності та заходах і порядках експлуатації ПС відповідно до КЕ;

(2) обов'язкові відмінності у підготовці льотного екіпажу (див. ПДА-ТА.950) та/або іншого обслуговуючого персоналу.

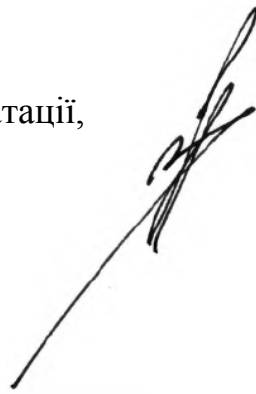
(б) Для проведення експлуатаційних випробувань та оцінювання експлуатант повинен:

(1) дотримуватися вимог ПДА-ТА та порядків дій, які визначені в КЕ (якщо у плані експлуатаційних випробувань не зазначено інше);

(2) дотримуватися плану експлуатаційних випробувань відповідно до вимог, які зазначені у підпункті (с) нижче.

(с) Експлуатант повинен вказати у плані експлуатаційних випробувань погоджені з Компетентним органом та ЦОУ ДА умови безпечного проведення експлуатаційних випробувань та оцінювання.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТА.420 Процедури сповіщення про події

Перелік 1

ПЕРЕЛІК

авіаційних подій у державній авіації, що класифікуються як серйозні інциденти

Небезпечні зближення, що потребують маневру ухилення для уникнення зіткнення або небезпечної ситуації, або ситуація, в якій заходи ухилення є доцільними

Зіткнення, що не класифікуються як авіаційні події

Ситуації, під час яких вдалося уникнути зіткнення справного ПС із землею

Перервані зльоти із закритої чи зайнятої ЗПС, РД, крім санкціонованих польотів вертольотів, чи непризначеної ЗПС

Зліт із закритої чи зайнятої ЗПС, РД, крім санкціонованих польотів вертольотів, чи непризначеної ЗПС

Посадка чи спроба здійснити посадку на закриту чи зайняту ЗПС, РД, крім санкціонованих польотів вертольотів, непризначену ЗПС

Складання опори шасі чи посадка з прибралим шасі, які не класифікуються як авіаційна подія

Чиркання під час посадки закінцівкою крила, гондолою двигуна чи іншою частиною ПС, коли це не класифікується як авіаційна подія

Явна нездатність досягти необхідних характеристик під час розбігу при зльоті чи на початковому етапі набору висоти

Пожежі та/або випадки появи диму в кабіні екіпажу, салоні, вантажних відсіках чи пожежа двигуна, навіть якщо її було ліквідовано за допомогою вогнегасних засобів

Ситуації, що вимагають використання членами льотного екіпажу аварійного кисню

Випадки пошкодження конструкції ПС чи руйнування двигуна, у тому числі нелокалізовані відмови газотурбінних двигунів, що не класифікуються як авіаційні події

Численні відмови однієї чи більше бортових систем, що впливають на експлуатацію ПС

Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу під час польоту щодо польотів на ПС з одним пілотом, у тому числі зовнішнім пілотом

Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу під час польоту щодо польотів з кількома пілотами, стосовно яких безпека була послаблена внаслідок значного збільшення робочого навантаження на екіпаж

Продовження Переліку 1 Додатку 1

Кількість пального чи ситуація з розподілом палива, що потребує оголошення льотчиком аварійної обстановки, така як недостатня кількість палива, повний виробіток палива, недостатня подача палива чи неможливість використовувати наявне на борту паливо у повному обсязі

Несанкціоновані проникнення на ЗПС, що належать до класу А за серйозністю наслідків, як визначено Doc 9897 ІКАО

Інциденти під час зльоту та посадки

Інциденти, такі як недоліт чи викочування ЗС за межі ЗПС

Відмови систем, зокрема втрата потужності або тяги, потрапляння в зону небезпечних метеоявищ, вихід за межі встановлених льотних обмежень та інші ситуації, що створили чи можуть створити труднощі у керуванні ПС

Відмова більш як однієї системи в системі резервування, що необхідна для керування ПС та навігації під час польоту

Ненавмисне чи як аварійний захід навмисне скидання вантажу, що перевозиться на зовнішній підвісці, чи іншого вантажу, що перевозиться із зовнішнього боку ПС

Зазначений перелік не є вичерпним і залежно від ситуації елементи, що наведені у переліку, можуть не підпадати під категорію “серйозний інцидент”, якщо збереглися захисні механізми, які не дають змогу інциденту розвиватися за імовірно негативним сценарієм.

Рішення про остаточну класифікацію події приймає уповноважений орган з питань розслідування України.

Повідомлення про авіаційні події чи інциденти:

1. Кожна причетна або інша особа, якій стало відомо про виникнення авіаційної події чи інциденту, використовуючи найбільш оперативні засоби зв'язку (телефон, телефакс, електронну пошту тощо), негайно повідомляє про це уповноваженому органу з питань розслідування України.

Повідомлення про авіаційну подію чи інцидент подається українською або англійською мовою та повинно містити інформацію, наведену у доповненні 1 до Переліку 1.

Інформація про осіб та небезпечні вантажі на борту

2. Експлуатанти, що виконують польоти в пункти призначення чи з пунктів відправлення, що розташовані на території України, впроваджують такі процедури:

1) не пізніше ніж протягом двох годин після повідомлення про авіаційну подію та інцидент, що сталися з ПС, надавати уповноваженому органу з питань розслідування України та органу досудового розслідування в Україні затверджений список жертв авіаційної події, які були на ПС; та

Продовження Переліку 1 Додатку 1

2) одразу після повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися з ПС, надавати уповноваженому органу з питань розслідування України затверджений список небезпечних вантажів, що перебували на борту ПС.

3. Список жертв авіаційної події, зазначений у підпункті 1 пункту 2 цього Переліку, надається правоохоронним органам для здійснення зв'язку з родичами жертв авіаційної події та, у разі потреби, медичним закладам, яким необхідна така інформація, для надання відповідної допомоги.

4. З метою оперативного інформування родичів жертв авіаційної події експлуатанти пропонують пасажирам зазначати ім'я та контактні дані осіб, з якими можна зв'язатись у разі виникнення авіаційної події. Така інформація використовується експлуатантами виключно у разі виникнення авіаційної події та не передається третім особам і не використовується з комерційною метою.

5. Імена жертв авіаційної події не розголошуються до того часу, поки їх родичам не буде повідомлено правоохоронними органами. Конфіденційність списку жертв авіаційної події, зазначеного у підпункті 1 пункту 2 цього Переліку, охороняється відповідно до законодавства і кожне ім'я у цьому списку розголошується лише за згодою родичів особи, що перебувала на борту.

ІНФОРМАЦІЯ,
яку повинно містити повідомлення про авіаційну подію чи інцидент
(Form of Occurrence Notification)

Повідомлення про авіаційну подію чи інцидент (далі - повідомлення) повинно містити таку кількість інформації, яка відома відправнику на момент його складення. Повідомлення не повинне містити припущення про обставини та причини події. Відсутність будь-яких із перелічених відомостей не повинна затримувати передачу повідомлення.

1. Скорочення ACCID - для позначення авіаційних подій, SINCID - для позначення серйозних інцидентів, INCID - для позначення інцидентів (for accidents the identifying abbreviation ACCID, for serious incidents SINCID, for incidents INCID).

2. Виробник, модель, державний та реєстраційний знаки і серійний номер повітряного судна (Manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft).

3. Найменування власника, експлуатанта та у разі наявності орендаря ПС (Name of owner, operator and hirer, if any, of the aircraft).

4. Кваліфікація командира ПС, громадянство членів екіпажу та пасажирів (Qualification of the pilot-in-command, and nationality of crew and passengers).

5. Дата і час (місцевий або UTC) авіаційної події чи інциденту (Date and time (local time or UTC) of the accident or incident).

6. Останній пункт вильоту та запланований пункт посадки ПС (Last point of departure and point of intended landing of the aircraft).

7. Місцезнаходження ПС відносно будь-якого географічного пункту, що легко визначається, широта і довгота (Position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude).

8. Кількість членів екіпажу і пасажирів; кількість осіб на борту, які загинули та отримали серйозні тілесні ушкодження; кількість інших осіб, які загинули та отримали серйозні тілесні ушкодження (Number of crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured).

9. Опис авіаційної події чи інциденту і ступінь пошкодження ПС, відома на час складення повідомлення (Description of the accident or incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known).

10. Фізичні характеристики місцевості авіаційної події чи інциденту, а також інформація про складнощі доступу до нього або особливі умови, що стосуються доступу до місця події (Physical characteristics of the accident or incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site).

11. Наявність і опис небезпечних вантажів на борту ПС (Presence and description of dangerous goods on board the aircraft).

12. Посада, прізвище, ініціали, підпис особи, яка підписала повідомлення (Position, surname, initials, signature of the person who signed the notification of the occurrence).

Події, які підлягають обов'язковому сповіщенню Компетентному органу та відповідному ЦОУ ДА протягом 72 годин після події

(Повідомлення про авіаційну подію чи інцидент подається українською або англійською мовою та повинно містити інформацію, наведену у доповненні 1 до Переліку 2):

I. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

1. ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

1.1. Підготовка до вильоту

(1) Використання невірної інформації або введення помилкових даних в обладнання, що використовується для навігації або для розрахунків льотних характеристик, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(2) Перевезення або спроба перевезення небезпечного вантажу всупереч чинному законодавству, включаючи неправильне маркування, пакування та поводження з небезпечним вантажем.

1.2. Підготовка ПС

(1) Неправильний тип палива або забруднене паливо.

(2) Невиконання, порушення технології, або недостатність обробки для запобігання обледеніння або з видалення льоду.

1.3. Зліт та посадка

(1) Викочування/виїзд за межі ЗПС або РД.

(2) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на ЗПС або РД.

(3) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO).

(4) Будь-який перерваний зліт.

(5) Неспроможність досягти потрібних або очікуваних льотно-технічних характеристик під час зльоту, при виконанні відходу на друге коло або посадки.

(6) Факт або спроба зльоту, заходу на посадку або посадки у некоректно встановленій конфігурації.

(7) Удар хвостовою частиною, кінцівкою крила, гвинтом чи гондолою під час зльоту чи посадки.

(8) Продовження заходу на посадку всупереч встановленим експлуатантом ПС критеріям стабілізованого заходу на посадку.

(9) Продовження інструментального заходу на посадку в умовах, нижчих за опубліковані мінімуми з неадекватними візуальними орієнтирами.

(10) Екстрена чи вимушена посадка.

(11) Посадка з недольотом або перельотом.

(12) Жорстка посадка.

1.4. Будь-яка фаза польоту

(1) Втрата керування.

(2) Потрапляння ПС у небезпечне просторове положення із перевищенням нормальних кутів тангажу, крену або невідповідна швидкість польоту для даних умов.

(3) Відхилення від дозволеної висоти польоту.

(4) Спрацьовування будь-якої системи захисту діапазону режимів польоту, включаючи попередження про звалювання, автомат тряски штурвала, автомат відштовхування штурвала та автоматичні системи захисту.

(5) Ненавмисне відхилення від запланованого або заданого шляху на найменше з двох: подвійне значення необхідних навігаційних характеристик або на 10 морських миль.

(6) Перевищення експлуатаційних обмежень, вказаних у КЛЕ ПС.

(7) Експлуатація з невірно налаштованим висотоміром.

(8) Випадки, коли реактивний струмінь або потік повітря від гвинта могли або загрожували ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(9) Невірне розуміння режиму роботи автоматики або будь-якої іншої інформації з панелей кабіни екіпажу, що могло загрожувати або загрожувало ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

1.5. Інші типи подій

(1) Ненавмисне вивільнення вантажу або будь-якого зовнішнього обладнання.

(2) Втрата ситуаційної обізнаності (включаючи оточення, режими і системи, просторову орієнтацію, орієнтацію в часі).

(3) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту.

2. ТЕХНІЧНІ ПОДІЇ

2.1. Конструкція і системи

(1) Втрата будь-якої частини конструкції ПС в польоті.

(2) Відмова системи.

(3) Відмова дублюючої системи.

(4) Витік будь-якої рідини, що призвів до загрози пожежі чи можливості небезпечного забруднення конструкції ПС, систем або обладнання, чи який загрожував або міг загрожувати ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(5) Несправність або дефект паливної системи, який мав вплив на подачу та/або розподіл палива.

Продовження Переліку 2 Додатку 1

(6) Несправність або дефект будь-якої системи індикації, що призвів до надання екіпажу хибної інформації.

(7) Ненормальне функціонування системи керування ПС, таке як асиметрія чи блокування органів керування (наприклад: пристрої керування підйомною силою (закрилки/передкрилки), повітряні гальма (спойлери), засоби керування просторовим положенням (елерони, рулі висоти, руль напрямку).

2.2. Силові установки (включаючи двигуни, повітряні гвинти та системи несучих гвинтів) та допоміжні силові установки

(1) Відмова або серйозна поломка будь-якої частини або системи керування силовою установкою, повітряним гвинтом або несучим гвинтом.

(2) Пошкодження або відмова несучого/хвостового гвинта, трансмісії та/або еквівалентних систем.

(3) Зрив полум'я, вимкнення будь-якого двигуна в польоті чи допоміжної силової установки, коли вона необхідна (наприклад: польоти збільшеної дальності літаків з двома двигунами (ETOPS), процедури MEL).

(4) Перевищення експлуатаційних обмежень двигуна, включаючи перевищення швидкості або неможливість контролю швидкості будь-якого високошвидкісного обертового компонента (наприклад, ДСУ, установка повітряного запуску, турбохолодильник, повітряна турбіна, повітряний гвинт або несучий гвинт).

(5) Відмова або поломка будь-якої частини двигуна, силової установки, допоміжної силової установки або трансмісії, що призвело до одного або декількох наслідків:

- (а) система реверсу тяги не виконує керуючі команди;
- (б) відсутня можливість керування потужністю, тягою, обертами;
- (с) відділення компонентів/уламків.

3. ВЗАЄМОДІЯ ЗІ СЛУЖБАМИ АЕРОНАВІГАЦІЇ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

(1) Небезпечний диспетчерський дозвіл.

(2) Тривала втрата зв'язку із органами обслуговування або організації повітряного руху.

(3) Суперечливі інструкції від різних диспетчерів ОНР, які потенційно призводять до втрати ешелонування.

(4) Некоректна інтерпретація радіоповідомлень, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(5) Навмисне відхилення від інструкцій диспетчера УНР (КрП, АД), яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

4. АВАРІЙНІ ТА ІНШІ КРИТИЧНІ СИТУАЦІЇ

- (1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу (“Mayday” або “PAN”).
- (2) Будь-яке горіння, плавлення, дим, чад, іскріння, перегрів, пожежа або вибух.
- (3) Забруднене повітря в кабіні екіпажу або в пасажирському відсіку, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- (4) Немоżliвість застосування льотним або кабінным екіпажем коректних нестандартних або аварійних процедур для подолання аварійної ситуації.
- (5) Використання будь-якого аварійного обладнання чи нестандартних процедур, що впливає на польотні або посадочні характеристики.
- (6) Відмова будь-якого аварійного або рятувального обладнання чи системи, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.
- (7) Неконтрольований тиск в салоні або кабіні екіпажу.
- (8) Критично низький рівень палива, або кількість палива по прибуттю менше необхідного кінцевого резерву палива.
- (9) Будь-який випадок використання екіпажем кисневої системи.
- (10) Втрата працездатності будь-якого члена льотного або салонного (кабінного) екіпажу, що призвела до зменшення кількості членів екіпажу нижче сертифікованого мінімального складу екіпажу.
- (11) Втома екіпажу, яка впливає або потенційно впливає на його здатність безпечно виконувати свої обов’язки.

5. НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ ТА ПОГОДНІ УМОВИ

- (1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі (в т.ч. з наземним транспортом) або у повітрі.
- (2) Спрацьовування бортової системи попередження зіткнень ПС у повітрі (ACAS Resolution Advisory).
- (3) Спрацьовування системи попередження зіткнень із землею поверхнею (GPWS, TAWS).
- (4) Зіткнення ПС із представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами.
- (5) Пошкодження ПС сторонніми об’єктами/уламками (FOD).
- (6) Неочікувано погані умови покриття ЗПС.
- (7) Потрапляння в турбулентність в супутньому сліді.

Продовження Переліку 2 Додатку 1

(8) Створення для ПС перешкод, пов'язаних з використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного освітлення, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів.

(9) Ураження ПС блискавкою, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС.

(10) Потрапляння ПС в зону граду, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС.

(11) Потрапляння ПС в зону сильної турбулентності або в інші умови, що призвело до травмування будь-якої особи на борту або до необхідності післяпольотної перевірки на пошкодження ПС внаслідок турбулентності.

(12) Потрапляння ПС в зону значного зсуву вітру або в зону грозових явищ, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, що знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(13) Потрапляння ПС в зону обледеніння, що призвело до погіршення керованості, пошкодження ПС, відмови або несправності будь-якої системи ПС.

(14) Потрапляння ПС в хмару вулканічного попелу.

6. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

(1) Загроза підриву або викрадення ПС.

(2) Складність в контролюванні агресивних, недисциплінованих пасажирів, або пасажирів в стані сп'яніння.

II. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ, ТЕХНІЧНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ І РЕМОНТОМ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

1. ВИРОБНИЦТВО

Вироби, компоненти або обладнання, які виготовлені виробником з відхиленнями від застосованих проектних даних, що може призвести до виникнення потенційно небезпечного стану, як це визначено утримувачем сертифіката типу або схвалення конструкції.

2. КОНСТРУКЦІЯ

Будь-яка відмова, несправність, дефект або інша подія, пов'язана з виробом, компонентом або обладнанням, що призвела або могла призвести до виникнення небезпечного стану.

3. ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ.

(1) Серйозні пошкодження конструкції (наприклад: тріщини, постійна деформація, розшарування, порушення адгезії, обгорання, надмірне зношення або корозія), виявлені в ході технічного обслуговування ПС чи компоненту.

(2) Серйозний витік або забруднення рідин (наприклад: гідравлічної рідини, палива, масла, газу або інших рідин).

(3) Відмова або несправність будь-якої частини двигуна або силової установки та/або трансмісії, що призвело до одного або декількох з наступних станів:

(a) відділення компонентів/уламків;

(b) вихід з ладу конструкції кріплення двигуна.

(4) Пошкодження, відмова або дефект повітряного гвинта, які в польоті можуть призвести до відриву повітряного гвинта або суттєвої частини повітряного гвинта та/або несправності у системі управління кроком повітряного гвинта.

(5) Пошкодження, вихід з ладу або дефект головного редуктора/кріплень, які в польоті можуть призвести до роз'єднання елементів несучого гвинта та/або несправності у системі керуванням несучим гвинтом.

(6) Значна несправність критично важливої для безпеки системи або обладнання, включаючи аварійну систему або обладнання, виявлена при випробуванні під час технічного обслуговування, або непрацездатність цих систем після технічного обслуговування.

(7) Некоректне збирання або установка компонентів ПС, виявлені в ході огляду або випробувань, що не призначалися для такої конкретної мети.

(8) Невірна оцінка серйозного дефекту або серйозної невідповідності процедурам MEL і Технічного бортжурналу.

(9) Серйозне пошкодження системи електричних дровових з'єднань (EWIS).

(10) Будь-який дефект критичної частини з обмеженим ресурсом/строком служби, що призводить до її зіпсування до закінчення призначеного ресурсу/строку служби.

(11) Використання виробів, компонентів або матеріалів невідомого, сумнівного походження, або використання непридатних критично важливих компонентів.

(12) Помилкові, неправильні або недостатні дані з технічного обслуговування або процедури, які можуть призвести до істотних помилок у технічному обслуговуванні, включаючи мовленнєві проблеми.

(13) Неналежний контроль або застосування обмежень з технічного обслуговування ПС або планового технічного обслуговування.

Продовження Переліку 2 Додатку 1

(14) Допуск ПС до експлуатації після проведення технічного обслуговування у разі виявлення невідповідності, що може загрожувати безпеці польотів.

(15) Серйозне пошкодження, заподіяне ПС під час технічного обслуговування з причини некоректного технічного обслуговування або використання невідповідного або непридатного наземного обладнання, і яке вимагає додаткових робіт з обслуговування ПС.

(16) Виявлення обгорання, оплавлення, задимлення, виникнення електричної дуги, загорання або пожежі.

(17) Будь-яка подія, під час якої діяльність або стан персоналу, включаючи рівень втоми, безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події чи серйозного інциденту.

(18) Значна несправність, проблеми, пов'язані з надійністю, або повторювані проблеми з якістю запису, які впливають на роботу системи бортових самописців (таких як: система автоматичної реєстрації параметрів польоту, система реєстрації передачі даних або система бортового мовного самописця), або відсутність інформації, необхідної для забезпечення функціонування системи бортових самописців.

ІІІ. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З АЕРОНАВІГАЦІЙНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ, ОРГАНІЗАЦІЄЮ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ТА ОБЛАДНАННЯМ

1. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПС

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею або поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі, в тому числі загроза зіткнення справного ПС із землею (CFIT).

(2) Порушення мінімумів ешелонування.

(3) Некоректне ешелонування.

(4) Повідомлення ACAS RAs.

(5) Зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами.

(6) Викочування/виїзд за межі РД або ЗПС.

(7) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на ЗПС або РД.

(8) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO).

(9) Відхилення ПС від параметрів диспетчерського дозволу.

(10) Відхилення ПС від встановлених вимог щодо системи організації повітряного руху:

Продовження Переліку 2 Додатку 1

- (а) відхилення ПС від опублікованих процедур в системі організації повітряного руху;
 - (б) порушення порядку використання повітряного простору, включаючи несанкціоноване проникнення в повітряний простір;
 - (с) недотримання вимог щодо установки та експлуатації обладнання, пов'язаного з процедурами організації повітряного руху.
- (11) Події, пов'язані з плутаниною позивних.

2. ПОГІРШЕННЯ ЯКОСТІ АБО ПОВНЕ ПРИПИНЕННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ АБО ФУНКЦІЙ

Застосовується тільки для ОПР.

3. ІНШІ АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ

- (1) Оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN").
- (2) Суттєве зовнішнє втручання в аеронавігаційне обслуговування (наприклад, мовлення радіостанцій в FM діапазоні, що створює завади системі ILS, VOR та авіаційному електрозв'язку).
- (3) Створення перешкод для ПС, органу обслуговування повітряного руху або передачі радіоповідомлення, що спричинені використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного освітлення, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів.
- (4) Аварійний злив палива.
- (5) Загроза вибуху бомби на борту ПС або захоплення ПС.
- (6) Втома, що впливає або може впливати на здатність персоналу безпечно виконувати обов'язки з обслуговування повітряного руху.
- (7) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту.

IV. ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ АЕРОДРОМІВ ТА НАЗЕМНИМ ОБСЛУГОВУВАННЯМ ПС

- 1. Управління безпекою польотів на аеродромі/safety management of an aerodrome
 - 1.1. Події, пов'язані з експлуатацією ПС і наявністю перешкод
 - (1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі.
 - (2) Зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами.
 - (3) Викочування/виїзд за межі РД або ЗПС.

Продовження Переліку 2 Додатку 1

(4) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на РД або ЗПС.

(5) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO).

(6) Неможливість ПС або іншого транспорту виконати диспетчерський дозвіл, інструкцію або обмеження під час знаходження ПС в зоні руху аеродрому (наприклад: неправильна ЗПС, РД або обмежена частина аеродрому).

(7) Присутність стороннього об'єкта в зоні руху аеродрому, що загрожувала або могла загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(8) Наявність на аеродромі або в безпосередній близькості від нього перешкод, що не опубліковані в AIP (збірнику аеронавігаційної інформації) або в повідомленні NOTAM (повідомлення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів), та/або без належного маркування або підсвічування.

(9) Поява в зоні руління, буксирування або руління заднім ходом перешкоди у вигляді транспортного засобу, обладнання або людини

(10) Пасажири або сторонні особи на пероні без нагляду.

(11) Вражаюча дія реактивного струменя, потоку від несучого гвинта або супутнього струменя повітряного гвинта.

(12) Оголошення аварійного сигналу («Mayday» або «PAN»).

1.2. Погіршення якості або повне припинення обслуговування та виконання функцій.

(1) Втрата або відмова зв'язку між:

(а) аеродромом, транспортним засобом або аеродромним технічним персоналом та органом ОПР або пунктом перонної служби;

(б) пунктом перонної служби та ПС, транспортним засобом або органом ОПР.

(2) Значний збій, несправність або дефект аеродромного обладнання або системи, що призвів або міг призвести до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(3) Значні порушення освітлення, розмітки, маркування або розміщення знаків на аеродромі.

(4) Відмова системи аварійного сповіщення на аеродромі.

(5) Відсутність аварійно-рятувальних та протипожежних служб, передбачених діючими правилами.

1.3. Інші події

(1) Пожежа, дим, вибух у будівлях або приміщеннях аеродрому, його околицях або в обладнанні, що призвело або могло призвести до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

Продовження Переліку 2 Додатку 1

(2) Події, пов'язані з забезпеченням авіаційної безпеки на аеродромі (наприклад: незаконне проникнення на територію, саботаж, загроза вибуху бомби).

(3) Відсутність сповіщення про значну зміну експлуатаційних умов аеродрому, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(4) Некоректна, неадекватна або відсутня обробка для запобігання обледеніння або з видалення льоду.

(5) Значний розлив палива під час заправки.

(6) Заправка забрудненого або невідповідного палива або інших основних рідин (кисень, азот, мастило, вода).

(7) Нездатність забезпечити задовільний стан поверхні ЗПС.

(8) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту.

2. Наземне обслуговування ПС

2.1. Події, пов'язані з обслуговуванням ПС на аеродромі

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із землею або у повітрі, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі.

(2) Несанкціоноване зайняття ЗПС або РД.

(3) Викочування/виїзд за межі ЗПС або РД.

(4) Значне забруднення конструкції, систем або обладнання ПС, викликане перевезенням багажем, вантажем або поштою.

(5) Поява в зоні руління, буксировки або руління заднім ходом перешкоди в вигляді транспортного засобу, обладнання або людини.

(6) Поява стороннього об'єкта в зоні руху ПС аеродрому, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(7) Пасажири або сторонні особи на пероні без нагляду.

(8) Пожежа, дим, вибух у будівлях або приміщеннях аеродрому, його околицях або в обладнанні, що призвело або могло призвести до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

(9) Події, пов'язані із забезпеченням авіаційної безпеки на аеродромі (наприклад: незаконне проникнення на територію, саботаж, загроза вибуху бомби).

2.2. Погіршення якості роботи або повна відмова служби або функції

(1) Втрата або відмова зв'язку з ПС, транспортним засобом, органом ОПР або пунктом перонної служби.

Продовження Переліку 2 Додатку 1

(2) Значний збій, несправність або дефект аеродромного обладнання або системи, що поставило або могло поставити під загрозу ПС або осіб, які знаходяться на борту.

(3) Значні порушення освітлення, розмітки, маркування або розміщення знаків на аеродромі.

2.3. Особливі події, пов'язані з наземним обслуговуванням ПС

(1) Неналежна організація посадки/висадки пасажирів, завантаження багажу, вантажу або пошти, що може суттєво впливати на масу або центрування ПС (включаючи помилки в розрахунках зведеної завантажувальної відомості).

(2) Від'їзд обладнання для посадки/висадки, що загрожував особам на борту ПС.

(3) Неналежне завантаження або закріплення багажу, вантажу або пошти, що здатне загрожувати ПС, його обладнанню або особам на борту, або створювати перешкоди при екстреній евакуації.

(4) Транспортування, спроба транспортування або обробка небезпечного вантажу, що призвела або могла призвести до загрози безпеці експлуатації ПС або до виникнення небезпечного стану (наприклад: інцидент або подія з небезпечним вантажем згідно з визначенням в Технічних інструкціях ICAO Doc 9284).

(5) Невідповідність за результатами звірки даних багажу і пасажирів.

(6) Невиконання необхідних процедур наземного обслуговування, особливо в частині процедури з видалення льоду, заправки паливом та завантаження, включаючи некоректне розташування або прибирання обладнання.

(7) Значний розлив під час заправки паливом.

(8) Заправка некоректної кількості палива, що може суттєво впливати на ресурс, льотні характеристики, центрування або конструктивну міцність ПС.

(9) Заправка забрудненого або невідповідного палива або інших основних рідин (враховуючи кисень, азот, мастило, воду).

(10) Поломка, несправність або дефект наземного обладнання, яке використовується для наземного обслуговування ПС, що призвело або могло призвести до пошкодження ПС (наприклад: буксирувальне водило або установка повітряного запуску).

(11) Невиконання, порушення технології, або невідповідність обробки для запобігання обледеніння або з видалення льоду.

(12) Пошкодження ПС обладнанням наземного обслуговування або транспортними засобами, включаючи пошкодження, про які раніше не заявляли.

(13) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту.

ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, що має містити сповіщення про подію
(Обсяг інформації про події, які підлягають обов'язковому сповіщенню
повинен містити наступну інформацію, але може не обмежуватись нею)

I. ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКОВІ ПОЛЯ

- (1) Суб'єкт авіаційної діяльності:
 - (2) Статус події:
 - (3) Коли: Час ____ та дата UTC
 - (4) Де:
 - Держава/регіон події:
 - Місце події:
 - (5) Класифікація:
 - Клас події:
 - Місце події:
 - (6) Опис події:
 - (7) Типи негативних факторів:
 - (8) Класифікація ризику:
- ### II. СПЕЦІАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКОВІ ПОЛЯ

2.1. Поля даних щодо ПС

- (1) Ідентифікація ПС:
 - Країна-реєстрації:
 - Марка/модель/серія:
 - Серійний номер ПС:
 - Реєстраційний номер ПС:
 - Позивний:
- (2) Експлуатація ПС:
 - Експлуатант:
 - Вид польотів:
- (3) Опис ПС:
 - Категорія ПС:
 - Тип силової установки:
 - Масова група:
- (4) Історія польоту:
 - Останній пункт відправлення:
 - Плановий пункт призначення:
 - Фаза польоту:
- (5) Погода:
 - Істотні погодні умови:

2.2. Зарезервовано

2.2. Поля даних стосовно аеронавігаційного обслуговування

Продовження Доповнення 1 до Переліку 2

(1) Вплив системи ОрПР:

-- Вплив на систему ОрПР:

Обслуговування, на яке впливає подія (вплив на систему ОрПР):

(2) Назва органу ОПР:

2.2.1. Поля даних стосовно порушень мінімумів ешелонування/втрати ешелонування та порушення порядку використання повітряного простору

(1) Повітряний простір:

-- Структурний елемент повітряного простору:

-- Клас повітряного простору:

-- Назва FIR/UIR:

2.3. Поля даних стосовно аеродромів

(1) Назва аеродрому і індекс місцезнаходження ІКАО (прийнятий в ІКАО чотирьох літерний індекс місцезнаходження):

(2) Розташування аеродрому:

2.4. Поля даних щодо пошкодження ПС або травмування осіб:

(1) Серйозність:

-- Найбільша шкода:

-- Рівень травмування:

(2) Травми осіб:

-- Кількість травм на землі (смертельних, серйозних, незначних):

-- Кількість травм на борту ПС (смертельних, серйозних, незначних):

3. Ім'я, посада, підрозділ експлуатанта, або особа, яка повідомляє.

Додаток 2 до ПДА-ТА.447 Виконання демонстраційних польотів

Витяг з STANAG 3533

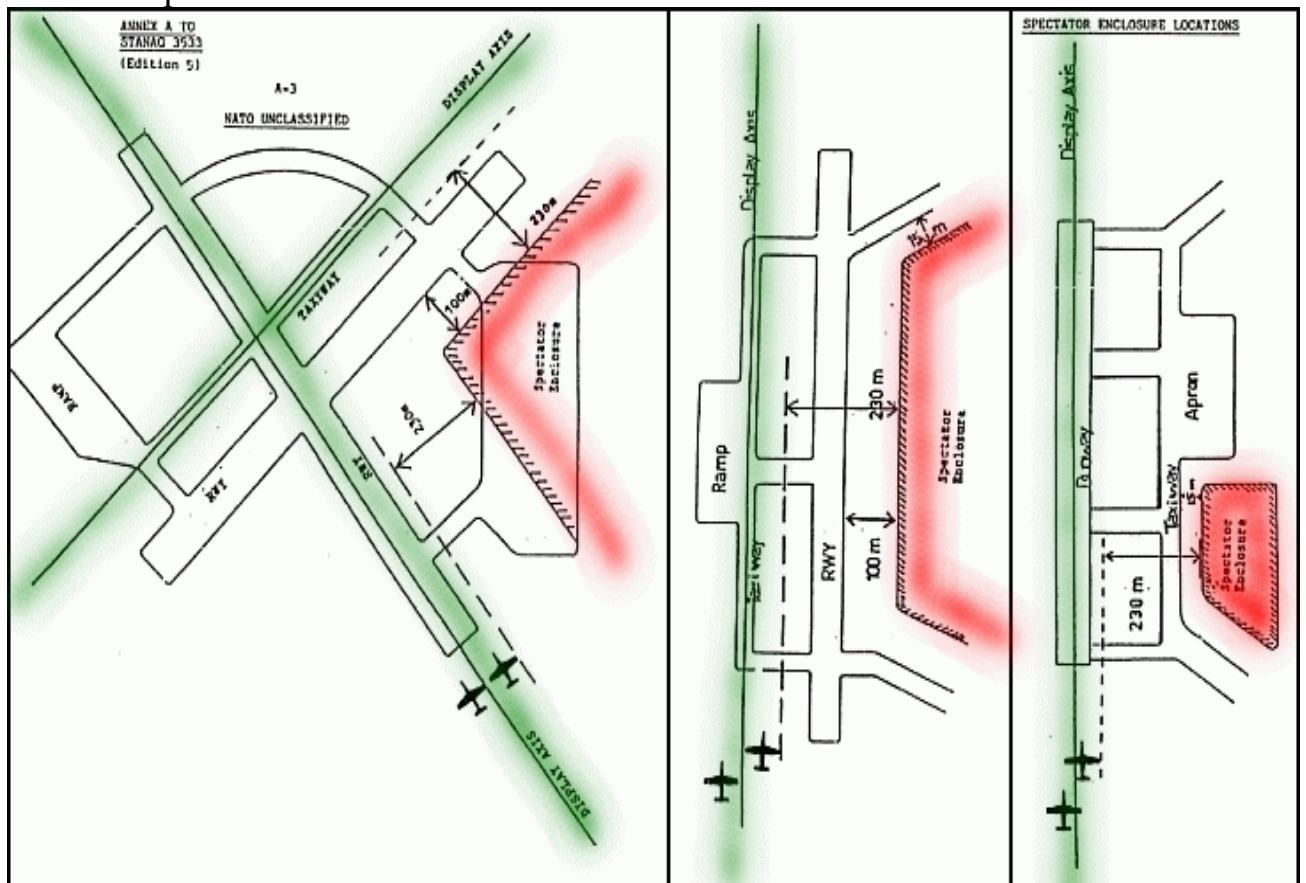
Основні заходи безпеки:

Не вище 0,95 Маха.

Забороняється проліт над сектором глядачів, якщо на це немає спеціального дозволу керівника заходу.

Забороняється проліт над глядацьким сектором, якщо на це немає спеціального дозволу директора заходу.

Мінімальна висота польоту не визначена, але, як правило, встановлюється організаторами на рівні 50 м для горизонтальних прямих польотів і 100 м під час маневрів.



Мінімальна горизонтальна відстань до глядацької зони:

15 м від повітряних суден, що рухаються по руліжних доріжках

65 м від повітряних суден, що не рухаються на руліжних доріжках і не перебувають під наглядом, літаків і вертольотів, що сідають і злітають вертикально, а також від будь-якої злітно-посадкової смуги, що використовується легкими літаками і вертольотами зі швидкістю зльоту або посадки менше 100 вузлів.

100 м до ЗПС, що використовується літаками зі злітною або посадочною швидкістю понад 100 вузлів, а також для легких літаків у польоті і вертольотів, що пролітають повз або з вантажем на гаку

Продовження Додатку 2

230 м для повітряних суден, що виконують польотні маневри, напрямом руху яких не спрямований у бік глядачів, або для повітряних суден, що виконують польотні маневри зі швидкістю менше 300 вузлів, напрямом руху яких спрямований у бік глядачів.

450 м для повітряних суден, що виконують польоти зі швидкістю понад 300 вузлів, напрямом руху яких спрямований у бік глядацького сектору.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “G” – ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПДА-ТА.485 Загальні положення

ПДА-ТА.490 Зліт

ПДА-ТА.500 Відмова двигуна під час польоту та на маршруті

ПДА-ТА.510 Посадка на аеродромах призначення та запасних аеродромах

ПДА-ТА.485 Загальні положення

(а) Експлуатант повинен забезпечити, щоб маса ПС не перевищувала максимальної повної маси, яку затверджено у КЛЕ ПС.

(б) Для дотримання вимог цього Підрозділу:

(1) потрібно належним чином урахувати конфігурацію ПС, умови навколишнього середовища та функціонування систем, які негативно впливають на експлуатаційні характеристики;

(2) якщо визначені в КЛЕ ПС експлуатаційні характеристики є недостатніми, вони можуть бути (за погодженням із Компетентним органом та ЦОУ ДА) доповнені іншими даними про експлуатацію ПС в обґрунтовано очікуваних несприятливих умовах експлуатації, виконання зльоту і посадки на мокрих та забруднених ЗПС;

(3) волога ЗПС може вважатися сухою;

(4) отримання дозволу на використання гальмівного гака та парашута.

ПДА-ТА.490 Зліт

(а) Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру розрахунку даних про виконання зльоту, що дозволяє здійснювати безпечний зліт у межах наявної злітної дистанції або переривати його в межах наявної дистанції прискорення-зупинки.

(б) Експлуатант повинен забезпечувати експлуатацію ПС із урахуванням розрахункових даних зльоту відповідно до вимог, які зазначені у підпункті (а) вище.

ПДА-ТА.500 Відмова двигуна під час польоту та на маршруті

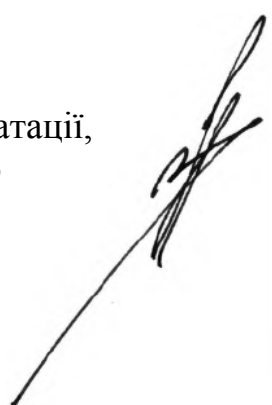
Експлуатант повинен затвердити процедури на випадок відмови двигуна, зокрема, у візуальних метеорологічних умовах пілотування (VMC), метеорологічних умовах за приладами (IMC), та під час нічних і тренувальних польотів.

ПДА-ТА.510 Посадка на аеродромах призначення та запасних аеродромах

(а) Експлуатант повинен визначити в КЕ порядки розрахунку даних про виконання посадки, що дозволяє здійснювати безпечну посадку в межах наявної посадкової дистанції.

(б) Експлуатант повинен забезпечувати експлуатацію ПС із урахуванням розрахункових даних посадки відповідно до вимог, які зазначені у підпункті (а) вище.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “J” – МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПДА-ТА.605 Загальні положення

ПДА-ТА.610 Управління конфігурацією, масою та центруванням повітряного судна

ПДА-ТА.625 Документація про масу та центруванням повітряного судна

ПДА-ТА.605 Загальні положення

(а) Під час будь-якого етапу експлуатації ПС експлуатант повинен забезпечувати відповідність навантаження, маси та центрування ПС визначеним у КЛЕ ПС або КЕ ПС нормам.

(б) Перед введенням ПС в експлуатацію експлуатант повинен затвердити показники маси і центрування будь-якого ПС шляхом фактичного зважування ПС, а також здійснювати відповідні зважування ПС один раз у 4 роки або у терміни, які визначено у програмі ТО ПС (залежно від того, які терміни коротші). Накопичений вплив від внесених змін і проведених ремонтів на масу і центр ваги ПС повинен враховуватися та належним чином документуватися. Крім того, якщо вплив від внесених змін і проведених ремонтів на масу і центрування ПС невідомий, потрібно здійснити повторне зважування ПС.

(с) Експлуатант повинен визначити масу всіх робочих компонентів і членів екіпажу, що входять до складу сухої робочої маси ПС, шляхом зважування або використання стандартних показників маси. Необхідно визначити вплив розташування зазначених компонентів і членів екіпажу на центрування ПС.

(d) Експлуатант повинен визначити масу пального завдяки використанню даних про фактичну щільність пального, або (за відсутності таких даних) визначити щільність пального відповідно до методики, яку визначено у КЕ.

ПДА-ТА.610 Управління конфігурацією, масою та центруванням повітряного судна

Експлуатант повинен визначити в КЕ принципи та методи управління конфігурацією, масою та центруванням ПС відповідно до вимог ПДА-ТА.605. Ця система повинна охоплювати всі затверджені види експлуатації ПС.

ПДА-ТА.625 Документація про масу та центрування повітряного судна

(а) Перед виконанням кожного польоту ПС експлуатант повинен затвердити документи про масу та центрування ПС із зазначенням показників

маси та центрування відповідної конфігурації ПС. Документи про масу та центрування ПС повинні допомагати командирові ПС у визначенні відповідності конфігурації ПС наявній масі та центрування ПС. Особа, що здійснює нагляд за завантаженням ПС, повинна підтвердити своїм підписом, що конфігурація ПС відповідає заявленій у документації масі та центрування ПС. Цей документ повинен бути прийнятним для командира ПС, а його прийняття засвідчене підписом про прийняття ПС.

(b) Експлуатант повинен визначити процедури для внесення змін у конфігурацію ПС безпосередньо перед виконанням польоту.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the left.

Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “К” – ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

ПДА-ТА.630 Загальні положення

ПДА-ТА.631 Мінімальне обладнання для польоту

ПДА-ТА.640 Експлуатаційні вогні

ПДА-ТА.650 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

ПДА-ТА.652 Польоти вночі або згідно IFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

ПДА-ТА.653 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно з IFR

ПДА-ТА.655 Польоти в метеорологічних умовах за приладами (IMC) або нічні польоти – використання автопілоту

ПДА-ТА.665 Система попередження про наближення з поверхнею землі (TAWS)

ПДА-ТА.670 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

ПДА-ТА.672 Бортова система визначення погодних умов

ПДА-ТА.675 Обладнання для виконання польотів в умовах зледеніння

ПДА-ТА.685 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

ПДА-ТА.727 Польотні дані та комбінований реєстратор

ПДА-ТА.800 Екстрена евакуація екіпажу

ПДА-ТА.820 Авіаційний привідний передавач (ELT)

ПДА-ТА.828 Льотне спорядження пілота

ПДА-ТА.835 Аварійно-рятувального спорядження

ПДА-ТА.844 Спеціальне обладнання – обладнання NVIS

ПДА-ТА.630 Загальні положення

(а) Експлуатант не повинен дозволяти виконання польотів у повітряному просторі країни допоки пілотажні прилади та бортове обладнання ПС не відповідатиме державним нормам експлуатації державних ПС у повітряному просторі цієї країни.

(b) Експлуатант не повинен дозволяти виконання польотів допоки пілотажні прилади та бортове обладнання ПС згідно з цим Підрозділом:

(1) не затверджені, за винятком випадків, які зазначені у підпункті (d), і не встановлені відповідно до затверджених вимог, зокрема щодо мінімальних експлуатаційних характеристик та вимог до експлуатаційної та льотної придатності державних ПС;

(2) перебувають у непридатному для експлуатації стані за винятком випадків, які передбачені у переліку мінімального обладнання (MEL).

(c) Мінімальні технічні стандарти для приладів та обладнання – це технічні характеристики, які визначені у відповідних Європейських технічних стандартах (ETSO), або у аналогічних нормативних документах, що погоджені

Компетентним органом, якщо інші технічні стандарти не вказані у НПА або директивах льотної придатності. Прилади та обладнання, що відповідають технічним та експлуатаційним характеристикам конструкції, і є відмінними на дату набуття чинності ПДА-ТА, можуть залишатися в експлуатації або встановлюватися на ПС, допоки у цю частину ПДА-ТА не будуть внесені додаткові норми.

- (d) Наступні елементи не потребують процедури затвердження:
- (1) експлуатаційні вогні, які зазначені у підпункті (b)(4) ПДА-ТА.640;
 - (2) портативні освітлювальні прилади;
 - (3) хронометр, який зазначено у підпункті (a)(2) ПДА-ТА.650 та підпункті (a)(2) 2.652;
 - (4) тримач навігаційних карт;
 - (5) дрібні предмети, що входять до складу аварійно-рятувального спорядження, що зазначене у ПДА-ТА.835.

(e) Термін “оснащений” у цьому Підрозділі може означати: “встановлений” або “прикріплений” до ПС, або взятий на борт ПС. У разі, якщо обладнання не є частиною бортового обладнання ПС, експлуатант (у разі потреби) повинен затвердити процедури встановлення, прикріплення або наявності на борту ПС необхідного обладнання під час польоту.

ПДА-ТА.631 Мінімальне обладнання для польоту

Не дозволяється розпочинати політ, якщо будь-який із приладів, одиниць обладнання або функцій ПС, необхідних для запланованого польоту, перебуваючи в неробочому стані або відсутній, за винятком таких випадків:

- (a) ПС експлуатується відповідно до переліку мінімального обладнання (MEL), наданого експлуатантом;
- (b) експлуатант отримав дозвіл Компетентного органу на експлуатацію ПС відповідно до головного переліку мінімального обладнання (MMEL); або
- (c) ПС має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

ПДА-ТА.640 Експлуатаційні вогні

- (a) Літаки, які експлуатуються у денний час, повинні бути обладнані:
 - (1) системою вогнів для запобігання зіткненням;
 - (2) системою освітлення, яка живиться від електричної бортової системи та забезпечує достатнє освітлення всіх приладів та обладнання, необхідного для безпечної експлуатації літака;

(3) портативним освітлювальним приладом для робочого місця кожного члена екіпажу.

(b) На додаток до (a) вище, літаки, які експлуатуються у нічний час, повинні бути обладнані:

- (1) навігаційними/позиційними вогнями;
- (2) двома посадковими вогнями або одним, який має дві нитки розжарення окремого живлення.

ПДА-ТА.641 Обладнання для очищення лобового скла

На кожному робочому місці пілота літаки з максимальної сертифікованою злітною масою (МСТОМ) більше 5700 кг повинні бути обладнані приладами для забезпечення прозорості частини лобового скла у разі випадання опадів.

ПДА-ТА.650 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

(a) Літаки, які експлуатуються вдень згідно умов VFR, повинні мати (якщо не визначено інше КЛЕ ПС) наступне обладнання, зручно розташоване для використання з робочого місця пілота:

- (1) засобом вимірювання та відображення:
 - (i) магнітного курсу;
 - (ii) часу у годинах, хвилинах та секундах;
 - (iii) барометричного тиску;
 - (iv) швидкості за приладами;
 - (v) вертикальної швидкості;
 - (vi) повороту та ковзання;
 - (vii) просторового положення;
 - (viii) курсу;
 - (ix) температури зовнішнього повітря;
 - (x) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.
- (2) Засоби відображення, коли енергопостачання необхідних пілотажно-навігаційних приладів стає неналежним.

(b) На додаток до пілотажних приладів, які необхідні відповідно до підпункту (a), ПС повинні бути оснащені наступними пілотажними приладами для експлуатації ПС над поверхнею води поза зоною видимості землі, або у разі видимості менше 1500 м:

- (1) авіагоризонт;
- (2) стабілізований показчик курсу; та
- (3) радіовисотомір для експлуатації ПС над поверхнею води нижче 500 футів над середнім рівнем моря (AMSL).

(с) Якщо для виконання експлуатації потрібні два пілоти, для другого пілота повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення наступного:

- (1) барометричного тиску;
- (2) швидкості за приладами;
- (3) вертикальної швидкості;
- (4) повороту та ковзання;
- (5) просторового положення;
- (6) курсу.

(d) Кожна система відображення швидкості повітря повинна бути оснащена системою трубок Піто з підігрівом або аналогічними засобами для запобігання несправності через конденсацію або обмерзання.

ПДА-ТА.652 Польоти вночі або згідно IFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

Літаки, які експлуатуються вночі або згідно умов IFR, повинні мати (якщо не визначено інше КЛЕ ПС) наступне обладнання, зручно розташоване для використання з робочого місця пілота:

- (a) Засоби для вимірювання та відображення:
 - (1) магнітного курсу;
 - (2) часу в годинах, хвилинах і секундах;
 - (3) швидкості за приладами;
 - (4) вертикальної швидкості;
 - (5) повороту та ковзання, або, у випадку літаків із резервним засобом вимірювання та відображення просторового положення, ковзання;
 - (6) просторового положення (авіагоризонт);
 - (7) додатковий, резервний авіагоризонт (штучний горизонт) просторового положення (якщо передбачено КЛЕ ПС);
 - (8) стабілізованого курсу;
 - (9) температуру зовнішнього повітря, а також
 - (10) числа Маха, якщо швидкісні обмеження виражаються числом Маха.

(b) Два засоби вимірювання та відображення барометричного тиску.

(с) Засоби, які показують, коли енергопостачання необхідних пілотажно-навігаційних приладів стає неналежним.

(d) На додаток до пілотажних приладів, які необхідні відповідно до підпункту (a) вище, ПС повинно бути оснащене радіовисотоміром для експлуатації ПС над поверхнею води нижче 500 футів над середнім рівнем моря (AMSL).

(е) Утримувачем навігаційних карт у зручній для зчитування даних позиції, який може бути освітлений у разі нічної експлуатації;

(f) Якщо для виконання експлуатації необхідно два льотчика, для другого льотчика повинні бути доступні додаткові окремі засоби відображення наступного:

- (1) барометричного тиску;
- (2) швидкості за приладами;
- (3) вертикальної швидкості;
- (4) повороту та ковзання;
- (5) просторового положення;
- (6) стабілізованого курсу.

(g) Додатковий, резервний авіагоризонт, що зазначений у підпункті (а)(7) вище, повинен:

(1) мати безперервне живлення під час нормального режиму експлуатації, а у разі повного виходу з ладу наявної електрогенеруючої системи, живитися від незалежного джерела електроенергії;

(2) забезпечувати надійне функціонування протягом щонайменше 30 хв після повного виходу з ладу наявної електрогенеруючої системи, і з урахуванням інших навантажень на аварійне електропостачання та експлуатаційні процедури;

(3) функціонувати незалежно від будь-яких інших показників авіагоризонту;

(4) функціонувати автоматично у разі повного виходу з ладу наявної електрогенеруючої системи;

(5) бути належним чином освітленим (у разі потреби); та

(6) чітко вказувати членам екіпажу про перехід на аварійне живлення.

(h) Усі ПС повинні бути оснащені засобами відображення неналежного постачання живлення для необхідних пілотажних приладів.

(i) Кожна система відображення швидкості повітря повинна бути оснащена системою трубок Піто з підігрівом або аналогічними засобами для запобігання несправності через конденсацію або обмерзання, а також попереджувальним показником виходу з ладу нагрівача Піто.

ПДА-ТА.653 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно з IFR

Літаки, які використовуються для однопілотної експлуатації згідно з IFR, повинні бути обладнані автопілотом, який обов'язково забезпечує функції з утримання висоти та стабілізації курсу.

ПДА-ТА.655 Польоти в метеорологічних умовах за приладами (ІМС) або нічні польоти – використання автопілоту

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС в метеорологічних умовах за приладами (ІМС) або у темну пору доби, якщо ПС не обладнане автопілотом із режимом утримання висоти та напрямку польоту.

ПДА-ТА.665 Система попередження про наближення з поверхнею землі (TAWS)

Якщо інше не передбачено КЛЕ ПС, експлуатант не повинен експлуатувати ПС, що не оснащено будь-якою системою запобігання зіткненням із землею (TAWS).

ПДА-ТА.670 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Якщо інше не передбачено КЛЕ ПС, літаки з газотурбінними двигунами з МСТОМ більше 5700 кг повинні оснащуватися системою ACAS II.

ПДА-ТА.672 Бортова система визначення погодних умов

Під час нічної експлуатації або згідно з правилами ІМС в районах, де на маршруті можна очікувати грозу або інші потенційно небезпечні погодні умови, які розглядаються як такі, що можуть виявлятися бортовою системою визначення погодних умов, ПС повинні бути обладнані: бортовою системою визначення погоди, якщо не визначено інше КЛЕ ПС.

ПДА-ТА.675 Обладнання для виконання польотів в умовах зледеніння

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС у прогнозованих або фактичних умовах обмерзання, якщо ПС не має відповідного допуску та не обладнане засобами боротьби з обмерзанням.

ПДА-ТА.685 Бортова переговорна система для льотного екіпажу

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

ПДА-ТА.727 Польотні дані та комбінований реєстратор

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС, якщо воно не оснащено реєстратором(ами) для здійснення постійного запису (з часовими показниками) голосового зв'язку та відповідних польотних даних, що передбачено правилами реєстрації даних про аварії та події (див. ПДА-ТА.160), а також затвердженою експлуатантом СУБЗП (див. ПДА-ТА.037).

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто за рахунок:

(a) Якщо інше не передбачено КЛЕ ПС, у випадку ПС, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних;

(b) У випадку літаків з МСТОМ 5700 кг або менше, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або

(c) У випадку літаків з МСТОМ більше 5700 кг, які мають обладнуватися CVR або FDR, використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

(d) Реєстратор повинен застосовувати спосіб цифрового запису та зберігання даних, а також спосіб отримання відповідних даних. Спосіб запису повинен забезпечувати збіжність даних, записаних на борту, з даними, які записані на землі;

(e) Реєстратор повинен бути здатним зберігати записані дані впродовж щонайменше попередніх 2 годин;

(f) Якщо реєстратор невідокремлюваний, то він повинен бути обладнаний відповідним приладом для того, щоб його можна було би відшукати у воді. Цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо реєстратор відокремлюваний, то він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк;

(g) Вимоги, які є застосовними для логіки реєстратора “пуск-зупинка”, є аналогічними вимогам, які існують для логіки “пуск-зупинка” у CVR:

(1) на засоби інші від магнітної стрічки та магнітного дроту;

(2) CVR повинен записувати дані з відміткою часу на шкалі:

(i) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;

(ii) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему оповіщення пасажирів, якщо така встановлена на борту;

(iii) звуковий фон в кабіні льотного екіпажу, в тому числі безперервно звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона.

(h) CVR та FDR повинен розпочинати автоматичний запис до руху літака з використанням тяги своїх двигунів та продовжувати запис до закінчення польоту, до моменту коли літак вже не рухається з використанням тяги своїх двигунів;

(i) На додаток до підпункту (h) вище та в залежності від електропостачання, CVR та FDR повинен розпочинати запис якнайскоріше, ще під час перевірки в кабіні екіпажу перед запуском двигуна на початку виконання польоту та до перевірки в кабіні екіпажу відразу після вимкнення двигунів по завершенню польоту;

(j) Якщо CVR та FDR невідокремлюваний, він повинен мати спеціальний прилад для того, щоб допомогти відшукати його під водою. Цей прилад повинен мати мінімальний час передачі під водою 90 днів. Якщо CVR та FDR відокремлюваний, він повинен мати автоматичний аварійний привідний радіомаяк.

ПДА-ТА.800 Екстрена евакуація екіпажу

Експлуатант повинен забезпечити, щоб процедура екстреної евакуації екіпажу мала чіткі позначення на внутрішній та зовнішній стороні ПС.

ПДА-ТА.820 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

(a) Експлуатант не повинен експлуатувати ПС, якщо воно не оснащено аварійним радіомаяком, який може передавати сигнал на частотах 406 або 121,5 МГц.

(b) Експлуатант не повинен експлуатувати ПС над поверхнею води, якщо на додаток до підпункту (a) вище аварійно-рятувальні засоби (АРЗ) для кожного члена екіпажу не оснащені одним аварійним радіомаяком, який може передавати сигнал на частотах 406 або 121,5 МГц.

(c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі аварійні радіомаяки, які можуть передавати сигнал на частотах 406 або 121,5 МГц, були закодовані відповідно до Додатку 10 ІКАО та/або зареєстровані у державній установі, яка відповідає за організацію пошуково-рятувальних заходів, або у іншому уповноваженому органі.

(d) Якщо у аварійному радіомаяку можна вимкнути функцію автоматичного ввімкнення, про яку зазначено у підпункті (a) вище, експлуатант

повинен затвердити порядок ввімкнення та вимкнення функції автоматичного ввімкнення.

ПДА-ТА.828 Льотне спорядження

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС, якщо усі члени екіпажу ПС не мають належного “індивідуального спорядження льотчика” з урахуванням фактичних та прогнозованих експлуатаційних і погодних умов виконання польоту.

ПДА-ТА.835 Аварійно-рятувального спорядження

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС, якщо усі члени екіпажу ПС не мають належного аварійно-рятувального спорядження, що відповідає умовам району та маршруту експлуатації ПС.

ПДА-ТА.844 Спеціальне обладнання – обладнання NVIS

Системи нічного бачення (NVIS). Експлуатант не повинен експлуатувати ПС в умовах, які потребують використання засобів нічного бачення, якщо у ПС відсутні:

(а) Нашоломні засоби нічного бачення, що не належать до бортового обладнання ПС;

(б) Освітлювальні, пілотажні прилади та обладнання, які сумісні зі NVIS, зокрема:

(1) сумісне із NVIS освітлення панелі приладів для освітлення усіх основних пілотажних приладів;

(2) сумісні із NVIS лампи освітлення кабіни;

(3) засоби для вилучення або вимкнення несумісних із NVIS внутрішніх ламп освітлення;

(4) резервне джерело живлення для уникнення втрати функціональності NVIS у разі відключення електропостачання від основного джерела живлення.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “L” – ЗАСОБИ ЗВ’ЯЗКУ ТА НАВІГАЦІЇ

ПДА-ТА.845 Загальні положення

ПДА-ТА.850 Радіообладнання

ПДА-ТА.860 Радіообладнання для експлуатації згідно VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам

ПДА-ТА.865 Комунікаційне та навігаційне обладнання

ПДА-ТА.866 Відповідач

ПДА-ТА.867 Управління аеронавігаційними базами даних

ПДА-ТА.845 Загальні положення

(а) Експлуатант не повинен дозволяти експлуатацію ПС, якщо засоби зв’язку та аеронавігаційне обладнання ПС не відповідає державним нормам експлуатації державних ПС у повітряному просторі цієї країни.

(б) Експлуатант не повинен дозволяти експлуатацію ПС доки необхідні засоби зв’язку та навігаційне обладнання відповідно до цього Підрозділу не будуть:

(1) затверджені та встановлені відповідно до визначених правил, а також із дотриманням мінімальних експлуатаційних стандартів та вимог до експлуатаційної і військової льотної придатності;

(2) встановлені у спосіб, що відмова будь-якого окремого блоку, який є необхідним для забезпечення зв’язку або навігації, не призведе до відмови іншого блоку, який є необхідним для забезпечення зв’язку або навігації;

(3) у готовому до експлуатації стані, крім випадків, які передбачені у MEL.

(с) Мінімальні стандарти ефективності для засобів зв’язку та навігації – це визначені у відповідних наказах технічних стандартів EASA (ETSO), або аналогічних нормативних документах стандарти, які погоджені Компетентним органом або ЦОУ ДА, якщо інші стандарти ефективності для засобів зв’язку та навігації не визначені у військових експлуатаційних нормах або нормах льотної придатності. Засоби зв’язку та навігації із технічними та конструктивними характеристикам, що відрізняються від стандартів ETSO на дату набуття чинності ПДА ТА, можуть залишатися в експлуатації або встановлюватися, якщо у цьому Підрозділі не будуть передбачені додаткові норми. Засоби зв’язку та навігації, що вже пройшли процедуру затвердження, не повинні відповідати Європейським технічним стандартам (ETSO) зі змінами, або зміненим технічним характеристикам, що відрізняються від стандартів ETSO, доки затверджена норма не набуде зворотної сили.

ПДА-ТА.850 Радіобладнання

(а) Якщо відповідно до цього Підрозділу потрібні дві незалежні (окремі та повні) радіосистеми, кожна система радіозв'язку повинна мати окрему антену, за винятком використання бездротових антен, або інших антен еквівалентної надійності, коли потрібна лише одна антена.

(б) Необхідні засоби радіозв'язку відповідно до пункту (а) ПДА-ТА.845 повинні забезпечувати зв'язок на аварійній частоті авіації.

ПДА-ТА.860 Радіобладнання для виконання польотів згідно VFR за маршрутами, на яких використовуються візуальні орієнтири

ПС, які експлуатуються згідно VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам, повинні бути обладнані радіокомунікаційним обладнанням, яке за нормальних умов поширення радіохвиль має функціонувати наступним чином:

(а) Обмінюватися інформацією з відповідними наземними станціями;

(б) Обмінюватися інформацією з відповідними АТС станціями з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, в якому запланований відповідний маршрут;

(с) Отримувати метеорологічну інформацію.

ПДА-ТА.865 Комунікаційне та навігаційне обладнання

(а) ПС, які експлуатуються згідно IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам, повинні бути обладнані комунікаційним та навігаційним обладнанням згідно з вимогами застосовних правил повітряного руху (див. також підпункт (а) ПДА-ТА.845).

(б) Комунікаційне радіобладнання.

ПС, які експлуатуються згідно з IFR, вночі або коли цього вимагають застосовні правила польотів, повинні бути оснащені апаратурою радіозв'язку, яка за нормальних умов поширення радіохвиль повинна забезпечувати:

(1) двосторонній обмін інформацією з метою аеродромного навігаційного контролю;

(2) отримання метеорологічної інформації;

(3) двосторонній обмін інформацією протягом усього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями з будь-якої точки на маршруті, або точки відхилення від маршруту;

(4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частотах 406 або 121,5 МГц.

(b) Якщо вимагається застосування більше ніж одного комунікаційного приладу, кожний із них повинен працювати незалежно від іншого у такий спосіб, щоб відмова одного з них не спричиняла відмови будь-якого іншого приладу.

(c) Навігаційне обладнання.

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

- (1) польотного плану служби ATS, якщо застосовно;
- (2) застосовних правил польотів.

(d) ПС повинні мати належне навігаційне обладнання, щоб у разі відмови одного з блоків такого обладнання на будь-якому етапі польоту решта обладнання забезпечила підтримання безпечної навігації згідно з (c) або безпечне завершення відповідної дії у непередбачуваних обставинах.

(e) ПС, експлуатація яких здійснюється на маршрутах, де планується посадка у ІМС, повинні бути обладнані відповідним обладнанням, що забезпечує навігацію до точки, з якої можна виконати посадку візуально. Таке обладнання повинно забезпечувати навігацію для кожного аеродрому посадки в ІМС та для будь-якого призначеного запасного аеродрому.

(f) Для PBN експлуатації літак повинен відповідати вимогам сертифікації льотної придатності для відповідної навігаційної специфікації.

(g) У разі експлуатації ПС за IFR експлуатант повинен забезпечити, щоб засоби зв'язку та аеронавігаційне обладнання ПС належали до затвердженого виду обладнання, що відповідає вимогам стійкості до радіоперешкод.

ПДА-ТА.866 Відповідач

Якщо інше не передбачено КЛЕ ПС, ПС повинні бути обладнані вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з барометричною висотою та, у разі потреби, будь-яким іншим типом відповідача SSR, який є необхідним для виконання польоту.

ПДА-ТА.867 Управління аеронавігаційними базами даних

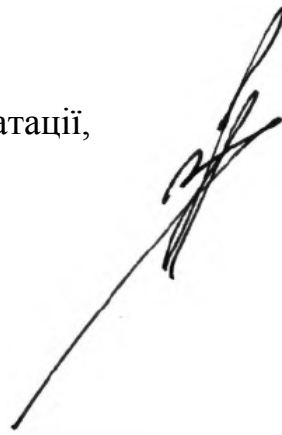
(a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються в сертифікованих системах ПС, повинні відповідати вимогам якості даних, що є достатніми для передбачуваного використання даних.

(b) Експлуатант повинен забезпечити своєчасне поширення та завантаження поточних та незмінених аеронавігаційних баз даних для всіх ПС, що потребують.

(c) Незважаючи на будь-які інші вимоги щодо звітності про події, як це визначене у цих ПДА-ТА та включно з НПА в галузі цивільної авіації України, експлуатант повинен повідомляти постачальникам бази даних випадки помилок, суперечливих або відсутніх даних, від яких обґрунтовано може бути очікування, що вони становитимуть небезпеку для польоту.

У такому випадку експлуатант повинен повідомити льотний екіпаж та інший відповідний персонал і повинен переконатись, що ці дані не використовуються.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “М” – УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПДА-ТА.875 Загальні положення

ПДА-ТА.887 Відповідальність за підтримання льотної придатності

ПДА-ТА.892 Виконання технічного обслуговування і ремонту повітряного судна підрядними організаціями

ПДА-ТА.905 Програма технічного обслуговування і ремонту повітряного судна експлуатанта

ПДА-ТА.910 Дані для технічного обслуговування і ремонту повітряного судна

ПДА-ТА.915 Система запису про підтримання льотної придатності повітряного судна

ПДА-ТА.905 Ведення експлуатантом технічного бортового журналу повітряного судна

ПДА-ТА.925 Передача записів про підтримання льотної придатності повітряного судна

ПДА-ТА.875 Загальні положення

Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі ПС, які експлуатуються відповідно до його АОС ДА, мали, видані Компетентним органом, чинні сертифікат (військовий) льотної придатності (MCofA) та сертифікат (військовий) перегляду льотної придатності (MARC), були підтримані у стані льотної придатності та передані до експлуатації схваленими/уповноваженими організаціями відповідно до:

Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-MB); та

Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145B).

ПДА-ТА.887 Відповідальність за підтримання льотної придатності

(а) Експлуатант повинен забезпечувати льотну придатність ПС та належне функціонування бортового і аварійного обладнання відповідно до Підрозділів “К” та “L” ПДА-ТА шляхом:

(1) проведення передпольотних оглядів;

(2) усунення будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, до визначеного даними для TOP рівня, з урахуванням, якщо застосовно до типу ПС, схваленого/затвердженого MEL експлуатанта (прийнятної непридатності до експлуатації), а також схваленого/затвердженого CDL (переліку відхилень конфігурації);

(3) виконання всього TOP ПС відповідно до схваленої/затвердженої програми TOP ПС експлуатанта (див. ПДА-ТА.905);

(4) аналіз ефективності схваленої/затвердженої програми ТОР ПС експлуатанта;

(5) виконання будь-яких застосовних:

(i) директив льотної придатності;

(ii) експлуатаційних директив, що впливають на підтримання льотної придатності ПС;

(iii) будь-яких інших вимог щодо продовження або підтримання льотної придатності ПС, визнаних Компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності;

(iv) заходів, негайне виконання яких визнано Компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності обов'язковим у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою польотів;

(6) оцінювання пошкодження, виконання модифікацій і ремонтів з використанням даних:

схвалених/затверджених Компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності; або

схвалених/затверджених організацією-розробником; або

розроблених організацією, визначеною Компетентним органом;

(7) впровадження політики проведення необов'язкових модифікацій та/або оглядів/перевірок;

(8) виконання ТОР бортового та аварійно-рятувального обладнання, яке не підпадає під схвалену/затверджену програму ТОР ПС експлуатанта відповідно до наданих виробником інструкцій з ТОР та/або погоджених уповноваженим органом з льотної придатності та Компетентним органом інструкцій;

(9) проведення, якщо застосовно, контрольних польотів/обльотів після виконання ТОР.

(b) Експлуатант повинен забезпечувати, щоб кожне ПС, яке експлуатується, мало чинний MCoFA з урахуванням:

(1) викладених норм у підпункті (a) цього пункту; та

(2) будь-яких, зазначених у MCoFA, умов.

(c) Завдання, які зазначені в підпунктах (a) (2), (3), (5), (6) та (7), повинні виконуватися схваленою відповідно до Частини-145В або визнаною Компетентним органом організацією з ТОР.

(d) До KE експлуатант повинен додати Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (Керівництво з УПЛП або SAME) та Керівництво організації з технічного обслуговування та ремонту (Керівництво організації з ТОР або МОЕ), схвалені Компетентним органом, та пов'язані процедури/переліки експлуатанта, на які є посилання в SAME та МОЕ, якщо вони розроблені як окремі документи.

ПДА-ТА.892 Виконання технічного обслуговування і ремонту повітряного судна підрядними організаціями

(а) Експлуатант повинен укласти угоду/договір із схваленою організацією з ТОР (відповідно до Частини-145В), або іншою компетентною організацією за погодженням з Компетентним органом, щодо забезпечення льотної придатності ПС відповідно до підпунктів (а)(2), (3), (5), (6) та (7) ПДА-ТА.887.

(b) В угоді/договорі між експлуатантом та організацією з ТОР повинні бути зазначені щонайменше:

(1) перелік завдань з підтримання льотної придатності підрядної організації, які визначено у підпунктах (а)(2), (3), (5), (6) та (7) ПДА-ТА.887;

(2) перелік заходів контролю якості виконання ТОР підрядною організацією відповідно до ПДА-ТА.035; та

(3) обов'язки обох Сторін щодо виконання вимог до даних для ТОР ПС відповідно до ПДА-ТА.910.

ПДА-ТА.905 Програма технічного обслуговування і ремонту повітряного судна експлуатанта

(а) Кожне ПС повинно бути підтримано відповідно до програми ТОР ПС експлуатанта, яку схвалено Компетентним органом.

(b) Експлуатант повинен гарантувати періодичний перегляд та оновлення за потреби своїх програм ТОР ПС.

(c) Експлуатант повинен визначити у САМЕ та МОЕ (якщо застосовно) отримання схвалень Компетентного органу щодо розроблення та внесення змін до програм(и) ТОР ПС.

(d) Програма(и) ТОР ПС експлуатанта має(ють) відповідати:

(1) інструкціям, виданим Компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності;

(2) інструкціям щодо підтримання льотної придатності, виданим будь-якою організацією, визнаною Компетентним органом;

(3) додатковим або альтернативним інструкціям, що вже були схвалені, запропонованих організацією з управління підтриманням льотної придатності/уповноваженим органом з льотної придатності, за винятком інтервалів виконання завдань, що стосуються безпеки.

(e) Програма(и) ТОР ПС експлуатанта повинна(и) містити детальну інформацію щодо всього обсягу робіт з ТОР, включаючи періоди та будь-які особливі завдання, пов'язані з типом та особливостями експлуатації.

(f) Програма(и) ТОР ПС експлуатанта повинна(і) містити програму надійності, якщо інше не визначено Компетентним органом. Якщо у експлуатанта менше шести ПС одного типу, то програма надійності не є обов'язковою.

ПДА-ТА.910 Дані для технічного обслуговування і ремонту повітряного судна

Експлуатант повинен гарантувати, що:

(a) Підрядна організація з ТОР ПС (див. ПДА-ТА.892) під час виконання ТОР ПС мала доступ і використовувала тільки застосовні, чинні дані для ТОР, а саме:

(1) будь-які застосовні вимоги, процедури, стандарти або інформацію, видані уповноваженим органом з льотної придатності або Компетентним органом;

(2) будь-які застосовні директиви льотної придатності;

(3) застосовні інструкції щодо підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу (військового), утримувачами додаткового сертифіката типу (військового) та будь-якою іншою організацією, яка опубліковує ці дані відповідно до Частини-21В;

(4) будь-які застосовні дані, видані відповідно до пункту 145.A.45(d) Частини-145В.

(b) У разі отримання відповідного запиту, надає підрядній організації з ТОР, доступ до усіх чинних даних для ТОР ПС.

ПДА-ТА.915 Система запису про підтримання льотної придатності повітряного судна

Експлуатант повинен впровадити систему запису про підтримання льотної придатності кожного типу ПС та гарантувати, що:

(a) Після завершення будь-яких робіт з ТОР до системи запису про підтримання льотної придатності ПС внесено запис про відповідний сертифікат передачі до експлуатації, передбачений параграфом 145.A.50 Частини-145В. Кожний запис внесений не пізніше ніж через 30 днів після дня виконання ТОР;

(b) Система запису про підтримання льотної придатності ПС охоплює записи стосовно ПС, двигуна(ів), гвинта(ів), будь-якого компонента(ів) з обмеженим ресурсом (строком служби) залежно від обставин та містить технічний бортовий журнал ПС (журнал підготовки ПС);

(с) До системи запису про підтримання льотної придатності ПС внесені записи про тип і реєстраційний номер ПС, дата, а також загальний час нальоту, та/або льотні цикли, та/або посадки, та будь-які інші дані, які Компетентний орган/уповноважений орган з льотної придатності вважає необхідними залежно від обставин;

(d) Система запису про підтримання льотної придатності ПС також містить як мінімум відомості про поточні:

(1) статус директив льотної придатності та заходів, негайне виконання яких визначено Компетентним органом/уповноваженим органом з льотної придатності, обов'язковим у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою;

(2) статус модифікацій та ремонтів;

(3) статус виконання програм(и) ТОР ПС;

(4) статус компонентів, які мають обмежений ресурс/строк служби;

(5) звіт про масу та центрування;

(6) перелік відкладених робіт з ТОР;

(7) звіт про поопераційний контроль (якщо необхідно);

(e) На додаток до сертифіката дозволеної передачі Форми 1 EМАR (EМАR Form 1) або її еквівалента, нижченаведена інформація, що стосується будь-якого встановленого компонента (двигуна, гвинта, модуля двигуна або компонента, який має обмежений ресурс/строк служби), внесена до системи запису про підтримання льотної придатності ПС:

(1) дані, що ідентифікують компонент;

(2) тип, серійний номер і реєстраційні знаки ПС, двигуна, гвинта, модуля двигуна чи компонента, який має обмежений ресурс/строк служби, на якому було встановлено конкретний компонент, а також разом з посиланням на встановлення та зняття компонента;

(3) дата, а також загальний час нальоту, та/або льотні цикли, та/або посадки, та/або календарний показник, та/або будь-які інші встановлені експлуатаційні показники витратних частин/матеріалів залежно від обставин для конкретного компонента;

(4) поточні дані стосовно компонента, передбачені підпунктом (d) цього пункту;

(f) Організація, відповідальна за управління підтриманням льотної придатності, контролює записи, зазначені у цьому пункті, та надає ці записи Компетентному органу/уповноваженому органу з льотної придатності на вимогу.

(g) Усі записи, що виконуються в системі запису про підтримання льотної придатності ПС, чіткі та точні. За необхідності виправити запис виправлення вноситься таким чином, щоб первинний запис було добре видно;

(h) Забезпечено впровадження системи зберігання таких записів протягом визначених строків:

(1) Усі детальні записи про ТОР ПС та будь-якого встановленого на ньому компонента, що має обмежений ресурс/строк служби, до того часу, коли інформація, яка в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом і предметом новою інформацією, але не менше 36 місяців після того, як ПС чи компонент були передані до експлуатації;

(2) загальний час експлуатації (години, календарний показник, цикли, посадки або будь-які інші встановлені експлуатаційні показники витратних частин/матеріалів) ПС і всіх компонентів, що мають обмежений ресурс/строк служби, – протягом щонайменше 12 місяців після того, як ПС або компонент назавжди було знято з експлуатації;

(3) час експлуатації (години, календарний показник, льотні цикли та/або посадки або будь-які інші встановлені експлуатаційні показники витратних частин/матеріалів), залежно від обставин, після останнього планового ТОР компонента, що має обмежений ресурс/строк служби, – доки це планове ТОР компонента не було замінено іншим плановим ТОР, аналогічним за обсягом і предметом робіт;

(4) поточний статус виконання всіх програмних завдань з ТОР, що відповідають програмі ТОР ПС, може бути встановлено – доки заплановане завдання з ТОР ПС або компонента не було виконано повторно;

(5) поточний статус виконання директив льотної придатності, застосовних до ПС і компонентів, – протягом щонайменше 12 місяців після того, як ПС або компонент назавжди було знято з експлуатації;

(6) подробиці щодо всіх модифікацій та ремонтів ПС, двигуна(ів), гвинта(ів) та будь-якого іншого компонента, що має суттєвий вплив на безпеку польотів, – протягом щонайменше 12 місяців після того, як їх було знято з експлуатації.

ПДА-ТА.920 Ведення експлуатантом технічного бортового журналу повітряного судна

(a) Експлуатант повинен використовувати технічний бортовий журнал ПС, який містить нижченаведену інформацію для кожного ПС:

(1) інформацію щодо кожного польоту, необхідну, щоб гарантувати підтримання БзП;

(2) поточний сертифікат передачі до експлуатації ПС;

(3) поточну заяву щодо ТОР, стосовно планового та позапланового ТОР ПС, що має бути виконано наступним, за винятком випадків, коли Компетентний орган/уповноважений орган з льотної придатності може погодити зберігання заяви щодо ТОР в будь-якому іншому місці;

(4) всі існуючі відкладені дефекти, які впливають на експлуатацію ПС;

(5) будь-які необхідні керівні інструкції щодо домовленостей з підтримки ТОР.

(b) Технічний бортовий журнал ПС і будь-які подальші зміни до нього повинні бути схвалені Компетентним органом/затверджені уповноваженим органом з льотної придатності.

(c) Експлуатант повинен забезпечити зберігання технічного бортового журналу ПС протягом 36 місяців після внесення останнього запису.

ПДА-ТА.925 Передача записів про підтримання льотної придатності повітряного судна

Якщо ПС передається назавжди від одного експлуатанта до іншого, то експлуатант повинен гарантувати, що усі записи, які визначені у ПДА-ТА.915, передаються разом із ПС.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “N” – ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

ПДА-ТА.935 Склад льотного екіпажу

ПДА-ТА.936 Призначення командира

ПДА-ТА.943 Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM)

ПДА-ТА.944 Конверсійна підготовка експлуатанта

ПДА-ТА.945 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка

ПДА-ТА.946 Кваліфікаційна підготовка до виконання бойового завдання

ПДА-ТА.950 Додаткова підготовка (перепідготовка)

ПДА-ТА.957 Льотна підготовка ведучого групи повітряних суден

ПДА-ТА.960 Підготовка інструктора

ПДА-ТА.965 Періодична підготовка та перевірка

ПДА-ТА.970 Наявний досвід

ПДА-ТА.980 Експлуатація більше одного типу або варіанта повітряного судна

ПДА-ТА.982 Забезпечення підготовки

ПДА-ТА.985 Ведення документації про проходження підготовки

ПДА-ТА.935 Загальні положення

(a) Склад льотного екіпажу та кількість членів льотного екіпажу на визначених робочих місцях повинна бути не менше ніж мінімум, зазначений в КЛЕ ПС або експлуатаційних обмежень, які встановлені для ПС.

(b) Експлуатант повинен забезпечити наявність у всіх членів льотного екіпажу відповідних та чинних допусків та свідоцтв, виданих ЦОУ ДА та Компетентним органом, а також відповідної фахової підготовки для виконання своїх функціональних обов'язків та завдань за призначенням.

ПДА-ТА.936 Призначення командира

(a) Відповідно до ПДА-ТА, один льотчик з льотного екіпажу, який кваліфікований як командир ПС повинен бути призначений експлуатантом як командир ПС.

(b) Експлуатант повинен призначати члена льотного екіпажу діяти як командира ПС тільки за умови, якщо він/вона має:

(1) мінімальний рівень досвіду, визначений в КЕ;

(2) відповідні знання маршруту або району польотів та аеродромів, включаючи запасні аеродроми, обладнання та процедури, що застосовуються.

ПДА-ТА.943 Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM)

(a) Перед початком експлуатації член льотного екіпажу повинен пройти підготовку з CRM відповідно до його/її функції, як визначено в КЕ.

(b) Елементи підготовки CRM повинні бути включені до підготовки на тип ПС, періодичної підготовки та до курсу командирів.

(c) Якщо член льотного екіпажу не проходив курс підготовки з питань людського фактору, проходження теоретичного курсу навчання, який ґрунтується на програмі людських можливостей і обмежень для отримання ліцензії льотчика ДА повинен бути завершений до проходження початкового курсу навчання з CRM або відбуватись паралельно.

(d) Початкову підготовку з CRM забезпечує фаховий персонал.

(e) Початкова підготовка з CRM проводиться відповідно до визначеної у КЕ детальної програми підготовки, яка повинна містити принаймні наступні пункти:

- (1) роль людського чинника у безпечному функціонуванні системи;
- (2) культура дотримання заходів безпеки, типові експлуатаційні процедури, організаційні чинники;
- (3) вплив стресу, управління стресом, втома та пильність;
- (4) збирання та опрацювання інформації, ситуаційна обізнаність, управління робочим навантаженням;
- (5) ухвалення рішень;
- (6) взаємодія та координація дій всередині і за межами ПС;
- (7) лідерство та командна робота, синергія;
- (8) автоматизація та філософія використання автоматизації;
- (9) тематична підготовка;
- (10) додаткові питання, що заслуговують на особливу увагу, і стосуються СУБзП (див. ПДА-ТА.037).

ПДА-ТА.944 Конверсійна підготовка експлуатанта

(a) Член льотного екіпажу повинен завершити курс конверсійної підготовки експлуатанта, перед початком самостійних (тренувальних) польотів без нагляду:

- (1) у разі зміни ПС, для якого вимагається рейтинг нового типу;
- (2) у разі долучення до експлуатанта.

(b) Курс конверсійної підготовки експлуатанта повинен включати підготовку щодо встановленого обладнання на ПС відповідно до функцій членів льотного екіпажу.

ПДА-ТА.945 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка

(a) Члени льотного екіпажу повинні завершити підготовку щодо відмінностей та ознайомчу підготовку, та коли змінюється обладнання або

процедури, що потребують додаткових знань типів або варіантів ПС, які експлуатуються в цей час.

(b) КЕ повинно визначати випадки, коли вимагається підготовка щодо відмінностей або ознайомча підготовка.

ПДА-ТА.946 Кваліфікаційна підготовка до виконання бойового завдання

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(a) Кожен член екіпажу пройшов затверджений експлуатантом курс льотної підготовки відповідно до порядку, який визначено у КЕ та/або КБП, що дозволить:

(1) отримати початкову льотну підготовку; або

(2) відновити свої льотні навички у разі:

(i) переходу на інший тип ПС після отримання відповідного допуску для конкретного типу ПС;

(ii) переходу до іншого експлуатанта з відмінними експлуатаційними процедурами;

(iii) зміни виду експлуатації ПС.

(b) Обсяг необхідної фахової підготовки до виконання завдань за призначенням визначається після врахування попередньої підготовки члена екіпажу відповідно до записів про проходження ним підготовки у відповідності з ПДА-ТА.985;

(c) Мінімальні вимоги до членів екіпажу, що проходять фахову підготовку до виконання завдань за призначенням, зазначаються у КЕ.

ПДА-ТА.950 Додаткова підготовка (перепідготовка)

(a) Експлуатант повинен забезпечити проходження кожним членом льотного екіпажу додаткової підготовки, що потребує додаткових знань та проходження підготовки на відповідному тренажері або ПС, якщо це:

(1) експлуатація іншого варіанту того самого типу ПС, що експлуатується у цей час;

(2) зміна обладнання та програмного забезпечення, устаткування, засобів вогневого ураження та/або процедур експлуатації наявного типу або варіанту ПС.

(b) Експлуатант повинен вказати в КЕ орієнтовні терміни початку такої підготовки.

ПДА-ТА.957 Льотна підготовка ведучого групи повітряних суден

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(а) Член льотного екіпажу, якого призначено для виконання обов'язків ведучого групи, повинен пройти курс підготовки ведучого для:

- (1) отримання допуску ведучого групи;
- (2) відновлення фахової підготовки ведучого групи.

(b) Фахова підготовка ведучого пілотажної групи повинна проводитися фаховим персоналом відповідно до визначеної у КЕ детальної програми підготовки. Ця програма підготовки повинна охоплювати заходи підготовки члена екіпажу до виконання ним всіх обов'язків ведучого пілотажної групи.

(c) Обсяг підготовки, який є необхідним для фахової підготовки ведучого групи повинен визначається після належного врахування попередньої підготовки члена екіпажу відповідно до записів про проходження ним підготовки у відповідності з ПДА-ТА.985.

(d) Мінімальні вимоги до членів льотного екіпажу, що проходять фахову підготовку до виконання обов'язків ведучого пілотажної групи, зазначені у КЕ.

(e) Усі категорії ведучих авіаційних ланок та їх конкретні обов'язки і відповідальність визначені у КЕ.

ПДА-ТА.960 Підготовка інструктора

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(а) Член льотного екіпажу, якого призначено виконувати функції інструктора, повинен пройти курс підготовки інструктора для:

- (1) отримання кваліфікації інструктора; або
- (2) відновлення навичків інструктора відповідно до КЕ.

(b) Кваліфікаційна підготовка інструктора проводиться кваліфікованим персоналом відповідно до визначеної у КЕ детальної програми підготовки. Програма підготовки повинна охоплювати заходи підготовки члена екіпажу до виконання ним всіх обов'язків інструктора.

(c) Обсяг підготовки, який є необхідним для фахової підготовки інструктора повинен визначатися після належного врахування попередньої підготовки члена екіпажу відповідно до записів про проходження ним підготовки у відповідності з ПДА-ТА.985.

(d) мінімальні вимоги до членів льотного екіпажу, що проходять фахову підготовку до виконання обов'язків інструктора, зазначені у КЕ.

(e) Усі категорії інструкторів та їх конкретні обов'язки і відповідальність визначені у ПДА-ТА.

ПДА-ТА.965 Періодична підготовка та перевірка

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(a) Кожний член льотного екіпажу повинен завершити щорічну періодичну підготовку відповідного типу або варіанта ПС, який він/вона експлуатує, включаючи підготовку на місцевості, застосування всього аварійного та рятувального обладнання, що перевозиться, відповідно до зазначених у КЕ програм, зокрема:

- (1) льотну підготовку
- (2) наземну підготовку;
- (3) підготовку до виконання звичайних, нештатних та аварійних порядків дій;
- (4) навчання виживанню;
- (5) підготовку до використання аварійно-рятувальних засобів;
- (6) аерофізіологічну підготовку; та
- (7) підготовку для CRM.

(b) Кожний член льотного екіпажу повинен періодично проходити перевірку для демонстрації компетенції з виконання нормальних, ненормальних та аварійних процедур.

(c) Програма перевірки, зокрема, її зміст і періодичність, що визначені у КЕ, повинна складатися щонайменше з однієї професійної (кваліфікаційної) перевірки та однієї льотної перевірки експлуатанта.

(d) Періодичні курси підготовки та перевірки проводяться фаховим персоналом, як визначено у КЕ-D;

(e) Експлуатант повинен організовувати початкові та періодичні тренування з контролю втоми для членів екіпажів, персоналу, відповідального за підготовку та підтримання реєстрів екіпажів та керівного персоналу, якого це стосується.

Такі тренування повинні відповідати навчальній програмі встановленої експлуатантом та описані в КЕ. Навчальний план повинен охоплювати всі можливі причини та наслідки втоми і заходи протидії.

ПДА-ТА.970 Наявний досвід

Експлуатант повинен затвердити мінімальні вимоги до наявності у членів льотного екіпажу необхідного досвіду експлуатації відповідного типу ПС. Ці мінімальні вимоги повинні бути внесені до КЕ.

ПДА-ТА.980 Експлуатація більше одного типу або варіанту повітряного судна

(а) Експлуатант повинен забезпечити, щоб член льотного екіпажу не працював більш ніж на одному типі або варіанті ПС, за винятком випадків, коли член льотного екіпажу компетентний у цьому.

(б) Експлуатант повинен забезпечити відповідність члена льотного екіпажу, який експлуатує більше одного типу або варіанту ПС, усім визначеним у цьому Підрозділі вимогам для кожного типу або варіанту ПС поки відповідний ЦОУ ДА не погодить використання ним допуску (допусків), що пов'язані з його фаховою підготовкою, підвищенням кваліфікації, наявністю необхідного досвіду та перевіркою зазначеного.

(с) Експлуатант повинен визначити у КЕ відповідні процедури та/або правила для експлуатації додаткового типу або варіанту ПС, зокрема:

- (1) необхідний рівень досвіду члена льотного екіпажу;
- (2) необхідний рівень досвіду експлуатації певного типу або варіанту ПС перед проходженням підготовки до експлуатації іншого типу або варіанту ПС;
- (3) процес перепідготовки льотного екіпажу для експлуатації іншого типу або варіанту ПС.

ПДА-ТА.982 Забезпечення підготовки

(а) Усі підготовки, що вимагаються у цій підчастині, повинні бути проведені:

(1) відповідно до програм підготовки та навчальних планів, встановлених експлуатантом в КЕ;

(2) відповідним кваліфікованим персоналом. У разі льотної підготовки і льотної підготовки на тренажері та перевірки персоналу, що забезпечує підготовку та проводить перевірки, повинен бути кваліфікований відповідно до “Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній авіації України”, затвердженому наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834.

(б) У разі встановлення програм підготовки та навчальних планів експлуатант повинен включати відповідні елементи, визначені в обов'язковій

частині даних експлуатаційної придатності, установлених відповідно до Part-21 (Частини-21B).

(c) FSTD повинен відтворювати ПС, яке використовується експлуатантом, у тій мірі, наскільки це практично. Відмінності між FSTD та ПС повинні бути описані та зазначені під час брифінгу або підготовки, якщо застосовується.

(d) Експлуатант повинен встановити систему для належного моніторингу змін до FSTD та переконатися, що такі зміни не впливають на відповідність програм підготовки.

ПДА-ТА.985 Ведення документації про проходження підготовки

Експлуатант повинен вести про кожного окремого члена льотного екіпажу:

(a) документацію про всі заходи його підготовки, тестування та допуски, які визначені у ПДА-ТА.943, 946, 950, 957, 960, 965.

(b) документацію про наявний досвід відповідно до ПДА-ТА.970.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “Р” – ПОСІБНИКИ, ЖУРНАЛИ ТА ЗАПИСИ

ПДА-ТА.1040 Загальні правила експлуатації посібників

ПДА-ТА.1045 Керівництво з експлуатації – структура та зміст

ПДА-ТА.1050 Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна

ПДА-ТА.1055 Польотний лист

ПДА-ТА.1060 Основні документи про виконання польотного завдання

ПДА-ТА.1065 Ведення записів

Додаток 1 до ПДА-ТА.1045 Керівництво з експлуатації – зміст

Доповнення до Додатку 1 до ПДА-ТА.1045 Керівництво з експлуатації –
Зразок заповнення розділів КЕ

Додаток 2 до ПДА-ТА.1065 Зберігання документів – періоди

ПДА-ТА.1040 Загальні правила для керівництв з експлуатації

(а) КЕ може відрізнятися в деталях залежно від складності експлуатації, типу та кількості експлуатованих ПС. Експлуатант повинен забезпечити наявність у КЕ наступного:

(1) інструкцій та інформації, що необхідні для залученого особового складу під час виконання ним своїх функціональних обов'язків;

(2) заяви про відповідність за підписом АМ.

(b) Експлуатант повинен забезпечити, щоб зміст КЕ, зокрема, всі доповнення та внесені зміни не суперечили нормам, які визначені у його АОС ДА або будь-яких чинних НПА, і були погоджені Компетентним органом та/або ЦОУ ДА.

(c) При складанні КЕ експлуатант може скористатися вмістом інших відповідних документів. Матеріал, розроблений експлуатантом для пов'язаної з типом частини КЕ, може доповнюватися або замінюватися відповідними частинами КЛЕ ПС або, у разі наявності, інструкції з експлуатації ПС, розроблений виробником цього ПС.

(d) Для маршрутної та аеродромної частини КЕ, матеріал розроблений експлуатантом, може бути доповнений або замінений відповідним маршрутним матеріалом, виробленим спеціалізованою компанією.

(e) Якщо експлуатант вирішить використовувати матеріал з іншого джерела в КЕ, або відповідний матеріал повинен бути скопійований і включений безпосередньо у відповідну частину КЕ, або КЕ повинно містити посилання на відповідний розділ цього застосовного матеріалу.

(f) Якщо експлуатант вибирає використання матеріалу з іншого джерела (наприклад, виробника маршруту, виробника ПС або навчальної організації), це

не звільняє експлуатанта від відповідальності за перевірку застосовності та придатності цього матеріалу. Будь-який матеріал, отриманий від зовнішнього джерела, повинен мати свій статус за допомогою затвердження в КЕ.

(g) Якщо Компетентним органом та/або ЦОУ ДА не погоджено іншого, експлуатант повинен підготувати КЕ українською мовою. В доповнення до цього експлуатант може перекласти та використовувати варіант КЕ або його частини (розділи, пункти, підпункти) англійською мовою та/або мовою виробника цього ПС, якщо це сприятиме підвищенню рівня БзП та кращому розумінню змісту КЕ персоналом та інспекторами.

(h) КЕ може бути видане у вигляді окремих частин (томів).

(i) Експлуатант повинен забезпечити безперешкодний доступ усього залученого особового складу до копії кожної частини КЕ, яка стосується його обов'язків. Крім того, експлуатант повинен надати всім членам екіпажу окремі копії частин А, В та С (див. ПДА-ТА.1045) КЕ, які є обов'язковими для використання кожним членом екіпажу.

(j) Експлуатант повинен забезпечувати:

(1) внесення змін та доповнень до КЕ з метою забезпечення актуальності зазначених у ньому інструкцій та інформації;

(2) доведення до усього особового складу зазначених змін за відповідністю;

(3) у разі внесення до КЕ відповідних змін, потрібно чітко вказувати на такі зміни;

(4) кожен власник КЕ або відповідних його частин повинен підтримувати їх в актуальному стані з урахуванням внесених експлуатантом змін.

(k) Експлуатант повинен надати Компетентному органу та ЦОУ ДА заплановані зміни та доповнення до дати набуття ними чинності. Якщо внесені зміни стосуються будь-якої частини КЕ, яка повинна бути погоджена відповідно до ПДА-ТА, таке погодження потрібно отримати до набуття поправками чинності. Якщо в інтересах безпеки потрібне термінове внесення відповідних змін або доповнень, вони можуть бути опубліковані та затверджені за умови, що запит про отримання необхідного погодження було подано.

(l) На додаток до підпункту (e) вище експлуатант може використовувати внутрішній порядок внесення змін до КЕ, за умови, що:

(i) внесені поправки не мають впливу на обсяг та види діяльності, які визначені у АОС ДА експлуатанта, а також затверджені документи про відповідність будь-якій нормі ПДА-ТА;

(ii) перелік конкретних функціональних обов'язків із урахуванням внесених змін затверджено експлуатантом і погоджено Компетентним органом та ЦОУ ДА;

(iii) Компетентний орган та ЦОУ ДА отримає копію кожної внесеної поправки.

(m) Експлуатант повинен забезпечувати внесення усіх змін та доповнень, що надходять від Компетентного органу та ЦОУ ДА.

(l) Експлуатант повинен забезпечувати достовірне відображення у КЕ будь-якої інформації та внесених змін із затверджених документів, та не допускати у КЕ наявності будь-якої інформації, що суперечить затвердженим документам. Однак ця вимога не перешкоджає експлуатантові використовувати більш консервативні дані та процедури.

(n) Експлуатант повинен забезпечити у КЕ доступну форму викладення змісту. Формат КЕ повинен відповідати принципам людського фактору.

(o) Компетентний орган та ЦОУ ДА, за взаємним погодженням, можуть дозволити публікацію КЕ або її частини в будь-якій формі, включаючи електронну. У всіх випадках слід забезпечити доступність, зручність використання та надійність.

(p) Окремі підпункти, пункти, розділи або частини КЕ можуть бути відпрацьовані, видані та доводитись з дотриманням вимог НПА України у сфері охорони інформації з обмеженим доступом.

ПДА-ТА.1045 – Структура та зміст керівництва з експлуатації
(Див. Додаток 1 до ПДА-ТА.1045 Керівництва з експлуатації – зміст)

(a) Експлуатант повинен забезпечити подання основної структури у наступній формі:

Частина А. Загальне/основне

У цій частині потрібно вказати загальні положення, які містять всю, не пов'язану з конкретними типами ПС, експлуатаційну політику, інструкції та процедури.

Частина В. Експлуатація відповідно до типу ПС

У цій частині потрібно вказати всі питання експлуатації ПС, у якій містяться усі пов'язані з конкретними типами ПС інструкції та процедури, з урахуванням відмінностей між типами, варіантами або окремими ПС, які використовуються експлуатантом.

Частина С. Детальна інструкція та інформація про стандартні маршрути, район та аеродроми.

Ця частина повинна містити детальні інструкції та інформацію про використання найпоширеніших маршрутів, районів експлуатації та аеродромів.

Частина D. Підготовка

Ця частина повинна містити відповідні інструкції та інформацію про наявні програми та курси підготовки особового складу, які вимагаються для забезпечення безпечної експлуатації ПС.

(b) Експлуатант повинен забезпечити відповідність КЕ ПС нормам, які визначено у Додатку 1 до цих вимог ПДА-ТА, а також району та виду експлуатації ПС.

(c) Експлуатант повинен забезпечити формування детальної структури КЕ у спосіб, який буде прийнятним для Компетентного органу та ЦОУ ДА.

ПДА-ТА.1050 Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна

Експлуатант повинен зберігати затверджене КЛЕ ПС або еквівалентний документ для кожного типу ПС, яке експлуатується.

ПДА-ТА.1055 Польотний лист

Дані щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту повинні зберігатись для кожного польоту(ів) у формі польотного листа або його еквіваленту.

(a) Експлуатант повинен зберігати наступну інформацію у формі польотного листа або його еквіваленту:

- (1) реєстраційний номер ПС;
- (2) дата;
- (3) прізвище, ім'я, по батькові члена(ів) екіпажу;
- (4) посадові обов'язки членів екіпажу;
- (5) місце відправлення;
- (6) місце прибуття;
- (7) час відправлення;
- (8) час прибуття;
- (9) тривалість польоту;
- (10) вид польотного завдання та/або завдання за призначенням;
- (11) розраховані дані про зліт і посадку;
- (12) інциденти, спостереження, якщо такі є;
- (13) підпис уповноваженої особи (або відповідної посадової особи);
- (14) підпис командира ПС.

(b) Інформація або її частини можуть бути записані у формі, відмінній від друкованого тексту. Доступність, зручність та надійність повинні бути забезпечені.

(с) Експлуатант повинен забезпечити належне та постійне ведення необхідної документації.

ПДА-ТА.1060 Основні документи щодо польотного завдання

(а) Експлуатант повинен зберігати спеціальну документацію (якщо інше не передбачено КЕ), що містить щонайменше наступну важливу інформацію про виконання польотного завдання:

- (1) реєстраційний номер ПС;
- (2) дата вильоту;
- (3) позивний номер і позивний радіосигнал ПС;
- (4) члени льотного екіпажу;
- (5) запланований час відправлення;
- (6) аеродром призначення;
- (7) вид польотного завдання та/або завдання за призначенням;
- (8) узгоджені дані з іншими залученими підрозділами (у разі потреби);
- (9) інша інформація про заходи безпеки (у разі потреби);
- (10) маршрут і відрізки маршруту з контрольними точками або маршрутними точками, відстанями, часом і треками;
- (11) запланована крейсерська швидкість, час польоту між контрольними пунктами або маршрутними точками та/або приблизний час виконання польотного завдання;
- (12) безпечні висоти над рівнем моря, мінімальні висоти польоту над рівнем моря та/або ешелони польоту;
- (13) заплановані висоти над рівнем моря та/або ешелони польоту;
- (14) розрахунки витрати пального;
- (15) конфігурація ПС;
- (16) розраховані дані про зліт та посадку;
- (17) запланований запасний аеродром та, у разі потреби, запасні аеродром зльоту і маршрут(и) польоту;
- (18) підготовлений план польоту для органів ОНР (у разі потреби);
- (19) відповідна інформація НОТАМ (попередження пілотів ПС про можливу небезпеку впродовж маршруту чи локації, котрі можуть мати вплив на БзП) та служби аеронавігаційної інформації; а також
- (20) відповідна метеорологічна інформація.

(б) Інформація, яку можна отримати з окремого джерела, або не стосується конкретного польотного завдання, відповідно до вимог, які зазначені у підпункті (а), не повинна вноситися до основних документів про виконання польотного завдання.

(с) Експлуатант повинен забезпечити наявність у КЕ інформації про основні документи для виконання польотного завдання.

(d) Експлуатант повинен забезпечити відповідність та незмінність характеру основних документів про виконання польотного завдання.

ПДА-ТА.1065 Ведення записів

(a) Наступні записи повинні зберігатися не менше 5 років:

(1) записи щодо діяльності, визначені в ПДА-ТА.034;

(2) копія заяви експлуатанта, деталі отриманих схвалень та КЕ.

(b) Наступна інформація, що використовується для підготовки та виконання польотів, та відповідних звітів, повинна зберігатися як зазначено у Додатку 2 до ПДА-ТА.1065 Зберігання документів – періоди.

(c) Персональні записи повинні зберігатися протягом зазначених у таблиці строків:

Таблиця

Свідоцтво льотного екіпажу та атестація салонного екіпажу	Доки член екіпажу використовує свої привілеї стосовно свідоцтва або атестата експлуатанта ПС
Підготовка членів екіпажу, перевірка та кваліфікація	3 роки
Записи про недавній досвід члена екіпажу	15 місяців
Компетенція члена екіпажу стосовно маршруту та аеродрому / завдання та місцевості, якщо доречно	3 роки
Підготовка з перевезення небезпечних вантажів, якщо доречно	3 роки
Підготовка/кваліфікаційні записи іншого персоналу, для якого програма підготовки є необхідною	Крайні 2 записи щодо підготовки

(d) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(1) підтримувати записи всіх тренувань, перевірок та кваліфікацій кожного з членів екіпажу, відповідно до цього Підрозділу;

(2) забезпечувати доступність цих записів, за вимогою, членів екіпажу, яких вони стосуються.

(e) Експлуатант повинен зберігати інформацію щодо підготовки та виконання польотів і записи про персональну підготовку, навіть якщо експлуатант припиняє експлуатувати ПС чи бути роботодавцем члена екіпажу, у терміни, визначені таблицею ПДА-ТА.1065(c).

(f) Якщо член екіпажу стає членом екіпажу іншого експлуатанта, експлуатант повинен забезпечити доступність записів стосовно члена екіпажу новому експлуатанту, у терміни, визначені таблицею ПДА-ТА.1065(с).

(g) У разі передачі даних про забезпечення льотної придатності ПС від одного експлуатанта до іншого (див. ПДА-ТА.925), терміни зберігання документів, які передбачені у Додатку 2 до ПДА-ТА, дотримувалися новим експлуатантом.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Anatoly Gonchar.

Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТА.1045 Керівництво з експлуатації - зміст

Частина А. ЗАГАЛЬНЕ/ОСНОВНЕ

0. АДМІНІСТРУВАННЯ ТА КЕРУВАННЯ КЕРІВНИЦТВОМ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ

0.0 Титульна сторінка

0.1 Введення

0.1.1 Заява, що керівництво відповідає усім діючим правилам та з умовами відповідного АОС ДА

0.1.2 Заява, що керівництво містить експлуатаційні вказівки, які мають виконуватися відповідним персоналом

0.1.3 Перелік та короткий опис різних частин, їх зміст, застосовність і використання.

0.1.3.1 Зміст керівництва з експлуатації

0.1.4 Пояснення та визначення термінів, необхідних для використання в керівництві

0.1.4.1 Терміни

0.1.4.2 Скорочення

0.2 Система внесення змін і доповнень

0.2.1 Дані особи (осіб), відповідальної(их) за розроблення та внесення поправок та змін

0.2.1(a) Перелік посадових осіб, відповідальних за зміст частин та розділів КЕ, а також за підготовку до них змін та доповнень

0.2.2 Записи змін та доповнень з термінами введення та дати набрання чинності

0.2.2(a) Лист внутрішнього погодження

0.2.3 Твердження, що рукописні поправки та зміни не дозволяються. За винятком ситуацій, що вимагають негайного внесення поправок або перегляду в інтересах БзП

0.2.3(a) Тимчасові зміни

0.2.4 Опис системи анотації сторінок або розділів та їх фактичні дати

0.2.4(a) Форма Титульного листа

0.2.5 Перелік діючих сторінок чи параграфів

0.2.5(a) Лист реєстрації змін та доповнень

0.2.5(b) Лист реєстрації тимчасових змін та доповнень

0.2.6 Анотація змін (у тексті та, наскільки це можливо, на графіках та діаграмах)

0.2.7 Тимчасові зміни

0.2.8 Опис системи розподілу посібників керівництв, поправок та ревізій

0.2.8(a) Перелік власників паперових та електронних примірників КЕ

0.2.9 Порядок інформування Компетентного органу та відповідного ЦОУ
ДА

1 ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

1.1 Організаційна структура. Опис організаційної структури, включаючи загальну схему експлуатанта та схему(и) підрозділу(ів) з льотної експлуатації. Загальна схема повинна відображати зв'язок між експлуатаційними підрозділами та іншими підрозділами експлуатанта. Зокрема, повинні бути показані лінії субординації та звітності всіх підрозділів, відділів тощо, що стосуються БзП

1.2 Призначені керівники. Імена кожного призначеного керівника та опис їх функцій і обов'язків

1.2.1 Відповідальний керівник

1.2.2 Керівник з льотної експлуатації

1.2.3 Керівник з підготовки екіпажу

1.2.4 Керівник з підтримання льотної придатності ПС

1.2.5 Керівник з наземної експлуатації

1.3 Відповідальність та обов'язки персоналу з управління експлуатацією. Опис обов'язків, відповідальності та повноважень персоналу з управління експлуатацією, що стосуються безпеки та дотримання відповідних правил

1.3.1 Керівник з безпеки польотів

1.3.2 Керівник з моніторингу відповідності/якості

1.3.3 Керівник з авіаційної безпеки

1.4 Повноваження, обов'язки та відповідальність командира ПС. Заява, що визначає повноваження, обов'язки та відповідальність командира ПС

1.5. Обов'язки та відповідальність інших членів екіпажу

2. ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ КОНТРОЛЬ І НАГЛЯД

2.1 Експлуатаційний контроль експлуатантом. Опис системи, що забезпечує експлуатаційний контроль експлуатантом. Це має показати, як контролюється БзП та кваліфікація персоналу. Зокрема, слід описати процедури, пов'язані з наступним

2.1.1 Дійсність сертифікатів та кваліфікацій

2.1.2 Компетенція експлуатаційного персоналу

2.1.3 Контроль, аналіз та зберігання необхідних записів

2.1.3(a) Інформація, які мають залишатися на землі

2.1.3(b) Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту ПС

2.1.3(c) Інформація, що використовується при підготовці та виконанні польоту та терміни збереження

2.1.3(d) Порядок використання результатів обробки польотної інформації

2.2 Система та відповідальність за оприлюднення додаткових експлуатаційних інструкцій та інформації. Опис будь-якої системи для оприлюднення інформації, яка може бути експлуатаційною, але яка є додатковою до інформації в КЕ. Необхідно включити цю інформацію та обов'язки щодо її оприлюднення

2.3. Експлуатаційний контроль. Опис процедур та обов'язків, необхідних для здійснення експлуатаційного контролю щодо БзП

2.3.1 Загальні положення

2.3.2 Програма попередження авіаційних подій та забезпечення безпеки польотів

2.3.3 Процедура надання обов'язкових сповіщень (повідомлень) про події з ПС

2.4 Процедура виявлення факторів небезпеки та оцінки ризиків

2.5 Правила перевезення пасажирів – Н/З

2.6 Оперативне керування

2.6.1 Структура та функції органів оперативного планування та керування польотами

2.6.2 Перелік функцій служб та посадових осіб органів оперативного планування та керування польотами експлуатанта

2.6.3 Види і порядок планування польотів (перспективне планування, попереднє планування (щомісячне), оперативне (добове) планування льотної роботи)

2.7 Альтернативні методи ухвалення рішень

2.7.1 Порядок подання клопотання про звільнення від виконання будь-якої вимоги щодо ПДА-ТА

2.7.1(a) Зміни що стосуються утримувача АОС ДА

2.7.1(b) Зміни, які потребують попереднього схвалення

2.7.1(c) Зміни, які не потребують попереднього схвалення

2.7.2 Порядок подання звіту щодо відхилень від визначених ПДА-ТА

2.7.3 Правила, порядки та процес схвалення рішень експлуатантом щодо звільнень від визначених ПДА-ТА без попереднього погодження Компетентним органом та відповідним ЦОУ ДА

2.8 Субпідряд

2.8.1 Правила та порядки субпідряду

2.8.2 Процес та порядок вибору субпідрядника

2.9 Повноваження Компетентного органу та відповідного ЦОУ ДА

2.9.1 Опис повноважень Компетентного органу та відповідного ЦОУ ДА

2.9.1(a) Повноваження представників Компетентного органу

2.9.1(b) Повноваження представників ЦОУ ДА

2.9.1(c) Кваліфікаційні вимоги до осіб інспекторського складу Компетентного органу та ЦОУ ДА, які включаються до складу екіпажу ПС

2.9.1(d) Кваліфікаційні вимоги до осіб інспекторського складу Компетентного органу та ЦОУ ДА, які включаються до складу екіпажу ПС з метою виконання сертифікаційних та кваліфікаційних перевірок

2.9.1(e) Порядок включення інспекторів Компетентного органу та ЦОУ ДА до складу екіпажу

2.9.1(f) Обов'язки та відповідальність інспектора Компетентного органу та ЦОУ ДА

2.9.2 Рекомендації персоналу про сприяння інспекціям персоналом Компетентного органу та ЦОУ ДА

3. СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ

Опис системи управління

3.1. Організація системи управління та відповідальність

3.1.1 Опис системи управління

3.1.1(a) Структура системи управління

3.1.3(b) Функціональна схема системи управління

3. 2 Система управління безпекою польотів (СУБзП)

3.2.1 Політика безпеки польотів

3.2.2 Процес ідентифікації небезпеки для безпеки та для оцінки та управління пов'язаними ризиками

3.2.3 Моніторинг польотних даних

3.3 Система моніторингу відповідності/якості

3.3.1 Розподіл обов'язків та відповідальності

3.3.2 Документація всіх процесів управління ключовими системами

3.3.2(a) Програма моніторингу відповідності/якості

3.3.2(b) Графік перевірок (аудитів)

3.3.2(c) Процедури аудиту, корегувальні дії

3.3.3 Забезпечення якості підтримання льотної придатності та ТОР ПС

3.3.4 Договірна діяльність

4 СКЛАД ЕКІПАЖУ

4.1 Структура екіпажу

- 4.1.1 Типи ПС, що експлуатуються
- 4.1.2 Район та типи польотів
- 4.1.3 Етапи польоту
- 4.1.4 Запланований період льотного часу
- 4.1.5 Вимоги до мінімального екіпажу та планування виконання льотних обов'язків
- 4.1.6 Досвід (загальний і за типом), терміни та кваліфікація членів льотного екіпажу

4.2. Призначення командира ПС. Правила, що застосовуються для призначення командира ПС

4.3 Недієздатність льотного екіпажу. Процедура заміщення в разі недієздатності командира ПС в екіпажі

4.4 Експлуатація більше одного типу. Пояснення про те, які ПС розглядаються як один тип з метою планування екіпажу

4.5 Польоти з перевіряючим у складі екіпажу

5. ВИМОГИ ДО КВАЛІФІКАЦІЇ

5.1. Опис необхідних сертифікатів, рейтингів, кваліфікації/компетентності (наприклад, для маршрутів та аеродромів), досвіду, підготовки, перевірки та вимоги до експлуатаційного персоналу для виконання своїх обов'язків

5.2 Льотний екіпаж

5.2.1 Командир ПС

5.2.2 Пілот, який вивільняє командира ПС

5.2.3 Пілот під наглядом

5.2.4 Експлуатація більш одного типу або варіанту ПС

5.2.5 Медичні вимоги до стану здоров'я членів екіпажу

5.3 Наземний персонал, що залучений до підготовки, перевірки та нагляду

5.4 Інший експлуатаційний персонал

5.4.1 групи керівництва польотами

5.4.2 командного пункту

5.4.3 авіаційний диспетчер

5.4.4 лікар з авіаційної медицини

5.4.5 адміністратор системи електронних польотних портфелів (EFB)

5.4.6 управління підтриманням льотної придатності ПС

5.4.7 технічного обслуговування та ремонту ПС

5.4.8 наземної експлуатації

6 ЗАСТЕРЕЖНІ ЗАХОДИ ЕКІПАЖУ СТОСОВНО ЗДОРОВ'Я

6.1 Застережні заходи екіпажу стосовно здоров'я. Відповідні положення та інструкції для членів екіпажу стосовно здоров'я, включаючи наступне

6.1.1 Алкоголь та інші інтоксикаційні речовини

6.1.2 Наркотичні речовини

6.1.3 Наркотики

6.1.4 Снодійні таблетки

6.1.5 Антидепресанти

6.1.6 Фармацевтичні препарати

6.1.7 Імунізація

6.1.8 Глибоководне занурення

6.1.9 Донорство крові/кісткового мозку

6.1.10 Заходи безпеки по їжі до та під час польоту

6.1.11 Сон і відпочинок

6.1.12 Хірургічні втручання

7 ОБМЕЖЕННЯ ЛЬОТНОГО ЧАСУ

7.1 Обмеження льотного часу та часу виконання обов'язків, вимоги до відпочинку

7.2 Перевищення обмежень льотного та часу виконання обов'язків та/або скорочення періодів відпочинку

Умови, за яких може перевищуватись льотний час, час виконання обов'язків або періоди відпочинку можуть бути зменшені, а також процедури, що використовуються для повідомлення про ці коригування

7.3 Опис управління ризиком втоми, включаючи принаймні наступне

7.3.1 Філософія та принципи

7.3.2 Документація процесів

7.3.3 Наукові принципи та знання

7.3.4 Процеси ідентифікації та оцінки ризиків

7.3.5 Процес зменшення ризику

7.3.6 Процеси забезпечення FRM для БзП

7.3.7 Процеси просування FRM

8. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

8.1 Інструкція з підготовки до польоту

8.1.1 Мінімальна абсолютна висота польоту

(a) Процедура встановлення мінімальних абсолютних висот/ешелонів польоту за VFR

(b) Процедура встановлення мінімальних абсолютних висот/ешелонів польоту за IFR

8.1.2 Критерії та відповідності щодо визначення адекватності використовуваних аеродромів

8.1.2(a) Загальні положення

8.1.2(b) Протипожежні та рятувальні служби

8.1.2(c) Класифікація аеродромів по компетентності командира ПС

8.1.2(d) Аеродроми з короткими ЗПС

8.1.2(e) Польоти на аеродроми цивільної авіації та аеродроми спільного використання.

8.1.2(f) Поняття про льотно-технічні характеристики – літаки класу А.

8.1.2(g) Поняття про льотно-технічні характеристики – літаки класу В.

8.1.2(h) Порядок прийняття рішення на виліт та приліт за IFR

8.1.2(i) Мінімуми для зльоту

8.1.2(j) Мінімуми для посадки

8.1.3 Методи та відповідності щодо встановлення експлуатаційного мінімуму аеродрому. Потрібно навести посилання на процедури визначення візуальних діапазонів видимості та/або на ЗПС (RVR) та застосовність фактичної видимості, що спостерігається пілотами, повідомленої видимості і повідомленої RVR

8.1.3(a) Загальні положення, щодо методики визначення та використання експлуатаційних мінімумів аеродромів

8.1.3(b) Визначення мінімумів аеродромів для зльоту

8.1.3(c) Визначення мінімумів аеродрому для посадки

8.1.4. Експлуатаційні мінімуми на маршруті за VFR або частини польоту за VFR. Інструкції щодо вибору маршруту з наявними площадками, що дозволяють забезпечити безпечну вимушену посадку, якщо використовуються одномоторні ПС

8.1.4(a) Маршрутні мінімуми погоди для польотів за VFR або тих відрізків польотів, що виконуються за VFR

8.1.4(b) Інструкції з вибору маршрутів, що стосуються наявності поверхонь, які дозволяють безпечно виконати вимушену посадку для ПС з одним двигуном

8.1.5. Представлення та застосування аеродромних та експлуатаційних мінімумів

8.1.5(a) Уявлення про аеродромні експлуатаційні мінімуми

8.1.5(b) Уявлення про маршрутні експлуатаційні мінімуми

8.1.6 Інтерпретація метеорологічної інформації. Пояснювальний матеріал на декодування метеорологічних (MET) прогнозів та MET звітів, що стосуються районів експлуатації, включаючи інтерпретацію умовних виразів

8.1.6(a) Польотна метеорологічна документація

8.1.6(b) Метеорологічні карти

- 8.1.6(c) Метеорологічні дані по аеродрому
- 8.1.6(d) Нестандартна аеронавігаційна інформація
- 8.1.7 Визначення кількості палива, мастила та водно-спиртової суміші для перевезення. Методи, за допомогою яких визначаються і перевіряються в польоті обсяги палива, мастила та водно-спиртової суміші, що перевозиться
 - 8.1.7(a) Визначення необхідної кількості палива
 - 8.1.7(b) Визначення необхідної кількості мастил
 - 8.1.7(c) Записи щодо ПММ
- 8.1.8 Маса та центрування
 - (a) Визначення
 - (b) Методи, процедури та обов'язки щодо підготовки та обчислення маси та центрування
 - (c) Політика використання стандартних та/або фактичних мас
 - (d) Загальні вказівки та інформація, необхідна для перевірки різних типів документації з маси та центрування
 - (e) Процедури змін в останню хвилину
 - (f) Питома вага палива, мастила та водно-спиртової суміші
 - (g) Політика/процедури розміщення
- 8.1.9 План польотів повітряного руху (ATS). Процедури та обов'язки для підготовки та подання плану польоту ATS. Фактори, що підлягають розгляду, включаючи засоби подання як для індивідуального, так і для повторного плану польоту
- 8.1.10 Операційний план польоту. Процедури та обов'язки щодо підготовки та прийняття експлуатаційного плану польотів
 - 8.1.10(a) Загальні положення
 - 8.1.10(b) Зразок OFP, підготовленого за допомогою електронної програми
 - 8.1.10(c) Пояснення скорочень, що застосовуються в OFP
 - 8.1.10(d) Формат і зміст OFP
- 8.1.11 Технічний бортовий журнал ПС експлуатанта
 - 8.1.11(a) Порядок ведення бортового технічного журналу (записів) ПС
 - 8.1.11(b) Зразки форм бортового технічного журналу
- 8.1.12 Документи, контрольні переліки та інші інформаційні матеріали, які повинні перебувати на борту ПС
 - 8.1.12(a) Загальні положення
 - 8.1.12(b) Бортові документи
 - 8.1.12(c) Посібники та інструкції
 - 8.1.12(d) Польотна документація
 - 8.1.12(e) Форми документів, що повинні знаходитися на борту ПС під час польоту (включаючи документи членів екіпажу)
 - 8.1.12(f) Документи, які повинні мати при собі члени екіпажу
 - 8.1.12(g) Додатки
- 8.2 Інструкція щодо наземного обслуговування, що стосується експлуатації

8.2.1 Процедури заправки

(а) Запобіжні заходи під час заправки та зливу пального, включаючи, коли працює допоміжна силова установка, або коли двигун(и) працює(ють)

(б) Запобіжні заходи, які слід вжити, щоб уникнути змішування палива

8.2.2 Процедури завантаження на зняття АЗУ

8.2.3 Усунення зледеніння та запобігання зледенінню ПС на землі

(а) Фірмові або комерційні назви

(б) Характеристики

(с) Вплив на експлуатацію ПС

(д) Тривалість ефективної дії

(е) Запобіжні заходи під час використання

8.2.4 Процедури навантаження, перевантаження та розвантаження

8.2.5 Руління ПС

8.2.6 Заходи безпеки під час обслуговування ПС

8.2.7 Наземне обслуговування ПС у несприятливих умовах експлуатації

8.3 Льотні процедури

8.3.1 Політика VFR/IFR

8.3.1(а) Політика та умови, за яких застосовуються польоти за VFR

8.3.1(б) Політика та умови, за яких застосовуються польоти за IFR

8.3.2 Навігаційні процедури. Опис всіх процедур навігації, що стосуються типу (ів) та району (ів) експлуатації

8.3.2(а) стандартні навігаційні процедури, включаючи політику проведення незалежної крос-перевірки вводу цифрових або літерних даних, якщо це має вплив на траєкторію польоту ПС

8.3.2(б) необхідні навігаційні характеристики (RNP), мінімальна навігація технічні характеристики (MNPS) та навігація в полярних районах та інших особливих районах

8.3.2(с) Перепланування в польоті

8.3.2(д) Процедури у разі погіршення роботи систем

8.3.2(е) Зменшені мінімальні значення вертикального ешелонування (RVSM)

8.3.3 Процедури встановлення значень на висотомірі

8.3.3(а) Види установки висотомірів

8.3.3(б) Метричні висотоміри та таблиці перетворення

8.3.3(с) Експлуатаційні процедури QFE

8.3.4 Процедури при використанні систем сповіщення про підхід до заданої висоти

8.3.5 Система попередження про наближення до землі (GPWS)/система попередження запобігання зіткнення з наземними перешкодами (TAWS) для літаків

8.3.6 Політика та процедури використання системи запобігання зіткненню ATS (TCAS)/бортової системи запобігання зіткненню (ACAS)

8.3.6(а) Загальні положення

- 8.3.6(b) Використання інформації TCAS
- 8.3.6(c) Особливості фразеології при спрацюванні TCAS
- 8.3.6(d) Зближення з великою вертикальною швидкістю
- 8.3.7 Політика та процедури управління паливом під час польоту
- 8.3.7(a) Загальна інформація
- 8.3.7(b) Перевірка кількості палива в польоті та відповідні дії екіпажу
- 8.3.7(c) Перепланування в польоті
- 8.3.8 Небезпечні та потенційно небезпечні атмосферні умови
- 8.3.8(a) Грози
- 8.3.8(b) Зледеніння
- 8.3.8(c) Турбулентність
- 8.3.8(d) Зсув вітру
- 8.3.8(e) Струменеві течії
- 8.3.8(f) Хмари вулканічного попелу
- 8.3.8(g) Сильні опади
- 8.3.8(h) Піщані бурі
- 8.3.8(i) Гірські хвилі
- 8.3.8(j) Значні інверсії температури
- 8.3.8(h) Складна орнітологічна обстановка
- 8.3.9 Турбулентність в супутньому сліді
- 8.3.9(a) Загальні положення
- 8.3.9(b) Інтервали, що забезпечують уникнення попадання в супутній слід
- 8.3.9(c) Ілюстрації впливу супутнього сліду
- 8.3.10 Порядок використання прив'язних ременів підвісної системи
- 8.3.11 Процедури використання бортових вогнів
- 8.3.12 Процедури зберігання багажу та обладнання
- 8.3.13 Процедури приведення катапультного крісла у робочий стан
- 8.3.14 Процедури використання додаткового кисню
- 8.3.15 Процедури для ПС, що вимагаються при наявності на борту ПС обладнання для виявлення космічної або сонячної радіації
- 8.3.16 Політика щодо використання автопілоту та автомату тяги
- 8.3.17 Процедури використання систем нічного бачення
- 8.3.18 Процедури виконання польотів пілотажними групами
- 8.3.19 Процедури та порядки виконання польотів на низьких висотах
- 8.3.20 Процедури дозаправлення ПС під час виконання польоту
- 8.3.21 Процедури перевезення авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів
- 8.3.22 Процедури дій під час імітаційного застосування авіаційних засобів ураження та/або боєприпасів під час перевезення бойових засобів ураження та/або навчальних засобів ураження або боєприпасів
- 8.3.23 Процедури поводження з несправними (пошкодженими) авіаційними засобами ураження та боєприпасами

8.3.24 Процедури скидання під час польоту витратних матеріалів та зовнішніх припасів, а також застосування авіаційних засобів ураження або боєприпасів

8.4 Умови та правила використання засобів аеророзвідки

8.5 Експлуатації з низькою видимістю (LVO). Опис експлуатаційних процедур пов'язані з LVO

8.5.1 Загальні положення

8.5.2 Операційні процедури при виконанні польотів за умов низької видимості

8.5.3 Процедури при підготовці до польоту за умов низької видимості

8.5.4 Процедури перед вирулюванням та руління за умов низької видимості

8.5.5 Виконання зльоту за умов низької видимості

8.5.6 Захід на посадку за умов низької видимості

8.5.7 Вихід на передпосадкову пряму та посадка за умов низької видимості

8.5.8 Процедури відходу на друге коло за умов низької видимості

8.5.9 Процедури в випадку відмов обладнання при виконанні польотів за умов низької видимості

8.5.10 Мінімальне устаткування для виконання польотів за умов низької видимості

8.6 Процедури та правила буксирування ПС

8.7 Процедури та обмеження

8.7.1 Тренувальні польоти

8.7.2 Тестові польоти

8.7.3 Польоти для доставки ПС

8.7.4 Польоти на перегонку ПС

8.7.5 Демонстраційні польоти

8.7.6 Польоти на позиціонування, включаючи категорії осіб, які можуть перевозитись при таких польотах

8.7.7 Методичні польоти

8.8 Умови та правила проведення експлуатаційних випробувань

8.9 Правила безпеки: загальні принципи та інструкції, що охоплюють використання

8.9.1 автопілоту у нічний час і виконання польотів у метеорологічних умовах за приладами

8.9.2 системи раннього попередження близькості землі

8.10 Порядки та правила використання пілотажного обладнання пілота

8.11 Порядки та правила ведення технічного бортового журналу ПС експлуатанта

8.12 Порядки та правила використання польотного листа

8.13 Порядки та правила використання переліку мінімального обладнання для виконання польотів

8.14 Порядки та правила використання переліку відхилень конфігурації для виконання польотів

8.15 Вимоги до кисню. Пояснення умов, за яких кисень повинен бути наданий та використаний

9. НЕБЕЗПЕЧНІ ВАНТАЖІ ТА ЗБРОЯ

9.1 Інформація, інструкції та загальні вказівки щодо перевезення небезпечних вантажів

9.2 Умови, за яких перевозиться зброя, боєприпаси та спортивна зброя

10. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

10.1 Інструкції з авіаційної безпеки, методичні матеріали, процедури, підготовка та відповідальність стосовно забезпечення вимог чинного законодавства з АБ. Заходи та порядки захисту ПС від незаконного втручання

10.1.1 АНВ

10.1.2 Дії членів екіпажу у разі загрози вибуху ПС

10.1.3 Дії членів екіпажу у разі знаходження хімічної/біологічної речовини на борту ПС в польоті

10.1.4 Порядок подання повідомлень.

Form № 1 Попереднє повідомлення про вчинення спроби АНВ

Form № 2 Кінцеве повідомлення про вчинення АНВ

Form № 3 Передпольотний огляд ПС на АБ

10.2 Превентивні заходи з авіаційної безпеки по запобіганню АНВ та інших подій, навчання та тренування.

10.2.1 Превентивні заходи по запобіганню АНВ та інших подій.

10.2.2 Навчання та тренування.

11 ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ

Процедури обробки, повідомлення та звітування про авіаційні події, інциденти та події

11.1 Визначення авіаційних подій, інциденту та події із зазначенням відповідних обов'язків усіх залучених осіб

11.2 Ілюстрації форм, які будуть використовуватися для повідомлення про всі види авіаційних подій, інцидентів і подій (або копії самих форм), інструкції щодо їх заповнення, адреси, на які вони повинні бути відправлені, та термін, який допускає коли це потрібно зробити

11.3 У випадку авіаційних подій, опис яких департаментів, органів влади та інших організацій слід повідомляти, як це буде зроблено і яка послідовність

11.4 Процедури для усного повідомлення до підрозділів служби повітряного руху за інцидентами, що стосуються рекомендацій розв'язання рішень ACAS, небезпеки птахів, небезпечних вантажів та небезпечних умов

11.5 Процедури подання письмових звітів про інциденти, пов'язані з повітряним рухом, ACAS RAs, небезпеки птахів, інцидентів з небезпечними вантажами або аваріями та незаконне втручання

11.6 Процедури звітування. Ці процедури повинні включати внутрішні процедури звітності, пов'язані з безпекою, які повинні дотримуватись члени екіпажу, розроблені таким чином, щоб командир ПС був негайно поінформований про будь-який інцидент, який загрожував безпеці або може загрожувати безпеці під час польоту і, що командир ПС забезпечений всією відповідною інформацією

11.7 Процедури збереження записів польотних реєстраторів після авіаційної події або серйозного інциденту або коли це визначено органом розслідування

12. ПРАВИЛА ПОЛЬОТІВ

12.1 Загальні положення

12.1.1 Класифікація повітряного простору

12.1.2 Визначення

12.1.3 Скорочення

12.2 Візуальні та інструментальні правила польоту

12.2.1 Правила візуальних польотів (VFR)

12.2.2 Правила польотів за приладами (IFR)

12.3 Застосування міжнародного повітряного права на регіональному рівні

12.4 Процедури зв'язку, включаючи процедури втрати зв'язку

12.5 Інформація та інструкції, що стосуються перехоплення цивільних і військових ПС

12.6 Обставини та періоди часу, за яких слід прослуховувати радіоефір

12.6.1 Моніторинг частоти та час роботи

12.6.2 Сповіщення

12.7 Сигнали

12.7.1 Обслуговування повітряного руху

12.8 Система відліку часу, яка використовується під час експлуатації ПС

12.9 Дозволи АТС, дотримання плану польотів та звіти про місцезнаходження

12.9.1 Диспетчерський дозвіл

12.9.2 Плани польоту

12.9.3 Повідомлення про місцезнаходження

12.9.4 Припинення диспетчерського обслуговування

12.10 Візуальні сигнали, що використовуються для попередження ПС, який виконує політ у/або наближається до входу в зони обмежень, заборонені або небезпечні зони

12.11 Процедури для екіпажу ПС, які спостерігають за авіаційною подією або отримали сигнал лиха

12.12 Наземні/повітряні візуальні коди для використання потерпілими, а також опис та використання сигнальних засобів

12.12.1 Використання сигнальних засобів

12.12.2 Підтвердження повітряним судном прийняття сигналів

12.13 Сигнали лиха і терміновості

13. ЛІЗИНГ

13.1 Необхідні організаційні заходи для передачі у лізинг

13.2 Порядки передачі у лізинг

13.2.1 Будь-який лізинг

13.2.2 Мокрий лізинг

13.2.3 Сухий лізинг

13.2.4 Надання в сухий лізинг

13.2.5 Надання в мокрий лізинг

13.3 Обов'язки керівництва

13.4 Передача записів про ТОР ПС

14. ДОДАТКИ

14.1 Зразки документів

Частина В. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ ТИПІВ ПС, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ЕКСПЛУАТАНТОМ

Враховувати відмінності між типами та варіантами типів в наступних главах:

0 АДМІНІСТРУВАННЯ ТА КЕРУВАННЯ

- 0.0 Титульна сторінка
- 0.1 Зміст
- 0.2 Зміст зміни
- 0.3 Перелік тимчасових змін
- 0.4 Перелік чинних сторінок
- 0.5 Перелік чинних змін
- 0.6 Перелік утримувачів
- 0.7 Визначення та скорочення

1 ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРЮВАННЯ

- 0.1 Розміри ПС
- 0.1 Опис одиниць виміру, що використовуються для експлуатації відповідного типу ПС
- 0.2 Таблиці перерахунку

2. ОБМЕЖЕННЯ

- 2.1 Опис сертифікованих обмежень та відповідних експлуатаційних обмежень
 - 2.1.1 статус сертифіката (наприклад, Part – 21 (Частина – 21B) сертифікат типу, екологічна сертифікація тощо)
 - 2.1.2 конфігурація пасажирських сидінь для кожного типу ПС, включаючи презентаційні зображення
 - 2.1.3 види експлуатації, які схвалені (наприклад, VFR/IFR, CAT II/III, RNP, польоти в умовах обледеніння, тощо)
 - 2.1.4 Склад екіпажу
 - 2.1.5 Маса і центрування
 - 2.1.6 Обмеження швидкості
 - 2.1.7 Експлуатаційні режими польотів
 - 2.1.8 Обмеження по вітру, включаючи експлуатації на забруднених ЗПС
 - 2.1.9 Льотно-технічні обмеження для застосовних конфігурацій
 - 2.1.10 Нахил ЗПС
 - 2.1.11 Обмеження на вологих або забруднених ЗПС для літаків
 - 2.1.12 Забруднення планера

- 2.1.13 Обмеження систем
- 2.1.14 Екологічні обмеження

3. НОРМАЛЬНІ ПРОЦЕДУРИ

3.1 Нормальні процедури та обов'язки, покладені на екіпаж, відповідні контрольні списки, система їх використання, а також заява, яка охоплює необхідні процедури координації між льотним і кабінним/іншими членами екіпажу

- 3.1.1 Перед польотом
- 3.1.2 Перед зльотом
- 3.1.3 Встановлення значень висотоміра і їх перевірка
- 3.1.4 Руління, зліт і набір висоти
- 3.1.5 Зменшення шумів
- 3.1.6 Крейсерський політ і зниження
- 3.1.7 Захід на посадку, підготовка до посадки та інструктаж
- 3.1.8 Захід на посадку за VFR
- 3.1.9 Захід на посадку за IFR
- 3.1.10 Візуальний захід на посадку і захід на посадку з кола
- 3.1.11 Повторний захід на посадку
- 3.1.12 Нормальна посадка
- 3.1.13 Після посадки
- 3.1.14 Експлуатація на вологих та забруднених ЗПС
- 3.1.15 Особливості літаководіння в системі точної зональної навігації
- 3.1.16 Особливості літака пілотування в системі зональної навігації (RNAV)

4. НЕСТАНДАРТНІ ТА/АБО АВАРІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

4.1 Нестандартні та/або аварійні процедури та обов'язки, покладені на екіпаж, відповідні контрольні списки, система їх використання та довідка про необхідні процедури координації між льотним екіпажем

- 4.1.1 Недієздатність члена екіпажу
- 4.1.2 Дії в умовах вогню та диму
- 4.1.3 Розгерметизація та політ в частково загерметизованому літаку
- 4.1.4 Перевищення конструктивних обмежень, таких як посадка з перевищенням максимальної посадочної маси
- 4.1.5 Удари блискавки
- 4.1.6 Радіозв'язок за надзвичайних обставин та попередження органу АТС про аварійні ситуації
- 4.1.7 Відмова двигуна/запалення
- 4.1.8 Відмови систем
- 4.1.9 Рекомендації для польоту на запасний аеродром у випадках серйозних технічних несправностей

- 4.1.10 Попередження про наближення до землі
- 4.1.11 Попередження ACAS/TCAS щодо попередження зіткнення ПС
- 4.1.12 Зсув вітру
- 4.1.13 Аварійна посадка/приводнення
- 4.1.14 Схеми відносно вильоту на випадок надзвичайних ситуацій
- 4.1.15 Втрата потужності двигуна чи управління під час посадки
- 4.1.16 Аварійне катапультивання
- 4.1.17 Виконання обов'язків командира на місці події
- 4.1.18 Зліт із твердої поверхні
- 4.1.19 Зіткнення з птахами
- 4.1.20 Некерований політ
- 4.1.21 Ввімкнення аварійного енергоблоку
- 4.1.22 Критичний рівень пального
- 4.1.23 Порядки дій у разі обмерзання ПС, зокрема, потрапляння ПС у зону обледеніння, що призвело до аварійної ситуації

5. ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

5.0. Льотно-технічні характеристики повинні бути надані у формі, яку можна використовувати без проблем

5.1 Дані про льотно-технічні характеристики, Дані про льотно-технічні характеристики повинні бути включені, щоб дозволити визначення наступного

- 5.1.1 Обмеження набору висоти при зльоті – маса, висота, температура
- 5.1.2 Довжина зльоту (за умови сухої, мокрої та забрудненої ЗПС)
- 5.1.3 Дані чистої траєкторії польоту для розрахунку висоти прольоту перешкод або, де застосовно лінії зльоту
- 5.1.4 Градієнтні втрати при наборі висоти з креном
- 5.1.5 Обмеження по набору висоти на маршруті
- 5.1.6 Обмеження на набір висоти при заході на посадку
- 5.1.7 Обмеження на набір висоти при посадці
- 5.1.8 Довжина посадкової дистанції (за умови сухої, мокрої та забрудненої ЗПС), включаючи наслідки відмови в польоті системи чи пристроїв, якщо дана відмова впливає на посадкову дистанцію
- 5.1.9 Обмеження енергії гальм
- 5.1.10 Швидкості, що застосовуються для різних етапів польоту (також з урахуванням сухих, вологих та забруднених умов ЗПС)

5.2 Додаткові дані, що охоплюють польоти в умовах зледеніння. Будь-які сертифіковані льотно-технічні характеристики, пов'язані з допустимою конфігурацією або відхиленням конфігурації, такі як непрацююча антиюзова система

5.3 Якщо дані про льотно-технічні характеристики, як це вимагається для відповідного класу недоступні в КЛЕ ПС, то повинні бути включені інші дані. КЕ може містити перехресні посилання на дані, що містяться в КЛЕ ПС, де такі дані швидше за все, не будуть використовуватися часто або в аварійних ситуаціях

5.4 Додаткові дані про експлуатаційні показники для літаків. Додаткові дані про льотно-технічні характеристики, де це можливо, в тому числі

5.4.1 Градієнти набору висоти для всіх двигунів

5.4.2 повні градієнти набору висоти під час зльоту з одним працюючим двигуном

5.4.3 Градієнти набору висоти під час відходу на друге коло

5.2.4 Відносно зниження

5.4.5 Наслідки застосування рідин проти зледеніння або запобігання зледенінню

5.4.6 Політ з випущеними шасі

5.4.7 Польоти, проведені відповідно до положень списку відхилень від конфігурації (CDL)

6. ПЛАНУВАННЯ ПОЛЬОТУ

6.1 Дані та вказівки, необхідні для планування перед польотом та в польоті, включаючи такі фактори для ПС, як графіки швидкості та налаштування потужності. У разі необхідності, слід включати процедури, що стосуються експлуатації двигуна(ів) та польоти на ізольовані аеродроми

6.2 Метод розрахунку палива, необхідного для різних етапів польоту

7. ПОЛЬОТНА МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ

7.1 Система розрахунку маси та центрування (наприклад, система індексів)

7.1.1 Розрахунок центрування літака за допомогою центрувального графіка

7.1.2 Аналітичний метод розрахунку центрування

7.2 Інформація та інструкції щодо заповнення документації з маси та центрування, включаючи ручні та комп'ютерні типи

7.3 Обмеження маси та центрування для типів, варіантів або окремих ПС, що використовуються експлуатантом

7.3.1 Обмеження за вагою літака

7.3.2 Експлуатаційне центрування

7.4 Сухі експлуатаційні маси та відповідні центрування або індекси

8. ЗАВАНТАЖЕННЯ, ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ, РОЗВАНТАЖЕННЯ

8.1 Процедури та правила завантаження, перевантаження та розвантаження авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів

9. СПИСОК ДОПУСТИМИХ ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ (CDL)

9.1 CDL (-и), якщо передбачені виробником, з урахуванням експлуатації типів та варіантів ПС, включаючи процедури, яких слід дотримуватися при відправленні ПС відповідно до умов його CDL

10. ПЕРЕЛІК МІНІМІЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ (MEL)

10.1 MEL для кожного типу ПС або варіантів, що експлуатуються, та тип/площі (райони) експлуатації. MEL також має включати умови відправлення, пов'язані з експлуатацією які необхідні для конкретного схвалення (наприклад, RNAV, RNP, RVSM)

1.10.1 Загальна інформація

1.10.2 Застосування переліку мінімального обладнання

1.10.3 Прийняття рішення на випуск ПС у політ

1.10.4 Заходи по усуненню несправностей

11 АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНЕ ТА КИСНЕВЕ ОБЛАДНАННЯ

11.1 Перелік обладнання для виживання, що підлягає перевезенню на маршрутах для польотів та процедури перевірки працездатності цього обладнання до зльоту

11.2 Процедура визначення кількості необхідного кисню та наявної кількості

11.3 Порядок перевірки справності зазначених засобів

12 ПРОЦЕДУРИ АВАРІЙНОЇ ЕВАКУАЦІЇ

12.1 Інструкція з підготовки до екстреної евакуації, включаючи координацію дій екіпажу та призначення аварійних постів

12.2 Процедури екстреної евакуації. Опис обов'язків всіх членів екіпажу для екстреної евакуації з ПС та дії у разі вимушеної посадки, приводнення або іншої аварійної ситуації

- 12.2.1 Дій при аварійному залишенні ПС у повітрі
- 12.2.2 Дій при аварійної посадці на сушу
- 12.2.3 Дій при аварійної посадці на воду
- 12.2.4 Виживання при авіаційних подіях з урахуванням районів, де можуть виконуватись польоти

13 СИСТЕМИ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Опис систем ПС, відповідних елементів керування та індикацій та інструкцій з експлуатації

- 13.1 Силова установка
- 13.2 Допоміжна силова установка
- 13.3 Паливна система
- 13.4 Пожежне обладнання
- 13.5 Гідравлічна система
- 13.6 Керування літаком
- 13.7 Шасі
- 13.8 Система підготовки повітря
- 13.9 Система кондиціонування повітря
- 13.10 Система автоматичного регулювання тиску
- 13.11 Кисневе обладнання
- 13.12 Протикригова система
- 13.13 Двері, люки. Ліхтар, вікна
- 13.14 Аварійно-рятувальне обладнання
- 13.15 Система електропостачання
- 13.16 Світлотехнічне обладнання
- 13.17 Сигналізація

13.18 Пілотажно-навігаційне обладнання (ПНО)

13.18.1 Загальні відомості про ПНО

Перечислення ПНО

13.19 Система електронної індикації

13.20 Зв'язкове обладнання

13.21 Апаратура УПР

13.22 Бортові засоби контролю та реєстрації польотних даних

13.23 Система централізованого технічного обслуговування

**Частина С. ВКАЗІВКИ І ІНФОРМАЦІЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З
МАРШРУТАМИ/ЗАДАЧАМИ, РАЙОНАМИ ТА
АЕРОДРОМАМИ/АЕРОДРОМНІ ДІЛЯНКИ ДОРОГИ**

1. Загальні положення

1.1 Перелік НПА, що використовуються при організації польотів на аеродромі

1.2 Інформація щодо реєстрації та допуску до експлуатації аеродрому

1.3 Умови використання аеродрому

1.4 Наявна система проходження аеронавігаційної інформації і процедури опублікування цієї інформації

1.5 Суб'єкти ДА, підприємства, авіакомпанії, які постійно використовують аеродром, їхня відомча належність

1.6 Типи ПС, які експлуатує суб'єкт

1.7 Загальні обов'язки експлуатанта аеродрому

2. Інструкції та інформація щодо зв'язку, навігації на аеродромах/АДД, включаючи мінімальні рівні польоту та висоту для кожного маршруту, робочі мінімуми для кожного аеродрому/АДД, які планується використовувати

2.1 Мінімальний рівень польоту/висота

2.1.2 Обмеження щодо висоти польоту над рівнем моря та швидкості польоту

2.1.3 Обмеження щодо географічного місця розташування або виконання польоту

2.1.4 Координація з третіми сторонами

2.1.5 Контроль за викидами

2.1.6 Вимоги контролюючих органів

2.2 Експлуатаційні мінімуми для аеродромів відправлення, призначення та запасних

2.2.1 Процедура визначення категорій аеродрому

2.2.2 Особливості обмеження аеродромів

2.3 Засоби зв'язку та засоби навігації

2.4 Дані ЗПС/кінцевого підходу та зльоту (FATO) та об'єкти аеродрому/АДД

2.5 Захід на посадку, процедури пропущеного заходу на посадку та вильоту, включаючи процедури зменшення шуму

2.6 Процедури при втраті зв'язку

2.7 Пошуково-рятувальні засоби в районі, в якому будуть виконуватися польоти

2.8 Опис аеронавігаційних карт, які повинні перебувати на борту по відношенню до типу польоту та маршруту, який буде здійснюватися, включаючи метод перевірки їх дійсності

2.9 Наявність аеронавігаційної інформації та послуг MET

2.10 Зв'язок на маршрутах/навігаційні процедури

2.11 Класифікація аеродрому/АДД для кваліфікації компетентності льотного екіпажу

2.11.1 Обмеження на спеціальні аеродроми/АДД (льотно-технічні обмеження, експлуатаційні процедури тощо)

2.11.2 Перелік країн та аеродромів, до яких можливе виконання польотів експлуатантом

Частина D. ПІДГОТОВКА

1. ОПИС СФЕРИ ЗАСТОСУВАННЯ

1.0 Навчальні програми та програми перевірки для всього експлуатаційного персоналу, призначеного для виконання експлуатаційних обов'язків у зв'язку з підготовкою та / або проведенням польотів

- 1.0.1 Персонал, залучений до проведення підготовок
- 1.0.2 Персонал, залучений до проведення перевірок
- 1.0.3 Зовнішній інструкторський та перевіряючий персонал
- 1.0.4 FTD які залучаються до підготовок
- 1.0.5 Вимоги до програм постачальників третіх сторін (АТО)

1.1 Первинна підготовка

1.2 Підготовка членів льотного екіпажу в експлуатанті

- 1.2.1 Загальні положення
- 1.2.2 Теоретична підготовка
- 1.2.3 Практичні заняття з авіаційної техніки
- 1.2.4 Тренажерна підготовка
- 1.2.5 Льотна підготовка
- 1.2.6 Міжсезонна підготовка
- 1.2.7 Конверсійна підготовка експлуатанта
- 1.2.8 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка
- 1.2.9 Підготовка льотного складу до самостійної роботи
- 1.2.10 Періодична підготовка та перевірка

1.3 Продовження строку дії рейтингів про тип

1.4 Забезпечення підготовки

1.5 Підтримка рівня професійної підготовки і контроль

1.6 Загальні положення щодо організації підготовки експлуатаційного персоналу експлуатанта

- 1.6.1 Мета та основні принципи підготовки
- 1.6.2 Порядок планування підготовки
- 1.6.3 Планування інструкторів та екзаменаторів
- 1.6.4 Відповідальна посадова особа за підготовку та тренування членів льотного екіпажу
- 1.6.5 Відбір кандидатів на посаду інструкторів TRI, SFI та LTC
- 1.6.6 Відбір кандидатів на посаду екзаменаторів TRE/SFE
- 1.6.7 Вимоги до програм підготовки інструкторів, екзаменаторів та LTC

1.6.8 Вимоги до програм періодичної підготовки інструкторів, екзаменаторів та LTC

1.6.9 Призначення льотних інструкторів (TRI, SFI, LTC) та екзаменаторів (TRE, SFE)

1.6.10 Політика навчання та перевірок

1.6.11 Розділи навчального плану та навчальні модулі

1.6.12 Навчальні засоби та обладнання

1.6.13 Модулі кваліфікаційної перевірки

1.6.14 Розділи програми льотної підготовки

1.6.15 Планування підготовки та ведення документації

1.6.16 Навчальні заклади та обладнання

1.6.17 Дистанційне навчання

1.6.18 Процес проходження дистанційного навчання та тестування

1.6.19 Процес моніторингу результатів

2. НАВЧАЛЬНІ ПРОГРАМИ ТА ПРОГРАМИ ПЕРЕВІРКИ

2.1. Програми підготовки та програми перевірки для льотного екіпажу (Програми експлуатанта)

2.1.1 Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM)

2.1.2 Конверсійна підготовка

2.1.3 Програма конверсійної підготовки членів льотного екіпажу (наземна підготовка)

2.1.4 Лінійні польоти під наглядом (LIFUS)

2.1.5 Програма підготовки членів льотного екіпажу на тренажері

2.1.6 Підготовка щодо запобігання потрапляння в складні просторові положення та виведення з них (UPRT)

2.1.7. Програма періодичної підготовки та перевірка льотчиків і штурманів

2.1.8 Програми підготовки членів екіпажу з використання аварійно-рятувального обладнання ПС (3-х річна та щорічна)

2.1.9 Програма проведення тренування та перевірки на тренажерах льотної підготовки ПС (сесійна підготовка)

2.1.10 Програма підготовки щодо відмінностей та ознайомча підготовка. Вивчення нового обладнання літака

2.1.11 Програми підготовки льотного екіпажу з використання системи попередження про наближення до землі (TAWS) та попередження зіткнення справного ПС з перешкодою або земною поверхнею (CFIT)

2.1.12 Програма підготовки з використання бортової системи попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

2.1.13 Програма підготовки екіпажів до виконання польотів на міжнародних повітряних лініях

2.1.14 Командирський курс

- 2.1.15 Кваліфікація пілота щодо експлуатації з будь-якого пілотського крісла
- 2.1.16. Програма підготовки членів льотного екіпажу до виконання польотів за правилами PBN та RNAV
- 2.1.17 Програма підготовки інструкторів TRI
- 2.1.18 Програма тренування виконання польотів вночі
- 2.1.19 Тренування по зниженню особистого мінімуму ППП
- 2.1.20 Програма підготовки КПС до виконання візуального маневрування при заходженні на посадку за правилами польотів за приладами
- 2.1.21. Програма льотної (тренажної) підготовки екіпажів в умовах, наближених до реальних (LOFT)
- 2.1.22. Тренування до виконання польотів в гірській місцевості.
- 2.1.23 Підготовка персоналу з системи управління безпекою польотів (СУБзП).
- 2.1.24 Програма відновлення навичок після перерви в польотах.
- 2.1.25 Програма підготовки членів льотного екіпажу до польотів з використанням EFB.
- 2.1.26 Тренування з контролю втоми (FRM)
- 2.1.27 Програма підготовки з переліку мінімального необхідного обладнання (MEL).
- 2.1.28 Програма перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом категорія авіаційного персоналу 10 ІКАО. Початкова та періодична підготовка
- 2.1.29 Технічний бортовий журнал
- 2.1.30 Польотний лист
- 2.1.31 Стерильна кабіна льотного екіпажу
- 2.1.32 Програма підготовки екіпажу при експлуатації, де непотрібний кабіний екіпаж
- 2.1.33 Підготовка і перевірка до польотів в несприятливих погодних умовах та небезпечних явищах
- 2.1.34 Міжсезонна підготовка
- 2.1.35 Знання маршрутів/району аеродромів
- 2.1.36 Підготовка до польотів в умовах зсуву вітру
- 2.1.37 Програма підготовки командирів та штурманів екіпажів до виконання робіт із лінійного ТО поза базовою станцією ТО
- 2.1.38 Програма підготовки з авіаційної безпеки
- 2.1.39 Програма підготовки з перевезення небезпечних вантажів
- 2.1.40 Підготовка по діям у випадку втрати дієздатності членом екіпажу
- 2.1.41 Підготовка з видалення криги та/або протикригової обробки
- 2.1.42 Програма підготовки до польотів при обмеженій видимості (LVO – первинна/ періодична підготовка)
- 2.1.43 Програма підготовки штурманів без досвіду польотів на типі ПС
- 2.1.44 Програма підготовки штурманів з досвідом польотів на типі ПС

2.1.45 Підготовка до попередження контакту з ЗПС хвостовою частиною ПС

2.1.46 Програма підготовки та перевірки професійного рівня льотного складу на борту літака з урахуванням обмежень тренажера

2.1.47 Програма підготовки льотчиків у складі двох членів екіпажу перед польотами без штурмана

Інші

2.2 Програми підготовки та програми перевірки для іншого експлуатаційного персоналу, крім членів екіпажу (наприклад, особи персоналу групи керівництва польотами та авіаційні диспетчери)

2.2.1 Програма підготовки з переліку мінімального необхідного обладнання (MEL)

2.4.2 Програма перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом категорія авіаційного персоналу 10 ІКАО. Початкова та періодична підготовка

2.2.3 Програма підготовки з авіаційної безпеки

2.2.4 Програма підготовки щодо використання EFB

2.2.5 Підготовка із забезпечення польотів для планування PBN польотів

Інші

3. ПРОЦЕДУРИ

3.0 Основні вимоги

3.0.1 Процедура перевірок на допуск членів льотного екіпажу до польотів

3.0.2 Професійна перевірка для продовження рейтингу типу/рейтингу польотів за приладами (IR)

3.0.3 Нормативи оцінок елементів техніки пілотування

3.0.4 Лінійна перевірка експлуатанта

3.0.5 Організація і проведення аеродромних тренувальних польотів

3.0.6 Відновлення досвіду після перерви в польотах

3.1 Процедури підготовки та перевірки

3.1.1 Процедури підготовки з управління ресурсами екіпажу (CRM)

3.1.2 Процедури конверсійної підготовки членів льотного екіпажу

3.1.3 Процедури підготовки щодо відмінностей та ознайомча підготовка

3.1.4 Процедури підготовки щодо запобігання потрапляння в складні просторові положення і виведення з них (UPRT)

3.1.5 Процедури підготовки пілотів щодо експлуатації з будь-якого пілотної крісла

3.1.6 Процедури підготовки командира ПС

3.1.7 Процедури тренування з контролю втоми (FRM)

3.1.8 Процедури тренування екіпажів до виконання польотів на міжнародних повітряних лініях

- 3.1.9 Процедури тренування до виконання польотів у гірській місцевості
- 3.1.10 Процедури тренування по зниженню особистого мінімуму за IFR
- 3.1.11 Процедури міжсезонної підготовки
- 3.1.12 Процедури підготовки членів льотного екіпажу до виконання робіт із лінійного ТО поза базовою станцією TOP
- 3.1.13 Процедури підготовки членів льотного екіпажу з переліку мінімального необхідного обладнання (MEL)
- 3.1.14 Процедури підготовки до нештатних або аварійних ситуацій, перевірка знань та вмінь
- 3.1.15 Процедури підготовки інструкторів (TRI)
- 3.1.16 Процедури підготовки штурманів
- 3.1.17 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка
- 3.1.18 Процедури підготовки льотного екіпажу для експлуатації з навігацією, що застосована на льотно-технічних характеристиках PBN та RNAV
- 3.1.19 Процедури підготовки персоналу до перевезення небезпечних вантажів
- 3.1.20 Процедури підготовки персоналу з АБ
- 3.1.21 Процедури підготовки льотчика до виконання візуального маневрування при заходженні на посадку за IFR
- 3.1.22 Процедури підготовки стерильна кабіна льотного екіпажу
- 3.1.23 Підготовка по діям у випадку втрати дієздатності членом екіпажу
- 3.1.24. Підготовка до попередження контакту з ЗПС хвостовою частиною ПС

3.2 Процедури, що застосовуються у випадку, якщо персонал не досягає або не підтримує необхідні стандарти

3.2.1 Процедури, що застосовуються у випадках, коли член льотного екіпажу не досягає або не підтримує необхідні стандарти

3.2.2 Процедури, які застосовуються до особи персоналу групи керівництва польотами, який не досягнув або не підтримує необхідних стандартів

3.2.3 Процедури, які застосовуються до авіаційного диспетчера, який не досягнув або не підтримує необхідних стандартів

3.3 Система для відстеження термінів закінчення дії кваліфікацій, перевірок, заліків, регулярності та свідоцтва

3.4 Процедури, які гарантують, що ненормальні або аварійні обставини, які вимагають застосування частини або всіх ненормальних або аварійних процедур, а також моделювання (імітації) інструментальних метеорологічних умов (ІМС) за допомогою штучних засобів, не будуть симулюватися під час експлуатації

4. Додатки:

4.1 Перелік ФОРМ програм тренування та перевірок

4.2 Зразки ФОРМ програм тренування та перевірок

4.3 Перелік наявних інструкторів

4.4 Перелік наявних екзаменаторів

4.5 Перелік підрядних організацій (у разі наявності)

4.6 Опис документації, що зберігається, та періоди зберігання

Доповнення до Додатку 1 до ПДА-ТА.1045 Керівництво з експлуатації - Зразок заповнення розділів КЕ

Верхній колонтитул

<i>Назва експлуатанта</i>	1. Назва частини КЕ	3. № розділу КЕ	4. № сторінки
		5. Сфера застосування	
Керівництво з експлуатації	2. № та назва розділу КЕ	6. Дата видання ревізії	
		7. № основної або тимчасової ревізії	

Зразок заповнення розділів:

4. СКЛАД ЕКІПАЖУ	
№ пункту ПДА-ТА	
4.1 Структура екіпажу. Роз'яснення методу визначення складу екіпажу, беручи до уваги наступне:	
4.1.1 Типи ПС, що експлуатуються	
<i>Текст</i>	
4.1.2 Район та типи польотів	
<i>Текст</i>	

ПРИМІТКИ:

1. Перед розділом вказувати пункт правил
2. У випадку необхідності викладу на англійській, або на мові КЛЕ ПС – текст оформлюється у таблиці з двох чарунок у вигляді:

<i>Англійська (або мова КЛЕ ПС)</i>	<i>Українська</i>

3. Якщо існують розділи, які через характер експлуатації не застосовуються, рекомендується, щоб експлуатанти підтримували систему нумерації та вписували «НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ».

4. У випадку, якщо у експлуатанта окремий розділ тимчасово не визначений, після назви розділу ставиться запис “ЗАРЕЗЕРВОВАНО”.

5. У випадку, якщо у експлуатанта окремий розділ на перспективу може бути доповнений, після основного тексту доповнюється вільна сторінка, на якій посередині ставиться запис “СТОРІНКА НАВМИСНО ЗАЛИШЕНА ВІЛЬНОЮ”.

6. Шрифт – **Times New Roman**, розмір – **12**.

7. У кожній чарунці не більше 1 абзацу (бажано не більше 10 строк!).

8. *Шрифт нахилом* – змінна частина тексту.

9. Після заповнення чарунок таблиць текстом границі рамок таблиць переводять у невидимий режим:

Англійська (або мова КЛЕ ПС)

Українська

Додаток 2 до ПДА-ТА.1065 Зберігання документів - терміни зберігання

Таблиця 1 – Інформація для підготовки та виконання польоту

Оперативний план польоту	3 місяці
Брифінгова документація, NOTAM/AIS для конкретного маршруту, якщо вона відредагована експлуатантом	3 місяці
Документація щодо маси та центрування ПС	3 місяці
Документація, яка вимагається державами щодо конкретного польоту	3 місяці
Повідомлення про спеціальні навантаження, в тому числі письмове інформація для КПС про небезпечні вантажі	3 місяці

Таблиця 2 – Звіти

Польотний лист	3 місяці
Польотний(і) звіт(и) для запису деталей будь-якого інциденту або будь-якої події, про яку командир ПС вважає за необхідне повідомити/записати	3 місяці
Звіти про відхилення від ПДА-ТА - вимоги	3 місяці
Форми запитів на RIE та щомісячні звіти про затверджені експлуатантом RIE, якщо застосовно	3 місяці
Звіти про перевищення службових обов'язків та/або скорочення часу відпочинку	3 місяці
FRM	3 місяці

Таблиця 3 – Записи про польоти та членів екіпажу

Ліцензія	Поки член льотного екіпажу користується привілеями, передбаченими ліцензією експлуатанта
Початкова підготовка експлуатанта з CRM	3 роки
Конверсійна підготовка: кваліфікаційна підготовка для експлуатації	3 роки
Підготовка з відмінностей	3 роки
Кваліфікаційна підготовка інструкторів типу	3 роки
Періодична підготовка та перевірки	3 роки
Наявний досвід	15 місяців

Таблиця 4 – Записи про інших членів екіпажу

Записи про підготовку/кваліфікацію необхідних для виконання експлуатації членів екіпажу, для яких ПДА-ТА вимагає проходження (кваліфікаційної) програми підготовки	3 роки
--	--------

Таблиця 5 - Дані про льотну придатність повітряних суден

Всі детальні записи про ТОР ПС, двигуна (модулів) і будь-якого компонента з обмеженим терміном служби, встановленого на ньому	36 місяців після ТОР ПС або зняття компонента з експлуатації
Загальний час нальоту та льотні цикли, за необхідності, ПС і всіх компонентів з обмеженим терміном служби	36 місяців після того, як ПС або компонент був остаточно вилучено з обслуговування
Час і льотні цикли, залежно від обставин, з моменту останнього планового ТОР компонента, що підлягає обмеженню терміну служби	Принаймні до тих пір, поки планове ТОР компонента не буде замінено іншим плановим ТОР з еквівалентним обсягом робіт і деталями
Поточний стан дотримання програми ТОР, що дозволяє встановити відповідність схваленій програмі (програмам) ТОР ПС експлуатанта	Принаймні до тих пір, поки планове ТОР ПС або компонента не буде замінено іншим плановим ТОР з еквівалентним обсягом робіт і деталями
Поточний статус директив, вимог та/або заходів, пов'язаних з підтриманням льотної придатності, що застосовуються до ПС та їх компонентів	36 місяців після того, як ПС або компонент був остаточно виведений з експлуатації
Детальна інформація про поточні модифікації, ремонти та перевірки, за необхідності, ПС, двигуна(ів), повітряних гвинтів та будь-яких інших компонентів, важливих для БзП	36 місяців після того, як вони вилучені назавжди від служби
Технічний бортовий журнал ПС	36 місяців після дати останнього запису

Таблиця 6 – Бортові та організаційні документи та керівництва

Сертифікат експлуатанта (АОС) ДА	Поки Експлуатант користується привілеями АОС ДА
Свідоцтво(а) про реєстрацію	Поки ПС експлуатується Експлуатантом
Сертифікат(и) льотної придатності	Поки Експлуатант користується привілеями АОС ДА
Сертифікат(и) шуму, якщо застосовно	Поки Експлуатант користується привілеями АОС ДА
Ліцензія(ї) на радіостанцію, якщо застосовно	Поки Експлуатант користується привілеями АОС ДА
Поточна версія затверджених частин А, В, С КЕ (включаючи всі зміни до нього)	Принаймні до тих пір, поки поточну версію КЕ не буде замінено новою версією
Затверджена(і) програма(и) ТОР ПС експлуатанта (включаючи всі зміни до неї)	Принаймні до тих пір, поки поточну версію програми ТОР не буде замінено новою версією
Відповідні угоди з підрядними організаціями з ТОР та/або тренажерними організаціями	36 місяців після закінчення відповідної угоди
Відповідні угоди з субпідрядними організаціями	36 місяців після закінчення відповідної угоди
Записи програми моніторингу відповідності/якості	36 місяців
Короткий опис знань, досвіду та компетенцій (резюме) відповідального керівника (АМ), призначених відповідальних керівників (НРН), керівника з БзП (SM), керівника з моніторингу відповідності/якості (СМ/QM) та керівника з АБ (ASM).	36 місяців після заміни відповідної посадової особи.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “Т” – ЗАХОДИ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ СПЕЦІАЛЬНОГО СХВАЛЕННЯ

ПДА-ТА.1300 Умови застосування

ПДА-ТА.1315 Привілеї експлуатанта

ПДА-ТА.1330 Експлуатація з навігацією, що заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN)

ПДА-ТА.1332 Експлуатація згідно з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (MNPS)

ПДА-ТА.1335 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)

ПДА-ТА.1340 Експлуатація повітряних суден за низької видимості (LVO)

ПДА-ТА.1350 Використання електронних польотних портфелів (EFB) – схвалення експлуатації

ПДА-ТА.1300 Умови застосування

(а) Виконання заходів, які зазначені у цьому Підрозділі, виходять за рамки основних вимог АОС ДА експлуатанта ПС, а тому є предметом спеціального погодження Компетентним органом та ЦОУ ДА.

(б) Експлуатант не повинен виконувати зазначені у цьому Підрозділі заходи допоки Компетентним органом за погодженням з ЦОУ ДА не буде надано спеціального дозволу (див. Підрозділ “С” ПДА-ТА).

ПДА-ТА.1315 Привілеї експлуатанта

Експлуатант, який є власником спеціального дозволу, повинен ввести визначені у спеціальному дозволі привілеї до свого КЕ відповідно до вимог, які визначені у АОС ДА.

ПДА-ТА.1330 Експлуатація ПС у районах із визначеними навігаційними характеристиками (PBN)

(а) Експлуатація PBN (якщо застосовно).

(1) Схвалення вимагається для специфікацій PBN RNP AR APCH для експлуатації літаків;

(2) Схвалення для експлуатації RNP AR APCH повинно давати дозвіл на експлуатацію згідно з цивільними процедурами заходження на посадку за приладами, які відповідають застосовним процедурам ІКАО щодо критеріїв проектування.

(3) Процедура спеціального схвалення для RNP AR APCH повинна бути обов'язковим для державної експлуатації згідно з процедурами заходження на посадку за приладами, яка не відповідає застосовним процедурам ІКАО щодо критеріїв проектування, або якщо це вимагається збірником аеронавігаційної інформації (AIP) чи Компетентним органом.

(b) Експлуатаційне схвалення PBN (якщо застосовно).

Для отримання спеціального схвалення PBN від Компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження, що:

(1) відповідне схвалення льотної придатності, прийняте для передбачуваної експлуатації PBN, зазначено в КЛЕ ПС або іншому документі, затверджені органом із сертифікації в рамках оцінки льотної придатності або на основі такого схвалення;

(2) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу та відповідного персоналу, задіяного в підготовці до польоту;

(3) виконано оцінку БзП;

(4) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:

(i) обладнання, яке планується використовувати, включаючи експлуатаційні обмеження та відповідні записи у MEL;

(ii) складу, кваліфікації та досвіду льотного екіпажу;

(iii) процедур нормальних, ненормальних та аварійних;

(iv) управління електронними навігаційними даними;

(4) зазначено перелік подій, що потребують звітності;

(5) запроваджено програму моніторингу управлінням RNP для експлуатації RNP AR APCH, якщо застосовно.

ПДА-ТА.1332 Експлуатація згідно з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (MNPS)

(a) Експлуатація MNPS (якщо застосовно).

Експлуатація ПС може здійснюватися у повітряному просторі з MNPS відповідно до регіональних додаткових процедур, у яких встановлено MNPS, за умови, якщо експлуатант отримав схвалення Компетентного органу на таку експлуатацію.

(b) Експлуатаційне схвалення MNPS.

Для отримання експлуатаційного схвалення MNPS від Компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження, що:

(1) навігаційне обладнання відповідає необхідним характеристикам;

(2) навігаційні відображення, індикатори й елементи управління є видимими і будь-який із льотчиків може працювати з ними зі свого місця;

(3) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, задіяних в експлуатації;

(4) було запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:

(i) обладнання, яке планується використовувати, включаючи експлуатаційні обмеження та відповідні записи у MEL;

(ii) складу льотного екіпажу й вимог щодо досвіду;

(iii) звичайних процедур;

(iv) процедур на випадок непередбачуваних ситуацій;

(v) контролю і звітності щодо інцидентів.

ПДА-ТА.1335 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)

(а) Експлуатація ПС у визначеному повітряному просторі (якщо це застосовно) може здійснюватися лише там, де скорочений мінімальний інтервал ешелонування у 300 метрів (1000 футів) застосовується між ешелонами польотів (FL) 290 і FL 410 включно, за умови, що експлуатант отримав схвалення Компетентного органу на таку експлуатацію.

(b) Для отримання експлуатаційного схвалення RVSM від Компетентного органу експлуатант повинен надати підтвердження, що:

- (1) він отримав схвалення RVSM щодо льотної придатності;
- (2) запроваджено процедури відстеження й повідомлення про похибки в дотриманні висоти;
- (3) запроваджено програму підготовки членів льотного екіпажу, задіяних в експлуатації;
- (4) запроваджено експлуатаційні процедури із зазначенням:
 - (i) обладнання, яке планується використовувати, включаючи експлуатаційні обмеження та відповідні записи у MEL;
 - (ii) складу льотного екіпажу й вимог щодо досвіду;
 - (iii) планування польотів;
 - (iv) передпольотних процедур;
 - (v) процедур, які потрібно виконати до входу в повітряний простір RVSM;
 - (vi) процедур під час польоту;
 - (vii) процедур після завершення польоту;
 - (viii) повідомлення про інциденти;
 - (ix) спеціальних регіональних експлуатаційних процедур.

(c) ПС, що експлуатуються в повітряному просторі RVSM, повинні бути обладнані:

- (1) двома незалежними системами вимірювання висоти;
- (2) системою оповіщення висоти;
- (3) автоматичною системою контролю висоти;
- (4) вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) із системою передачі інформації про висоту, який під'єднується до системи вимірювання висоти (якщо ПС обладнано), що використовується для контролю висоти.

(d) Експлуатант повинен забезпечити встановлення та використання зазначеного обладнання лише за наявності необхідного погодження та у відповідності з підпунктами (b) та (c) у ПДА-ТА.630 та підпунктами (b) та (c) у ПДА-ТА.845.

ПДА-ТА.1337 Експлуатація повітряних суден за низької видимості (LVO)

(а) Експлуатація в LVO (якщо застосовно).

За наявності схвалення Компетентного органу, експлуатант здійснює таку експлуатацію в LVO:

- (1) зліт в умовах низької видимості (LVTO);
- (2) експлуатація нижче від стандартної категорії I (LTS CAT I);
- (3) експлуатація в стандартній категорії II (CAT II);
- (4) експлуатація поза стандартною категорією II (OTS CAT II);
- (5) експлуатація в стандартній категорії III (CAT III);
- (6) заходження на посадку з використанням розширених систем візуального контролю (EVS), для яких застосовується експлуатаційний кредит з метою зниження мінімуму дальності видимості на ЗПС (RVR) не більше ніж на $\frac{1}{3}$ заявленого RVR.

(b) Схвалення LVO.

Для отримання схвалення LVO від Компетентного органу експлуатант повинен продемонструвати виконання вимог пункту ПДА-ТА.1337 цього Підрозділу.

(c) Загальні експлуатаційні вимоги.

(1) Експлуатант здійснює експлуатацію LTS CAT I за умови, якщо:

(i) кожне ПС сертифіковане на експлуатацію CAT II;

(ii) під час заходження на посадку:

вмикається посадкова автоматика, яка повинна бути схвалена для експлуатації CAT IIIA; або

використовується схвалена система посадки з індикацією на лобовому склі (HUDLS) до висоти не менше ніж 150 футів (45 метрів) над порогом ЗПС.

(2) Експлуатант здійснює експлуатацію CAT II, OTS CAT II або CAT III за умови, якщо:

(i) кожне ПС сертифіковане для експлуатації з відносною висотою прийняття рішення (DH) нижче ніж 200 футів (60 метрів), чи без DH, і оснащене відповідно до застосовних вимог льотної придатності;

(ii) для моніторингу загальної БзП експлуатації встановлена та підтримується система обліку успішного та неуспішного заходження на посадку та/або автоматичної посадки;

(iii) DH визначається за допомогою радіовисотоміра;

(iv) до складу екіпажу входять не менше ніж два пілоти;

(v) всі сигнали висоти нижче 200 футів (60 метрів) над перевищенням порогу аеродрому визначаються радіовисотоміром.

(3) Експлуатант повинен здійснювати заходження на посадку з використанням EVS, якщо:

(i) EVS сертифікована для цілей пункту ПДА-ТА.1337 цього Підрозділу і поєднує зображення інфрачервоного датчика з польотною інформацією на HUD;

(ii) для експлуатації з RVR нижче ніж 550 м до складу екіпажу входить не менше ніж два льотчика;

(iii) для експлуатації за CAT I візуальний контакт зі ЗПС встановлюється не нижче ніж на висоті 100 футів (30 метрів) над підвищенням порога аеродрому;

(iv) експлуатація зі схемою заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV) і експлуатація зі схемою неточного заходження на посадку (NPA) за методом CDFA візуальний контакт зі ЗПС встановлюється на висоті не нижче ніж 200 футів (60 метрів) над підвищенням порога аеродрому і виконуються такі вимоги:

заходження на посадку здійснюється з використанням режиму вертикальної траєкторії польоту;

ділянка заходження на посадку від зафіксованої висоти кінцевого етапу заходження на посадку (FAF) до порога ЗПС є прямою, а різниця між курсом заходження на посадку і центральною лінією ЗПС не перевищує 2°;

траєкторія кінцевого етапу заходження на посадку заявлена і не перевищує 3,7°;

максимальні компоненти бокового вітру, встановлені під час сертифікації EVS, не перевищені.

(d) Вимоги, пов'язані з аеродромом.

(1) експлуатант не повинен використовувати аеродром для LVO з видимістю менше ніж 800 метрів, за винятком випадків, якщо:

(i) аеродром затверджено для такої експлуатації державою його приналежності;

(ii) запроваджено процедури для низької видимості (LVP).

(2) Якщо експлуатант обере аеродром, на якому не застосовуються LVP, то він повинен забезпечити наявність аналогічних правил, що відповідають вимогам LVP на аеродромі. Така ситуація повинна бути описана в КЕ, включаючи керівництво для екіпажу стосовно визначення дійсності еквівалента LVP.

(e) Підготовка і кваліфікація льотного екіпажу.

Експлуатант повинен здійснювати контроль за тим, щоб перед виконанням LVO:

(1) кожний член льотного екіпажу:

(i) виконував вимоги щодо підготовки і перевірки, визначені в КЕ, включаючи підготовку на тренажері відтворення умов польоту (FSTD), під час експлуатації в граничних величинах RVR/VIS (видимість) і DH, характерних для експлуатації і типу ПС;

(ii) був кваліфікованим відповідно до стандартів, визначених у КЕ.

(2) Підготовка й перевірка здійснюються відповідно до детальної програми.

(f) Експлуатаційні процедури.

(1) експлуатант повинен запровадити процедури та інструкції, що будуть використовуватись для LVO. Ці процедури та інструкції повинні бути включені до КЕ і містити обов'язки членів екіпажу під час вирулювання, заходження на посадку, вирівнювання, посадки, виходу з крену та відходу на друге коло.

(2) перед початком LVO командир ПС повинен переконатись у тому, що:

- (i) візуальні та невізуальні засоби перебувають у задовільному стані;
- (ii) введено в дію відповідні LVP згідно з інформацією, отриманою від служб обслуговування повітряного руху (ATS);
- (iii) члени льотного екіпажу мають належну кваліфікацію.

(g) Мінімальне обладнання.

(1) експлуатант повинен включити мінімальне обладнання, яке повинно бути готовим до роботи на початку LVO, відповідно до КЛЕ ПС чи іншого затвердженого документа в КЕ або процедурному керівництві, яке застосовно.

(2) командир ПС повинен переконатися, що стан ПС і відповідних систем є належним для виконуваної експлуатації.

ПДА-ТА.1350 Використання електронних польотних портфелів (EFB) – схвалення експлуатації

(a) Експлуатант повинен використовувати лише заявлений додаток EFB типу В, якщо отримав схвалення Компетентного органу для такого використання.

(b) Щоб отримати схвалення експлуатації від Компетентного органу для використання додатка EFB типу В, експлуатант повинен підтвердити, що:

(1) було проведено оцінку ризику, пов'язаного з використанням пристрою EFB, що виступає як хост-платформа для додатка, та самого додатка EFB і його відповідних функцій, в результаті чого ідентифіковано відповідні ризики та забезпечено належне управління й зниження цих ризиків;

(2) людино-машинні інтерфейси пристрою EFB та додатків EFB було оцінено на основі принципів людського фактора;

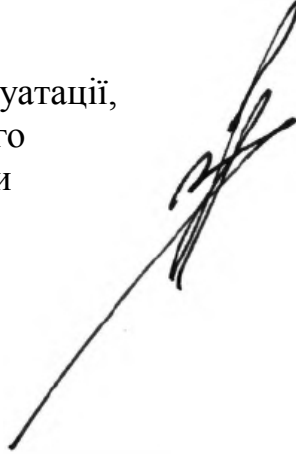
(3) було створено систему адміністрування EFB, а також запроваджено та впроваджено процедури й вимоги до навчання для адміністрування та використання пристрою EFB і додатків EFB, які включають процедури для:

- (i) функціонування EFB;
- (ii) управління змінами в EFB;
- (iii) управління даними EFB;
- (iv) технічного обслуговування EFB; і
- (v) безпеки EFB;

(4) хост-платформа EFB підходить для використання за призначенням EFB.

Ця демонстрація має бути специфічною для додатка EFB і хост-платформи EFB, на якій встановлено програму.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України

A handwritten signature in black ink, consisting of a long diagonal stroke and several loops, positioned over a faint rectangular stamp.

Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “W” – НАГЛЯД, СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПРИМУСОВЕ ВИКОНАННЯ

ПДА-ТА.1400 Нагляд
ПДА-ТА.1405 Програма нагляду
ПДА-ТА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації
ПДА-ТА.1430 Зміни – організації
ПДА-ТА.1445 Заявка – організації
ПДА-ТА.1450 Недоліки та корегувальні заходи – організації
ПДА-ТА.1455 Недоліки та примусові заходи – особи
ПДА-ТА.1460 Недоліки та примусові заходи – всі експлуатанти

ЧАСТИНА “OPS” – ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ПІДЧАСТИНА I – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТА.OPS.100 Видача сертифіката експлуатанта
ПДА-ТА.OPS.110 Договори лізингу

ПІДЧАСТИНА II – СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ

ПДА-ТА.OPS.200 Процедура спеціального схвалення
ПДА-ТА.OPS.205 Схвалення переліку мінімального обладнання
ПДА-ТА.OPS.210 Встановлення відстані або локальної зони
ПДА-ТА.OPS.225 Схвалення на перевезення до ізольованих аеродромів
ПДА-ТА.OPS.240 Спеціальне схвалення RNP AR APCH

ПІДЧАСТИНА RAMP – ІНСПЕКЦІЯ НА ПЕРОНІ ПС ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТА.RAMP.005 Межі
ПДА-ТА.RAMP.100 Загальні положення
ПДА-ТА.RAMP.110 Збір інформації
ПДА-ТА.RAMP.115 Кваліфікація інспекторів, які проводять інспекції на пероні
ПДА-ТА.RAMP.120 Схвалення навчальних закладів
ПДА-ТА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні
ПДА-ТА.RAMP.130 Категоризація недоліків
ПДА-ТА.RAMP.135 Корегувальні заходи після виявлення недоліків
ПДА-ТА.RAMP.140 Заборона виконання польоту
ПДА-ТА.RAMP.145 Звітність
ПДА-ТА.RAMP.150 Завдання Компетентного органу щодо координації
ПДА-ТА.RAMP.155 Щорічний звіт
ПДА-ТА.RAMP.160 Інформування громадськості та захист даних

Додаток 1 до ПДА-ТА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

“СЕРТИФІКАТ ЕКСПЛУАТАНТА ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ”

Додаток 2 до ПДА-ТА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

“ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ”

Додаток 3 до ПДА-ТА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

“КОНТРОЛЬНИЙ ЛИСТ ПЕРЕВІРКИ СТАНУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА”

Додаток 4 до ПДА-ТА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

“ЗВІТ ПРО ІНСПЕКЦІЮ НА ПЕРОНІ”

Додаток 5 до ПДА-ТА.OPS.200 Процедура спеціального схвалення

“ПЕРЕЛІК СПЕЦІАЛЬНИХ СХВАЛЕНЬ”

ПДА-ТА.1400 Нагляд

(a) Компетентний орган повинен перевіряти:

(1) відповідність застосовним вимогам до організацій або видів експлуатації перед видачею таким організаціям АОС ДА, схвалення або повноваження;

(2) подальше дотримання застосовних вимог організаціями, що були сертифіковані, яким було надане повноваження та від яких було отримано заявку;

(3) впровадження відповідних заходів з БзП.

(b) Ця перевірка повинна:

(1) супроводжуватися документацією, яка спеціально підготовлена для персоналу, що проводить нагляд за БзП та має конкретні керівництва щодо виконання відповідних функцій;

(2) забезпечити зацікавлені організації та особи результатами діяльності нагляду за БзП;

(3) ґрунтуватися на аудитах та інспекціях, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення;

(4) надавати Компетентному органу докази, необхідні у випадку коли вжиття подальших дій є обов’язковим, включаючи заходи, передбачені ПДА-ТА.1450 та ПДА-ТА.1455.

(c) Обсяг нагляду, визначений у ПДА-ТА.1400(a) та ПДА-ТА.1400(b), повинен враховувати результати минулої діяльності з нагляду та пріоритети БзП.

(d) Компетентний орган повинен збирати та обробляти всю інформацію, яка вважається корисною для цілей нагляду, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення.

ПДА-ТА.1405 Програма нагляду

(а) Компетентний орган повинен встановити та підтримувати програму нагляду, охоплюючи наглядову діяльність, визначену в ПДА-ТА.1400 та ПДА-ТА.RAMP.

(b) Для сертифікованих Компетентним органом організацій, програма нагляду повинна розроблятися з урахуванням специфіки організації, складності її діяльності, результатів минулих сертифікацій та/або наглядової діяльності, які визначені у цьому Підрозділі, а також повинна ґрунтуватися на оцінюванні супутніх ризиків. Вона повинна включати в межах кожного циклу планування:

(1) аудити та інспекції, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення;

(2) засідання між АМ та Компетентним органом, скликані для того, щоб інформувати обидві сторони про важливі проблеми.

(c) Для сертифікованих Компетентним органом організацій застосовується цикл планування нагляду, який не перевищує 24 місяців.

Цикл планування нагляду може бути скорочений, якщо є факти того, що показники безпеки організації знизилися.

Цикл планування нагляду може бути подовжений (максимум до 36 місяців), якщо Компетентним органом встановлено, що протягом попередніх 24 місяців:

(1) організація довела ефективне визначення загроз безпеки та ефективне управління супутніми ризиками;

(2) організація постійно демонструє, у відповідності до положень ПДА-ТА.130, що вона повністю контролює усі зміни;

(3) не було виявлено жодних недоліків 1-ого рівня;

(4) усі коригувальні дії були вчасно впроваджені впродовж періоду часу, прийнятого або подовженого Компетентним органом згідно ПДА-ТА.1450(d)(2).

Цикл планування нагляду може бути подовжений максимум до 48 місяців, якщо, окрім вищезазначеного, організація встановила, а Компетентний орган схвалив, ефективну систему постійного звітування до Компетентного органу стосовно показників БзП та дотримання регуляторних вимог самою організацією.

(d) Для організацій, які декларують свою діяльність Компетентному органу, програма нагляду повинна розроблятися з урахуванням конкретного типу організації, складності її діяльності та даних попередніх наглядових заходів, а також оцінюванням ризиків, пов'язаних з видом здійснюваної експлуатації. Програма нагляду повинна включати необхідні аудити та перевірки, включаючи інспекції без попереднього повідомлення та інспекції на пероні.

(е) Програма нагляду повинна містити дані про дати запланованих та проведених аудитів, інспекцій та зустрічей.

ПДА-ТА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

(а) Одразу після того, як отримана заявка на первинну видачу сертифіката організації, відповідно ПДА-ТА.185 Підрозділу “С” ПДА-ТА, Компетентний орган повинен перевірити дотримання такою організацією застосовних вимог. Ця перевірка може враховувати заявки, на які є посилання в ПДА-ТА.100(b).

(b) Після того, як Компетентний орган переконався, що організація відповідає застосовним вимогам та виконано погодження організації з ЦОУ ДА, він повинен видати сертифікат (або сертифікати), за формою відповідно до додатків 1 та 2 цього Підрозділу. Сертифікат (або сертифікати) повинен бути виданий на необмежений термін. Привілеї та обсяг діяльності, які схвалені для організації, повинні бути визначені у відповідних положеннях, які додаються до сертифіката (або сертифікатів).

(с) Для того, щоб дозволити організації впроваджувати зміни без попереднього схвалення Компетентним органом відповідно до ПДА-ТА.130, Компетентний орган повинен ухвалити надану організацією процедуру, у якій визначається обсяг таких змін та описується, як такі зміни адмініструвати та про них повідомляти.

ПДА-ТА.1430 Зміни – організації

(а) Після отримання заявки на зміну, відповідно ПДА-ТА.185 Підрозділу “С” ПДА-ТА, яка вимагає попереднього схвалення, Компетентний орган перед видачею схвалення повинен перевірити дотримання організацією застосовних вимог.

Компетентний орган повинен встановити умови за яких організація може діяти під час впровадження зміни, за виключенням ситуації, коли Компетентний орган визначить, що сертифікат організації потрібно призупинити.

Якщо Компетентний орган переконався, що організація відповідає застосовним вимогам та виконано погодження організації з ЦОУ ДА, то він повинен схвалити зміну.

(b) Без шкоди для будь-яких додаткових примусових заходів, коли організація запроваджує зміни, що вимагають попереднього схвалення, при цьому не отримавши відповідного схвалення Компетентного органу, як визначено в ПДА-ТА.1430(a), Компетентний орган повинен призупинити, обмежити дію сертифіката або анулювати сертифікат такої організації.

(с) Коли зміни не вимагають попереднього схвалення, Компетентний орган повинен здійснити оцінку даних, наданих організацією у повідомленні відповідно до ПДА-ТА.130, для того щоб перевірити відповідність застосовним вимогам. У разі виявлення будь-якої невідповідності Компетентний орган повинен:

(1) повідомити організацію про виявлену невідповідність та зробити запит на виконання подальших змін;

(2) у разі наявності недоліків 1-го або 2-го рівня діяти згідно з ПДА-ТА.1450.

ПДА-ТА.1445 Заявка – організації

(а) Після отримання заявки від організації, яка здійснює або має намір здійснювати зазначені у заявці види діяльності, відповідно ПДА-ТА.185 Підрозділу “С” ПДА-ТА, Компетентний орган повинен перевірити зазначення у заявці всієї інформації та підтвердити отримання заявки від організації.

(b) Якщо заявка не містить всієї необхідної інформації або містить інформацію, яка свідчить про невідповідність застосовним вимогам, Компетентний орган повинен повідомити організацію щодо невідповідності та зробити запит щодо додаткової інформації. У разі потреби Компетентний орган повинен провести перевірку організації. Якщо невідповідність підтверджується, Компетентний орган повинен вжити заходів відповідно до ПДА-ТА.1450.

ПДА-ТА.1450 Недоліки та корегувальні заходи – організації

(а) Відповідно до ПДА-ТА.1400(а), Компетентний орган повинен мати систему аналізу недоліків з метою визначення їхньої значимості для безпеки.

(b) Компетентний орган повинен визначити недоліками 1-го рівня виявлення будь-якої суттєвої невідповідності застосовним вимогам цих ПДА-ТА, процедур та КЕ, або умовам схвалення, сертифіката, або змісту заявки, які знижують безпеку або серйозно загрожують БзП.

Недоліки 1-го рівня повинні включати:

(1) відмову надати Компетентному органу доступ у робочий час та після двох письмових запитів до будь-якого об'єкта, ПС, документів, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо діяльності, яка підлягає сертифікації чи декларуванню;

(2) отримання або підтримання дії сертифіката організації шляхом фальсифікації поданої підтвердної документації;

(3) підтвердження протиправного використання сертифіката організації чи повноважень на спеціалізовану експлуатацію;

(4) відсутність призначеного АМ.

(с) Компетентний орган повинен визначити недоліками 2-го рівня виявлення будь-якої невідповідності застосовним вимогам цих ПДА-ТА, процедурам та КЕ, або умовам схвалення, сертифіката чи повноважень на спеціалізовану експлуатацію або змісту заявки, які знижують БзП або загрожують БзП.

(d) Якщо недоліки виявлено в процесі нагляду або в інший спосіб, Компетентний орган повинен без шкоди для будь-яких додаткових примусових заходів, передбачених цими ПДА-ТА, письмово повідомити організацію про такі недоліки та зробити запит на виконання коригувальних заходів щодо усунення виявленої невідповідності(-ей).

(1) У разі виявлення недоліків 1-го рівня Компетентний орган повинен вжити негайних та відповідних заходів щодо заборони або обмеження діяльності та, в разі потреби, вжити заходи щодо анулювання сертифіката або спеціального схвалення чи обмежити/зупинити їх дію в цілому або частково, залежно від впливу недоліку 1-го рівня на БзП, до завершення належного впровадження організацією відповідних коригувальних заходів.

(2) У разі виявлення недоліків 2-го рівня Компетентний орган повинен:

(i) установити для організації період виконання нею коригувальних заходів, що відповідає характеру виявлених недоліків, який, спочатку за будь-яких умов не повинен перевищувати трьох місяців. Наприкінці цього періоду, залежно від характеру виявлених недоліків, Компетентний орган може продовжити тримісячний строк, за умови погодження Компетентним органом наданого організацією плану корегувальних заходів;

(ii) здійснити оцінку запропонованих організацією корегувальних заходів та план їх впровадження і прийняти їх, якщо за результатами оцінювання буде встановлено, що таких заходів достатньо для усунення недоліків.

(3) Якщо організація не зможе надати належний план корегувальних дій або виконати корегувальні дії у встановлений чи продовжений Компетентним органом період, рівень виявлених недоліків має бути підвищено до 1-го рівня та вжито заходів відповідно до ПДА-ТА.1450(d)(1).

(4) Компетентний орган повинен задокументувати всі підвищені або виявлені ним недоліки та, в разі потреби, застосувати примусові заходи, а також здійснити всі корегувальні заходи та визначити дату усунення встановлених недоліків.

ПДА-ТА.1455 Недоліки та примусові заходи – особи

(a) У разі виявлення під час нагляду або в будь-який інший спосіб, відповідно до ПДА-ТА.1400(a), підтвердження невідповідності застосовним вимогам власника свідоцтва, сертифіката, рейтингу або атестації льотного екіпажу, Компетентний орган повинен діяти відповідно до “Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній

авіації України”, затвердженому наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834.

(b) Якщо під час нагляду або в будь-який інший спосіб виявлено підтверджені невідповідності застосовним вимогам особи, на яку поширюється дія цих ПДА-ТА та яка не є власником свідоцтва, сертифіката, рейтингу або атестації, що видані відповідно до “Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній авіації України”, затвердженому наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834, Компетентний орган повинен застосувати примусові заходи, необхідні для запобігання подальшому продовженню цієї невідповідності.

ПДА-ТА.1460 Недоліки та примусові заходи – всі експлуатанти

Якщо під час нагляду або у будь-який інший спосіб виявлено підтверджені невідповідності застосовним вимогам експлуатанта, на якого поширюється дія цих ПДА-ТА, Компетентний орган повинен застосувати примусові заходи, необхідні для запобігання подальшому продовженню цієї невідповідності.

ЧАСТИНА “OPS” – ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ПІДЧАСТИНА I – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТА.OPS.100 Видача сертифіката експлуатанта

(a) Компетентний орган повинен видати сертифікат експлуатанта (АОС) ДА, якщо експлуатант надав підтвердження відповідності Підрозділу “С” до цих ПДА-ТА.

(b) АОС ДА повинен включати експлуатаційні специфікації (OS).

(c) Компетентний орган може визначити спеціальні експлуатаційні обмеження. Такі обмеження повинні бути вказані в експлуатаційних специфікаціях (OS).

ПДА-ТА.OPS.110 Договори лізингу

(a) Компетентний орган повинен схвалити договір лізингу за умови отримання підтвердження, що експлуатант сертифікований відповідно до Підрозділу “С” до цих ПДА-ТА та відповідає вимогам:

(1) ПДА-ТА.165(b) Підрозділу “В” – для мокрого лізингу ПС експлуатанта з іншої країни;

(2) ПДА-ТА.165(c) Підрозділу “В” – для сухого лізингу ПС, зареєстрованого в іншій країні;

(3) ПДА-ТА.165(d) Підрозділу “В” – для надання в сухий лізинг ПС будь-якому експлуатанту;

(4) ПДА-ТА.165(e) Підрозділу “В” – для надання в мокрий лізинг ПС будь-якому експлуатанту;

(5) підтримання льотної придатності та експлуатації, для сухого лізингу ПС, яке зареєстроване в Україні, та мокрого лізингу ПС експлуатанта України.

(b) Схвалення договору мокрого лізингу повинно бути призупинено або анульовано, якщо:

(1) АОС ДА орендодавця або орендаря призупинено або анульовано;

(c) Схвалення договору сухого лізингу повинно бути призупинено або анульовано якщо:

(1) сертифікат льотної придатності ПС призупинено або анульовано;

(d) У разі отримання запиту на попереднє схвалення договору сухого лізингу відповідно до ПДА-ТА.165(c) Підрозділу “В” Компетентний орган повинен переконатися, що:

(1) забезпечено належну координацію з Компетентним органом, що виконує постійний нагляд за ПС відповідно до вимог правил підтримання льотної придатності або забезпечує експлуатацію ПС, якщо це не той самий орган;

(2) ПС своєчасно виключено з АОС ДА експлуатанта.

(e) У разі отримання запиту на попереднє схвалення договору сухого лізингу відповідно до ПДА-ТА.165(d) Підрозділу “В” Компетентний орган повинен забезпечити належну координацію з державою реєстрації ПС в обсязі, необхідному для виконання обов’язків з нагляду за ПС.

ПІДЧАСТИНА II – СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ

ПДА-ТА.OPS.200 Процедура спеціального схвалення

(a) Після отримання заявки на видачу спеціального схвалення або внесення зміни до такого схвалення Компетентний орган повинен оцінити заявку відповідно до вимог Підрозділу С цих ПДА-ТА та провести, якщо це доречно, відповідну інспекцію експлуатанта.

(b) Якщо за результатами інспекції встановлено, що експлуатант відповідає застосовним вимогам, Компетентний орган видає схвалення або вносить зміни до схвалення. Схвалення повинно бути визначено в:

(1) експлуатаційних специфікаціях, відповідно до Додатку 2 цього Підрозділу; або

(2) переліку спеціальних схвалень відповідно до Додатку 5 цього Підрозділу.

ПДА-ТА.OPS.205 Схвалення переліку мінімального обладнання

(a) У разі отримання від експлуатанта заявки на первинне схвалення MEL або поправок до нього Компетентний орган повинен перед видачею схвалення оцінити кожен задіяний пункт для перевірки дотримання застосовним вимогам.

(b) Компетентний орган повинен схвалити відповідну процедуру експлуатанта для подовження застосовних інтервалів усунення несправностей “В”, “С” та “D”, якщо за результатами перевірки встановлено дотримання експлуатантом умов, зазначених в ПДА-ТА.030(f) Підрозділу “В”.

(c) Компетентний орган повинен схвалити в кожному конкретному випадку експлуатацію ПС поза межами обмежень MEL, але в межах обмежень MMEL, якщо за результатами перевірки встановлено дотримання експлуатантом умов, зазначених в підпункті ПДА-ТА.030 Підрозділу “В”.

ПДА-ТА.OPS.210 Встановлення відстані або локальної зони

Компетентний орган може визначити відстань або локальну зону для цілей експлуатації.

ПДА-ТА.OPS.225 Схвалення на перевезення до ізольованих аеродромів

Схвалення повинно включати відповідний перелік призначених експлуатантом аеродромів, до якого застосовується схвалення.

ПДА-ТА.OPS.240 Спеціальне схвалення RNP AR APCH

(a) Якщо заявник довів відповідність вимогам пункту ПДА-ТА.1330 Підрозділу “Т”, Компетентний орган повинен видати загальне спеціальне схвалення або схвалення спеціальної процедури для RNP AR APCH.

(b) У випадку надання схвалення спеціальної процедури Компетентний орган повинен:

- (1) перелічити схвалені процедури інструментального заходження на посадку на спеціальних аеродромах з PBN – схваленням;
- (2) установити, в разі потреби, координацію дій з Компетентними органами для цих аеродромів; та
- (3) взяти до уваги можливість довіри, виходячи з раніше виданих заявнику спеціальних схвалень RNP AR APCH.

ПІДЧАСТИНА RAMP – ІНСПЕКЦІЯ НА ПЕРОНІ ПС ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТА.RAMP.005 Межі

Ця підчастина встановлює вимоги, яких повинен дотримуватись Компетентний орган під час здійснення своїх завдань та обов'язків щодо проведення інспекцій ПС на пероні.

ПДА-ТА.RAMP.100 Загальні положення

(a) ПС разом з екіпажами повинні перевірятися на відповідність застосовним вимогам.

(b) Додатково до проведення інспекцій на пероні, які включені до програми нагляду відповідно до ПДА-ТА.1405, Компетентний орган повинен виконати інспекцію ПС на пероні, якщо стосовно такого ПС є підозра у недотриманні застосовних вимог.

(c) У рамках розроблення програми нагляду, прийнятої відповідно до ПДА-ТА.1405, Компетентний орган повинен запровадити щорічну програму проведення інспекцій ПС на пероні. Ця програма повинна:

- (1) базуватися на методології розрахунку, що враховує дані за попередні роки щодо кількості та характеру діяльності експлуатантів та кількості посадок на аеродромах, розташованих на території України, а також ризиків безпеки;
- (2) визначати пріоритетність інспекцій ПС на основі переліку, зазначеного в ПДА-ТА.RAMP.105(a).

(d) у разі необхідності, Компетентний орган повинен проводити інспекцію на пероні ПС для перевірки відповідності застосовним вимогам з метою:

- (1) виконання сертифікаційних завдань, покладених на Компетентний орган;
- (2) виконання стандартизованих інспекцій; або
- (3) виконання інспекції організації для перевірки дотримання застосовних вимог у потенційно небезпечних ситуаціях.

ПДА-ТА.RAMP.110 Збір інформації

Компетентний орган повинен здійснювати збір та обробку будь-якої інформації, яка вважається корисною для проведення інспекцій на пероні.

ПДА-ТА.RAMP.115 Кваліфікація інспекторів, які проводять інспекції на пероні

(a) Компетентний орган повинен мати кваліфікованих інспекторів для проведення інспекцій на пероні.

(b) Інспектори, які проводять перевірки на пероні, повинні:

(1) володіти необхідними знаннями та практичними навичками, які стосуються сфери проведення інспекції;

(2) успішно завершити:

(i) відповідні тематичні теоретичні та практичні навчальні програми за однією або декількома такими сферами проведення інспекції:

(A) кабіна пілотів;

(B) безпека ПС (салону/кабіни);

(C) зовнішній стан ПС;

(ii) пройшли належне стажування на робочому місці під керівництвом інструктора з проведення інспекцій на пероні, якого призначено Компетентним органом;

(3) підтримувати свою кваліфікацію шляхом проходження перепідготовки та виконання не менше ніж 6 перевірок протягом кожних 12 місяців.

(c) Навчальні програми, зазначені в ПДА-ТА.RAMP.115(b)(2)(i) повинні надаватися Компетентним органом або навчальною організацією, схваленим відповідно до положень ПДА-ТА.RAMP.120(a).

(d) Компетентний орган повинен розробити та підтримувати у належному стані програми підготовки, а також сприяти організації навчальних курсів і семінарів для інспекторів з метою поліпшення розуміння та забезпечення єдиного застосування положень цієї Підчастини.

(e) Компетентний орган повинен сприяти та координувати програми обміну інспекторами, які спрямовані на отримання інспекторами практичного досвіду та на забезпечення загальної гармонізації робочих процедур.

ПДА-ТА.RAMP.120 Схвалення навчальних закладів

(a) Схвалення навчальних закладів Компетентним органом здійснюється відповідно “Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації

повітряних суден у державній авіації України”, затвердженому наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованому у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834.

(b) Компетентний орган повинен проводити перевірку дотримання та подальшого дотримання зазначених вимог.

(c) Компетентний орган має усі необхідні повноваження та обов'язки щодо підготовки та перенавчання відповідальних за нагляд осіб та впроваджує правила нагляду із забезпеченням відповідного контролю за ними.

(d) Компетентний орган встановлює правила:

(1) координації та співпраці між Компетентним органом та організаціями, особами, суб'єктами в межах їх компетенцій або обмежень їх прав;

(2) координації та співпраці між навчальними організаціями, авіаційними медичними центрами, організаціями - власниками сертифікатів навчальних засобів імітації польоту відповідно до цих ПДА-ТА.

(e) Компетентний орган є відповідальним за забезпечення нагляду за всіма особами та організаціями, що охоплює програма нагляду, у тому числі за відповідними документами, що регулюють виконання вимог цих ПДА-ДА та інших НПА.

(f) Компетентний орган не має здійснювати нагляд за діяльністю, коли є докази того, що це може призвести до конфлікту інтересів.

(g) Персонал, уповноважений для виконання сертифікації та/або нагляду, має право:

(1) перевіряти записи, дані, процедури та будь-які інші матеріали, що стосуються процесу сертифікації та/або нагляду;

(2) знімати копії або робити витяги з таких записів, даних, процедур та інших матеріалів;

(3) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка;

(4) проводити аудити, технічні розслідування, перевірки, у тому числі на пероні, та позапланові перевірки;

(5) у разі потреби вживати або ініціювати впровадження примусових заходів.

(6) завдання відповідно до пункту (g) вище мають здійснюватися відповідно до законодавства.

ПДА-ТА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

(а) Інспекції на пероні повинні проводитися за стандартною процедурою з використанням форми, наведеної у додатках 3 та 4 цього Підрозділу.

(б) Під час проведення інспекції на пероні інспектор(и) повинен докласти всіх можливих зусиль, щоб уникнути необґрунтованої затримки ПС, яке інспектується.

(с) Після завершення інспекції на пероні командир ПС або в разі його/її відсутності інший член екіпажу чи представник експлуатанта повинен бути поінформований про результати проведеної перевірки на пероні. Відповідна інформація повинна бути надана у формі, яка наведена у додатку 3 цього Підрозділу.

ПДА-ТА.RAMP.130 Категоризація недоліків

Для кожного пункту інспекції визначені три категорії невідповідності застосовним вимогам, які позначаються як недоліки. Такі недоліки повинні бути класифіковані таким чином:

(1) недолік категорії 3 – це будь-яка виявлена істотна невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифіката, яка має критичний вплив на БзП;

(2) недолік категорії 2 – це будь-яка виявлена невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифіката, яка має суттєвий вплив на БзП;

(3) недолік категорії 1 – це будь-яка виявлена невідповідність застосовним вимогам або умовам видачі сертифіката, яка має незначний вплив на БзП.

ПДА-ТА.RAMP.135 Корегувальні заходи після виявлення недоліків

(а) У випадку виявлення недоліків категорії 2 або 3 Компетентний орган повинен:

(1) у письмовій формі повідомити експлуатанта про недолік, у тому числі зробити запит про надання підтвердження щодо вжиття корегувальних заходів.

(б) Окрім дій, передбачених ПДА-ТА.RAMP.135(а), у разі виявлення недоліків категорії 3 Компетентний орган повинен вжити негайних заходів шляхом:

(1) надати пропозиції ЦОУ ДА, на введення обмежень на льотну експлуатацію ПС;

(2) установлення вимоги щодо здійснення негайних корегувальних заходів;

(3) заборони виконання польоту згідно з вимогами ПДА-ТА.RAMP.140, або

(4) надати пропозиції ЦОУ, якому підпорядкований експлуатант на введення негайної заборони експлуатації.

(с) Якщо Компетентний орган виявив недоліки категорії 3, то він повинен звернутися із запитом до ЦОУ ДА, з метою вжиття ним належних заходів відповідно до ПДА-ТА.RAMP.135(b).

ПДА-ТА.RAMP.140 Заборона виконання польоту

(а) У випадку виявлення недоліків категорії 3, коли встановлено наміри або ймовірність експлуатації ПС без остаточного виконання експлуатантом відповідних корегувальних заходів, Компетентний орган повинен:

(1) повідомити командира ПС або представника експлуатанта про те, що на ПС заборонено виконання польоту до відповідного розпорядження ЦОУ ДА, якому підпорядкований експлуатант;

(2) надати пропозиції ЦОУ ДА, якому підпорядкований експлуатант на заборону виконання польоту на ПС.

(b) У разі встановлення заборони на виконання польоту ПС Компетентний орган повинен негайно письмово проінформувати ЦОУ ДА.

(с) ЦОУ ДА, за погодженням з Компетентним органом повинен, визначити необхідні умови, за яких ПС знову зможе виконувати польоти.

(d) Якщо невідповідність впливає на чинність виданого MCoFA ПС, ЦОУ ДА, за погодженням з Компетентним органом повинен відмінити заборону виконання польоту, але тільки після того, як експлуатант надасть відповідні докази того, що:

(1) поновлено дотримання застосовних вимог;

(2) експлуатант отримав дозвіл на виконання польотів;

(3) експлуатант отримав дозвіл на виконання польотів або еквівалентний документ від ЦОУ ДА;

(4) експлуатант отримав дозвіл від інших країн, над територією яких буде виконуватися політ, якщо застосовується.

ПДА-ТА.RAMP.145 Звітність

(а) Інформація, зібрана відповідно до ПДА-ТА.RAMP.125(a), протягом 21 календарного дня після закінчення інспекції повинна бути внесена до бази даних, яка зазначена в ПДА-ТА.RAMP.150(b)(2).

(b) Компетентний орган повинен внести до бази даних будь-яку інформацію для виконання завдань, покладених на нього цим додатком, включаючи дані, визначені в ПДА-ТА.RAMP.110.

(c) Якщо визначені у пункті ПДА-ТА.RAMP.110 дані свідчать про ознаки потенційної загрози безпеці, таку інформацію також необхідно негайно повідомити кожному застосовному ЦОУ.

(d) Якщо особа надає Компетентному органу інформацію про наявні недоліки ПС, то визначені в ПДА-ТА.RAMP.110 та ПДА-ТА.RAMP.125(a) дані повинні бути знеособлені з метою надання анонімності джерелу такої інформації.

ПДА-ТА.RAMP.150 Завдання Компетентного органу щодо координації

(a) Компетентний орган повинен ефективно здійснювати координацію та застосовувати засоби і процедури, які необхідні для зберігання та обміну:

(1) визначеної в ПДА-ТА.RAMP.145 інформації з використанням форм, установлених у доповненнях 3 та 4 цього додатка;

(2) інформації, яка надається іншими країнами чи міжнародними організаціями, які уклали відповідні договори або угоди.

(b) Управління координацією повинно включати такі завдання:

(1) зберігати дані від інших держав відповідно до укладених договорів або угод, які стосуються інформації з безпеки посадки ПС на аеродромах, які розташовані на інших територіях;

(2) підтримувати і постійно оновлювати базу даних, у якій зберігається вся інформація, зазначена у ПДА-ТА.RAMP.150(a)(1) та ПДА-ТА.RAMP.150 (a)(2);

(3) забезпечувати необхідні зміни та удосконалення програми керування базою даних;

(4) аналізувати базу даних та іншу релевантну інформацію щодо безпеки ПС та безпеки експлуатантів, після чого на цій основі:

(i) повідомляти ЦОУ щодо негайних заходів та політики подальшого реагування;

(ii) повідомляти ЦОУ про потенційні проблеми з безпекою;

(iii) якщо це буде потрібно з міркувань безпекою, пропонувати ЦОУ відповідні скоординовані дії, а також забезпечувати координацію таких дій на технічному рівні;

(5) підтримувати з метою інформаційного обміну зв'язок з іншими європейськими установами та структурами, міжнародними організаціями та компетентними органами інших країн.

ПДА-ТА.RAMP.155 Щорічний звіт

Компетентний орган повинен скласти щорічний звіт про систему інспекційних перевірок на пероні, до якого обов'язково включається така інформація:

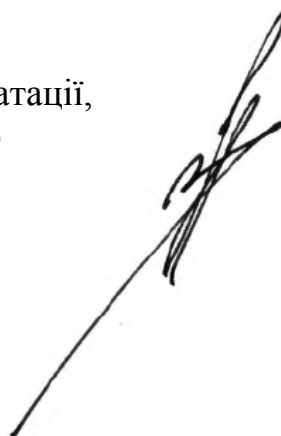
- (a) Стан прогресу системи.
- (b) Статус перевірок, проведених за календарний рік.
- (c) Аналіз результатів інспекцій із зазначенням категорій недоліків.
- (d) Заходи, вжиті протягом року.
- (e) Пропозиції щодо подальшого вдосконалення системи інспекційних перевірок на пероні.
- (f) Додатки, що містять списки перевірок, відсортовані за ЦОУ ДА, типом ПС, експлуатантом та співвідношенням за кожним пунктом.

ПДА-ТА.RAMP.160 Інформування громадськості та захист даних

(a) Компетентний орган повинен користуватися даними, отриманими відповідно до ПДА-ТА.RAMP.105 та ПДА-ТА.RAMP.145 виключно для потреб виконання положень цих ПДА-ТА та згідно з НПА в галузі ДА України, а також вживати заходів для захисту таких даних належним чином.

(b) Компетентний орган повинен публікувати щорічний консолідований звіт, який повинен бути доступним для широкого загалу та містити аналіз інформації, отриманої відповідно до ПДА-ТА.RAMP.145. Звіт повинен бути простим, зрозумілим та конфіденційним, а інформаційні джерела повинні бути знеособлені.

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

СЕРТИФІКАТ ЕКСПЛУАТАНТА ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ (Форма для отримання експлуатантами схвалення) AIR OPERATOR CERTIFICATE STATE AVIATION (Approval schedule for air transport operators)

СЕРТИФІКАТ ЕКСПЛУАТАНТА ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ AIR OPERATOR CERTIFICATE STATE AVIATION			
Типи експлуатації Types of operation	☐ _____ _____	☐ Пасажири Passengers	☐ Вантаж Cargo
☐ Інше(1) Other			
	 Україна (2) Ukraine		(4)
	Орган, що видає (3) Issuing authority		
АОС ДА(5)	(6) Найменування експлуатанта Operator name	Операційні точки зв'язку (8) Operational points of contact	
	Дійсне найменування (7) Actual name	Контактна інформація, що дає змогу негайно зв'язатися з оперативним керівництвом, наведена в.....(11) Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in.....	
	Адреса експлуатанта (9) Operator address		
	Тел. (10): Факс: E-mail:		
Цей сертифікат засвідчує, що _____ (12) надано право здійснювати експлуатацію, як це визначено в експлуатаційних специфікаціях, що додаються, відповідно до керівництва з експлуатації та Процедур державної авіації України "_____", затверджених наказом _____ від _____ № _____, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України _____.202__ за № _____, This certificate certifies that _____ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and Procedures of the state aviation of Ukraine «_____, Approved by the order of the _____ dated _____ № _____, registered by Ministry of Justice dated _____ № _____.			
Дата видачі (13): Date of issue:		Прізвище та підпис (14): Name and signature: Посада: Title:	

- (1) Зазначається інший вид експлуатації.
- (2) Зазначається прізвище або країна експлуатанта.
- (3) Зазначається ідентифікатор органу, що видає сертифікат.
- (4) Для використання Компетентним органом.
- (5) Номер рішення органу, що видає сертифікат.
- (6) Зазначається найменування експлуатанта (військової частини).
- (7) Зазначається дійсне найменування експлуатанта (якщо актуально). Перед ним зазначається “daa” (doing actual as).
- (8) Зазначається контактна інформація, яка включає номери телефону і факсу, у тому числі код країни і адресу електронної пошти (якщо є), якими можна негайно зв'язатися з оперативним керівництвом з питань, що стосуються виконання польотів, льотної придатності, кваліфікації членів льотного та салонного екіпажів, перевезення небезпечних вантажів та інших питань.
- (9) Зазначається адреса основного місця діяльності експлуатанта.
- (10) Зазначаються номери телефону і факсу основного місця діяльності експлуатанта, включаючи код країни, а також адреса електронної пошти, якщо така є.
- (11) Зазначається контрольований документ, що зберігається на борту, в якому наведено контактну інформацію, із посиланням на відповідний пункт або сторінку. Наприклад, «Контактна інформація..... наведена в главі 1, 1.1, Загальні/основні положення керівництва з експлуатації»; або «...наведена на стор. 1 експлуатаційних специфікацій»; або «...наведена в додатка до цього документа».
- (12) Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта.
- (13) Зазначається дата видачі АОС ДА (формат: день, місяць, рік).
- (14) Посада, прізвище та підпис уповноваженого представника Компетентного органу. Окрім того, може бути проставлений офіційний штамп.

Додаток 2 до ПДА-ТА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ (з дотриманням умов, схвалених у керівництві з експлуатації) OPERATIONS SPECIFICATIONS (subject to the approved conditions in the operations manual)				
Контактна інформація про Компетентний орган, що видає АОС ДА Issuing authority contact details Телефон/Tel (1): _____ Факс/Fax: _____ E-mail: _____				
АОС ДА N(2): _____ Найменування експлуатанта / Operator Name(3): _____ Дата/Date(4): _____ Підпис/Signature: _____ Дійсне найменування (daa) / Actual name: _____ Експлуатаційні специфікації / Operations specifications №: _____				
Модель ПС / Aircraft model (5): _____ Реєстраційні знаки / Registration marks (6): _____				
Тип експлуатації / Type of operations: _____ / _____ ☐ Пасажирська/Passengers ☐ Вантажна/Cargo ☐ Інші/Others (7): _____				
Район(и) експлуатації / Area of operation (8): _____				
Спеціальні обмеження / Special limitations (9): _____				
СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ SPECIFIC APPROVALS	ТАК Yes	НІ No	Специфікація/Specification (10)	ПРИМІТКИ REMARKS
Небезпечні вантажі / Dangerous goods	☐	☐		
Польоти в умовах низької видимості/Low visibility operations Зліт/Take-off Заходження на посадку і посадка/Approach and landing	☐	☐	CAT (11) _____ RVR (12): _____ м/m DA/H: __ фут/ft RVR: __ м/m	
RVSM (13) ☐ Не застосовується RVSM N/A	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ Не застосовується ETOPS N/A	☐	☐	Максимальний час польоту до запасного аеродрому / Maximum diversion time (15): _____ хвилин/min	
Навігаційні специфікації для польотів в умовах PBN / Complex navigation specifications for PBN operations (16)	☐	☐		(17)
Мінімальні навігаційні характеристики / Minimum navigation performance specification	☐	☐		
Експлуатація одномоторного турбінного літака вночі чи в IMC (SET-IMC) / Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)	☐	☐	(18)	
Експлуатація вертольотів з використанням автоматизованої системи візуалізації формування нічного бачення / Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems	☐	☐		

Експлуатація вертольотів з використанням підйомного обладнання / Helicopter hoist systems	☐	☐		
Експлуатація вертольотів з метою надання невідкладних медичних послуг / Helicopter emergency medical service operations	☐	☐		
Експлуатація вертольотів у відкритому морі / Helicopter offshore operations	☐	☐		
Навчання кабінного екіпажу / Cabin crew training (19)	☐	☐		
Атестація салонного (кабінного) екіпажу / Issue of CC attestation (20)	☐	☐		
Використання додатків EFB типу В / Use of type B EFB applications	☐	☐	(21)	
Підтримання льотної придатності / Continuing airworthiness	☐	☐	(22)	
Інше/Others (23)	☐	☐		

(1) Зазначаються номери телефону і факсу Компетентного органу, включаючи код країни, адреса електронної пошти.

(2) Зазначається відповідний номер АОС ДА.

(3) Зазначається зареєстроване найменування експлуатанта і дійсне найменування експлуатанта, якщо воно відрізняється від зареєстрованого. Перед ним зазначається "daa" (doing Actual name).

(4) Зазначаються дата видачі експлуатаційних специфікацій (день, місяць, рік) та підпис представника Компетентного органу.

(5) Зазначається прийняте позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається.

(6) Реєстраційні знаки зазначаються в експлуатаційних специфікаціях або у керівництві з експлуатації. В останньому випадку експлуатаційні специфікації мають містити посилання на відповідні сторінки у керівництві з експлуатації. Якщо не усі спеціальні схвалення є дійсними для цієї моделі ПС, реєстраційні знаки такого ПС можна вказати у відповідному рядку приміток до спеціального схвалення.

(7) Зазначається інший тип експлуатації (наприклад, аеророзвіка, невідкладна медична допомога інше).

(8) Зазначається перелік географічних районів дозволених польотів (географічні координати або конкретні маршрути, кордони районів польотної інформації, державні кордони або кордони регіонів).

(9) Зазначається перелік застосовних спеціальних обмежень (наприклад, лише VFR, лише в денний час, інше).

(10) Зазначаються критерії, що допускають найбільшу свободу для кожного схвалення або типу схвалення (з відповідними критеріями).

(11) Зазначаються застосовні категорії точних заходжень на посадку: LTS CAT I, CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB або CAT IIIC. Зазначаються мінімальне значення RVR в метрах і відносна висота прийняття рішення у футах (по одному рядку на зазначену категорію заходження на посадку).

(12) Зазначається затверджене мінімальне значення RVR у метрах для зльоту. Може використовуватися по одному рядку на схвалення, якщо надано різні схвалення.

(13) Позначка в клітинці "Не застосовується (N/A)" проставляється лише в тому випадку, якщо максимальна висота ПС не досягає FL290.

(14) Польоти збільшеної дальності (ETOPS) стосуються лише двомоторних повітряних суден. У зв'язку з цим позначка в клітинці "Не застосовується (N/A)" може бути проставлена, якщо модель ПС обладнана менше або більше ніж двома двигунами.

(15) Зазначаються порогова відстань (у морських милях) і тип двигуна.

(16) Навігаційні специфікації для польотів в умовах PBN - навігація, що базується на характеристиках (PBN): один рядок використовується для кожного дозволу за специфікаціями PBN (наприклад, RNAV 10, RNAV 1, RNAV 4), а відповідні обмеження або умови перераховуються в колонках "Спеціальні схвалення" та "Примітки".

(17) Зазначаються обмеження, умови і нормативна основа експлуатаційного схвалення, пов'язаного з навігаційними специфікаціями, що базуються на характеристиках.

(18) Включення конкретної комбінації планера/двигуна.

(19) Зазначається дозвіл проводити навчання та екзаменувати заявників, які бажають пройти атестацію салонного (кабінного) екіпажу, як зазначено в "Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній авіації України", затверджених наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834.

(20) Зазначається дозвіл видавати атестацію салонному (кабінному) екіпажу, як зазначено в "Порядку допуску авіаційного персоналу до льотної експлуатації повітряних суден у державній авіації України", затверджених наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834.

(21) Додавання списку додатків EFB типу В разом з посиланням на обладнання EFB (для портативних EFB). Цей список може міститися в експлуатаційних специфікаціях або в керівництві з експлуатації. В останньому випадку в експлуатаційних специфікаціях має бути зроблено посилання на пов'язану сторінку в керівництві з експлуатації.

(22) У колонці "Спеціальні схвалення" зазначаються прізвище особи / найменування організації, відповідальної за забезпечення підтримання льотної придатності, а також норми і правила, що передбачають виконання робіт, тобто в рамках норм CE або спеціального схвалення (наприклад, Part-MB).

(23) Зазначаються інші дозволи або дані з використанням одного рядка (або групи з декількох рядків) на схвалення (наприклад, схвалення на спеціальні процедури заходження на посадку; на експлуатацію вертольоту: від/до майданчиків громадського інтересу, над несприятливим середовищем, що віддалене від перенаселених зон, без можливості зробити безпечну вимушену посадку; на експлуатацію з підвищеними кутами віражу, на максимальну дистанцію від аеропорту для двомоторного літака без схвалення ETOPS).

Додаток 3 до ПДА-ТА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

КОНТРОЛЬНИЙ ЛИСТ ПЕРЕВІРКИ СТАНУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА № _____

Дата:	Час перевірки:
Тип ПС:	Реєстраційний номер ПС
Повідомлення про одержання (*)	
ПІБ	Підпис аудитора/інспектора

	1	2
A Кабіна екіпажу		
1 Загальний стан		
2 Аварійні виходи		
3 Обладнання		
Документація		
4 Керівництва		
5 Карти контрольних перевірок		
6 Радіонавігаційні карти		
7 Перелік мінімального обладнання (MEL)		
8 Реєстраційне посвідчення ПС		
9 Сертифікат придатності щодо шуму на місцевості		
10 Сертифікат експлуатанта (АОС ДА), специфікації, страхові поліси		
11 Дозвіл на бортові радіостанції		
12 Сертифікат льотної придатності ПС		
Польотні дані		
13 Передпольотна підготовка		
14 Зведена завантажувальна відомість		
Аварійно-рятувальне обладнання		
15 Ручні вогнегасники		
16 Рятувальні жилети, плавзасоби, аварійні радіомаяки		
17 Прив'язні системи		
18 Кисневе обладнання		
19 Ручні ліхтарі екіпажу		

	1	2
Екіпаж		
20 Свідоцтва членів екіпажу		
Бортовий технічний журнал ПС або еквівалент		
21 Бортовий журнал		
22 Сертифікат передачі в експлуатацію		
23 Перелік відкладених дефектів (технічний журнал ПС)		
24 Передпольотний огляд ПС		

B Безпека. Салон (кабіна)		
1 Загальний внутрішній стан		
2 Робочі місця б/проводників та місця відпочинку екіпажу		
3 Медичні аптеки. Комплект невідкладної медичної допомоги		
4 Ручні вогнегасники		
5 Рятувальні жилети, плавзасоби		
6 Прив'язні ремені сидіння		
7 Аварійні виходи, освітлення та маркування, світлові табло		
8 Надувні трапи, плоти, аварійні маяки		
9 Кисневе обладнання (кабінного екіпажу та пасажирів)		
10 Інструкції щодо безпеки для пасажирів		
11 Кількість членів кабінного екіпажу		
12 Доступ до аварійних виходів		
13 Безпека багажу пасажирів		
14 Кількість крісел		

C Стан ПС	1	2
1 Загальний зовнішній стан		
2 Двері та люки		
3 Органи управління ПС		
4 Колеса, пневматика, гальма		
5 Шасі/ поплавки		
6 Ніші шасі		
7 Силові установки та пілони		
8 Лопатки першого контуру компресора (вентилятора)/повітряні гвинти		
9 Видимі сліди ремонту		
10 Помітні не відремоновані пошкодження		
11 Течі (палива, масла, рідини)		

D Вантаж		
1 Загальний стан вантажної кабіни і багажних відсіків		
2 Небезпечні вантажі		
3 Безпека вантажу на борту ПС		

E Загальні дані		
1 Загальний стан		

Примітки:
1 – перевірено
2 – зауваження

ПС	На аеродромі _____ « _____ » _____ 202 р.	№ з/п	ЗАУВАЖЕННЯ	КАТЕГОРІЯ	ПРИМІТКИ
1					
2					

Інспектор/Аудитор: _____

Посада

Підпис

ПІБ

Повідомлення про одержання (*) _____

Підпис

ПІБ

ВИКОНАНІ ДІЇ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ПЕРЕВІРКИ СТАНУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

№	Виконані дії	Об'єкт перевірки	Категорія	Зауваження
	(3d) Негайна заборона експлуатації			
	(3с) Заборона виконання польоту, накладена уповноваженим органом			
	(3b) Коригувальні заходи перед вильотом			
	(3a) Обмеження на експлуатацію			
	(2) Повідомлення компетентному органу та експлуатанту			
	(1) Повідомлення командира ПС			
	(0) Без зауважень			
	Підпис(и) або код(и) інспектора(ів)			

Коментарі з боку екіпажу (якщо наявні):

(*) Підпис члена екіпажу або іншого представника експлуатанта, щодо якого здійснюється перевірка, ні в якому разі не означає згоду з виявленими недоліками, а є простим підтвердженням того, що ПС інспектувалося згідно дати та місця, визначеного у цьому документі.

Цей звіт свідчить про недоліки, виявлені під час інспекції. Він не може тлумачитися як встановлення того, що ПС є придатним до польоту. При введенні у централізовану базу даних відомості цього звіту можуть підлягати змінам.

Додаток 4 до ПДА-ТА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

ЗВІТ ПРО ІНСПЕКЦІЮ НА ПЕРОНІ №: _._._._-._._._-._._._

Компетентний орган

(найменування)

Джерело:	RI _____	Місце _____
Дата:	_____	
Місцевий час:		
Експлуатант	_____	Номер _____ АОС _____ ДА _____
Країна:	Тип перевезень:	_____
Відправлення від:	_____	Номер рейсу: _____
Прибуття до:	_____	Номер рейсу: _____
Тип судна:	_____	Реєстраційний знак: _____
Конфігурація ПС	_____	№ конструкції: _____
Льотний екіпаж	Держава, яка ліцензувала	_____
	Друга держава, яка ліцензувала* *(якщо доречно)	_____
Виявлені недоліки	Детальний опис:	
1		
2		
Тип коригувальної дії	Детальний опис:	
☐ 3d) Негайна заборона експлуатації		
☐ 3с) Заборона виконання польоту, накладена Компетентним органом		

☐	3b) Коригувальні заходи перед вильотом	
☐	3a) Обмеження на експлуатацію	
☐	2) Повідомлення Компетентному органу та експлуатанту	
☐	1) Повідомлення КПС	
Додаткові дані (якщо такі є)		
Прізвище або код інспектора _____		Підпис _____
Цей звіт свідчить про недоліки, виявлені цього разу. Його не можна тлумачити як встановлення того, що судно є придатним для виконання майбутнього польоту.		
При введенні у централізовану базу даних дані цього звіту можуть підлягати змінам.		

№	Найменування (код) об'єкту інспекції	Відмітити позначкою	Примітки
А. Кабіна екіпажу			
1	Загальний стан	☐	☐
2	Аварійні виходи	☐	☐
3	Обладнання	☐	☐
		☐	☐
Документація			
4	Керівництва	☐	☐
5	Карти контрольних перевірок	☐	☐
6	Радіонавігаційні карти	☐	☐
7	Перелік мінімального обладнання (MEL)	☐	☐
8	Реєстраційне посвідчення ПС	☐	☐
9	Сертифікат придатності щодо шуму на місцевості	☐	☐

10	Сертифікат експлуатанта (АОС ДА), специфікації, страхові поліси	☐	☐
11	Дозвіл на бортові радіостанції	☐	☐
12	Сертифікат льотної придатності ПС	☐	☐
		☐	☐
Польотні дані			
13	Передпольотна підготовка	☐	☐
14	Зведена завантажувальна відомість	☐	☐
		☐	☐
Аварійно-рятувальні засоби			
15	Ручні вогнегасники	☐	☐
16	Рятувальні жилети, плавзасоби, аварійні радіомаяки	☐	☐
17	Прив'язні системи	☐	☐
18	Кисневе обладнання	☐	☐
19	Ручні ліхтарі екіпажу	☐	☐
		☐	☐
Екіпаж			☐
20	Свідоцтва членів екіпажу	☐	☐
		☐	☐
Бортовий технічний журнал ПС або еквівалент			
21	Бортовий журнал	☐	☐
22	Сертифікат передачі в експлуатацію	☐	☐
23	Перелік відкладених дефектів (технічний журнал ПС)	☐	☐
24	Передпольотний огляд ПС	☐	☐
		☐	☐
В. Безпека салону (кабіни)			
1	Загальний внутрішній стан	☐	☐
2	Робочі місця б/провідників та місця відпочинку екіпажу	☐	☐
3	Медичні аптеки. Комплект невідкладної медичної допомоги	☐	☐
4	Ручні вогнегасники	☐	☐
5	Рятувальні жилети, плавзасоби	☐	☐
6	Прив'язні ремені сидіння	☐	☐

7	Аварійні виходи, освітлення та маркування, світлові табло	☐	☐
8	Надувні трапи, плоти, аварійні маяки	☐	☐
9	Кисневе обладнання (кабінного екіпажу та пасажирів)	☐	☐
10	Інструкції щодо безпеки для пасажирів	☐	☐
11	Кількість членів кабінного екіпажу	☐	☐
12	Доступ до аварійних виходів	☐	☐
13	Безпека багажу пасажирів	☐	☐
14	Кількість крісел	☐	☐
		☐	☐
С. Стан ПС			
1	Загальний зовнішній стан	☐	☐
2	Двері та люки	☐	☐
3	Органи управління ПС	☐	☐
4	Колеса, пневматика, гальма	☐	☐
5	Шасі/ поплавки	☐	☐
6	Ніші шасі	☐	☐
7	Силові установки та пілони	☐	☐
8	Лопатки першого контуру компресора (вентилятора)/повітряні гвинти	☐	☐
9	Видимі сліди ремонту	☐	☐
10	Помітні не відремонтовані пошкодження	☐	☐
11	Течі (палива, масла, рідини)	☐	☐
		☐	☐
D. Вантаж			
1	Загальний стан вантажної кабіни і багажних відсіків	☐	☐
2	Небезпечні вантажі	☐	☐
3	Безпека вантажу на борту ПС	☐	☐
		☐	☐
E. Загальні дані			
1	Загальний стан	☐	☐

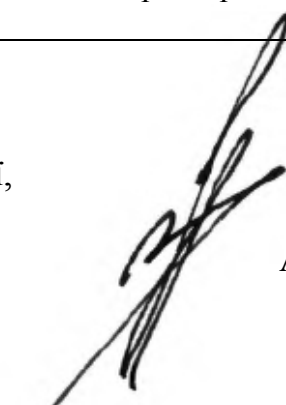
Додаток 5 до ПДА-ТА.OPS.200 Процедура спеціального схвалення**ПЕРЕЛІК СПЕЦІАЛЬНИХ СХВАЛЕНЬ**

Спеціалізована експлуатація

(Залежно від умов, визначених у тексті схвалення, та умов, які містяться у керівництві з льотної експлуатації або керівництві з експлуатації)

Компетентний орган, який видає схвалення (1):		
Номер переліку спеціальних схвалень (2):		
Найменування експлуатанта:		
Дата (3):		
Підпис:		
Модель ПС та його реєстраційні знаки/номери (4):		
Тип спеціалізованих перевезень (якщо застосовується): ☐ (5)		
Спеціальні схвалення (6):	Специфікація (7)	Примітки
(1) Зазначаються найменування та контактна інформація. (2) Зазначається відповідний номер. (3) Дата видачі спеціальних схвалень (у форматі «день, місяць, рік») та підпис представника Компетентного органу. (4) Зазначається позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається. Реєстраційні знаки/номери ПС повинні бути перелічені у списку цільових дозволів або у керівництві з льотної експлуатації; в останньому випадку перелік спеціальних схвалень повинен містити посилання на відповідні сторінки керівництва з льотної експлуатації. (5) Зазначається тип експлуатації. (6) Зазначаються будь-які санкціоновані експлуатаційні операції, наприклад, перевезення небезпечних вантажів, LVO (експлуатація за умов низької видимості), RVSM (експлуатація в повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування), RNP (експлуатація з необхідними навігаційними характеристиками), MNPS (експлуатація з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик), HOFO (експлуатація вертольотів у відкритому морі). (7) Зазначаються найбільш «ліберальні» критерії для отримання схвалення, наприклад, DH (висоту прийняття рішення) та RVR minima (мінімальні параметри дальності видимості на злітно-посадковій смузі) для CAT II.		

Начальник управління льотної експлуатації,
аеронавігації та аеродромів Головного
управління державної авіації України



Анатолій ГОНЧАР