



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Начальника Головного управління державної авіації України
(з основної діяльності)

26. 09. 2024

м. Київ

№ 168

Про затвердження Методичних
рекомендацій державної авіації
“Процедури льотної експлуатації
літаків транспортної авіації
(МРДА-41/24)”

З метою впровадження технічних вимог та адміністративних процедур щодо льотної експлуатації літаків транспортної авіації в державній авіації України, зокрема стосовно відпрацювання керівництва з експлуатації в авіаційних частинах за зразком процедур, проваджених у військовій авіації європейських країн

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Методичні рекомендації державної авіації “Процедури льотної експлуатації літаків транспортної авіації (МРДА-41/24)”, що додаються.

2. Управлінню льотної експлуатації, аеронавігації та аеродромів Головного управління державної авіації України встановленим порядком здійснити підготовку цього наказу до розміщення на головній сторінці та у

розділі “Діяльність/Регулювання діяльності державної авіації України – Перелік нормативно-правових актів”.

3. Контроль за виконанням цього наказу покласти на начальника управління льотної експлуатації, аеронавігації та аеродромів Головного управління державної авіації України.

4. Наказ довести до особового складу Головного управління державної авіації України в частині, що стосується.

Тимчасово виконуючий обов’язки начальника
Головного управління державної авіації України
полковник



Віталій ЯРОШЕНКО

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ начальника Головного
управління державної авіації України
(з основної діяльності)
від 26.09.2024 № 168

**Методичні рекомендації державної авіації
“Процедури льотної експлуатації літаків транспортної
авіації” (МРДА-41/24)**

1. Загальні положення

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

ПІДРОЗДІЛ “А” – ЗАСТОСОВНІСТЬ ТА НАБРАННЯ ЧИННОСТІ

ПІДРОЗДІЛ “В” – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

ПІДРОЗДІЛ “С” – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТА

ПІДРОЗДІЛ “D” – ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

ПІДРОЗДІЛ “G” – ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ 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 “O” – ЧЛЕНИ ЕКІПАЖУ

ПІДРОЗДІЛ “P” – ПОСІБНИКИ, ЖУРНАЛИ ТА ЗАПИСИ

ПІДРОЗДІЛ “R” - ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

ПІДРОЗДІЛ “T” – ЗАХОДИ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ СПЕЦІАЛЬНОГО
ДОЗВОЛУ

ПІДРОЗДІЛ “W” – НАГЛЯД, СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПРИМУСОВЕ
ВИКОНАННЯ

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

авіаційна подія з небезпечними вантажами (dangerous goods accident) - подія, пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, унаслідок якої сталася смерть людини або вона зазнала тяжких травм, чи значних матеріальних збитків;

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:

- (а) для літаків із поршневими двигунами - 60 хвилин;
- (б) для літаків із газотурбінними двигунами - 90 хвилин.

аеродром для зльоту запасний (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;

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

альтернативні методи відповідності (alternative means of compliance – AMC) – 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 AMC;

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;

відстеження повітряного судна (aircraft tracking) – наземний процес, який передбачає ведення та оновлення через нормовані інтервали запису чотиривимірною положення окремого повітряного судна у польоті;

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;

екіпаж ПС - льотний екіпаж та екіпаж салону (кабіни) (пасажирського і вантажного);

екіпаж салону (кабіни) - особи льотного складу, які виконують обов'язки у салоні ПС з обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту ПС, обладнання, встановленого на ПС та необхідного для виконання польотного завдання, забезпечення процедур безпеки осіб (вантажу) на борту ПС та їх обслуговування, обов'язки авіаційного рятувальника та інші;

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;

загальне завантаження (traffic load) – загальна вага пасажирів, багажу, вантажу і спеціального обладнання, що перевозиться, включаючи будь-який баласт;

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/FATO, 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 вогка (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:

(a) 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);

(b) 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

(c) 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;

інцидент з небезпечними вантажами (dangerous goods incident):

(а) подія, яка не є авіаційною подією, що пов'язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, яка не обов'язково сталася на борту повітряного судна та яка призвела до травмування людини, завдання матеріального збитку, пожежі, пошкодження, витoku, підтікання рідини чи радіації або інших ознак порушення цілісності пакування;

(б) будь-яка подія, пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу повітряному судну або людям, які перебували на борту;

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 літаків) (critical phases of flight) – розбіг для зльоту, траєкторія польоту під час зльоту, фінальне заходження на посадку, відхід на друге коло, посадка, включаючи пробіг після посадки, а також будь-які інші фази польоту на розсуд командира повітряного судна;

Класифікація пасажирів на борту повітряного судна:

(а) дорослий (adult) – особа віком від 12 років і старше;

(б) дитина/діти (child/children) – особа вік якої становить 2 або більше років, але яка ще не досягла віку 12 років;

(с) немовля (infant) – особа віком до 2 років;

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;

літак (aeroplane) – повітряне судно з приводом від двигуна та фіксованим крилом, яке є важчим за повітря та підтримується в польоті за допомогою підйомної сили, що виникає в результаті динамічної взаємодії повітря з крилом літака;

літаки транспортної авіації (ТрА) – транспортні літаки, літаки-заправники і літаки-розвідники (спеціальні);

льотний екіпаж – особи льотного складу, які виконують обов'язки з пілотування, навігації, бойового застосування та експлуатації ПС під час польоту у кабіні ПС;

льотний склад – авіаційний персонал, який пройшов спеціальну фахову підготовку та допущений до виконання функціональних обов'язків у складі екіпажу на борту державного повітряного судна у польоті;

максимальна експлуатаційна конфігурація пасажирських крісел (maximum operational passenger seating configuration – MOPSC) – максимальна кількість пасажирських крісел індивідуального повітряного судна, за винятком крісел екіпажу, які встановлені для експлуатаційних цілей, що наведена у керівництвах з експлуатації. Беручи до уваги в якості базової конфігурації максимальну експлуатаційну кількість пасажирських крісел встановлену у процесі видачі сертифіката типу (type certificate – TC), додаткового сертифіката типу (supplemental type certificate – STC) або змін до TC чи STC, що належать до індивідуального повітряного судна, MOPSC може становити ту саму або меншу кількість крісел залежно від експлуатаційних обмежень;

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;

наземний склад – посадові особи суб'єкта авіаційної діяльності державної авіації, які пройшли спеціальну фахову підготовку, виконують в галузі державної авіації функціональні обов'язки за видами забезпечення польотів, з використання повітряного простору, організації повітряного руху, льотної експлуатації дистанційно пілотованих повітряних суден та/або здійснюють заходи щодо забезпечення безпеки державної авіації, але не належать до льотного складу державної авіації;

небезпечні вантажі – HB(dangerous goods – DG) - предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього середовища та перелік яких надано у переліку небезпечних вантажів у

відповідних технічних інструкціях або які класифікуються відповідно до цих інструкцій;

окремі злітно-посадкові смуги (separate runways) – злітно-посадкові смуги на тому самому аеродромі, які є відокремленими поверхнями посадки. Ці злітно-посадкові смуги можуть накладатися одна на одну або перетинатися в такий спосіб, що, якщо одна із злітно-посадкових смуг заблокована, це не заважатиме запланованій експлуатації іншої смуги. Кожна така смуга повинна мати окрему процедуру заходження на посадку на основі окремих засобів навігації;

окуляри нічного бачення (night vision goggles – NVG) – установлений на голові біноклярний 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;

пасажир – фізична особа, яка перевозиться в салоні (кабіні) повітряного судна за рішенням експлуатанта, у тому числі членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, які не займають визначені у керівництві з льотної експлуатації робочі місця, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника Компетентного органу та органів управління державної авіації та осіб, які супроводжують вантаж;

пасажир з обмеженими фізичними можливостями або особа з інвалідністю – пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через поранення або хворобу, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час перевезення;

паливо для непередбачених обставин (contingency fuel) – паливо, необхідне для компенсації непередбачуваних факторів, які можуть вплинути на показник витрати палива до аеродрому призначення;

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

повітряне судно (ПС) (aircraft) – апарат, що підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

повітряне судно складної конструкції (complex motor-powered aircraft) - оснащене двигуном повітряне судно, до якого належать:

(a) Літак:

(i) з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг; або

(ii) сертифікований для максимальної пасажиромісткості понад дев'ятнадцять осіб; або

(iii) сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з двох пілотів; або

(iv) обладнаний турбореактивним двигуном (двигунами) або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном.

(b) Повітряне судно з поворотними гвинтами;

повітряне судно сухопутне (landplane) – повітряне судно з нерухомим крилом, яке спроектовано для зльоту та посадки на землю, включно з амфібійями, які експлуатуються як сухопутні повітряні судна;

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, пасажиром 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;

посилений екіпаж – це екіпаж, який містить більшу за мінімальну кількість необхідну для експлуатації повітряного судна, визначену керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна, що дозволяє члену екіпажу залишити своє робоче місце, з метою відпочинку в польоті, та бути заміненим іншим відповідним кваліфікованим членом екіпажу;

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;

система відстеження повітряного судна (aircraft tracking system) – система, яка базується на відстеженні повітряного судна з метою виявлення нестандартних характеристик польоту і забезпечення сповіщення;

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;

спеціаліст з виконання завдань (task specialist) – особа, призначена експлуатантом або третьою стороною, чи особа-підприємець, яка виконує завдання на землі, безпосередньо пов'язані із спеціалізованими завданнями, чи виконує спеціалізовані завдання на ПС;

стерильна кабіна льотного екіпажу (sterile flight crew compartment) – будь-який період часу, коли членів льотного екіпажу не турбують або не відволікають, за винятком питань, що мають важливе значення для безпечної експлуатації повітряного судна або безпеки пасажирів;

технічна інструкція (technical instructions – TI) – остання чинна редакція документа “Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям”, включаючи будь-які доповнення та додатки, які було схвалено та опубліковано Міжнародною організацією цивільної авіації;

траєкторія зльоту (take-off flight path) – траєкторія у вертикальній і горизонтальній площині з непрацюючим критичним двигуном, яка починається з визначеної точки у процесі зльоту для літаків - до 1500 футів (450 метрів) над поверхнею;

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;

член екіпажу (crew member) – особа, призначена експлуатантом виконувати обов'язки на борту повітряного судна;

член кабінного екіпажу (cabin crew member) – член салонного екіпажу з відповідною кваліфікацією, призначений експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації;

V_1 – максимальна швидкість зльоту, при якій пілот повинен здійснити першу дію для зупинки літка у межах дистанції перерваного зльоту. V_1 також означає мінімальну швидкість на зльоті після відмови критичного двигуна на швидкості V_{EF} , при якій льотчик може продовжити зліт та досягти необхідної висоти над злітною поверхнею у межах злітної дистанції;

V_{EF} – 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 (ІКАО), Повітряному кодексі України, нормативно-правових актів з питань діяльності у галузі державної авіації України та керівництвах з льотної експлуатації повітряних суден.

1.3 У цих ПДА-ТрА використовуються такі скорочення:

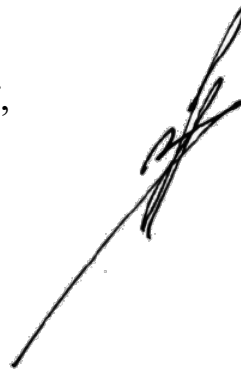
АДД	– аеродромна ділянка дороги
АЗУ	– авіаційні засоби ураження
АНВ	– акт незаконного втручання
БзП	– безпека польотів
ГКрП	– група керівництва польотами
ДА	– державна авіація
ДП	– демонстраційний політ
ЗПС	– злітно-посадкова смуга
ЗСУ	– Збройні Сили України
ІВП	– інструкція з виконання польотів
КБП	– 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
НВ	– небезпечні вантажі
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
ТрА	– транспортна авіація

ТО	– технічне обслуговування
ЦОВВ	– центральний 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 (MBJI) (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 TOP)
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 ЗПІС (Runway Visual Range)
RVSM	– зменшений мінімум вертикального ешелонування (Reduced Vertical Separation Minimum)
SAR	– пошукові та рятувальні роботи (Search and Rescue)
SMM	– керівництво з управління безпекою польотів (Safety Management Manual)
SSR	– вторинний оглядовий радіолокатор (Secondary Surveillance Radar)

STC	– додатковий сертифікат типу (Supplemental Type Certificate)
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)
TC	– сертифікат типу (Type Certificate)
VFR	– правила візуальних польотів (Visual Flight Rules)
VMC	– візуальні метеорологічні умови (Visual Meteorological Conditions)
V_2	– безпечна швидкість на зльоті (Take-off safety speed)
V_{s0}	– швидкість звалювання або мінімальна швидкість польоту у посадковій конфігурації (Stalling speed)
V_{AT}	– 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-ТрА.001 Застосовність та набрання чинності

(a) Ці Процедури встановлюють:

- 1) вимоги щодо повітряної експлуатації літаків ТрА 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:

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

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

(iii) вимагати надання усних пояснень на місці;

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

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

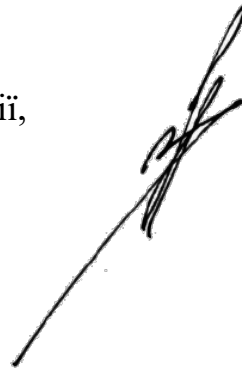
(vii) у разі потреби вживати або ініціювати впровадження примусових заходів.

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

(6) Для реалізації цих ПДА-ТрА 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

ПІДРОЗДІЛ “В” – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

- ПДА-ТрА.002 Умови схвалення та привілеї утримувача АОС ДА
- ПДА-ТрА.003 Обов'язки
- ПДА-ТрА.005 Вимоги до експлуатанта
- ПДА-ТрА.007 Подання заявки на отримання АОС ДА
- ПДА-ТрА.010 Методи відповідності
- ПДА-ТрА.011 Зміни, що стосуються утримувача АОС ДА
- ПДА-ТрА.012 Термін дії АОС
- ПДА-ТрА.013 Доступ
- ПДА-ТрА.014 Недоліки
- ПДА-ТрА.015 Експлуатаційні директиви
- ПДА-ТрА.020 Закони, правила та процедури – обов'язки Експлуатанта
- ПДА-ТрА.025 Спільна мова
- ПДА-ТрА.030 Перелік мінімального обладнання
- ПДА-ТрА.033 Сповіднення про події
- ПДА-ТрА.034 Вимоги до системи управління
- ПДА-ТрА.035 Система моніторингу відповідності/якості
- ПДА-ТрА.036 Договірна діяльність
- ПДА-ТрА.037 Система управління безпекою польотів
- ПДА-ТрА.038 Ведення записів
- ПДА-ТрА.039 Вимоги до об'єктів та обладнання
- ПДА-ТрА.040 Вимоги до членів екіпажу
- ПДА-ТрА.050 Пошуково-рятувальна інформація
- ПДА-ТрА.055 Дані щодо аварійно-рятувального обладнання
- ПДА-ТрА.075 Перевезення пасажирів
- ПДА-ТрА.080 Перевезення небезпечних вантажів
- ПДА-ТрА.085 Права та обов'язки членів екіпажу повітряного судна
- ПДА-ТрА.090 Повноваження командира повітряного судна
- ПДА-ТрА.095 Руління повітряного судна
- ПДА-ТрА.100 Допуск до кабіни екіпажу
- ПДА-ТрА.105 Заборонені перевезення
- ПДА-ТрА.106 Перевезення військової зброї та спорядження
- ПДА-ТрА.107 Перевезення спортивної зброї та спорядження
- ПДА-ТрА.110 Портативні електронні пристрої
- ПДА-ТрА.111 Використання електронних польотних портфелів (EFB)
- ПДА-ТрА.115 Алкоголь і наркотики
- ПДА-ТрА.120 Порушення заходів авіаційної безпеки
- ПДА-ТрА.121 Захист повітряних суден
- ПДА-ТрА.122 Обмеження тривалості польоту та чергування, мінімальні періоди відпочинку
- ПДА-ТрА.123 Управління ризиком втоми (FRM)
- ПДА-ТрА.125 Документи, керівництва та інформація, які повинні перебувати на борту
- ПДА-ТрА.130 Обов'язкові контрольні переліки

- ПДА-ТрА.135 Додаткова інформація та документація
- ПДА-ТрА.140 Інформація, що зберігається на землі
- ПДА-ТрА.142 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання
- ПДА-ТрА.145 Повноваження на проведення перевірок льотної експлуатації
- ПДА-ТрА.150 Ведення документації та записів
- ПДА-ТрА.160 Збереження, ведення та використання записаних польотних даних та даних голосового реєстратора
- ПДА-ТрА.165 Лізинг – передача повітряних суден
- ПДА-ТрА.170 Моніторинг польотних даних – літаки

Додаток 1 до ПДА- ТрА.005 Вимоги до експлуатанта

Додаток 2 до ПДА- ТрА.030 Перелік мінімального обладнання (MEL) – застосування та використання

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

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

(b) Власник АОС ДА повинен відповідати межам та привілеям, визначеним в OS, які є додатком до АОС ДА.

ПДА-ТрА.003 Обов'язки

(a) Вимоги, що викладені у ПДА-ТрА , 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-ТрА , 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-ТрА вимогах, а також ґрунтовному аналізу ризиків.

(b) Ніщо в ПДА-ТрА не звільняє від відповідальності відповідального керівника (АМ), посадових осіб, командира ПС, члена екіпажу або іншого експлуатаційного персоналу від наслідків будь-якого нехтування цими ПДА-ТрА 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-ТрА.005 Вимоги до експлуатанта

(a) Експлуатант забезпечує експлуатацію ПС відповідно до ПДА-ТрА та АОС ДА чи заявки та використовувати ПС відповідно до основних вимог щодо льотної експлуатації, визначених у Додатку І до цього Підрозділу..

(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.

(і) 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) Експлуатант повинен створити та підтримувати програми підготовки персоналу з перевезення небезпечних вантажів відповідно до вимог технічних інструкцій. Зміст таких програм підготовки повинен відповідати обов'язкам персоналу. Програми підготовки експлуатантів, незалежно від того чи перевозиться небезпечний вантаж, чи ні, відповідно до ПДА-ТрА.5(b), ПДА-ТрА.5(c) і ПДА-ТрА.5(d), що перевозять небезпечні вантажі, повинні підлягати розгляду та схваленню Компетентним органом.

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

ПДА-ТрА.007 Подання заявки на отримання АОС ДА

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

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

(с) Отримання тимчасового АОС ДА/

Процедури тимчасової сертифікації, внесення змін, та форми заявки щодо отримання тимчасового АОС ДА наведені в Доповнені 1 до АМС1 ПДА-ТА.007.

Форми тимчасового АОС ДА та ОС до нього наведені в Доповнені 1 до АМС1 ПДА-ТА.1410(b) Процедури первинної сертифікації – організації.

ПДА-ТрА.010 Методи відповідності

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

(b) Якщо експлуатант має намір застосовувати задіяні альтернативні методи відповідності замість АМС, прийнятих Компетентним органом або ЦОУ ДА відповідно до цих ПДА-ТрА, 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-ТрА.

(c) Якщо Компетентний орган або ЦОУ ДА отримає докази щодо необхідності внесення відповідних змін, вони можуть надати тимчасове звільнення від виконання положень ПДА-ТрА. 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-ТрА, 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-ТрА має бути отриманий завчасно.

(e) У разі відсутності необхідного часу для дотримання підпункту (d) вище, відхилення від виконання конкретних норм ПДА-ТрА 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-ТрА ;
- (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-ТрА.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-ТрА.034 (a)(1) та ПДА-ТрА.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-ТрА. Така заявка повинна бути подана до впровадження будь-яких змін для того, щоб Компетентний орган мав час на перевірку дотримання вимог цих ПДА-

ТрА 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 зміни.

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

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

(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-ТрА.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, затверджені Компетентним органом відповідно до ПДА-ТрА.1410(с).

ПДА-ТрА.012 Термін дії АОС ДА

(a) АОС ДА має чинність, поки:

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

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

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

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

ПДА-ТрА.013 Доступ

(a) Для визначення стану дотримання застосовних вимог цих ПДА-ТрА , 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-ТрА.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-ТрА.1450(d).

ПДА-ТрА.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-ТрА.

ПДА-ТрА.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.

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

ПДА-ТрА.025 Спільна мова

(a) 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-ТрА.030 Перелік мінімального обладнання

(a) Перелік мінімального обладнання (MEL) повинен бути запроваджений на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL) за формою, відповідно до Додатку 2 до ПДА-ТрА.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.

(c) 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 TOR;

(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-ТрА.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-ТрА.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.

(k) 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-ТрА.033 Сповіщення про події

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

(б) Без обмеження дії положень ПДА-ТрА.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-ТрА.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.

(б) 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 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-ТрА.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-ТрА ;

(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-ТрА.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 і складності його діяльності.

Для виконання польотів відповідно до умов цього ПДА-ТрА, 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-ТрА. Такі особи повинні нести повну відповідальність перед АМ.

НРН 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-ТрА ;
- (iii) продемонструвати базове активне розуміння цих ПДА-ТрА.

(с) Організаційна структура повинна визначати:

- 1) повноваження та обов'язки АМ, НРН і, зокрема, FSM, CM/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-години, 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-ТрА.035 Система моніторингу відповідності/якості

(a) Впровадження та використання функції моніторингу відповідності повинна дозволити експлуатанту контролювати відповідність вимогам ПДА-ТрА 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.

(е) 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-ТРА.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-ТрА.037 Система управління безпекою польотів

(a) Експлуатант повинен розробити ефективну, чітку та дієву СУБзП, з дотриманням прийнятого у Міністерстві оборони України військового стандарту ВСТ 010.001:2024(01) “Діяльність державної авіації. Безпека авіації (STANAG 7160 Ed. 5 / AFSP-01 Ed. C “Aviation Safety”, IDT”, ідентичний зі стандартом НАТО, що має містити 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 безпеки, 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-ТрА.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.

Примітка: Додатковий інструкційний матеріал щодо СУБзП надаються в документі Doc ICAO. 9859 Керівництво з управлінням безпекою польотів.

ПДА-ТрА.038 Ведення записів

(а) 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-ТрА.034(а).

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

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

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

(а) 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-ТрА.040 Вимоги до членів екіпажу

(а) 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.

(с) 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 та/або пасажирями.

(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 виконаних польотів, 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-ТрА.050 Пошуково-рятувальна інформація

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

ПДА-ТрА.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-ТрА.075 Перевезення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення:

(а) розміщення пасажирів у місці, на якому у випадку екстреної евакуації вони можуть допомогти проведенню евакуації з ПС, а не перешкоджати процесу евакуації;

(б) перебування до та під час руління, зльоту і посадки, а також у випадках, коли командир ПС вважає це необхідним в інтересах безпеки, кожного пасажирів на борту у своєму кріслі (або спальному місці) з ременем безпеки у належно зафіксованому стані;

(с) можливості спільного використання сидінь на ПС виключно щодо спеціально визначених місць для одного дорослого і одного немовляти, який належно закріплений додатковим паском або іншим пристроєм для фіксації.

Експлуатант повинен вжити всіх заходів для забезпечення того, щоб жодна особа в польоті не перебувала в будь-якій частині ПС, що не призначена для розміщення людей, за виключенням надання відповідного дозволу командиром ПС:

(а) з метою вжиття заходів, необхідних для забезпечення безпеки ПС або будь-якої особи, тварини або предметів на борту ПС, або

(б) перебувати у тій частині ПС, яка, хоча і використовується для перевезення вантажу або предметів, але є спроектованою і для розміщення людей під час польоту.

ПДА-ТрА.080 Перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант повинен вжити всіх розумних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа не приймала НВ до повітряного перевезення, якщо тільки ця особа не пройшла відповідну підготовку, а вантажі є:

(1) належним чином класифіковані, задокументовані, сертифіковані, описані, упаковані, марковані, етикетовані і знаходяться в придатному для перевезення стані відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО; і

(2) відповідно до умов та вимог Підрозділу “R” цих ПДА-ТрА.

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

(а) Член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:

- (1) стосуються безпеки ПС та його пасажирів;
- (2) визначені інструкціями та процедурами у КЕ.

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

(c) Під час польоту член екіпажу на своєму робочому місці повинен бути пристебнутим своїм ременем безпеки.

(d) Контроль ПС під час польоту завжди повинен здійснювати не менш як один достатньо кваліфікований член екіпажу.

(e) Член екіпажу не повинен бути допущеним до виконання своїх обов'язків на борту ПС:

(1) якщо член екіпажу знає або підозрює, що він/вона є втомленим(-ою) відповідно до пункту 7.f Додатку 1 до цих ПДА-ТрА або з будь-яких інших причин відчуває себе неспроможним(-ою) належним чином виконувати функції, що може призвести до загрози безпеці польоту;

(2) якщо член екіпажу перебуває під впливом алкоголю чи речовин, які впливають на психіку, або якщо він/вона неспроможний (-а) виконувати роботу через причини, визначені у пункті 7.g Додатку 1 до ПДА-ТрА.005.

(f) Член екіпажу повинен доповідати командирі ПС щодо:

(1) будь-яких недоліків, відмов, несправностей або дефектів, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпечну експлуатацію ПС, включаючи аварійні системи;

(2) будь-яких інцидентів, які можуть поставити під загрозу безпеку повітряної експлуатації.

(g) 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;

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.

(h) 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.

(i) 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.

(j) 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.

(к) 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.

(л) 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.

(м) 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:

з моменту прибуття на ПС, відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації ПС відповідно до пункту 1.с Додатку 1 до ПДА-ТрА.005, до моменту залишення ПС після завершення польоту;

є відповідальним за експлуатацію і безпеку польотів ПС - з того моменту, коли літак готовий рухатися для руління перед зльотом, до моменту, коли літак остаточно зупиняється після завершення польоту та його основні тягові двигуни вимкнені;

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, пасажирів та вантажу на борту під час експлуатації ПС, 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 посадку;

ініціювати продовження, припинення або відхилення польоту в інтересах безпеки;

забезпечити відповідності всіх, робочих процедур, інструкцій та відомостей вимогам КЛЕ ПС та КЕ;

забезпечити виконання всіх експлуатаційних обмежень перед початком польоту відповідно до пункту 2.а.3 Додатку 1 до ПДА-ТА.005;

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 ;

призупинити початок польоту, якщо будь-який член екіпажу неспроможний виконувати свої обов'язки через хворобу, травму, втому, або дію ліків, що впливають на психіку;

продовжувати політ не далі, ніж до найближчого придатного аеродрому або експлуатаційного майданчика з урахуванням погодних умов, якщо рівень спроможності будь-якого члена екіпажу виконувати функціональні обов'язки знизився через втому, хворобу, або нестачу кисню. У випадку роботи кількома екіпажами командир ПС може продовжити політ за межі найближчого придатного аеродрому, за умови наявності пом'якшувальних процедур;

приймати рішення про прийняття ПС в експлуатацію з відхиленнями/недоліками щодо експлуатаційної надійності, відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

вести запис експлуатаційних даних та всіх виявлених чи підозрюваних недоліків/дефектів ПС наприкінці польоту (або серії польотів) у технічному чи бортовому журналі ПС;

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

повідіати органу УПР (ОПР), під керівництвом якого перебуває ПС, про відмову ПС, зміну або припинення виконання польотного завдання, у випадку виникнення небезпечних погодних або льотних умов, які можуть потенційно загрожувати безпеці польоту інших ПС, а також про прийняття рішення на вимушену посадку або покидання ПС. 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;

мати право висадити будь-яку особу або будь-яку частину вантажу/багажу, які можуть становити потенційну небезпеку для безпеки польотів ПС або осіб на борту;

може заборонити перевозити особу, яка знаходиться під впливом алкоголю або наркотиків до такої міри, що безпека польотів ПС або осіб на борту може опинитися під загрозою;

мати право відмовити в перевезенні пасажирів без права на в'їзд, депортованих осіб або осіб під вартою, якщо їх перевезення збільшує ризик для безпеки польотів ПС та решти осіб на борту;

переконатися, що усі пасажирів отримують короткий інструктаж про розташування аварійних виходів та використання засобів безпеки та аварійно-рятувального обладнання;

забезпечити наступне:

(і) бортові реєстратори польотних даних не було виведено з ладу або вимкнено;

(ii) у випадку іншому ніж авіаційна подія чи інцидент, що має бути повідомлений відповідно до ПДА-ТрА.420, записи бортових реєстраторів польотних даних не будуть навмисно стерті; та

(iii) у випадку авіаційної події чи інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів визначено експертною установою (визначеним органом) з розслідування:

(А) недопущення навмисного стирання інформації з носіїв;

(В) негайне вимкнення бортових реєстраторів польотних даних після закінчення польоту;

(С) запобіжні заходи щодо збереження записів бортових реєстраторів польотних даних приймаються перед покиданням кабіни льотного екіпажу.

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

(3) Командир ПС при виникненні аварійної або іншої ситуації, яка загрожує експлуатації або безпеці ПС та/або членів екіпажу або пасажирів, 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.

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

(5) 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.

(6) Командир ПС повинен надати Компетентному органу негайний звіт щодо акту незаконного втручання та відповідно проінформувати про це органи місцевого самоврядування.

(7) Командир ПС повинен якомога швидше проінформувати відповідні органи влади, які розташовані найближче, про авіаційні події на борту, які призвели до серйозних травм чи смерті або до значного пошкодження ПС чи власності.

ПДА-ТрА.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-ТрА.095 Руління повітряного судна

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

- (a) є кваліфікованим льотчиком, або
- (b) 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-ТрА.100 Допуск до кабіни льотного екіпажу

(а) Експлуатант повинен забезпечити, щоб жодна особа, окрім призначених у політ членів льотного екіпажу, не була допущена або не перевозилася в кабіні льотного екіпажу, за виключенням випадків, коли така особа:

- (1) є діючим членом льотного екіпажу;
- (2) є представником Компетентного або контролюючого від ЦОУ ДА, якщо такий представник повинен бути присутнім для виконання своїх обов'язків, або
- (3) допускається до кабіни льотного екіпажу відповідно до інструкцій, які містяться в КЕ.

(б) командир ПС повинен переконатися, в тому, що:

- (1) присутність у кабіні льотного екіпажу не спричиняє відволікання або втручання в керування польотом, та
- (2) всі особи, яких перевозять у кабіні льотного екіпажу, ознайомлені з відповідними процедурами безпеки.

(с) Остаточне рішення щодо допуску у кабіну льотного екіпажу приймає командир ПС.

ПДА-ТрА.105 Заборонені перевезення

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

ПДА-ТрА.106 Перевезення військової зброї та спорядження

(а) Експлуатант повинен перевозити військову зброю та спорядження повітрям тільки якщо отримає відповідний дозвіл на це, який мають надати усі держави, повітряний простір яких планується перетнути під час такого рейсу.

(б) Після отримання офіційного дозволу експлуатант повинен переконатися, що бойова зброя та спорядження:

- (1) знаходяться на борту у місці, недоступному під час польоту для пасажирів, які не мають права на її носіння;
- (2) вогнепальна зброя є розрядженою.

(с) Експлуатант повинен забезпечити, щоб перед початком польоту командир ПС був повідомлений про подробиці та місцезнаходження на борту ПС будь-якої військової зброї та спорядження з метою перевезення.

ПДА-ТрА.107 Перевезення спортивної зброї та спорядження

(а) Експлуатант повинен вжити всіх розумних заходів для гарантування того, щоб бути повідомленим про будь-яку спортивну зброю на борту.

(b) Якщо експлуатант погодився перевезти спортивну зброю, він повинен гарантувати, що така зброя:

(1) розташована на борту у місці, недоступному для пасажирів під час польоту;

(2) вогнепальна зброя (чи інша зброя, яка може містити патрони) є розрядженою.

(с) З дотриманням певних обмежень, спорядження для спортивної зброї може перевозитися в зареєстрованому багажі пасажирів відповідно до положень Технічних інструкцій ІСАО.

ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.115 Алкоголь і наркотики

Експлуатант повинен вжити всіх розумних заходів для забезпечення того, щоб жодна особа не піднялася на борт або не перебувала на борту під впливом алкоголю або наркотиків до такої міри, щоб це загрожувало безпеці ПС або людей на борту.

ПДА-ТрА.120 Порушення 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.040. FRM повинна бути описана в KE.

(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-ТрА.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 радіобладнання, якщо застосовно;

(5) страховий(-і) сертифікат(-и) відповідальності перед третіми особами, якщо застосовно;

(6) технічний бортовий журнал;

(7) будь-які інші документи, які можуть мати відношення до польоту або вимагатися державами, які мають відношення до даного перельоту;

(8) документація стосовно маси та центрування, якщо застосовно;

(9) 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-ТрА.125(а)(1) – (а)(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 (а) 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 АТС 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-ТрА.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.

(b) 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.1060;

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

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

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

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

(b) 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-ТрА.140 Інформація, що зберігається на землі

- (а) 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-ТрА.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-ТрА.142 Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, виробництво, захист та використання

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

(f) Без обмеження положень цих ПДА-ТрА 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 ТОР 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 ТОР; або

(ii) знеособлені; або

(iii) розкриті в рамках процедур з БзП.

ПДА-ТрА.145 Повноваження на проведення перевірок льотної експлуатації

а) З метою перевірок льотної експлуатації експлуатант повинен забезпечити, щоб уповноваженим особам Компетентного органу або ЦОУ ДА було дозволено під час фактичного польоту, що виконується відповідно до положень та умов АОС ДА:

(1) інспектору з льотної експлуатації для виконання функцій з нагляду бути присутнім на борту ПС, у тому числі і в кабіні льотного екіпажу;

(2) льотного складу, які мають відповідний допуск на типі ПС, було дозволено бути членом екіпажу відповідно до КЛЕ ПС.

(b) Командир ПС може відмовити в доступі до кабіни льотного екіпажу, якщо, на його думку це може поставити під загрозу безпеку ПС.

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

(a) Збереження записів (див. ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА, підлягає попередньому схваленню Компетентним органом та ЦОУ ДА;

(2) Експлуатант, який сертифікований відповідно до цих ПДА-ТрА, 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-ТрА ;
- (iii) ПС має чинний MCoFA.

(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-ТрА 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-ТрА.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 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-ТрА.170 Моніторинг польотних даних – літаки

(a) 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.

(c) 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 прийнятного 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.005 Вимоги до експлуатанта**Основні вимоги до льотної експлуатації****1. Загальна інформація.**

1.a. Політ не може бути здійснено, якщо члени екіпажу та, залежно від обставин, будь-який інший службовий персонал, залучений до підготовки та виконання польотів, не були ознайомлені з чинними законами, правилами та процедурами для виконання їх обов'язків, передбачених для зон, які мають бути пройдені, аеродромів, які будуть використані, та їх аеронавігаційних засобів.

1.b. Політ повинен здійснюватися відповідно до порядку експлуатації, визначеного в КЛЕ або, де необхідно, в КЕ, дотримання якого є обов'язковим під час підготовки та здійснення польоту. Для цього членам екіпажу має бути надано можливість використовувати в разі потреби систему перевірок на всіх етапах польоту за нормальних, ненормальних та аварійних умов і ситуацій. Необхідно встановити порядок дій для будь-яких обґрунтовано передбачуваних аварійних ситуацій.

1.c. Перед кожним польотом мають бути визначені функції та обов'язки кожного члена екіпажу. Командир ПС є відповідальним за забезпечення експлуатації та безпеку ПС, а також за безпеку всіх членів екіпажу.

1.d. Предмети і речовини, які можуть становити значну загрозу для здоров'я, безпеки, майна або довкілля, такі як небезпечні вироби, зброя та боєприпаси, не повинні перевозитися на жодному ПС, якщо для зменшення ризиків такої загрози не застосовуються спеціальні процедури та інструкції з безпеки.

1.e. Усі необхідні дані, документи, записи та інформація для встановлення факту виконання умов, зазначених у підпункті 5.c пункту 5 цього доповнення, повинні зберігатися для кожного польоту протягом визначеного мінімального строку відповідно до типу експлуатації.

2. Підготовка до польоту.

2.a. Політ не може бути розпочато, якщо всіма обґрунтованими наявними засобами не підтверджено виконання всіх наведених у цьому підпункті умов:

2.a.1. Відповідне обладнання, безпосередньо необхідне для польоту та безпечної експлуатації ПС, у тому числі засоби зв'язку та аеронавігаційні засоби, є в наявності для здійснення польоту, з урахуванням необхідної документації АНІ.

2.a.2. Екіпаж повинен бути ознайомлений про розташування та використання відповідного аварійно-рятувального обладнання. Екіпажу має бути надана відповідна інформація стосовно порядку дій у випадку аварійної ситуації та використання аварійно-рятувального обладнання ПС.

2.a.3. Командир екіпажу повинен переконатися, що:

(i) ПС є придатним для польоту, як зазначено в пункті 6 цього додатку;

(ii) ПС належним чином зареєстровано і на його борту знаходяться відповідні сертифікати;

(iii) зазначені в пункті 5 цього додатку прилади та обладнання, що необхідні для здійснення польоту, встановлені на ПС та перебувають у справному стані, якщо їх наявність не скасовується переліком мінімального обладнання (MEL) або аналогічним документом;

(iv) маса ПС і центрування відповідають вимогам до здійснення польоту в межах, передбачених документацією з льотної придатності;

(v) уся ручна поклажа належним чином завантажена та закріплена; та

(vi) експлуатаційні обмеження ПС, зазначені в пункті 4 цього доповнення, не буде перевищено протягом усього польоту.

2.a.4. Льотному екіпажу має бути надано інформацію про метеорологічні умови для відльоту, прибуття та, залежно від обставин, про запасні аеродроми, а також умови на маршруті. Слід звернути особливу увагу на потенційно небезпечні атмосферні умови.

2.a.5. У разі здійснення польоту за відомих або очікуваних умов зледеніння, ПС має бути сертифіковане, оснащено та/або оброблено для безпечної експлуатації в таких умовах.

2.a.6. У разі здійснення польоту за VFR, метеорологічні умови за маршрутом, який має бути пройдений, повинні забезпечувати можливість дотримання таких правил польоту. У разі здійснення польоту за IFR необхідно обрати пункт призначення та, залежно від обставин, запасний аеродром(-и), де може приземлитися ПС, з урахуванням, зокрема, прогнозованих метеорологічних умов, наявності аеронавігаційних служб, наземного обладнання та правил польоту за приладами, затверджених державою, у якій розташовується пункт призначення та/або запасний аеродром(-и).

2.a.7. Кількість пального та мастила на ПС має бути достатньою для безпечного здійснення запланованого польоту, з урахуванням метеорологічних умов, будь-яких факторів, які впливають на льотно-технічні характеристики ПС, та будь-яких затримок, які очікуються в польоті. Крім того, на ПС має бути забезпечено резерв пального на випадок позаштатних ситуацій. У разі потреби має бути встановлено порядок витрачання (зливання) пального в польоті.

3. Здійснення польотів.

3.a. Для здійснення польотів має бути виконано всі такі умови:

3.a.1. Залежно від типу ПС, під час зльоту та посадки, а також за рішенням командира ПС це є необхідним в інтересах БзП кожен член екіпажу повинен перебувати на своєму робочому місці та повинен використовувати наявні системи фіксації, з урахуванням типу ПС.

3.a.2. Політ повинен здійснюватися у такий спосіб, щоб підтримувалась належна відстань від іншого ПС, а також відповідна висота прольоту перешкод на всіх етапах польоту. Ця відстань має відповідати вимогам застосованих правил польотів.

3.a.3. Політ не може бути продовжено, доки відомі умови не відповідатимуть умовам, зазначеним в пункті 2 цього доповнення. Крім того, для польоту згідно з IFR заходження на аеродром не повинно здійснюватись нижче певної визначеної висоти, або за межами певного місцезнаходження, якщо передбачені критерії видимості не виконано.

3.a.4. У випадку аварії командир ПС повинен забезпечити проведення інструктажу спостерігача щодо екстрених дій на випадок відповідних обставин.

3.a.5. Командир ПС повинен вжити всіх необхідних заходів щодо зведення до мінімуму наслідків неправильної поведінки спостерігача під час польоту.

3.a.6. Вирулювання ПС у робочій зоні аеродрому та запуск його двигуна забороняється, якщо особа, яка керує ним, не має відповідної кваліфікації;

3.a.7. У разі потреби використовувати застосовний порядок витрачання пального в польоті.

4. Льотно-технічні характеристики та експлуатаційні обмеження ПС.

4.a. Експлуатація ПС повинна здійснюватися відповідно до документації про його льотну придатність та всіх відповідних експлуатаційних процедур і обмежень, які викладені в його схваленому КЕ або, залежно від випадку, в аналогічному документі. КЛЕ або аналогічний документ мають бути надані екіпажу та підлягають постійному оновленню для кожного ПС.

4.b. Експлуатація ПС повинна здійснюватися відповідно до застосовної екологічної документації.

4.c. Політ не може бути розпочато або продовжено, якщо заплановані льотно-технічні характеристики ПС з урахуванням усіх факторів, які суттєво впливають на рівень льотно-технічних характеристик, не дають змоги здійснювати всі етапи польоту в межах відповідних відстаней/зон та висот прольоту перешкод при запланованій експлуатаційній масі. Основними параметрами, які суттєво впливають на зліт, дотримання маршруту і заходження/посадку, є такі:

(i) експлуатаційні процедури;

(ii) барометрична висота аеродрому;

(iii) температура;

(iv) вітер;

(v) розмір, нахил і стан злітної/посадкової зони; та

(vi) стан фюзеляжу, силової установки або систем, з урахуванням можливого спрацьовування.

4.c.1. Фактори, зазначені в підпункті 4.c пункту 4 цього доповнення потрібно враховувати безпосередньо як експлуатаційні параметри або опосередковано шляхом допусків або запасів, які можуть бути зазначені під час планування робочих характеристик, залежно від типу експлуатації.

5. Прилади, дані та обладнання.

5.a. ПС має бути оснащене всім аеронавігаційним обладнанням, обладнанням зв'язку та іншим обладнанням, необхідним для здійснення запланованого польоту, з урахуванням будь-яких правил щодо повітряного руху та правил польотів, застосованих на будь-якому етапі польоту.

5.b. У разі потреби ПС має бути оснащено всім необхідним аварійно-рятувальним, медичним та евакуаційним обладнанням, враховуючи ризики, пов'язані із зонами експлуатації, запланованими маршрутами, висотою і тривалістю польоту.

5.c. Усі дані, необхідні для здійснення польоту екіпажем, повинні оновлюватися та зберігатися на борту ПС, враховуючи відповідні інструкції щодо повітряного руху, правил польотів, висот польоту і зон експлуатації.

6. Підтримання льотної придатності.

6.a. Експлуатація ПС не повинна дозволятися, якщо:

- (i) воно не є придатним до польотів;
- (ii) експлуатаційне та аварійне обладнання, необхідне для здійснення запланованого польоту, не є придатним до експлуатації;
- (iii) документ щодо льотної придатності ПС не є дійсним; а також
- (iv) ТОР ПС не здійснюється згідно з планом ТОР.

6.b. Перед кожним польотом або серією послідовних польотів повинно перевіряти ПС шляхом передпольотної перевірки для визначення придатності його щодо запланованого польоту.

6.c. План ТОР повинен містити, зокрема, завдання та інтервали між ТОР, особливо ті, що були визначені як обов'язкові в інструкціях з підтримання льотної придатності.

6.d. Експлуатація ПС не повинна дозволятися, якщо після ТОР воно не було передане в експлуатацію кваліфікованими особами або організаціями. Підписаний документ про передачу в експлуатацію повинен містити, зокрема, основні відомості щодо проведеного ТОР.

6.e. Усі документи, які підтверджують льотну придатність ПС, повинні зберігатися протягом усього часу, поки інформація, що міститься в них, не буде замінена новою аналогічною за обсягом та деталями інформацією, але не менше ніж протягом 24 місяців - для детальних відомостей щодо ТОР. Якщо ПС передається в оренду, усі документи, які стосуються його льотної придатності, повинні зберігатися протягом періоду оренди.

6.f. Усі модифікації та ремонти повинні відповідати основним вимогам до льотної придатності. Дані, що підтверджують відповідність вимогам до льотної придатності, підлягають зберіганню.

7. Члени екіпажу.

7.a. Кількість і склад екіпажу визначається з урахуванням:

- (i) сертифікаційних обмежень ПС;
- (ii) конфігурації ПС; а також
- (iii) типу і тривалості експлуатації.

7.b. Члени льотного екіпажу повинні:

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

(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.

7.c. Командир ПС повинен мати повноваження давати будь-які команди і вживати будь-яких належних заходів для безпеки експлуатації та ПС.

7.d. У випадку аварійної ситуації, яка загрожує експлуатації або безпеці ПС та/або осіб на борту, командир ПС повинен вживати будь-яких заходів, 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.

7.e. Аварійні ненормальні ситуації не повинні моделюватися під час польоту зі спостерігачем.

7.f. Жоден член екіпажу не повинен дозволяти, щоб виконання його завдань або прийняття рішень могло призводити до загрози БзП внаслідок втоми, з урахуванням, *inter alia*, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових смуг. 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 зміни (польоту та серії польотів).

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

8. Додаткові вимоги до експлуатації складного повітряного судна

8.a. Експлуатація складного ПС може здійснюватися тільки за умови виконання наступних умов:

8.a.1. Експлуатант повинен безпосередньо або опосередковано через контракти мати засоби, які вимагаються масштабом та обсягом експлуатації. Такі засоби повинні обов'язково включати, але не обмежуватись цим: ПС, об'єкти, структуру управління, персонал, обладнання, документи щодо завдань, зобов'язань та процедур, доступу до відповідних даних та ведення записів.

8.a.2. Експлуатант повинен використовувати лише належним чином кваліфікований та підготовлений персонал, а також задекларувати і підтримувати програми з підготовки та перевірки членів екіпажу та іншого відповідного персоналу.

8.a.3. Експлуатант повинен скласти перелік MEL або аналогічний документ, з урахуванням таких умов:

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

(ii) документ має бути складено для кожного окремого ПС з урахуванням відповідних умов експлуатанта щодо експлуатації та ТОР; а також

(iii) перелік MEL має бути складено на підставі головного переліку мінімального обладнання (MMEL), за його наявності, та не повинен містити менше обмежень, ніж перелік MMEL;

8.a.4. Експлуатант повинен задекларувати та підтримувати систему управління для забезпечення відповідності основним вимогам до експлуатації, а також для постійного вдосконалення цієї системи; та

8.a.5. Експлуатант повинен запровадити та підтримувати програму БзП і попередження подій, у тому числі програму надання повідомлень про випадки, яка має використовуватись системою управління для постійного покращення БзП.

8.b. Експлуатація складного ПС повинна здійснюватись лише відповідно до КЕ. Таке КЕ повинно містити всі необхідні інструкції, інформацію та процедури для всіх ПС, які експлуатуються, а також для персоналу із забезпечення польотів для виконання їх обов'язків. У ній мають бути зазначені обмеження, які застосовуються до часу польоту, польотного робочого часу, а також часу відпочинку для членів екіпажу. КЕ та його редакції мають відповідати затвердженому КЛЕ та можуть бути змінені в разі потреби.

8.c. Експлуатант повинен розробляти та підтримувати програми забезпечення безпеки, адаптовані для ПС і типів експлуатації, зокрема, за такими напрямками:

(i) контрольний перелік процедур огляду ПС;

(ii) програми підготовки;

(iii) захист електронних і комп'ютерних систем для запобігання навмисному втручанню у систему та її пошкодженням; а також

(v) повідомлення про незаконне втручання.

Якщо заходи безпеки можуть мати негативний вплив на безпеку експлуатації, необхідно оцінити ризики і розробити відповідні процедури щодо зменшення ризиків для безпеки, що може потребувати використання професійного обладнання.

8.d. Експлуатант повинен призначити одного льотчика (пілота) зі складу льотного екіпажу командиром ПС.

8.e. 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 адаптованого відпочинку. Обмеження, встановлені в системі розкладу, повинні враховувати всі відповідні фактори, які спричиняють утому, а саме: кількість виконаних польотів, перетин часових смуг, втрата сну, переривання добового ритму, нічні години роботи, положення тіла, сумарний час виконання обов'язків для певних періодів часу, розподіл завдань між членами екіпажу.

8.f. Завдання, зазначені в підпунктах 6.a, 6.d та 6.e пункту 6 цього доповнення, повинні здійснюватися під контролем організації, відповідальної за підтримання льотної придатності, яка повинна відповідати таким вимогам:

(i) організація повинна отримати право на здійснення ТОР ПС, деталей та приладів під свою відповідальність або укласти контракт з організацією, що має право на здійснення ТОР ПС, деталей та приладів, а також

(ii) така організація повинна скласти керівництво для організації, у якому з метою використання відповідним персоналом і настанов для нього буде наведено опис усіх процедур з підтримання льотної придатності організації, у тому числі в разі потреби опис адміністративних домовленостей між цією організацією і затвердженою організацією з ТОР.

**Додаток 2 до ПДА-ТрА.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;

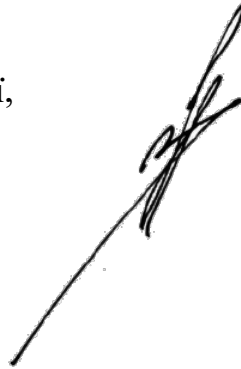
(iii) дозвіл на політ ПС із відстроченим усуненням несправностей у елементах із MEL;

(iv) використання системи дистанційного подовження термінів експлуатації;

(v) здійснення контролю за дотриманням термінів подовження 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-ТрА.175 Загальні правила сертифікації щодо відповідності ПДА-ТрА

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

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

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

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

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

(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-ТрА.

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

ПДА-ТрА.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 КЕ, яка вимагається положеннями ПДА-ТрА.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-ТрА;

(2) усі ПС, що експлуатуються, мають сертифікат льотної придатності (CofA), виданий відповідно до ПДА-ТрА, або перебувають у сухому лізингу відповідно до ПДА-ТрА.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. КЕ 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-ТрА.185 заявник повинен повідомити Компетентний орган та ЦОУ ДА щонайменше за 10 днів.

ПДА-ТрА.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-ТрА (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-ТрА.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-ТрА.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:

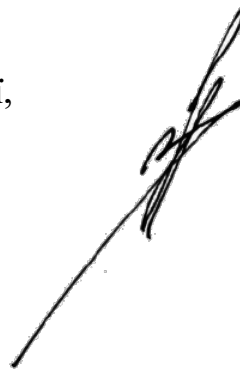
- (1) офіційна назва, контактна інформація та місцезнаходження заявника;
- (2) загальні характеристики виду діяльності;
- (3) КЕ або відповідні (змінені) його частини, а також вся інша документація, яка є необхідною для отримання спеціальних схвалень.

(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-ТрА.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-ТрА. 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.

☐ 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-ТрА.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.

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-ТрА і почати етап, описаний в розділі 1.3.

1.3. Етап подачі заявки

Заявка про отримання АОС ДА (далі – заявка) передбачена ПДА-ТрА.007(b) та ПДА-ТрА.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:

- (a) Анкети відповідального керівника (Accountable Manager) та призначених відповідальних керівників (Nominated Post Holders);
- (b) Керівництво з експлуатації;
- (c) Перелік мінімального обладнання (MEL);
- (d) Програма забезпечення авіаційної безпеки;
- (e) 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.

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.

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-ТрА.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-ТрА.012.

При видачі АОС ДА до ОС 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 ОС до АОС ДА.

У відповідності до ПДА-ТрА.012(b) у разі анулювання або здачі експлуатантом, АОС ДА та ОС 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-ТрА

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 є та 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).

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-ТрА.

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-ТрА.

13. Заявник зобов'язується

13.1. Не здійснювати діяльності, крім указаної в АОС ДА, доданих до нього експлуатаційних специфікацій 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 (якщо застосовно)
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 (якщо застосовно)
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 (якщо застосовно)
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

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 документа 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 “/”, “” 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-ТрА.185 Заявка на отримання Сертифікату експлуатанта державної авіації, внесення змін або поновлення виданого Сертифікату експлуатанта

Заявка про внесення змін до умов експлуатації, передбачених ПДА-ТрА.011 (a), (b) та ПДА-ТрА.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 МСofA.

Компетентний орган визначає необхідність проведення попередньої інспекції та демонстрації експлуатаційних процедур на землі та в повітрі в разі зміни експлуатаційних специфікацій (АМС1 ПДА-ТрА.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 АОС ДА.

Доповнення 1 до Додатку 3

Начальнику Компетентного органу
_____**ЗАЯВКА №__**про внесення змін до умов експлуатації згідно з вимогами
ПДА-ТрАПрошу 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	

*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)

Доповнення або розділ Керівництва з льотної експлуатації
Доповнення до Керівництва з експлуатації
Статистика по вдалих та невдалих заходах 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)

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 УПЛП/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

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 командира 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/СAME
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)

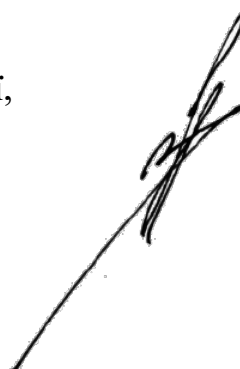
*Перелік документів для зміни спеціальних схвалень – допуску до виконання польотів з використанням автоматизованої системи візуалізації формування нічного бачення (NVIS)

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-ТрА.195 Відповідальність експлуатанта
- ПДА-ТрА.200 Керівництво з експлуатації
- ПДА-ТрА.205 Підготовка обслуговуючого персоналу
- ПДА-ТрА.210 Затвердження процедур
- ПДА-ТрА.215 Використання послуг повітряного руху та бойового управління
- ПДА-ТрА.220 Дозвіл експлуатанта на використання аеродромів
- ПДА-ТрА.225 Експлуатаційні мінімуми аеродрому
- ПДА-ТрА.226 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – експлуатація NPA, APV, CAT I
- ПДА-ТрА.227 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – політ літаків по колу
- ПДА-ТрА.228 Процедури відправлення та заходу на посадку за VFR
- ПДА-ТрА.230 Процедури зльоту та заходу на посадку за IFR
- ПДА-ТрА.235 Процедури зниження шуму
- ПДА-ТрА.240 Маршрути та райони експлуатації повітряних суден
- ПДА-ТрА.241 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)
- ПДА-ТрА.243 Експлуатація повітряних суден у районах із визначеними навігаційними характеристиками (PBN)
- ПДА-ТрА.244 Максимальна відстань від належного аеродрому для двомоторних літаків без схвалення ETOPS
- ПДА-ТрА.248 Встановлення мінімальних висот польоту над рівнем моря за VFR
- ПДА-ТрА.250 Встановлення мінімальних висот польоту над рівнем моря за IFR
- ПДА-ТрА.255 Порядки використання пального
- ПДА-ТрА.260 Перевезення особливих категорій пасажирів (SCPs)
- ПДА-ТрА.270 Розміщення багажу та вантажів
- ПДА-ТрА.280 Розміщення пасажирів
- ПДА-ТрА.285 Інструктаж для пасажирів
- ПДА-ТрА.290 Підготовка до польоту
- ПДА-ТрА.292 Виконання групового польоту у бойовому порядку
- ПДА-ТрА.295 Вибір аеродромів призначення та запасних аеродромів
- ПДА-ТрА.296 Мінімуми планування польотів за VFR
- ПДА-ТрА.297 Планування мінімумів для аеродромів призначення та запасних аеродромів
- ПДА-ТрА.300 Подання плану польоту до органів управління повітряним рухом
- ПДА-ТрА.303 Наземні процедури – передпольотні, польотні та післяпольотні перевірки
- ПДА-ТрА.304 Наземні процедури – завантаження/перевантаження/розвантаження
- ПДА-ТрА.305 Наземні процедури заправлення/зливання пального

- ПДА-ТрА.307 Наземні процедури – завантаження/зняття авіаційних засобів ураження
- ПДА-ТрА.308 Наземні процедури – Інше
- ПДА-ТрА.310 Дозаправлення повітряного судна у повітрі
- ПДА-ТрА.315 Допоміжні засоби для аварійної евакуації
- ПДА-ТрА.320 Прив'язні ремені підвісної системи, сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини
- ПДА-ТрА.321 Перевезення авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів
- ПДА-ТрА.322 Скидання та застосування під час польоту
- ПДА-ТрА.323 Використання електромагнітних систем
- ПДА-ТрА.325 Аварійні виходи
- ПДА-ТрА.327 Правила безпеки
- ПДА-ТрА.330 Доступність аварійного обладнання
- ПДА-ТрА.340 Метеорологічні умови – аеродром призначення та запасні аеродроми призначення
- ПДА-ТрА.342 Метеорологічні умови - маршрут
- ПДА-ТрА.345 Зледеніння повітряного судна та інші забруднювачі – наземні процедури
- ПДА-ТрА.346 Зледеніння повітряного судна – процедури під час виконання польоту
- ПДА-ТрА.348 Несприятливі умови експлуатації – наземні та льотні процедури
- ПДА-ТрА.350 Прийняття повітряного судна перед виконанням польоту
- ПДА-ТрА.355 Умови виконання зльоту та набору висоти
- ПДА-ТрА.365 Мінімальні висоти польоту над рівнем моря
- ПДА-ТрА.370 Імітація позаштатних ситуацій у польоті
- ПДА-ТрА.375 Управління паливом під час польоту
- ПДА-ТрА.385 Використання додаткового кисню
- ПДА-ТрА.395 Попередження приближення до землі
- ПДА-ТрА.396 Процедури використання бортових вогнів
- ПДА-ТрА.398 Використання бортової системи попередження зіткнень у повітрі (ACAS)
- ПДА-ТрА.400 Умови заходу на посадку та посадка
- ПДА-ТрА.415 Польотний лист та технічний бортовий журнал ПС
- ПДА-ТрА.420 Процедури сповіщення про події
- ПДА-ТрА.425 Скидання (десантування) з парашутом
- ПДА-ТрА.433 Внутрішнє перевезення вантажу
- ПДА-ТрА.437 Альтернативна висадка пасажирів
- ПДА-ТрА.439 Аерофоторозвідка
- ПДА-ТрА.441 Використання систем нічного бачення
- ПДА-ТрА.447 Виконання демонстраційних польотів
- ПДА-ТрА.449 Польоти на низьких висотах
- ПДА-ТрА.454 Буксирування

ПДА-ТрА.455 Експлуатаційні випробування

Додаток 1 до ПДА-ТрА.420 Сповідання про події

Додаток 2 до ПДА-ТрА.447 Виконання демонстраційних польотів

ПДА-ТрА.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-ТрА.200 Керівництво з експлуатації

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

ПДА-ТрА.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-ТрА.210 Затвердження процедур

Експлуатант повинен:

(а) 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.

(б) 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).

(с) 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.

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

- ПС;
- (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-ТрА.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.

(b) 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.

Таблиця 1

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-ТрА.227 Експлуатаційні мінімуми аеродрому – політ літаків по колу

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

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

- (2) мінімальної висоти для експлуатації заходження з кола, визначеної у таблиці 1 ПДА-ТрА.226; або
- (3) DH/MDH попередньої процедури точного заходження на посадку.

(b) 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 метеорологічної 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-ТрА.228 Процедури зльоту та заходу на посадку за VFR

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

(b) Незважаючи на підпункт (a) 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-ТрА.230 Процедури зльоту та заходу на посадку за IFR

(a) 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.

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

(c) Незважаючи на підпункт (a) 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-ТрА.235 Заходи для зниження шуму

Експлуатант повинен розробити відповідні експлуатаційні процедури, враховуючи потребу мінімізації впливу авіаційного шуму та одночасного гарантування пріоритету безпеки польотів над проблемою зниження шуму.

(а) За винятком польотів за VFR на літаках іншої ніж складної конструкції, експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури відправлення та прибуття/заходження на посадку для кожного типу літака, беручи при цьому до уваги нагальну потребу мінімізації впливу авіаційного шуму.

(b) Ці процедури повинні:

(1) гарантувати пріоритет безпеки польотів над проблемою зниження шуму; а також

(2) бути простими та безпечними на практиці, а також без значного збільшення робочого навантаження на екіпаж під час найбільш критичних етапів польоту.

ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.1335).

ПДА-ТрА.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-ТрА.1330).

ПДА-ТрА.244 Максимальна відстань від належного аеродрому для двомоторних літаків без схвалення ETOPS

(а) За винятком випадків схвалення уповноваженим органом відповідно до Підрозділу F цих ПДА-ТрА, експлуатанту не дозволяється експлуатувати двомоторний літак на маршруті (в стандартних умовах нерухомого повітря), який містить будь-яку точку на маршруті, яка знаходиться далі від належного аеродрому, ніж:

(1) для літаків льотно-технічних характеристик класу А, з однією із наступних характеристик:

(i) максимальною чисельністю пасажирських місць (далі - MOPSC) 20 та більше; або

(ii) максимальною злітною масою 45360 кг або більше, відстань, яку літак долає за 60 хвилин з одним непрацюючим двигуном (OEI) на крейсерській швидкості, яка визначається згідно ПДА-ТрА.244;

(2) для літаків льотно-технічних характеристик класу А, з однією із наступних характеристик:

(i) MOPSC, яка становить 19 або менше та;

(ii) максимальною злітною масою менше 45 360 кг відстань, яку літак долає за 120 хвилин або, за умови схвалення уповноваженим органом - до 180 хвилин для турбореактивних літаків на крейсерській швидкості з OEI, яка визначається відповідно до ПДА-ТрА.244;

(3) для літаків льотно-технічних характеристик класу В або С:

(i) відстань, яку літак долає за 120 хвилин на крейсерській швидкості з OEI, яка визначається відповідно до ПДА-ТрА.244; або

(ii) 300 морських миль, для прийняття рішення із цих двох вищезазначених величин обирається менша.

(b) Експлуатант повинен встановлювати швидкість для розрахунку максимальної відстані до належного аеродрому для кожного типу або модифікації двомоторного літака, причому вона не може перевищувати VMO (максимальної експлуатаційної швидкості), обчисленої на основі істинної повітряної швидкості, яку літак може утримувати з одним непрацюючим двигуном.

(c) Експлуатант повинен включити до керівництва з експлуатації наступні дані, які є специфічними для кожного типу або модифікації ПС:

- (1) розраховану крейсерську швидкість з ОІЕ, а також
- (2) розраховану максимальну відстань від належного аеродрому.

(d) для отримання схвалення, зазначеного в ПДА-ТрА.244(a)(2), експлуатант повинен надати підтвердження того, що:

(1) комбінація літак/двигун відповідає типовій конструкції для виконання польотів збільшеної дальності на двомоторних літаках (ETOPS), а також має схвалення щодо надійності для запланованої експлуатації;

(2) було здійснено певний набір технічних умов для того, щоб літак та його двигуни проходили обслуговування для відповідності критеріям надійності, а також

(3) льотний екіпаж та увесь інший експлуатаційний персонал є підготовленим та має відповідну кваліфікацію для проведення запланованої експлуатації.

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

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

(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-ТрА.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:
 - (і) 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-ТрА.260 Перевезення особливих категорій пасажирів (SCPs)

(a) Особи, які мають особливі потреби та вимагають особливих умов, допомоги та/або пристроїв під час повітряного перевезення, повинні вважатися такими, що належать до SCPs, включаючи щонайменше:

- (1) осіб з обмеженою рухливістю (PRM) - будь-яка особа, чия рухливість зменшується через будь-які фізичні вади, сенсорного або рухомого характеру, постійні або тимчасові, розумові вади або погіршення, через будь-яку іншу причину інвалідності або вік;
- (2) немовлят та дітей без супроводу дорослих;
- (3) депортованих осіб, пасажирів без права на в'їзд, або ув'язнених осіб під вартою.

(b) SCPs мають перевозитися в умовах, що забезпечують безпеку ПС і його пасажирів у відповідності до процедур, встановлених експлуатантом.

(c) SCPs не повинні розміщуватися, або займати місця, які мають прямий доступ до аварійних виходів або там, де їх присутність може:

- (1) перешкоджати виконанню членами екіпажу своїх обов'язків;
- (2) закривати доступ до аварійно-рятувального обладнання, або
- (3) перешкоджати аварійній/екстреній евакуації з ПС.

(d) Командир ПС повинен бути заздалегідь поінформований про заплановане перевезення SCPs.

ПДА-ТрА.270 Розміщення багажу та вантажів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб:

(a) у салоні знаходилася тільки ручна поклажа, яка має бути належно та надійно укладена (розміщена), та

(b) увесь багаж та вантажі на борту, які можуть заподіяти травмування або пошкодження, або перешкоджають вільному проходу та блокують виходи у разі зміщення, закріплюються (укладаються) таким чином, що будь-який їх рух був обмежений.

ПДА-ТрА.280 Розміщення пасажирів

Експлуатант повинен встановити процедури для забезпечення того, щоб пасажир сидів там, де у випадку екстреної евакуації (у разі потреби), вони зможуть сприяти проведенню евакуації ПС, і не будуть перешкоджати процесу евакуації.

ПДА-ТрА.285 Інструктаж для пасажирів

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

ПДА-ТрА.290 Підготовка до польоту

(а) Незважаючи на те, що у підпунктах (а) або (в) ПДА-ТрА.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-ТрА.1060), а їх зміст перед початком польоту довести до всіх екіпажів бойового порядку (якщо це можливо).

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

(с) Командир ПС не повинен розпочинати політ доки 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-ТрА, 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-ТрА.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-ТрА 215);

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

(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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.220.

(b) Якщо через погодні умови неможливо повернутися на аеродром вильоту, експлуатант повинен обрати альтернативний варіант для посадки ПС. Запасний аеродром посадки ПС повинен знаходитися у межах визначеного часу польоту.

(c) 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-ТрА.297;

(2) метеорологічна інформація про пункт призначення відсутня.

ПДА-ТрА.296 Мінімуми планування польотів за VFR

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

ПДА-ТрА.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 (c) 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-ТрА.225.

(c) 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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.

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

ПДА-ТрА.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.

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

ПДА-ТрА.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-ТрА.308 Наземні процедури – інше

Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури для:

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

ПДА-ТрА.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-ТрА.315 Допоміжні засоби для аварійної евакуації

Експлуатант повинен визначити у КЕ процедури для забезпечення, щоб перед рулінням, зльотом та посадки, а також тоді, коли це безпечно і практично

можливо, і якщо це застосовно до типу повітряного судна, допоміжні засоби для аварійної евакуації, які приводяться в дію автоматично, були приведені в готовність.

ПДА-ТрА.320 Прив'язні ремені підвісної системи, сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини

(а) Літаки повинні бути обладнанні:

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

(2) ременями безпеки на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці, за винятком випадків, зазначених у ПДА-ТрА.320 (3);

(3) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці у випадку літаків з МСТОМ менше 5700 кг та MOPSC менше дев'яти, які отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 08 квітня 2015 року або пізніше цієї дати;

(4) системою безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту яка молодша 24 місяців;

(5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування:

(i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота;

(ii) на кожному додатковому сидінні, розташованому у кабіні льотного екіпажу;

(6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожне сидіння для мінімально необхідного кабінного екіпажу.

(б) ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях для мінімально необхідного кабінного екіпажу, включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного,

(3) на сидіннях льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням пілота:

(i) включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного;

(ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть бути використані незалежно один від одного, для наступних літаків:

(А) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації;

(В) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній

сертифікаційній специфікації та мають виданий індивідуальний CofA до 28 жовтня 2014 року; та

(C) літаки сертифіковані згідно з CS-VLA або еквівалентно та CS-LSA або еквівалентно.

(c) Члени льотного екіпажу

(1) Під час руління, зльоту та посадки кожен член льотного екіпажу, який зобов'язаний перебувати в кабіні, повинен знаходитися на своєму робочому місці та мати пристебнутий ремінь безпеки.

(2) На всіх інших етапах польоту кожен член льотного екіпажу, який повинен бути на чергуванні, повинен залишатися на своєму робочому місці з пристебнутим ременем безпеки, за винятком випадків, коли його відсутність необхідна для виконання своїх обов'язків у зв'язку з експлуатацією або з фізіологічних потреб, за умови, що принаймні один пілот, який має відповідну кваліфікацію, постійно знаходиться за штурвалом повітряного судна.

(d) Інші члени екіпажу.

(1) Під час руління, зльоту та посадки члени екіпажу, які не є членами льотного екіпажу повинні сидіти на призначених їм місцях і бути належним чином пристебнуті ременями безпеки та/або та/або пристібними ременями, якщо тільки це не є практично неможливим через характер операції, за умови на розсуд командира екіпажу під час польоту та відповідно до КЕ.

(2) На всіх інших етапах польоту вони повинні сидіти на призначених їм місцях з пристебнутими ременями безпеки, якщо командир екіпажу вважає це необхідним в інтересах особистої безпеки.

(e) Пасажири

Перед зльотом і посадкою, а також під час руління та у всіх випадках, коли це буде визнано необхідним в інтересах безпеки, командир повітряного судна повинен переконатися, що кожен пасажир на борту зайняв своє крісло або спальне місце, пристебнутий ременем безпеки або ременями безпеки, якщо вони передбачені, належним чином, за винятком випадків, коли це практично неможливо через характер операції, на розсуд командира повітряного судна під час польоту та відповідно до КЕ.

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

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

(b) 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.

(c) 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-ТрА.304);

(2) у зарядженому/розрядженому стані відповідно до процедури експлуатанта (див. ПДА-ТрА.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-ТрА.322 Скидання та застосування під час польоту

Експлуатант повинен:

(a) 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 боєприпаси не застосовувалися без дозволу командира ПС.

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

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

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

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

ПДА-ТрА.323 Використання електромагнітних систем

Експлуатант повинен:

(а) 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.

(с) 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.

(е) Забезпечити відповідність засобів електромагнітного випромінювання чинним нормам державного законодавства.

ПДА-ТрА.325 Аварійні виходи

Всі аварійні виходи, включаючи аварійні виходи екіпажу, та будь-які двері, вікна чи інші отвори, які придатні для аварійного виходу, і засоби для їх відкриття повинні бути чітко марковані для зручного використання пасажирями при денному світлі або в темряві.

ПДА-ТрА.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-який 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-ТрА.330 Доступність аварійного обладнання

Командир повітряного судна повинен забезпечити, щоб відповідне аварійне обладнання було і залишалося легко доступним для негайного використання під час експлуатації повітряного судна.

ПДА-ТрА.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-ТрА.295 відповідають запланованим нормам, які передбачені у ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.290 і завершення усіх перевірок технічного стану ПС із дотриманням затверджених експлуатантом процедур (див. ПДА-ТрА.303).

ПДА-ТрА.355 Умови виконання зльоту та набору висоти

(а) 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-ТрА, Підрозділ “G”);
- (3) стан аеродрому;
- (4) погодні умови та стан злітно-посадкової смуги;
- (5) заходи захисту від турбулентності супутнього сліду.

(б) 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-ТрА.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-ТрА.370 Імітація позаштатних ситуацій у польоті

Командир повинен гарантувати, що при перевезенні пасажирів не будуть імітуватися нештатні або аварійні ситуації, які вимагають застосування нештатних або аварійних процедур.

(а) Під час перевезення пасажирів командир ПС не має права імітувати наступне:

- (1) ситуації, які вимагають застосування позаштатних або аварійних процедур; або
- (2) політ у складних метеорологічних умовах (ІМС).

(б) Ситуації, зазначені в ПДА-ТрА.370, можуть імітуватися з льотчиками(пілотами) на борту під час льотної підготовки та льотних тренувань, які проводяться сертифікованою організацією з підготовки.

ПДА-ТрА.375 Управління пальним під час польоту

(a) Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру виконання перевірок та управління запасами пального під час польоту ПС.

(b) 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-ТрА.385 Використання додаткового кисню

Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру використання додаткового кисню у разі перевищення висоти в кабіні понад 10000 футів упродовж більше 30 хв та протягом будь-якого проміжку часу - понад 13000 футів.

ПДА-ТрА.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-ТрА.396 Процедури використання бортових вогнів

Експлуатант повинен визначити в КЕ процедуру використання бортових вогнів із урахуванням наступного:

- (a) Державних нормативних актів;
- (b) Характеру експлуатації ПС;
- (c) Ризиків зіткнення під час виконання польоту;
- (d) Положень та норм, які викладені в Правилах виконання польотів.

ПДА-ТрА.398 Використання бортової системи попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Експлуатант повинен встановити відповідні експлуатаційні процедури та програми підготовки коли ACAS встановлена та придатна до експлуатації так що екіпаж належним чином навчений з попередження зіткнень і уповноважений в галузі використання обладнання ACAS II.

ПДА-ТрА.400 Умови заходу на посадку та посадка

(а) 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-ТрА., Підрозділ “Е”);
- (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-ТрА.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-ТрА.420 Процедури сповіщення про події

(а) Доповіді, зазначені в ПДА-ТрА.033(а) та ПДА-ТрА.033(б), 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.

(с) 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-ТрА.425 Десантування з парашутом

Експлуатант повинен встановити в КЕ процедуру десантування пілотованих та безпілотових парашутів, що охоплює щонайменше:

- (a) Стандартні та позаштатні процедури;
- (b) екологічні та інші обмеження;
- (c) планування польотів, включаючи планування на випадок; непередбачених обставин;
- (d) координація експлуатаційних процедур з парашутною службою;
- (e) передпольотний та польотний інструктаж;
- (f) аспекти CRM для всього залученого персоналу;
- (g) процедури безпеки при відкритті дверей літака або трапу в польоті; і
- (h) обмеження повітряного простору та зони приземлення.

ПДА-ТрА.433 Внутрішнє перевезення вантажу

Експлуатант повинен встановити у КЕ процедуру перевезення внутрішніх вантажу з урахуванням Підрозділу D, що охоплює щонайменше:

- (a) Звичайні процедури та процедури на випадок непередбачених обставин;
- (b) кріплення вантажу;
- (c) нагляд за вантажем, що перевозиться, під час польоту;
- (d) перевезення небезпечних вантажів (див. Підрозділу R);
- (e) комбіноване перевезення пасажирів і вантажу (комбіноване перевезення); та
- (f) робота двигуна під час завантаження та розвантаження вантажу.

ПДА-ТрА.437 Альтернативна висадка пасажирів

Експлуатант повинен встановити в керівництві з експлуатації процедуру альтернативної висадки пасажирів на землю (наприклад, при працюючому двигуні), що охоплює щонайменше:

- (a) Звичайні та надзвичайні процедури;
- (b) обов'язки екіпажу;
- (c) екологічні та інші обмеження;
- (d) планування польоту, включаючи планування на випадок непередбачених обставин;
- (e) передпольотний інструктаж та інструктаж в польоті; та
- (f) аспекти CRM для всього залученого персоналу.

ПДА-ТрА.439 Аерофоторозвідка та аерофотозйомка

(a) 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.

(b) 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:
 - (i) планування польотів, зокрема, у разі виникнення нештатних ситуацій;
 - (ii) проведення обов'язкового інструктажу перед та/або під час виконання польоту;
 - (iii) порядку виконання польотного завдання;
- (3) управління ресурсами екіпажу для усіх залучених членів екіпажу ПС;
- (4) обмежень та/або обов'язкових порядків дій.

ПДА-ТрА.441 Використання систем нічного бачення

(a) 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 обладнання 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 (a) ПДА-ТрА.844.

ПДА-ТрА.447 Виконання демонстраційних польотів

(a) 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.

(b) Експлуатант, у разі потреби, повинен розробити та затвердити спеціальні льотні профілі, які відповідають погодженому Компетентним органом або відповідним ЦОУ ДА стандарту.

(c) Експлуатант повинен визначити в КЕ умови безпечного виконання ДП, зокрема:

(1) мінімальні запаси міцності та відстані, щоб зменшити будь-які загрози для безпеки:
 (i) льотного екіпажу;
 (ii) інших ПС у строю;
 (iii) 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.950) та/або іншого обслуговуючого персоналу.

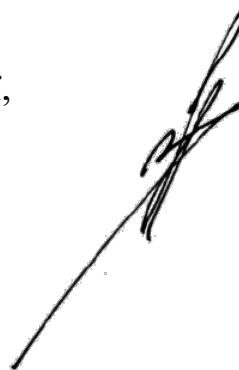
(б) Для проведення експлуатаційних випробувань та оцінювання експлуатант повинен:

(1) дотримуватися вимог ПДА-ТрА 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-ТрА.420 ПДА-ТрА.420 Сповідання 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 (закрылки/передкрылки), 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) Нemoжливість 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 земною 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 земною 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 застосовних 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 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) Немоżliвість 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 поверхнею, 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 ІКАО 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'ЯЗKOBІ 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'ЯЗKOBІ 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-ТрА.447 Виконання демонстраційних польотів

Витяг з STANAG 3533

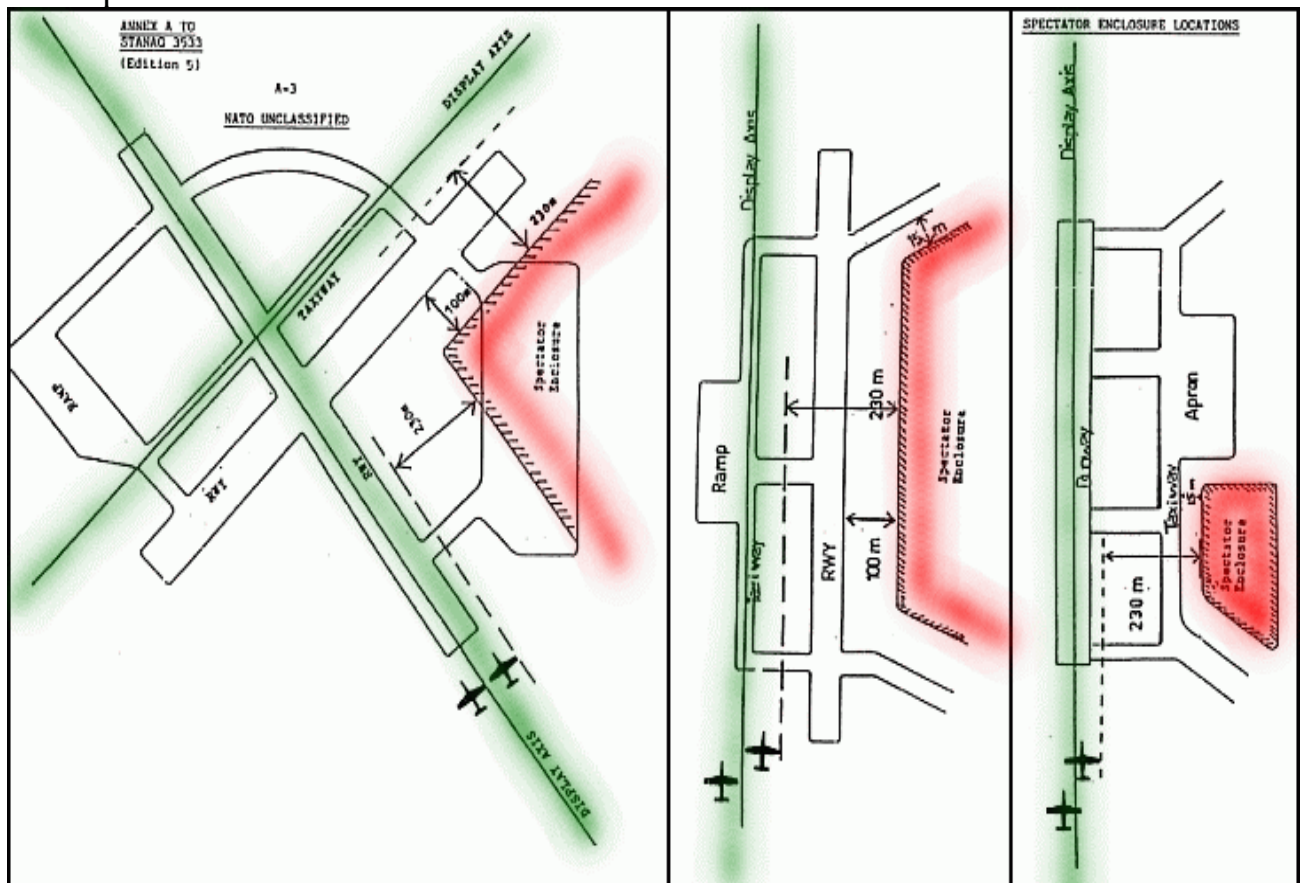
Основні заходи безпеки:

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.

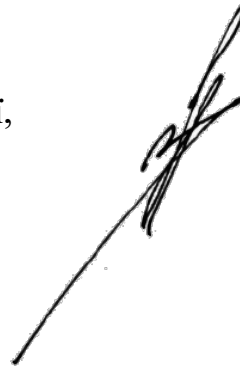
100 м до ЗПС, що використовується літаками зі злітною або посадочною швидкістю понад 100 вузлів, а також для легких літаків у польоті і вертольотів, що пролітають повз або з вантажем на гаку

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-ТрА.470 Застосовність

ПДА-ТрА.475 Загальні положення

Додаток 1 до ПДА-ТрА.470(а) Льотно-технічні характеристики класу А

Додаток 2 до ПДА-ТрА.470(а) Льотно-технічні характеристики класу В

Додаток 3 до ПДА-ТрА.470(а) Льотно-технічні характеристики класу С

ПДА-ТрА.470 Застосовність

(а) Літак повинен експлуатуватися відповідно до застосовних вимог щодо його класу льотно-технічних характеристик відповідно до доповнень 1 - 3 до ПДА-ТрА.470.

(б) Якщо через особливості конструкції ПС не можна досягнути повної відповідності застосовним вимогам цього Підрозділу “G”, експлуатант повинен застосовувати затверджені стандарти функціональності для забезпечення рівня безпеки, еквівалентного тому, що визначений у цій Підрозділі “G”.

ПДА-ТрА.475 Загальні положення

(а) Командир ПС повинен здійснювати експлуатацію ПС тільки за умови, якщо його льотно-технічні характеристики є достатніми для дотримання застосовних вимог повітряної експлуатації та всіх інших польотних обмежень, для дотримання вимог щодо аеродромів та експлуатаційних майданчиків, враховуючи точність наявних карт і схем.

(б) Маса літака:

(1) на початку зльоту; або

(2) у випадку зміни плану польоту в точці, починаючи з якої повинен застосовуватися переглянутий робочий план польоту, не повинна бути більшою, ніж маса, яка відповідає вимогам відповідної глави. Припустиме відхилення може бути зроблено з причини очікуваного зменшення маси у польоті, а також у розрахунку на аварійний злив палива.

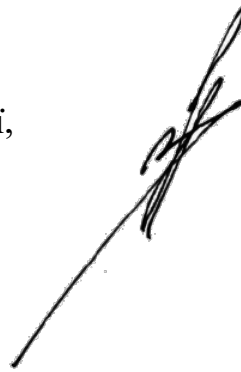
(с) Санкціоновані функціональні дані, які містяться у КЛЕ, повинні використовуватися для визначення відповідності вимогам відповідної глави, разом із іншими доданими доречними даними, як це передбачено у відповідній главі. Експлуатант повинен зазначити такі інші дані в КЕ. При застосуванні характеристик, зазначених у відповідній главі, необхідно враховувати будь-які експлуатаційні фактори, які вже включені у дані КЛЕ з метою запобігання подвійного застосування цих факторів.

(d) Належна увагу необхідно приділяти конфігурації літака, стану навколишнього середовища, а також роботі систем, які негативно впливають на показники функціональності.

(e) Для цілей обчислення експлуатаційної ефективності волога ЗПС (окрім трав'яної) може вважатися сухою.

(f) При оцінці відповідності характеристик зльоту вимогам даної глави експлуатант має враховувати точність польотних карт та точність прокладання маршруту.

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



Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТрА.470(а) Льотно-технічні характеристики класу А

Загальні положення

(а) Санкціоновані функціональні дані, які містяться у КЛЕ, мають доповнюватися в міру необхідності іншими даними, якщо такі функціональні дані КЛЕ є недостатніми у контексті наступних:

- (1) врахування розумно очікуваних несприятливих умов експлуатації, таких як зліт та посадку на забрудненій ЗПС; і
- (2) врахування можливості відмови двигуна на будь-якому етапі польоту.

(b) У випадку вологих та забруднених ЗПС мають використовуватися дані щодо функціональності, визначені відповідно до чинних стандартів з сертифікації великих літаків або еквівалентних ПС.

(c) У КЕ має бути зазначено використання таких інших даних, про які йдеться у (а), а також еквівалентних вимог, зазначених у (b).

I. Зліт літака

(а) Злітна маса не має перевищувати максимальну злітну масу, визначену у КЛЕ для барометричної висоти і температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

(b) При визначенні максимально допустимої злітної маси мають бути дотримані наступні вимоги:

- (1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA);
- (2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявну злітну дистанцію, причому вільна від перешкод дистанція не має перевищувати половини наявної дистанції розбігу літака (TORA);
- (3) дистанція розбігу літака не має перевищувати величину TORA;
- (4) Єдина величина V_1 має використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту; та
- (5) на мокрій або забрудненій ЗПС злітна маса не повинна перевищувати масу, яка дозволена для зльоту з сухої смуги у аналогічних умовах.

(c) За умови дотримання вимог у (b) вище, наступне також має бути прийняте до уваги:

- (1) барометричний тиск на аеродромі;
- (2) температура навколишнього середовища на аеродромі;
- (3) стан поверхні ЗПС та тип її поверхні;
- (4) кут ухилу ЗПС у напрямку зльоту;
- (5) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру;

(6) скорочення дистанції ЗПС (якщо взагалі спостерігається) завдяки виконанню маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

II. Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту

(a) Чиста траєкторія зльоту має визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із запасом (вертикальною дистанцією) не менше 35 футів (10 метрів), або із запасом горизонтальної дистанції не менше 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є відстанню по горизонталі, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA. Для літаків з розмахом крила менше 60 метрів можна використовувати величину горизонтального прольоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$.

(b) За умови дотримання вимог II.(a) Додатку 1:

(1) наступні пункти повинні бути враховані:

(i) маса літака на початку розбігу;

(ii) барометричний тиск на аеродромі;

(iii) температура навколишнього середовища на аеродромі, а також

(iv) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

(2) Зміна лінії шляху не допускається до точки, при якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює половині розмаху крил, але не менше 50 футів (15 метрів) над підйомом у кінці TORA. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накреньється не більше ніж на 15° . На висоті більше 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше 15° , але не більше 25° .

(3) Будь-яка частина чистої траєкторії зльоту, на якій літак накренився більше 15° має уникнути усіх перешкод в межах горизонтальної дистанції (визначена в II.(a), II.(b)(6) і II.(b)(7) Додатку 1) при вертикальній відстані (запасу) щонайменше у 50 футів (15 метрів).

(4) Маневри, які використовують збільшені кути крену до 20° між 200 та 400 футами (між 60 та 120 метрами), або не більше 30° на висоті більше 400 футів (120 метрів) мають проводитися відповідно до VIII. Додатку 1.

(5) Належний допуск має робитися для врахування ефекту кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, включаючи прирощення дистанції як результат збільшеної польотної швидкості.

(6) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(i) 300 метрів, якщо льотчик (пілот) здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або

(ii) 600 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

(7) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(i) 600 метрів, якщо льотчик (пілот) здатний підтримувати задану навігаційну точність через зону урахування перешкод; або

(ii) 900 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

(с) Для дотримання вимог II.(a) та II.(b) Додатку 1 експлуатант має встановити порядок реагування на аварійні ситуації; також, він зобов'язаний забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг або продовжити політ (з дотриманням польотних вимог III. Додатку 1), або приземлитися на аеродромі вильоту чи на злітному запасному аеродромі.

III. На маршруті – з одним непрацюючим двигуном (OEI)

(a) Дані траєкторії маршруту з OEI, які наведені у КЛЕ та відповідають очікуваним метеорологічним умовам польоту, мають дотримуватися вимог III.(b) III.(с) Додатку 1 в усіх точках впродовж маршруту. У разі відмови двигуна, чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1500 футів (450 метрів) над аеродромом передбачуваної посадки. У метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, має також враховуватися вплив їхнього використання на чисту траєкторію польоту.

(b) Градієнт чистої траєкторії польоту має бути позитивним на висоті принаймні 1000 футів (300 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху.

(с) Чиста траєкторія польоту має розраховуватися так, щоб літак зміг продовжувати політ з висоти польоту крейсерського режиму до аеродрому, на якому має виконуватися посадка відповідно до V. Додатку 1 або, якщо це доречно, відповідно до VI. Додатку 1. Чиста траєкторія польоту має гарантувати вертикальну відстань у принаймні 2000 футів (600 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту у межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху згідно наступних вимог:

(1) передбачається збій двигуна на самій критичній точці прийняття рішення (на рубежі повернення);

(2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;

(3) злив/скидання палива у польоті дозволяється в мій мірі, в якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу; та

(4) аеродрому, на який літак має приземлитися у разі відмови двигуна, має відповідати наступним критеріям:

(i) дотримання технічних характеристик при очікуваній посадочної маси літака; та

(ii) зведення погоди та/або прогнози і польові дані на місці свідчать про те, що у запланований час посадки її можна буде виконати безпечно.

(d) Експлуатант має збільшити величину ширини у III.(d) та III.(c) Додатку 1 до 18,5 км (або 10 морських миль), якщо навігаційна точність не відповідає принаймні необхідним навігаційним характеристикам 5-го типу (RNP5).

IV. Політ по маршруту - літаки з трьома або більше двигунами, два з яких є непрацюючими

(a) В жодній точці впродовж лінії заданого шляху, літак з трьома або більше двигунами не має бути більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддалений від аеродрому, на якому дотримані технічні вимоги при очікуваній посадковій масі, за винятком випадків, коли літак задовольняє вимогам IV.(b)-(f) Додатку 1.

(b) Дані для чистої траєкторії маршруту з двома непрацюючими двигунами мають бути розраховані так, щоб літак зміг продовжувати політ в очікуваних метеорологічних умовах від точки, де водночас відмовляють два двигуна, до аеродрому, на якому можна виконати посадку та повністю зупинитися за умови дотримання встановленого порядку посадки з двома непрацюючими двигунами. Чиста траєкторія польоту має гарантувати вертикальну відстань у принаймні 2000 футів (600 метрів) над усією територією та перешкодами впродовж маршруту в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від запланованої лінії маршрутного шляху. На висотах та у метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, має також враховуватися вплив їхнього використання на чисту траєкторію польоту. Якщо навігаційна точність не відповідає принаймні необхідним навігаційним характеристикам 5-го типу (RNP5), експлуатант має збільшити зазначений вище запас ширини до 18,5 км (або 10 морських миль).

(c) Має прийматися, що два двигуни відмовили у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, де літак є більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддаленим від аеродрому, на якому дотримані технічні вимоги при очікуваній посадковій масі.

(d) Чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1500 футів (450 метрів) над аеродромом передбачуваної посадки після відмови двох двигунів.

(e) Злив/скидання палива у польоті дозволяється у тій ступені, у якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу.

(f) Очікувана маса літака в точці, де передбачається відмова двох двигунів, не має бути меншою, ніж така, до якої входить кількість палива, яка є достатньою для досягнення очікуваного аеродрому посадки та прибуття туди на висоті принаймні 1500 футів (450 метрів) над місцем посадки – достатня для того, щоб літати на ешелоні впродовж 15 хвилин.

V. Посадка – аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно ПДА-ТрА. 475(b), не має перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

VI. Посадка – сухі злітно-посадкові смуги

(a) Посадкова маса літака, визначена згідно ПДА-ТрА. 475(b) на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі має дозволити повну посадку літака з зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця злітно-посадкової смуги:

(1) для турбореактивних літаків, в межах 60% від необхідної посадкової дистанції (LDA); та

(2) для турбогвинтових поршневих літаків в межах 70% від LDA.

(b) Для заходжень на посадку по крутій траєкторії експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень VI.(a) Додатку 1 та робити це на основі висоти умовної перешкоди менше 60 футів (20 метрів), але не менше 35 футів (10 метрів); при цьому експлуатант має відповідати вимогам IX. Додатку 1.

(c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень VI.(a) Додатку 1, а також має відповідати вимогам X. Додатку 1.

(d) При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати наступне:

(1) висоту на аеродромі;

(2) не більше 50% від зустрічний складової вітру, або не менш ніж 150% від попутної складової вітру; а також

(3) кут ухилу ЗПС у напрямку посадки, якщо він перевищує $\pm 2\%$.

(е) Для цілей диспетчерського обслуговування літака має припускатися, що:

- (1) літак приземлиться на найбільш зручній ЗПС в нерухомому повітрі; та
- (2) літак приземлиться на ЗПС, яку швидше за все йому призначать, беручи до уваги ймовірну швидкість і напрямок вітру, характеристики наземного обслуговування літака та інші фактори, такі як посадкові пристрої та особливості місцевості.

(f) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги VI.(е)(1) Додатку 1 для аеродрому призначення з однією ЗПС, на якій посадка залежить від визначеної складової вітру, літак тем не менш може бути відправлений у повітря за умови, що є два призначених запасних аеродроми, які повністю відповідають від VI.(а) до VI.(е) Додатку 1. Перед тим, як розпочинати маневр заходження на посадку на аеродромі призначення, командир ПС повинен перевірити, що посадка зможе виконуватися у повній відповідності з VI. (а) - (d) та положенням V. Додатку 1.

(g) Якщо експлуатант не в змозі виконати VI.(е)(2) Додатку 1 для аеродрому призначення, літак має бути відправлений у повітря тільки за умов наявності запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам VI.(а) - (е) Додатку 1.

VII. Посадка – вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

(а) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою, LDA повинна бути щонайменше 115% від необхідної посадкової дистанції, визначеної згідно VI. Додатку 1.

(b) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, LDA має становити не менше посадкової дистанції, визначеної відповідно до VII.(а) Додатку 1 або складати принаймні 115% від посадкової дистанції, визначеної відповідно до стандартних даних посадкової дистанції в умовах забруднення або еквівалентної посадкової дистанції, причому обиратися має більша з цих двох величина. Експлуатант має зазначити в КЕ, потрібно чи ні застосовувати дані еквівалентної посадкової дистанції.

(с) Якщо КЛЕ містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на вологій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж цього вимагає VII.(а) Додатку 1, посадкову дистанцію на вологій ЗПС, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається у VI.(а) Додатку 1.

(d) Якщо КЛЕ містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на забрудненій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж цього вимагає VII.(b) Додатку 1, посадкову дистанцію на спеціально

підготовленій забрудненій злітно-посадковій смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається у VI.(a) Додатку 1.

(е) У такий спосіб, для VII.(b)-(d) Додатку 1 повинні застосовувати визначені у VI. Додатку 1 критерії, за винятком одного, а саме – вимоги VI.(a) Додатку 1 не застосовуються для VII.(b) Додатку 1.

VIII. Дозвіл на виконання маневрів з підвищеними кутами крену

(a) Повітряна експлуатація літака на підвищених кутах крену потребує попереднього дозволу Компетентного органу.

(b) Для того, щоб отримати такий дозвіл, експлуатант має надати підтвердження дотримання наступних умов:

(1) текст КЛЕ містить затверджені дані для заданого збільшення експлуатаційної швидкості та інші дані, які дозволяють моделювання/створення траєкторії польоту з урахуванням підвищених кутів крену та швидкості;

(2) візуальне керування є доступним для досягнення навігаційної точності;

(3) мінімально необхідні погодні умови та вітрові обмеження є визначеними для кожної ЗПС;

(4) льотний екіпаж отримав належні знання щодо маршруту польоту та процедур, які використовуватимуться згідно з Підрозділом “N”.

IX. Дозвіл на виконання крутих заходжень на посадку

(a) Компетентний орган має надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади $4,5^\circ$ або більше, та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35 - 60 футів (10-20 метрів).

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант має надати докази дотримання наступних умов:

(1) Текст КЛЕ містить максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нештатні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля при використанні критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії;

(2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії, повинні бути проведені:

(i) має працювати належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;

(ii) мінімально необхідні погодні умови є визначеними; та

(iii) наступне також має враховуватися:

(A) ситуація щодо перешкод;

(B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення ЗПС;

(C) мінімально необхідна система візуалізації на висоті прийняття рішення щодо посадки (DH) та MDA;

- (D) наявне бортове обладнання;
- (E) кваліфікацію пілота та його детальне знання аеродрому;
- (F) обмеження та процедури згідно КЛЕ;
- (G) критерії вибору маневру відходу на друге коло для посадки.

Х. Дозвіл на виконання посадки з малою довжиною пробігу

(a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант повинен надати докази дотримання наступних умов:

(1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадочної маси, може складатися з корисної довжини заявленої безпечної зони плюс заявлена LDA;

(2) держава, якій належить аеродром, визначила наявний громадський інтерес та нагальну необхідність проведення таких маневрів посадки, з причини віддаленості аеродрому або через наявність фізичних обмежень розширити/подовжити ЗПС;

(3) вертикальна дистанція між напрямком зору пілота та траєкторією найнижчої частини колеса на літаку, який виконує нормальну глісаду, не перевищує 3 метрів;

(4) мінімум RVR/VIS не має бути менше 1500 метрів, а вітрові обмеження мають бути визначені у КЕ;

(5) визначені та дотримані вимоги щодо мінімального досвіду льотика (пілота), його підготовки та детального знання аеродрому;

(6) висота перетину з початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить 50 футів (15 метрів);

(7) використання заявленої безпечної зони ухваленою державою розташування аеродрому;

(8) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 метрів;

(9) ширина заявленої безпечної зони є не менше подвійної ширини ЗПС або, якщо її величина виявиться більшою, подвійного розмаху крил; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої ЗПС;

(10) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, який не дотягує до торця ЗПС; також, ніякі рухомі об'єкти не допускаються у заявлену безпечну зону під час використання ЗПС для посадки з малою довжиною пробігу;

(11) кут нахилу заявленої безпечної зони не перевищує 5% вгору та 2% вниз в напрямку посадки;

(12) виконання додаткових умов, якщо такі визначені Компетентним органом з урахуванням характеристики типу літака, орографічні характеристики у районі заходження на посадку, доступні аеродромні засоби заходження на посадку, а також з урахуванням факторів помилки при заходженні на посадку та відходу на друге коло.

Додаток 2 до ПДА-ТрА.470(а) Льотно-технічні характеристики класу В**I. Загальні положення**

(а) Якщо не схвалено Компетентним органом відповідність до Підрозділу “Т”, експлуатант не повинен експлуатувати одномоторні літаки:

- (1) у нічний час, або
- (2) у складних метеорологічних умовах (ІМС), окрім згідно з особливими VFR.

(б) У цьому відношенні експлуатант має вважати двомоторні літаки, які не відповідають вимогам щодо підйому, встановленим у IX. Додатку 2, одномоторними літаками.

II. Зліт

(а) Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, зазначену в КЛЕ для барометричного тиску та температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

(б) Зазначена у КЛЕ неврахована злітна дистанція не має перевищувати:

- (1) якщо її помножити на коефіцієнт 1,25, наявну дистанцію розбігу при зльоті (TORA); або
- (2) якщо шлях гальмування та/або вільна від перешкод полоса є доступними, необхідно враховувати:
 - (i) величину TORA;
 - (ii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,15, злітну дистанцію (TODA), або
 - (iii) якщо її помножити на коефіцієнт 1,3, величину ASDA.

(с) При дотриманні вимог II.(б) Додатку 2, має бути враховано наступне:

- (1) маса літака на початку розбігу;
- (2) барометричний тиск на аеродромі;
- (3) температура навколишнього середовища на аеродромі;
- (4) стан поверхні ЗПС та тип її поверхні;
- (5) кут нахилу ЗПС в напрямку зльоту;
- (6) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

III. Висота прольоту перешкод при маневрі зльоту – літаки з кількома двигунами

(а) Траєкторія зльоту літаків з двома або більше двигунами має визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами з запасом (вертикальною дистанцією) не менше 50 футів (15 метрів), або запасом горизонтальної дистанції не менше 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є відстанню по горизонталі, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA) або

від кінця злітної дистанції, якщо поворот був запланований перед кінцем дистанції TODA, за виключенням положень III.(b), (c) Додатку 2. Для літаків з розмахом крил менше 60м можна використовувати величину горизонтального польоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$. Припускається, що:

(1) злітна траєкторія починається на висоті 50 футів (15 метрів) над поверхнею наприкінці злітної дистанції (згідно положень II.(b) Додатку 2), та закінчується на висоті 1500 метрів над поверхнею землі;

(2) літак не крениться, поки не досягне висоти 50 футів (15 метрів) над поверхнею, після чого кут крену не має перевищувати 15° ;

(3) відмова критичного двигуна відбувається в точці траєкторії зльоту літака з усіма працюючими двигунами, де візуальні орієнтири для уникнення перешкод вважаються втраченими;

(4) градієнт траєкторії зльоту від 50 футів (15 метрів) до передбачуваної висоти, на якій відмовить двигун, дорівнює середньому градієнту з усіма працюючими двигунами під час набору висоти та переходу конфігурації при польоті на маршруті, помноженої на коефіцієнт 0,77;

(5) градієнт траєкторії зльоту з висоти, яка була досягнута згідно описаному у III.(a)(4) Додатку 2, до кінця злітної траєкторії дорівнює маршрутному градієнту набору висоти з OEI, який надано у тексті КЛЕ.

(b) У тих випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(1) 300 метрів, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування, або якщо доступні такі навігаційні засоби, які дозволяють пілоту підтримувати намічену траєкторію польоту з тією ж точністю, або

(2) 600 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

(c) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає змін лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають бічну дистанцію більше ніж:

(1) 600 метрів, якщо політ виконується в умовах, що забезпечують візуальне навігаційне керування; або

(2) 900 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

(d) При дотриманні вимог III.(a)-(c) Додатку 2, має бути враховано наступне:

(1) маса літака на початку розбігу;

(2) барометричний тиск на аеродромі;

(3) температура навколишнього середовища на аеродромі; а також

(4) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

(е) Вимоги III.(a)(3)-(5), III.(b)(2) та III.(c)(2) Додатку 2 не застосовуються до експлуатації за VFR вдень.

IV. Політ по маршруту – літак з декількома двигунами

(a) В очікуваних метеорологічних умовах та у разі відмови одного двигуна (причому інші двигуни працюють в безперервному режимі максимальної заданої потужності) літак має бути в змозі продовжити політ на мінімальній (або навіть вище мінімальної) висоті безпечного польоту, наданій у керівництві з виконання польотів до точки/висоти 1000 футів (300 метрів) над аеродромом, де відповідні льотно-технічні вимоги можуть бути дотримані.

(b) Припускається, що на момент відмови двигуна:

(1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів (90 метрів) в хвилину з усіма працюючими двигунами в безперервному режимі максимальної заданої потужності;

(2) маршрутний градієнт траєкторії польоту з одним непрацюючим двигуном є загальним градієнтом спуску (або підйому), збільшеним на 0.5% (або, відповідно, зменшеним на 0,5%).

V. На маршруті – одномоторні літаки

(a) В очікуваних метеорологічних умовах та у разі відмови двигуна літак має бути здатним досягти місця, у якому можна виконати безпечну вимушену посадку, якщо не схвалено уповноваженим органом відповідність до Підрозділу “Т” та використовується період ризику.

(b) Для цілей V.(a) Додатку 2 припускається, що на момент відмови двигуна:

(1) літак не займає висоту більше такої, при якій швидкість підйому дорівнює 300 футів (90 метрів) в хвилину з працюючим двигуном в безперервному режимі максимальної заданої потужності;

(2) маршрутний градієнт траєкторії польоту є загальним градієнтом спуску, збільшеним на 0,5%.

VI. Посадка – аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно з ПДА-ТрА. 475(b), не має перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної для висоти і очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на запасному аеродромі.

VII. Посадка – сухі злітно-посадкові смуги

(а) Посадкова маса літака, визначена згідно ПДА-ТрА.475(b) на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі має дозволити повну посадку літака з зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця ЗПС в межах 70% від LDA з урахуванням наступного:

- (1) висоти аеродрому;
- (2) не більше 50% від зустрічної складової вітру, або не менш ніж 150% від попутної складової вітру; а також
- (3) стану поверхні ЗПС та тип її поверхні;
- (4) куту нахилу ЗПС у напрямку посадки.

(b) Для заходжень на посадку по крутій траєкторії експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень VII.(a) Додатку 2, та робити це на основі висоти умовної перешкоди менше 60 футів (20 метрів), але не менше 35 футів (10 метрів); при цьому експлуатант має відповідати вимогам X. Додатку 2.

(c) Для посадки зі скороченим пробігом експлуатант має використовувати дані посадкової дистанції з урахуванням положень VII.(a) Додатку 2, а також має відповідати вимогам XI. Додатку 2.

(d) Для цілей диспетчерського обслуговування літака згідно VII.(a)–(c) Додатку 2 припускається, що:

- (1) літак приземлиться на найбільш зручній ЗПС та у нерухомому повітрі;
- (2) літак приземлиться на злітно-посадковій смузі, яку швидше за все йому призначать, беручи до уваги ймовірну швидкість і напрямок вітру, характеристики наземного обслуговування літака та інші фактори, такі як посадкові пристрої та особливості місцевості.

(e) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги VII.(d)(2) Додатку 2 для аеродрому призначення, літак повинен бути відправленим у повітря тільки за умов наявності запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам VII.(a)–(d) Додатку 2.

VIII. Посадка – вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

(а) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою, LDA повинна дорівнювати або перевищувати необхідну посадкову дистанцію, визначену згідно VII. Додатку 2 та помножену на коефіцієнт 1,15.

(b) Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою,

посадкова дистанція не має перевищити величину LDA. Експлуатант має визначити в керівництві з експлуатації застосовувані дані щодо посадкової дистанції.

(с) Якщо КЛЕ містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на мокрій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж цього вимагає (а), посадкову дистанцію на мокрій злітно-посадковій смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається у VII.(а) Додатку 2.

IX. Вимоги щодо набору висоти ПС у злітній та посадковій конфігурації

Експлуатант двомоторного літака має дотримуватися наступних вимог стосовно набору висоти у злітній та посадковій конфігурації.

(а) Набір висоти у злітній конфігурації

(1) Усі двигуни працюють:

(і) рівномірний градієнт набору висоти після зльоту має бути щонайменше 4% із наступними показниками:

(А) усі двигуни працюють у злітному режимі;

(В) шасі випущено, за винятком того, вразі якщо шасі можна втягнути за максимум сім секунд, то можна допустити, що шасі є прибраним;

(С) закрилки знаходяться у положенні зльоту; а також

(D) швидкість набору висоти є не меншою, ніж більша величина з двох наступних: 1,1 x VMC (мінімальної еволютивної швидкості на землі або поблизу неї) 1,2 x VS1 (швидкості звалювання або мінімальної швидкості стабільного польоту в посадковій конфігурації).

(2) Один непрацюючий двигун (OEI):

(і) рівномірний градієнт набору висоти на висоті 400 футів (120 метрів) над злітною поверхнею повинен бути помітно позитивним із наступними показниками:

(А) непрацюючий критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;

(В) решта двигунів працюють у злітному режимі;

(С) шасі прибране;

(D) закрилки знаходяться у положенні зльоту;

(Е) швидкість набору висоти є такою, яка досягається на висоті 50 футів (15 метрів);

(іі) рівномірний градієнт набору висоти має становити не менше 0,75% на висоті 1500 м над поверхнею зльоту з наступними показниками:

(А) непрацюючий критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;

(В) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;

(С) шасі прибране;

- (D) закрилки прибрані;
- (E) швидкість набору висоти є не меншою ніж $1,2 \times VS1$.
- (b) Набирання висоти у посадочній конфігурації
 - (1) при всіх працюючих двигунах:
 - (i) рівномірний градієнт набору висоти після зльоту має бути щонайменше 2,5% із наступними показниками:
 - (A) доступно не більше такої тягової потужності, яке є наявною через вісім секунд після початку бустерного керування із позиції мінімального режиму польотного малого газу;
 - (B) шасі випущене;
 - (C) закрилки у посадковому положенні,
 - (D) швидкість набору висоти дорівнює V_{REF} (стандартній швидкості заходження на посадку).
 - (2) Один непрацюючий двигун (OEI):
 - (i) рівномірний градієнт набору висоти має становити не менше 0,75% на висоті 1500 метрів над поверхнею посадки з наступними показниками:
 - (A) непрацюючий критичний двигун із гвинтом у позиції для забезпечення мінімального гальмування;
 - (B) решта двигунів працюють на потужності, яка не перевищує максимальну тривалу потужність;
 - (C) шасі прибране;
 - (D) закрилки прибрані;
 - (E) швидкість набору висоти є не меншою ніж $1,2 \times VS1$.

Х. Дозвіл на виконання крутих заходжень на посадку

- (a) Уповноважений орган повинен надати попередню згоду на виконання заходження на посадку по крутій траєкторії з кутами нахилення глісади $4,5^\circ$ або більше та з висотою умовної перешкоди у діапазоні 35 - 60 футів (10-20 метрів).
- (b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант має надати підтвердження дотримання наступних умов:
 - (1) КЛЕ містить максимальний кут глісади, будь-які інші обмеження, нормальні, нештатні або аварійні процедури для заходження на посадку по крутій траєкторії, а також поправки до довжини льотного поля при використанні критеріїв стосовно заходження на посадку по крутій траєкторії;
 - (2) для кожного аеродрому, на якому передбачається виконання заходження на посадку по крутій траєкторії, повинні бути проведені:
 - (i) є працююча належна опорна система, яка містить щонайменше системи індикації візуальної глісадної траєкторії;
 - (ii) мінімально необхідні погодні умови є визначеними;
 - (iii) наступне також має враховуватися:
 - (A) ситуація щодо перешкод;
 - (B) тип контрольної точки траєкторії глісади та наведення злітно-посадкової смуги;

- (C) мінімально необхідна система візуалізації на висоті прийняття рішення щодо посадки (DH) та MDA;
- (D) наявне бортове обладнання;
- (E) кваліфікацію льотчика (пілота) та його детальне знання аеродрому;
- (F) обмеження та процедури згідно КЛЕ;
- (G) критерії вибору маневру відходу на друге коло для посадки.

XI. Дозвіл на виконання посадки з малою довжиною пробігу

(a) Компетентний орган повинен надати попередню згоду на виконання посадки з малою довжиною пробігу.

(b) Для того, щоб отримати дозвіл, експлуатант має надати підтвердження дотримання наступних умов:

(1) дистанція, яка використовується для обчислення допустимої посадочної маси, може складатися з корисної довжини заявленої безпечної зони плюс заявлена LDA;

(2) використання заявленої безпечної зони схвалене державою розташування аеродрому;

(3) заявлена безпечна зона є вільною від перешкод або осідання, які б загрожували літаку, котрий недотягує до торця ЗПС; також, ніякі рухомі об'єкти не допускаються у заявлену безпечну зону під час використання ЗПС для посадки з малою довжиною пробігу;

(4) кут нахилу заявленої безпечної зони не перевищує 5% вгору та 2% вниз в напрямку посадки;

(5) корисна довжина заявленої безпечної зони не перевищує 90 метрів;

(6) ширина заявленої безпечної зони є не менше подвійної ширини злітно-посадкової смуги або, якщо її величина виявиться більшою, подвійного розмаху крил; центром такої безпечної зони вважається центральна лінія подовженої злітно-посадкової смуги;

(7) висота перетину над початком корисної довжини заявленої безпечної зони становить 50 футів (15 метрів);

(8) визначені мінімальні погодні умови використання кожної злітно-посадкової смуги; вони не можуть бути гіршими, ніж більша величина з двох наступних: відповідних мінімальних характеристик згідно VFR та відповідних мінімальних характеристик згідно NPA;

(9) визначені та дотримані вимоги щодо досвіду льотчика (пілота), його підготовки та детального знання аеродрому;

(10) виконання додаткових умов, якщо такі визначені уповноваженим органом, з урахуванням характеристики типу літака, орографічні характеристики у районі заходження на посадку, доступні аеродромні засоби заходження на посадку, а також з урахуванням факторів помилки при заходженні на посадку та відходу на друге коло.

Додаток 3 до ПДА-ТрА.470(а) Льотно-технічні характеристики класу С

I. Зліт літака

(а) Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, зазначену в КЛЕ для барометричного тиску та температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

(б) Для літаків, відповідні КЛЕ котрих містять дані стосовно довжини злітної поля, але не враховують можливість відмови двигуна, дистанція від початку розбігу до точки досягнення висоти 50 футів (15 метрів) над поверхнею з усіма працюючими двигунами при параметрах максимальної заданої злітної потужності, яка помножується на один із наступних коефіцієнтів:

- (1) 1,33 - для літаків з двома двигунами;
- (2) 1,25 - для літаків з трьома двигунами, або
- (3) 1,18 - для літаків з чотирма двигунами,

не повинна перевищувати потрібної довжини розбігу (TORA) на аеродромі зльоту.

(с) Для літаків, відповідні КЛЕ котрих містять дані стосовно довжини злітної поля та враховують можливість відмови двигуна, мають виконуватися наступні вимоги згідно специфікаціям у КЛЕ:

(1) дистанція перерваного зльоту не повинна перевищувати наявної дистанції перерваного зльоту (ASDA);

(2) злітна дистанція не повинна перевищувати наявну злітну дистанцію, причому вільна від перешкод дистанція не повинна перевищувати половини наявної дистанції розбігу літака (TORA);

(3) дистанція розбігу літака не повинна перевищувати величину TORA;

(4) єдина величина V_1 повинна використовуватися як для перерваного, так і для подовженого зльоту;

(5) на мокрій або забрудненій ЗПС злітна маса не повинна перевищувати аналогічну масу, яка дозволена для зльоту з сухої смуги у аналогічних умовах.

(d) Наступні положення також мають бути прийняті до уваги:

(1) барометричний тиск на аеродромі;

(2) температура навколишнього середовища на аеродромі;

(3) стан поверхні ЗПС та тип її поверхні;

(4) кут ухилу ЗПС у напрямку зльоту;

(5) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру;

(6) скорочення дистанції ЗПС (якщо взагалі спостерігається) завдяки виконанню маневру курсового вирівнювання літака перед зльотом.

II. Висота польоту перешкод при маневрі зльоту

(a) Чиста траєкторія зльоту з одним непрацюючим двигуном (OEI) має визначатися таким чином, щоб літак пролітав над усіма перешкодами із запасом (вертикальною дистанцією) не менше 50 футів (15 метрів) плюс $0,001 \times D$, або із запасом горизонтальної дистанції не менше 90 метрів плюс $0,125 \times D$, де D є відстанню по горизонталі, яку літак пройшов від кінця наявної злітної дистанції (TODA). Для літаків з розмахом крила менше 60 метрів можна використовувати величину горизонтального польоту перешкод, яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс $0,125 \times D$.

(b) Злітна траєкторія має розпочинатися на висоті 50 футів (15 метрів) над поверхнею наприкінці злітної дистанції згідно положень I.(b) або I.(c) Додатку 3 та закінчуватися на висоті 1500 метрів над поверхнею землі;

(c) За умови дотримання вимог II.(a) Додатку 3, наступні пункти повинні бути враховані:

- (1) маса літака на початку розбігу;
- (2) барометричний тиск на аеродромі;
- (3) температура навколишнього середовища на аеродромі;
- (4) не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.

(d) Зміна лінії шляху не допускається до точки, при якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює 50 футам (15 метрів) над поверхнею землі. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накреньється не більше ніж на 15° . На висоті більше 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше 15° , але не більше 25° . Належний допуск має робитися для врахування ефекту кута віражу на польотну швидкість та траєкторію польоту, включаючи припущення дистанції як результат збільшеної польотної швидкості.

(e) У випадках, коли запланована траєкторія польоту не вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають латеральну/бічну дистанцію більше:

- (1) 300 метрів, якщо пілот здатен підтримувати задану навігаційну точність через зону врахування перешкод; або
- (2) 600 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

(f) У випадках, коли запланована траєкторія польоту вимагає зміни лінії шляху більш ніж на 15° , експлуатанту не потрібно враховувати такі перешкоди, які мають латеральну/бічну дистанцію більше:

- (1) 600 метрів, якщо пілот здатен підтримувати задану навігаційну точність через зону врахування перешкод; або
- (2) 900 метрів, для польоту у будь-яких інших умовах.

(g) Для дотримання вимог II.(a)-(f) Додатку 3, експлуатант має встановити порядок реагування на аварійні ситуації; також, він зобов'язаний забезпечити безпечний маршрут з униканням перешкод для того, щоб літак зміг або продовжити політ з дотриманням польотних вимог III. Додатку 3 або виконати посадку на аеродромі вильоту чи на ЗПС.

III. Політ по маршруту з усіма працюючими двигунами

(a) За очікуваних метеорологічних умов польоту в усіх точках впродовж свого маршруту або на точках запланованого відхилення від маршруту літак має бути здатний досягти вертикальної швидкості набору висоти не менше 300 футів (90 метрів) в хвилину з усіма працюючими двигунами за умов максимальної безперервної заданої потужності, які надані для:

(1) мінімальних висот безпечного польоту на усіх етапах маршруту або запланованого відхилення від маршруту, визначених або обчислених на базі даних із КЕ;

(2) мінімальних висот для забезпечення відповідності умовам, передбаченим у положеннях IV. та V. Додатку 3.

IV. На маршруті – з ОЕІ

(a) За очікуваних метеорологічних умов польоту, якщо один двигун стає неробочим в будь-якій точці маршруту (або у точці запланованого відхилення від маршруту), а решта двигунів працює за умов максимальної безперервної заданої потужності, літак має бути здатний продовжувати політ з крейсерською висоти польоту до аеродрому, де можна виконати посадку у відповідності до VII. чи VIII. Додатку 3. Літак має оминати перешкоди в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від заплановано курсу посадки з вертикальним запасом щонайменше у:

(1) 1000 футів (300 метрів), коли вертикальна швидкість набору висоти є нульовою або більше; або

(2) 2000 футів (600 метрів), коли вертикальна швидкість набору висоти менше нуля.

(b) Траєкторія польоту повинна мати позитивний кут нахилу на висоті 450 метрів (або 1500 футів) над аеродромом, де має виконуватися посадка у разі відмови одного двигуна.

(c) Наявна вертикальна швидкість набору висоти має обчислюватися як величина, яка на 150 футів (45 метрів) у хвилину менше, ніж загальна надана вертикальна швидкість набору висоти.

(d) Запас ширини у IV.(a) Додатку 3 повинен бути збільшений до 18,5 км (або 10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні вимогам RNP5.

(e) Злив/скидання палива у польоті дозволяється у тій ступені, у якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу.

V. Політ по маршруту - літаки з трьома або більше двигунами, з яких два є непрацюючими

(a) В жодній точці впродовж заданої траси, літак з трьома або більше двигунами не повинен бути більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддалений від аеродрому, на якому дотримані технічні вимоги при очікуваній посадковій масі, за винятком випадків, коли літак задовольняє вимогам V.(b)-(e) Додатку 3.

(b) Дані для чистої траєкторії маршруту з двома непрацюючими двигунами повинні бути розраховані таким чином, щоб літак зміг продовжувати політ в очікуваних метеорологічних умовах (при гарантованій вертикальній відстані у принаймні 2000 футів (600 метрів) та оминаючи перешкоди впродовж маршруту в межах 9,3 км (або 5 морських миль) по обидві сторони від заданої траси) до аеродрому, на якому дотримані застосовні льотно-технічні характеристики при очікуваній посадковій масі.

(c) Два двигуни вважаються такими, що відмовили у найбільш критичній точці тієї частини маршруту, де літак є більше, ніж на 90 хвилин (у розрахунку на дистанцію, яку літак долає з усіма двигунами на крейсерській швидкості польоту максимальної дальності при стандартній температурі в нерухомому повітрі) віддаленим від аеродрому, на якому дотримані застосовні льотно-технічні характеристики при очікуваній посадковій масі.

(d) Очікувана маса літака в точці, де передбачається відмова двох двигунів, не має бути меншою, ніж така, до якої входить кількість палива, яка є достатньою для досягнення очікуваного аеродрому посадки та прибуття туди на висоті принаймні 1500 футів (450 метрів) над місцем посадки та відповідно літати на ешелоні впродовж 15 хвилин.

(e) Наявна вертикальна швидкість набору висоти повинна обчислюватися як величина, яка на 150 футів (45 метрів) у хвилину менше, ніж зазначена у документації.

(f) Запас ширини у V.(a) Додатку 3 має бути збільшений до 18,5 км (або 10 морських миль), якщо точність навігації не відповідає принаймні вимогам RNP5.

(g) Аварійне зливання палива у польоті дозволяється у тій ступені, у якій це узгоджено з досягненням аеродрому з необхідним резервом палива, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу.

VI. Посадка – аеродроми призначення та запасні аеродроми

Посадкова маса літака, визначена згідно ПДА-ТрА.475(b), не повинна перевищувати максимальної посадкової маси, зазначеної у КЛЕ для абсолютної висоти та якщо це також враховано у КЛЕ, для очікуваної температури навколишнього середовища на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення та на запасному аеродромі.

VII. Посадка – сухі злітно-посадкові смуги

(a) Посадкова маса літака, визначена згідно ПДА-ТрА.475(b) на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі повинна надати можливість повну посадку літака з зупинкою від 50 футів (15 метрів) вище торця ЗПС у межах 70% від величини LDA, враховуючи при цьому наступне:

- (1) висоту на аеродромі;
- (2) не більше 50% від зустрічної складової вітру, або не менш ніж 150% від попутної складової вітру;
- (3) тип ЗПС;
- (4) кут нахилу ЗПС у напрямку посадки.

(b) Для диспетчерського обслуговування літака повинно прийматися, що:

- (1) літак виконає посадку на найбільш зручній ЗПС в нерухомому повітрі;
- (2) літак виконає посадку на ЗПС, яку швидше за все йому призначать, беручи до уваги ймовірну швидкість і напрямок вітру, характеристики наземного обслуговування літака та інші фактори, такі як посадкові засоби та особливості місцевості.

(c) Якщо експлуатант не в змозі виконати вимоги VII.(b)(2) Додатку 3 для аеродрому призначення, літак повинен відправлятися тільки за умов наявності запасного аеродрому, який повністю відповідає вимогам VII.(a) та VII.(b) Додатку 3.

VIII. Посадка – вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

(a) Якщо надане метеорологічне зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою,

LDA повинна дорівнювати або перевищувати величину необхідної посадкової дистанції, визначеної згідно VII. Додатку 3 та помноженої на коефіцієнт 1,15.

(b) Якщо надане метеорологічне зведення та/або прогноз погоди показує, що ЗПС у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, посадкова дистанція не повинна перевищувати величину LDA. У КЕ експлуатант повинен визначити відповідні застосовні дані щодо посадкової дистанції.

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



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “J” – МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ПДА-ТрА.605 Загальні положення

ПДА-ТрА.610 Управління конфігурацією, масою та центруванням повітряного судна

ПДА-ТрА.615 Маса та центрування для екіпажу

ПДА-ТрА.620 Маса та центрування для пасажирів і багажу

ПДА-ТрА.625 Дані та документація про масу та центрування повітряного судна

ПДА-ТрА.605 Загальні положення

(a) На будь-якій стадії експлуатації завантаження, маса і центрування (CG) ПС мають відповідати обмеженням, наведеним у КЛЕ або в КЕ, де обмеження жорсткіші.

(b) Експлуатант визначає масу та центр ваги будь-якого ПС шляхом фактичного зважування перед початковим введенням в експлуатацію та після цього з інтервалом у 4 роки або з інтервалами відповідно до програми ТОР, залежно від того, який з цих інтервалів є більш жорстким.

Накопичений вплив модифікацій і ремонтів на масу і баланс повинен бути врахований і належним чином задокументований. Крім того, якщо вплив модифікацій на масу та баланс не є точно відомим, ПС повинно бути переважено.

(c) На борту повинні бути плакати, переліки, маркування інструментів або їх поєднання, що містять експлуатаційні обмеження які передбачені КЛЕ у якості візуальних засобів повідомлення

(d) 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.

(e) Експлуатант повинен або визначити масу пасажирів і багажу відповідно до ПДА-ТрА.620.

(f) 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.

(g) Експлуатант повинен встановити в КЕ метод визначення маси будь-якого вантажу.

ПДА-ТрА.610 Управління конфігурацією, масою та центруванням повітряного судна

Експлуатант повинен визначити в КЕ принципи та методи управлінням конфігурацією, масою та центруванням ПС відповідно до вимог ПДА-ТрА.605. Ця система повинна охоплювати всі затверджені види експлуатації ПС.

ПДА-ТрА.615 Маса та центрування для екіпажу

(a) Експлуатант повинен використовувати такі значення маси для визначення сухої експлуатаційної маси:

- (1) фактична маса, включаючи будь-який багаж екіпажу;
 - (2) стандартні маси, включаючи ручну поклажу, 95 кг для членів екіпажу;
- або
- (3) інші стандартні маси, прийнятні для Компетентного органу.

(b) Експлуатант повинен скоригувати суху експлуатаційну масу для врахування будь-якого додаткового багажу. Вагу цього додаткового багажу має бути враховано під час визначення центру ваги ПС.

ПДА-ТрА.620 Маса та центрування для пасажирів і багажу

(a) Експлуатант повинен обчислювати масу пасажирів та зареєстрованого багажу, використовуючи або фактичну зважену масу кожної особи та фактичну зважену масу багажу, або стандартні значення маси, зазначені у таблицях 1 та 2 нижче. Маса пасажирів також може бути встановлена за допомогою усної заяви кожного пасажирів або від його імені та додавання до неї заздалегідь визначеної константи для врахування ручної поклажі та одягу. Процедура, що визначає, коли вибирати фактичну або стандартну масу, а також процедура, якої слід дотримуватися під час використання усних заяв, повинна бути включена до КЕ.

(b) У разі визначення фактичної маси шляхом зважування експлуатант повинен забезпечити, щоб до неї були включені особисті речі та ручна поклажа пасажирів. Таке зважування повинно проводитися безпосередньо перед посадкою і в прилеглому місці.

(c) У разі визначення маси пасажирів за допомогою стандартних значень маси, необхідно використовувати стандартні значення маси, наведені в Таблиці 1 нижче. Стандартна маса включає ручну поклажу та масу будь-якої дитини віком до 2 років, яку перевозить дорослий на одному пасажирському кріслі. Немовлята, які займають окремі пасажирські місця, повинні розглядатися як діти для цілей цього підпункту.

(d) Застосовуються стандартні значення маси чоловіків, жінок, дітей та військовослужбовців, наведені в Таблиці 1:

Таблиця 1

Стандартні маси пасажирів

Категорія	Вага
Чоловіки	95 кг
Жінки	75 кг
Діти	35
Військові	120

е) Норми маси для багажу

Стандартні значення маси, наведені в Таблиці 2, застосовуються до кожного місця зареєстрованого багажу.

Таблиця 2

Категорія	Вага
Вихідна валіза	20 кг
Велика валіза / сумка	32 кг
Військова сумка / рюкзак	50 кг

(f) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир ПС зможе визначати масу палива шляхом врахування її фактичної щільності або, якщо вона є невідомою, шляхом використання щільності, розрахованої згідно з правилами, наведеними у КЛЕ або КЕ.

(g) Командир ПС є відповідальним за:

- (1) здійснення завантаження ПС під наглядом кваліфікованого персоналу;
- (2) відповідність комерційного навантаження даним розрахунку маси та центрування ПС.

(h) Експлуатант повинен встановити процедури, за допомогою яких командир ПС зможе дотримуватися вимог стосовно додаткових структурних обмежень, таких як міцність підлоги, максимальне навантаження на погонний (квадратний) метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість пасажирських місць.

(i) У КЕ експлуатант повинен встановити процедури і методи завантаження та системи зважування і центрування, які відповідають вимогам ПДА-ТрА.105(a)-(h). Такі процедури повинні охоплювати всі типи запланованої експлуатації ПС.

ПДА-ТрА.625 Дані та документація про масу та центрування повітряного судна

(а) Перед кожним рейсом експлуатант повинен визначити дані щодо маси та центрування і задокументувати їх, точно обумовлюючи навантаження і його розташування таким чином, щоб вони не перевищували встановлені ліміти щодо маси та центрування ПС. Документація щодо маси та центрування ПС повинна містити такі відомості:

- (1) реєстрацію та тип ПС;
- (2) умовне позначення, номер та дату рейсу, якщо застосовується;
- (3) прізвище командира ПС;
- (4) прізвище особи, яка готувала цю документацію;
- (5) суху експлуатаційну масу та відповідний центр тяжіння ПС;
- (6) масу палива під час зльоту та запас палива на рейс;
- (7) масу витратних матеріалів, окрім палива, якщо застосовується;
- (8) складові навантаження, включаючи пасажирів, багаж, вантаж та баласт;
- (9) злітну масу, посадкову масу та “суху” масу ПС (тобто без палива);
- (10) застосовний центр тяжіння ПС;
- (11) граничні величини маси та обмеження щодо центру тяжіння ПС.

(b) Якщо документація щодо маси та центру тяжіння ПС генерується за допомогою комп'ютерної системи, експлуатант повинен перевірити цілісність вихідних даних такої системи.

(c) Якщо командир ПС не здійснював контроль за завантаженням ПС, то особа, яка здійснювала такий контроль, підтверджує своїм підписом або еквівалентом, що завантаження та його розподіл відповідають документації щодо маси та центрування, які визначив командир ПС. Командир ПС повинен засвідчити своє схвалення власноручним підписом або еквівалентом.

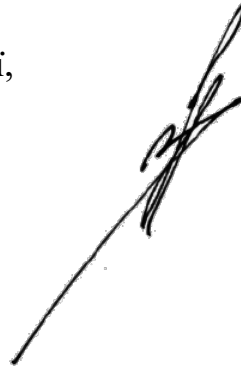
(d) Експлуатант повинен встановити процедури контролю передстартових змін у навантаженні, для того щоб забезпечити:

- (1) включення до планових польотних документів, які містять документацію щодо маси та центрування ПС, будь-яких передстартових змін у навантаженні після завершення документування щодо маси та центрування ПС;
- (2) зазначення максимальних передстартових змін щодо кількості пасажирів та навантаження;
- (3) підготовку нової документації щодо маси та центрування якщо це максимальне число перевищено.

(e) Незважаючи на положення ПДА-ТрА.625 (а)(5), центр тяжіння може не зазначатися у документації щодо маси та центрування ПС, якщо розподіл навантаження відповідає заздалегідь розрахованому табличному балансу або

якщо можна довести, що для запланованої експлуатації можливо утримати правильний баланс за будь-якого реального навантаження ПС.

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

ПІДРОЗДІЛ “К” – ПРИЛАДИ, ДАНІ ТА ОБЛАДНАННЯ

- ПДА-ТрА.630 Загальні положення
- ПДА-ТрА.631 Мінімальне обладнання для польоту
- ПДА-ТрА.635 Запасні електричні запобіжники
- ПДА-ТрА.640 Експлуатаційні вогні
- ПДА-ТрА.645 Обладнання для очищення лобового скла
- ПДА-ТрА.647 Апаратура радіозв'язку
- ПДА-ТрА.648 Гарнітура
- ПДА-ТрА.649 Комунікаційне радіообладнання
- ПДА-ТрА.650 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання
- ПДА-ТрА.652 Польоти вночі або згідно IFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання
- ПДА-ТрА.653 Додаткове обладнання для однопілотної експлуатації згідно з IFR
- ПДА-ТрА.655 Польоти в метеорологічних умовах за приладами (ІМС) або нічні польоти – використання автопілоту
- ПДА-ТрА.660 Бортова система оповіщення щодо небезпечної зміни висоти
- ПДА-ТрА.665 Система попередження про наближення з поверхнею землі (TAWS)
- ПДА-ТрА.668 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)
- ПДА-ТрА.670 Бортова система визначення погоди
- ПДА-ТрА.675 Лід та інші забруднення - польотні процедури
- ПДА-ТрА.676 Додаткове обладнання для нічної експлуатації в умовах обледеніння
- ПДА-ТрА.685 Бортова переговорна система для льотного екіпажу
- ПДА-ТрА.690 Бортова переговорна система членів екіпажу
- ПДА-ТрА.695 Публічна система сповіщення
- ПДА-ТрА.700 Бортовий голосовий реєстратор
- ПДА-ТрА.715 Бортовий реєстратор польотних даних
- ПДА-ТрА.727 Польотні дані та комбінований реєстратор
- ПДА-ТрА.730 Сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини
- ПДА-ТрА.735 Внутрішні двері та штори
- ПДА-ТрА.745 Аптечка першої допомоги
- ПДА-ТрА.746 Аварійний медичний комплект
- ПДА-ТрА.760 Кисень для надання першої допомоги пасажиром
- ПДА-ТрА.770 Додатковий кисень – літаки з гермокабінами
- ПДА-ТрА.775 Додатковий кисень – літаки без гермокабін
- ПДА-ТрА.780 Захисні кисневі апарати та респіратори для членів екіпажу
- ПДА-ТрА.790 Переносні вогнегасники
- ПДА-ТрА.795 Аварійна сокира та лом лапчастий
- ПДА-ТрА.800 Маркування місць аварійного вирубання обшивки

ПДА-ТрА.805 Засоби аварійної евакуації
 ПДА-ТрА.810 Мегафони
 ПДА-ТрА.815 Аварійне освітлення та маркування
 ПДА-ТрА.820 Авіаційний привідний передавач (ELT)
 ПДА-ТрА.828 Льотне спорядження пілота
 ПДА-ТрА.835 Аварійно-рятувального спорядження
 ПДА-ТрА.843 Політ над водною поверхнею
 ПДА-ТрА.844 Спеціальне обладнання – обладнання NVIS

ПДА-ТрА.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.

(б) 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).

(с) 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-ТрА, можуть залишатися в експлуатації або встановлюватися на ПС, допоки у цю частину ПДА-ТрА не будуть внесені додаткові норми.

(d) Наступні елементи не потребують процедури затвердження:

- (1) експлуатаційні вогні, які зазначені у підпункті (b)(4) ПДА-ТрА.640;
- (2) портативні освітлювальні прилади;
- (3) хронометр, який зазначено у підпункті (a)(2) ПДА-ТрА.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-ТрА.835.

(е) 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-ТрА.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:

(а) 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

(с) ПС має дозвіл на виконання польотів відповідно до застосовних вимог льотної придатності.

ПДА-ТрА.635 Запасні електричні запобіжники

(а) Літаки повинні бути обладнані запасними електричними запобіжниками з номіналами, які необхідні для забезпечення повного захисту бортової електромережі та використовуються на заміну тим запобіжникам, які можна змінювати під час польоту.

(b) Кількість запасних запобіжників, які необхідно мати на борту, повинна бути більшою:

- (1) 10 % від кількості запобіжників кожного номіналу; або
- (2) по три запобіжника для кожного номіналу.

ПДА-ТрА.640 Експлуатаційні вогні

(а) 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-ТрА.645 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-ТрА.647 Апаратура радіозв'язку

(a) Якщо це вимагається застосовними правилами польотів, літаки повинні оснащуватися апаратурою радіозв'язку, яка дозволяє здійснювати двосторонній обмін інформацією впродовж усього польотного часу із такими аеронавігаційними станціями та на таких частотах, які відповідають застосовним вимогам правил польотів.

(b) Якщо комунікаційне радіообладнання вимагається ПДА-ТрА. (a), воно повинно забезпечити передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 406 або 121,5 МГц.

(c) Якщо вимагається застосування більш ніж одного комунікаційного приладу, кожний із них має працювати незалежно від іншого/інших у такий спосіб, щоб відмова одного не могла призвести до відмови будь-якого іншого приладу.

ПДА-ТрА.648 Гарнітура

(a) Літаки повинні бути обладнані гарнітурою зі штанговим мікрофоном або ларингофоном (або їхніми еквівалентами) у розрахунку на кожного члена льотного екіпажу, який перебуває на своєму робочому місці у кабіні льотного екіпажу.

(b) Літаки, які експлуатуються згідно з IFR або вночі, повинні бути обладнані кнопкою передачі на приладах ручного керування кутами тангажу та крену для кожного члена льотного екіпажу.

ПДА-ТрА.649 Комунікаційне радіобладнання

(а) Літаки, які експлуатуються згідно з IFR, уночі 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 та на таких частотах, які були визначені відповідним уповноваженим органом;
- (4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 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 спричиняла відмови будь-якого іншого приладу.

ПДА-ТрА.650 Польоти згідно VFR – польотні і навігаційні прилади, а також супутнє обладнання

(а) 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 (а), 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-ТрА.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:

- (а) 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 (а) 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.660 Бортова система оповіщення щодо небезпечної зміни висоти

(а) Бортовою системою оповіщення щодо небезпечної зміни висоти повинні бути обладнані наступні літаки, якщо застосовно:

(1) турбогвинтові літаки з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше дев'яти;

(2) турбореактивні літаки.

(б) Бортова система оповіщення щодо небезпечної зміни висоти повинна бути здатна, якщо застосовно:

(1) оповістити льотний екіпаж про наближення до заздалегідь обраної висоти;

(2) оповістити льотний екіпаж (принаймні звуковим сигналом) про відхилення від заздалегідь обраної висоти.

(с) зарезервовано.

ПДА-ТрА.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-ТрА.668 Бортова система попередження зіткнень у повітрі (ACAS)

Якщо інше не передбачено КЛЕ ПС, літаки з газотурбінними двигунами з МСТОМ більше 5700 кг або MOPSC більше 19 повинні оснащуватися системою ACAS II.

ПДА-ТрА.670 Бортова система визначення погоди

Наступні літаки повинні бути обладнані бортовою системою визначення погоди при експлуатації у нічний час або згідно ІМС в районах, де на маршруті можна очікувати грози/шторми або інші потенційно небезпечні погодні умови, що виявляються бортовою системою визначення погоди:

- (a) літаки з гермокабінами;
- (b) літаки без гермокабін з МСТОМ більше 5700 кг;
- (c) літаки без гермокабін з MOPSC більше дев'яти.

ПДА-ТрА.675 Лід та інші забруднення – польотні процедури

(a) Експлуатант повинен визначити відповідні процедури для польотів в очікуваних або фактичних умовах обледеніння.

(b) Командир ПС повинен розпочинати політ, або навмисно виконувати політ у очікуваних чи реальних умовах обледеніння, тільки якщо літак є сертифікованим та належним чином обладнаним для польотів в таких умовах.

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

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-ТрА.676 Додаткове обладнання для нічної експлуатації в умовах обледеніння

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

(б) Такі засоби для освітлення процесу утворення льоду не повинні відблискувати та віддзеркалювати, що створюватиме перешкоди для роботи членів екіпажу.

ПДА-ТрА.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-ТрА.690 Бортова переговорна система членів екіпажу

Літаки з МСТОМ більше ніж 15 000 кг чи з MOPSC більше ніж 19 повинні бути обладнані переговорною системою членів екіпажу, крім літаків які отримали індивідуальну CofA до 1 квітня 1965 року та мають реєстрацію на 1 квітня 1995 року.

ПДА-ТрА.695 Публічна система сповіщення

Літаки з MOPSC більше 19 повинні бути обладнані публічними системами сповіщення.

ПДА-ТрА.700 Бортовий голосовий реєстратор

(а) Бортовим голосовим реєстратором (CVR) повинні бути обладнані літаки:

(1) з МСТОМ понад 27000 кг, які вперше отримали індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 01 січня 2016 року або після цієї дати;

(2) з МСТОМ понад 2250 кг:

(i) які сертифіковані для експлуатації екіпажем у складі не менш ніж двох пілотів;

(ii) які обладнані турбореактивним(и) двигуном/двигунами або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном;

(iii) сертифікат типу для яких видано 01 січня 2016 року або після цієї дати.

(b) CVR повинен бути здатний зберігати записані дані впродовж щонайменше:

1) попередніх 25 годин для літаків, з МСТОМ більше 27000 кг та індивідуальний CofA яких було видано 01 січня 2021 року або пізніше цієї дати; або

(2) попередніх 2 годин при всіх інших випадках.

(c) CVR повинен записувати такі дані з відміткою часу:

(1) голосові переговори, які передаються від або приймаються у кабіні льотного екіпажу по радіо;

(2) голосові переговори членів льотного екіпажу через бортову переговорну систему та систему сповіщення пасажирів, якщо така встановлена на борту;

(3) звуковий фон у кабіні льотного екіпажу в безперервному режимі, а також звукові сигнали від кожного задіяного штангового мікрофона та ларингофона;

(4) голосові або звукові сигнали, які ідентифікують аеронавігаційні засоби або засоби заходження на посадку, що отримуються через гарнітуру або динамік.

(d) CVR повинен автоматично розпочинати запис ще до руху літака з використанням своєї тяги та продовжувати запис до закінчення польоту, а саме до моменту, коли літак вже не рухається з використанням своєї тяги.

(e) З урахуванням вимог, зазначених у ПДА-ТрА.700(d), та залежно від наявності електропостачання CVR повинен почати запис даних ще під час кабіної перевірки перед запуском двигуна на початку виконання польоту та продовжувати запис до кабіної перевірки відразу після вимкнення двигунів після завершення польоту.

(f) Якщо CVR невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо CVR відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

ПДА-ТрА.715 Бортовий реєстратор польотних даних

(a) Літаки з МСТОМ понад 5700 кг, які вперше отримали індивідуальний CofA 01 січня 2016 року або після цієї дати, повинні оснащуватися бортовим реєстратором польотних даних (FDR), який використовує спосіб цифрового запису та збереження даних і для якого передбачено метод негайного отримання даних з інформаційного носія.

(b) FDR повинен записувати параметри, які необхідні для точного визначення траєкторії польоту літака, його швидкості, просторового положення, потужності двигунів та польотних характеристик, і зберігати дані, записані не менше ніж протягом попередніх 25 годин.

(c) Дані повинні отримуватися з бортових джерел, які дають змогу здійснювати точну кореляцію з даними, що відображаються для льотного екіпажу на приладах.

(d) FDR повинен автоматично розпочинати запис ще до руху літака з використанням своєї тяги та продовжувати запис до закінчення польоту, а саме до моменту, коли літак уже не рухається з використанням своєї тяги.

(e) Якщо FDR невідокремлюваний, він повинен мати пристрій для допомоги виявлення місцезнаходження під водою. Не пізніше 1 січня 2020 року цей пристрій повинен забезпечувати не менше ніж 90 днів підводної трансляції. Якщо FDR відокремлюваний, він повинен мати авіаційний аварійний привідний передавач.

ПДА-ТрА.727 Польотні дані та комбінований реєстратор

Дотримання вимог щодо CVR і FDR може бути досягнуто шляхом:

(a) у випадку літаків, які має бути обладнано CVR або FDR - використання одного комбінованого реєстратора, який поєднує голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних; або

(b) у випадку літаків, які має бути обладнано CVR та FDR - використання двох комбінованих реєстраторів, які поєднують голосовий реєстратор та реєстратор польотних даних.

ПДА-ТрА.730 Сидіння, ремені безпеки, системи фіксації та системи безпеки дитини

(a) Літаки повинні бути обладнані:

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

(2) ременями безпеки на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці, за винятком випадків, зазначених у ПДА-ТрА.730(3);

(3) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожному пасажирському сидінні та ременями фіксації на кожному спальному місці у випадку літаків з МСТОМ менше 5700 кг та MOPSC менше дев'яти, які отримали

індивідуальний сертифікат льотної придатності (CofA) 08 квітня 2015 року або пізніше цієї дати;

(4) система безпеки дитини (CRD) для кожної особи на борту яка молодша 24 місяців;

(5) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба, з пристроєм автоматичного обмеження руху корпусу у випадку різкого гальмування:

(i) на кожному кріслі члена льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням льотчика (пілота);

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

(6) ременем безпеки з системою верхньої фіксації тулуба на кожне сидіння для мінімально необхідного салонного (кабінного) екіпажу.

(b) ремінь безпеки з системою верхньої фіксації тулуба повинен:

(1) мати одну точку відкриття замка фіксатора;

(2) на сидіннях для мінімально необхідного салонного (кабінного) екіпажу, включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного,

(3) на сидіннях льотного екіпажу та на сидіннях поруч із сидінням льотчика (пілота):

(i) включати в себе два плечові ремені та ремінь безпеки, які можуть використовуватися незалежно одне від одного;

(ii) діагональний плечовий ремінь і ремінь безпеки, які можуть бути використані незалежно один від одного, для наступних літаків:

(c) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації;

(b) літаки з МСТОМ менше 5700 кг та з MOPSC менше дев'яти, які не відповідають динамічним умовам аварійної посадки, визначених у відповідній сертифікаційній специфікації та мають виданий індивідуальний CofA до 28 жовтня 2014 року; та

(e) літаки сертифіковані згідно з CS-VLA або еквівалентно та CS-LSA або еквівалентно.

ПДА-ТрА.735 Внутрішні двері та штори

Літаки повинні бути обладнанні:

(a) у випадку літаків з MOPSC більше 19, дверима між пасажирським салоном і кабіною льотного екіпажу з табличкою “тільки для екіпажу” та замком

для запобігання відкривання цих дверей пасажирями без відповідного дозволу члена льотного екіпажу;

(b) легкодоступним засобом для відкриття дверей, які відділяють пасажирський салон від інших відсіків з аварійними виходами;

(c) засобами для фіксування у відкритому положенні дверей або штор, які відділяють пасажирський салон від інших зон з аварійними виходами, які мають бути легкодоступними для того, щоб дістатися до необхідного аварійного виходу з пасажирського сидіння;

(d) табличкою на кожній внутрішній двері або поруч із шторою, що є засобом доступу до аварійного пасажирського виходу, яка вказує, що такі двері повинні бути відкритими під час зльоту і посадки, та

(e) засобом, за допомогою якого член екіпажу зможе розблокувати будь-які двері, які, є доступними для пасажирів та можуть бути ними закриті.

ПДА-ТрА.745 Аптечка першої допомоги

(a) Літаки повинні бути обладнані аптечками першої допомоги, у відповідності до вимог Таблиці нижче.

Кількість аптечок першої допомоги, які необхідно мати на борту

Кількість встановлених пасажирських крісел	Кількість аптечок першої допомоги
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 або більше	6

(b) Такі аптечки першої допомоги повинні бути:

- (1) легкодоступними для використання;
- (2) підтримуватися у експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із простроченим строком дії.

ПДА-ТрА.746 Аварійний медичний комплект

(a) Літаки з MOPSC більше 30 повинні бути обладнані аварійним медичним комплектом у разі, якщо політ до аеродрому, на якому кваліфікована медична допомога може бути надана, займає більше 60 хвилин на нормальній крейсерській швидкості від будь-якої точки на запланованому маршруті.

(b) Командир ПС повинен забезпечити, щоб лікарські препарати застосовувалися тільки кваліфікованим персоналом.

(c) Аварійний медичний комплект, описаний у ПДА-ТрА.746.225(a), повинен:

- (1) бути пило- та вологостійким;
- (2) розташовуватися та переміщуватися у такий спосіб, який запобігає несанкціонованому доступу до нього;
- (3) підтримуватися у експлуатаційному стані та не мати лікарських препаратів із простроченим строком дії.

ПДА-ТрА.760 Кисень для надання першої допомоги пасажиром

(a) Літаки з гермокабіною, що виконують польоти на барометричній висоті вище 25000 футів (8200 метрів), повинні бути обладнані запасом чистого кисню для пасажирів, яким із фізіологічних причин може знадобитися кисень у випадку розгерметизації кабіни.

(b) Запас кисню у (a) повинен розраховуватися на основі середньої розходу (при стандартній температурі та тиску у сухому повітрі - STPD) щонайменше 3 літри за хвилину на одну особу. Цього запасу кисню має вистачити на щонайменше 2 % пасажирів на борту (але в будь-якому випадку не менше ніж на одну людину) впродовж решти польоту після розгерметизації кабіни, якщо висота у кабіні перевищує 8000 футів (2700 метрів), але не перевищує 15000 футів (4950 метрів).

(c) Повинна бути достатня кількість розподільувачів кисню, але в будь-якому випадку не менше двох, із засобами призначеними для використання запасу салонному (кабінному) екіпажу.

(d) Кисневе обладнання для надання першої допомоги пасажиром повинно бути здатним генерувати потік кисню для кожного користувача з ваговою витратою щонайменше у чотири літри за хвилину за умов STPD.

ПДА-ТрА.770 Додатковий кисень – літаки з гермокабінами

(a) Літаки з гермокабінами, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та розподіляти кисень згідно даних наведених у таблиці нижче.

(b) Літаки з гермокабінами, що виконують польоти на барометричній висоті вище 25000 футів (8200 метрів), повинні бути обладнані:

- (1) масками швидкого надягання для членів льотного екіпажу;

(2) достатньою кількістю випускних отворів та масок, або портативних кисневих пристроїв, які рівномірно розподілені по пасажирському салону для забезпечення негайної подачі кисню, якщо передбачено КЛЕ ПС;

(3) розподілювачем кисню, з'єднаним із терміналами подачі кисню, які є негайно доступними для кожного члена кабінного екіпажу, додаткового члена екіпажу та пасажирів на своїх місцях;

(4) приладом для попередження льотного екіпажу про втрату герметичності.

(с) Індивідуальні розподілювачі кисню, з'єднані з терміналами подачі кисню, описані у ПДА-ТрА.770(b)(3), повинні автоматично застосовуватися у випадку літаків із гермокабінами, які вперше отримали індивідуальний CofA 08 листопада 1998 року або пізніше цієї дати та виконують польоти на барометричній висоті вище 25 000 футів (8200 метрів), або виконують польоти на барометричній висоті 25 000 футів (8200 метрів) або нижче при таких умовах експлуатації, які не дозволили б літаку знизитися безпечно до висоти 13000 футів (4000 метрів) за чотири хвилини.

(d) Загальна кількість розподілювачів кисню та терміналів, зазначених у ПДА-ТрА.770(b)(3) та ПДА-ТрА.770(c), повинна перевищувати кількість пасажирських місць щонайменше на 10 %. Додаткові розподілювачі повинні бути рівномірно розташовані по всьому пасажирському салону, якщо передбачено КЛЕ ПС.

(е) Незважаючи на ПДА-ТрА.770(a), вимоги щодо подачі кисню до членів кабінного екіпажу, додаткових членів екіпажу та пасажирів для літаків, не сертифікованих виконувати польоти на висоті більше 25000 футів (8200 метрів), можуть бути знижені на весь час польоту до барометричної висоти між 10000 футів (3050 метрів) та 13000 футів (4000 метрів) для всіх обов'язкових членів кабінного екіпажу та щонайменше для 10 % пасажирів, якщо в усіх точках по маршруту літак здатний знизитися безпечно до барометричної висоти в кабіні у 13000 футів (4000 метрів) за чотири хвилини.

(f) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 5 (рядок 1, пункт 1(b), та рядок 2) вказує кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин, після чого протягом 20 хвилин літак повинен залишатися на висоті 10000 футів (3050 метрів).

(g) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 5 (рядок 1, пункт 1(b)(2)) показує кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10000 футів (3050 метрів) за 10 хвилин, після чого протягом 110 хвилин літак повинен залишатися на висоті 10000 футів (3050 метрів).

(h) Необхідний мінімум подачі, зазначений у Таблиці 5 (рядок 3) показує кількість кисню, яка необхідна при постійній швидкості зниження з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 15000 футів (4950 метрів) за 10 хвилин.

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для літаків із гермокабінами

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу під час виконання службових обов'язків у кабіні	(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13000 футів (4000 метрів). (b) Залишок польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10000 футів (3050 метрів) та не перевищує 13000 футів (4000 метрів), після початкових 30 хвилин на відповідних висотах, але за ніяких обставин не менше ніж: 1) 30-ти хвилинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах менших 25000 футів (8200 метрів); 2) 2-х годинний запас для літаків, які сертифіковані для експлуатації на висотах більших 25000 футів (8200 метрів)
2. Необхідні члени кабінного екіпажу	(a) Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 13000 футів (4000 метрів), але не менше 30-ти хвилинного запасу. (b) Залишок польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10000 футів (3050 метрів) та не перевищує 13000 футів (4000 метрів), після початкових 30 хвилин на відповідних висотах.
3. 100 % пасажирів(*)	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 15000 футів (4950 метрів), але не менше 10-ти хвилинного запасу.
4. 30 % пасажирів(*)	Увесь польотний час, коли барометрична висота у кабіні перевищує 14000 футів (4200 метрів) та не перевищує 15000 футів (4950 метрів).
5. 10 % пасажирів(*)	Залишок польотного часу, коли барометрична висота у кабіні перевищує 10000 футів (3050 метрів) та не перевищує 14000 футів (4200 метрів), після початкових 30 хвилин на відповідних висотах.

(*) Кількість пасажирів у таблиці 5 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, включаючи осіб молодше 24 місяців.

ПДА-ТрА.775 Додатковий кисень – літаки без гермокабін

Літаки без гермокабін, що виконують польоти на барометричній висоті вище 10000 футів (3050 метрів), повинні бути обладнані додатковим кисневим обладнанням, яке може зберігати та постачати кисень згідно даних таблиці нижче.

Мінімальні вимоги щодо подачі кисню для літаків без гермокабіни

Постачання для	Тривалість та барометрична висота у кабіні
1. Персонал кабіни льотного екіпажу під час виконання службових обов'язків у кабіні, а також члени екіпажу, які допомагають льотному екіпажу виконувати їхні обов'язки	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 10000 футів (3050 метрів).
2. Необхідні члени кабінного екіпажу	Увесь польотний час на барометричній висоті більше 13000 футів (4000 метрів) та для будь-якого інтервалу часу більше 30 хвилин - коли барометрична висота перевищує 10000 (3050 метрів) футів та не перевищує 13000 футів (4000 метрів).
3. Додаткові члени екіпажу та 100 % пасажирів(*)	Увесь польотний час, коли барометрична висота перевищує 13000 футів (4000 метрів).
4. 10 % пасажирів(*)	Увесь польотний час після 30 хвилин на барометричній висоті, яка перевищує 10000 футів (3050 метрів) та не перевищує 13000 футів (4000 метрів).

(*) Кількість пасажирів у таблиці 6 означає фактичну кількість пасажирів на борту літака, включаючи осіб молодше 24 місяців.

ПДА-ТрА.780 Захисні кисневі апарати та респіратори для членів екіпажу

(а) Всі літаки з гермокабінами, а також літаки без гермокабін з МСТОМ більше 5700 кг або з MOPSC більше 19, повинні бути обладнані кисневими апаратами та респіраторами (PBE) для захисту очей, носа та рота; такі апарати повинні бути здатні забезпечити захист протягом щонайменше 15 хвилин:

(1) кисень для кожного члена льотного екіпажу, що виконує обов'язки у кабіні льотного екіпажу;

(2) дихальний газ для кожного призначеного члена кабінного екіпажу на своєму робочому місці;

(3) дихальний газ для портативного РВЕ на одного члена льотного екіпажу на своєму робочому місці для літаків, які експлуатуються з більш ніж однією особою у льотному екіпажі та без жодного члена кабінного екіпажу.

(b) РВЕ для льотного екіпажу повинен бути встановлений у кабіні льотного екіпажу та бути легкодоступним для негайного використання кожним членом льотного екіпажу на своєму робочому місці.

(c) РВЕ для кабінного екіпажу повинен бути встановлений поряд із кожним робочим місцем призначеного члену кабінного екіпажу.

(d) Літаки повинні бути обладнані додатковими портативними РВЕ, які встановлюються поряд з переносним вогнегасником, зазначеним у ПДА Тра.250, або поруч з входом у вантажний відсік, у випадку якщо переносний вогнегасник встановлений у вантажному відсіку.

(e) РВЕ під час застосування не повинен перешкоджати використанню засобів зв'язку, які зазначені у ПДА-Тра.170, ПДА-Тра.175, ПДА-Тра.270 та ПДА-Тра.330.

ПДА-Тра.790 Переносні вогнегасники

(a) Літак повинен бути обладнаний щонайменше одним переносним вогнегасником у кабіні льотного екіпажу.

(b) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути розташований (або легкодоступним для використання) у кожній кухні на борту, яка не розміщена у головному пасажирському салоні.

(c) Щонайменше один переносний вогнегасник повинен бути доступний для використання у кожному багажному відділенні класу А та В, а також у кожному вантажному відсіку класу Е, до якого у польоті мають доступ члени екіпажу.

(d) Тип і кількість вогнегасної речовини для необхідних вогнегасників на борту повинні відповідати ймовірному типу пожежі, яка може виникнути у даному відсіку; також, тип вогнегасної речовини повинен бути обраний таким чином, щоб звести до мінімуму ефект концентрації токсичного газу у пасажирських салонах та кабінах екіпажу.

(e) Таблиця нижче містить мінімальну кількість переносних вогнегасників, якими повинні бути обладнані літаки; такі вогнегасники повинні бути зручно розташовані у кожному пасажирському салоні для можливого використання у разі виникнення пожежної небезпеки.

Кількість переносних вогнегасників

МОРС	Кількість вогнегасників
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 або більше	8

ПДА-ТрА.795 Аварійна сокира та лом лапчастий

(а) Літаки з МСТОМ більше 5700 кг або з МОРС більше дев'яти повинні бути обладнанні щонайменше однією аварійною сокирою або лапчастим ломом, які слід розташовувати у кабіні льотного екіпажу.

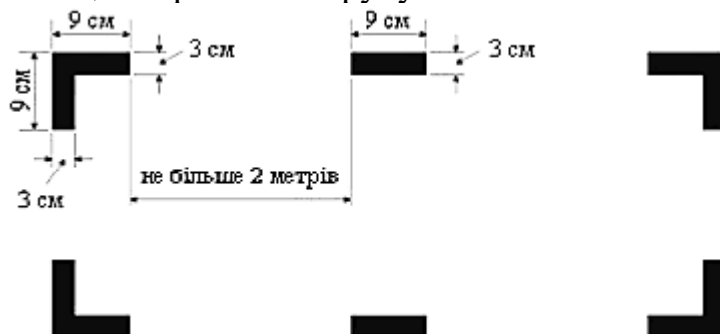
(b) У випадку літаків із МОРС понад 200, у задній частині бортової кухні або біля неї повинен знаходитися додаткова аварійна сокира або лапчастий лом.

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

ПДА-ТрА.800 Маркування місць аварійного вирубування обшивки

Якщо виконується маркування місць на фюзеляжі літака, які підходять для вирубування обшивки рятувальниками у разі виникнення надзвичайних ситуацій, такі місця повинні маркуватися у відповідності до зображеного на малюнку 1.

Малюнок 1

Маркування місць аварійного вирубування обшивки

ПДА-ТрА.805 Засоби аварійної евакуації

(а) Літаки з висотою порога пасажирського аварійного виходу 1,83 метри (6 футів) над поверхнею землі повинні на кожному з таких виходів бути обладнані засобами, що забезпечують пасажирів і екіпажу безпечно досягти землі після виникнення аварійної ситуації.

(b) Незважаючи на положення (а), такі засоби не вимагаються для аварійних виходів на крило, якщо призначене місце в структурі літака в якому шлях відходу завершується менше ніж у 1,83 метри (6 футів) від землі за умов, що літак знаходиться на землі, його шасі є випущеним та закрилки знаходяться у злітній позиції (або посадковій, якщо закрилки у такій позиції вище від землі).

(с) Літаки з обов'язковим окремим аварійний виходом для льотного екіпажу, для якого висота найнижчої точки перевищує 1,83 метри (6 футів) над землею, повинні бути обладнані допоміжними засобами, завдяки яким члени льотного екіпажу зможуть безпечно спуститися на землю після виникнення аварійної ситуації.

(d) Висоти, які надані у ПДА-ТрА.265(а) та ПДА-ТрА.265(с), потрібно виміряти наступним чином:

(1) з випущеним шасі;

(2) у випадку літаків із сертифікатом типу, виданим після 31 березня 2000 року - після зминання або виходу з відмови випуску однієї або кількох стійок шасі.

ПДА-ТрА.810 Мегафони

Літаки з MOPSC більше 60, які перевозять щонайменше одного пасажирів, повинні бути обладнані портативними мегафонами на батареях, які є легкодоступними для використання членами екіпажу у випадку аварійної евакуації. Кількість таких мегафонів повинна бути наступною:

(а) Для кожного пасажирського салону:

Кількість мегафонів

Кількість пасажирських місць	Кількість мегафонів
Від 61 до 99	1
100 або більше	2

(b) Для літаків, які мають більше одного пасажирського салону, потрібен щонайменше один мегафон у всіх випадках, коли загальна кількість пасажирів перевищує 60.

ПДА-ТрА.815 Аварійне освітлення та маркування

(а) Літаки з MOPSC більше дев'яти повинні бути обладнані системою аварійного освітлення із незалежним джерелом живлення для забезпечення процесу евакуації з літака.

(b) Для літаків із MOPSC більше 19 система аварійного освітлення, зазначена у ПДА-ТрА.815(а), повинна включати наступне:

- (1) джерела загального освітлення кабіни;
- (2) освітлення підлоги у зонах аварійних виходів;
- (3) освітлені аварійні виходи із відповідним маркуванням;
- (4) для літаків, заявку на сертифікат типу яких (або його еквівалент) було надано до 01 травня 1972 року, при експлуатації вночі, зовнішнє аварійне освітлення на всіх аварійних виходах на крило, де необхідні засоби допомоги під час зниження;

(5) для літаків, заявку на сертифікат типу яких (або його еквівалент) було надано після 30 квітня 1972, при експлуатації вночі, зовнішнє аварійне освітлення на всіх пасажирських евакуаційних виходах;

(6) для літаків, по яким заявку на видачу сертифіката типу (або його еквівалент) було надано 31 грудня 1957 року або після цієї дати - система маркування доріжки аварійної евакуації в пасажирському салоні.

(с) Для літаків з MOPSC з 19 або менше, які отримали сертифікат типу на основі кодів льотної придатності уповноваженого органу, система аварійного освітлення, описана в (а), повинна включати засоби, наведені у ПДА-ТрА.815(b)(1), ПДА-ТрА.815(b)(2) та ПДА-ТрА.815(b)(3).

(d) Для літаків з MOPSC з 19 або менше, які не отримали сертифікат типу на основі кодів льотної придатності уповноваженого органу, система аварійного освітлення, описана в ПДА-ТрА.815(а), повинна включати засоби наведені у ПДА-ТрА.815(b)(1).

(е) Літаки з MOPSC менше дев'яти, під час експлуатації вночі, повинні бути обладнані джерелом загального освітлення кабіни для сприяння процесу евакуації з літака.

ПДА-ТрА.820 Авіаційний аварійний привідний передавач (ELT)

(а) Експлуатант не повинен експлуатувати ПС, якщо воно не оснащене 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 (а) вище воно не обладнане автоматичним аварійним

радіомаяком (ELT(AD)), який автоматично розгортається для польотів над водою., який може передавати сигнал на частотах 406 або 121,5 МГц.

(с) 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, як зазначено в підпункті (а) вище, експлуатант повинен встановити експлуатаційну процедуру для включення та відключення функції автоматичної активації.

ПДА-ТрА.828 Льотне спорядження

Експлуатант не повинен експлуатувати ПС, якщо усі члени екіпажу ПС не мають належного “індивідуального спорядження членів екіпажу” з урахуванням фактичних та прогнозованих експлуатаційних і погодних умов виконання польоту.

ПДА-ТрА.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-ТрА.843 Політ над водною поверхнею

(а) Наступні літаки повинні бути обладнані рятувальними жилетами - по одному на кожну особу, що знаходиться на борту або у разі наявності осіб молодше 24 місяців еквівалентними плавзасобами і зазначені засоби повинні розташовуватися у легкодоступних місцях з крісел або спальних місць осіб для яких вони призначені:

(1) сухопутні літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на відстані більше 50 морських миль від берега або літаки, які виконують зліт або посадку на аеродромі, траєкторії зльоту або заходження на посадку проходять над водою та існує певна вірогідність вимушеної посадки на воду;

(2) гідролітаки, які експлуатуються над водною поверхнею.

(b) Кожний рятувальний жилет або еквівалентний індивідуальний плавзасіб повинен бути обладнаний засобами електричного освітлення з метою сприяння визначенню місцезнаходження осіб.

(с) Гідролітаки, які експлуатуються над водною поверхнею, повинні бути обладнані наступним:

(1) якорем та іншим обладнанням для допомоги у швартуванні, постановці на якір або переміщенні гідролітака на воді, що відповідає його вазі, розмірам та характеристикам керованості;

(2) обладнанням, яке генерує звукові сигнали, згідно положень Міжнародних правил попередження зіткнення на морі (якщо це доречно).

(d) Літаки, які експлуатуються над водною поверхнею на достатньому віддаленні від землі, придатної для аварійної посадки, причому відповідна дистанція є більшою величиною з наступних двох:

(1) 120 хвилин на крейсерській швидкості або 400 морських миль, яка величина менша з цих, для літаків, здатних продовжувати політ до аеродрому при відмові критичного двигуна (або двигунів) в будь-якій точці маршруту або запланованого відхилення;

(2) для всіх інших літаків, 30 хвилин на крейсерській швидкості або 100 морських миль, яка величина менша з цих, повинні бути обладнані згідно ПДА-ТрА.843(е).

(е) Літаки, які відповідають вимогам ПДА-ТрА.843(d), повинні мати таке обладнання:

(1) рятувальні плоти в достатній кількості для розміщення усіх пасажирів та екіпажу, розташовані у такий спосіб, щоб їх можна було негайно застосовувати у аварійній ситуації; такі плоти повинні мати достатній розмір, щоб вмістити всіх врятованих у випадку, якщо один пліт з найбільшою місткістю загубиться;

(2) світову сигналізацію на кожному рятувальному плоту;

(3) рятувальне обладнання для забезпечення підтримки життя, яке відповідає характеристикам даного рейсу;

(4) щонайменше два ELT.

(f) Не пізніше 01 січня 2019 року, літаки з МСТОМ більше 27000 кг та з MOPSC більше 19 та літаки з МСТОМ більше 45500 кг повинні бути забезпечені надійно закріпленим приладом підводної локації який працює на частоті 8,8 кГц $\pm$ 1 кГц, якщо

(1) літак експлуатується за маршрутами, на яких він ні в одній точці на відстані більше 180 морських миль від берега; або

(2) літак оснащений надійними і автоматичними засобами, щоб точно визначити, після авіаційної події у випадку коли літак сильно пошкоджений, місцезнаходження точки завершення польоту.

ПДА-ТрА.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:

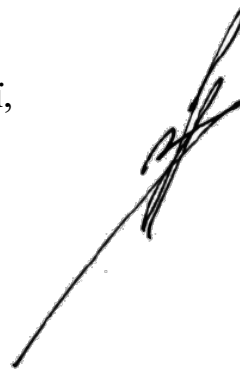
(1) сумісне із NVIS освітлення панелі приладів для освітлення усіх основних пілотажних приладів;

(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-ТрА.845 Загальні положення

ПДА-ТрА.850 Комунікаційне радіообладнання

ПДА-ТрА.860 Радіообладнання для експлуатації згідно VFR по маршрутах з навігацією по візуальним орієнтирам

ПДА-ТрА.865 Комунікаційне та навігаційне обладнання для експлуатації згідно IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам

ПДА-ТрА.866 Відповідач

ПДА-ТрА.867 Управління аеронавігаційними базами даних

ПДА-ТрА.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-ТрА, 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 зміненням технічними характеристикам, що відрізняються від стандартів ETSO, доки затверджена норма не набуде зворотної сили.

ПДА-ТрА.850 Комунікаційне 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.

(b) Необхідні засоби радіозв'язку відповідно до пункту (а) ПДА-ТрА.845 повинні забезпечувати зв'язок на аварійній частоті авіації.

(с) Літаки, які експлуатуються згідно з IFR, уночі 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 та на таких частотах, які були визначені відповідним уповноваженим органом;

(4) передачу сигналів на аварійній аеронавігаційній частоті 406 МГц або 121,5 МГц.

(d) Якщо вимагається застосування більше ніж одного комунікаційного приладу, кожний із них повинен працювати незалежно від іншого у такий спосіб, щоб відмова одного з них спричиняла відмови будь-якого іншого приладу.

ПДА-ТрА.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;

(b) Обмінюватися інформацією з відповідними АТС станціями з будь-якої точки контрольованого повітряного простору, в якому запланований відповідний маршрут;

(с) Отримувати метеорологічну інформацію.

ПДА-ТрА.865 Комунікаційне та навігаційне обладнання для експлуатації згідно IFR або VFR по маршрутах без навігації по візуальним орієнтирам

(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-ТрА.845).

(b) Комунікаційне радіообладнання.

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.

(а) 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-ТрА.866 Відповідач

Якщо інше не передбачено КЛЕ ПС, ПС повинні бути обладнанні вторинним оглядовим радіолокаційним відповідачем (SSR) з барометричною висотою та, у разі потреби, будь-яким іншим типом відповідача SSR, який є необхідним для даного польоту.

ПДА-ТрА.867 Управління аеронавігаційними базами даних

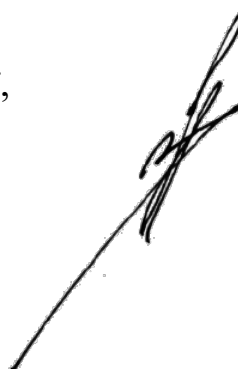
(a) Аеронавігаційні бази даних, що використовуються в сертифікованих системах ПС, повинні відповідати вимогам якості даних, що є достатніми для передбачуваного використання даних.

(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-ТрА 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-ТрА.875 Загальні положення

ПДА-ТрА.887 Відповідальність за підтримання льотної придатності

ПДА-ТрА.892 Виконання технічного обслуговування і ремонту повітряного судна підрядними організаціями

ПДА-ТрА.905 Програма технічного обслуговування і ремонту повітряного судна експлуатанта

ПДА-ТрА.910 Дані для технічного обслуговування і ремонту повітряного судна

ПДА-ТрА.915 Система запису про підтримання льотної придатності повітряного судна

ПДА-ТрА.920 Ведення експлуатантом технічного бортового журналу повітряного судна

ПДА-ТрА.925 Передача записів про підтримання льотної придатності повітряного судна

ПДА-ТрА.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 (MARCS), 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-ТрА.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-ТрА шляхом:

(1) проведення передпольотних оглядів;

(2) усунення будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, до визначеного даними для ТОР 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 ТОР ПС відповідно до схваленої/затвердженої програми ТОР ПС експлуатанта (див. ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.887;

(2) перелік заходів контролю якості виконання ТОР підрядною організацією відповідно до ПДА-ТрА.035; та

(3) обов'язки обох Сторін щодо виконання вимог до даних для ТОР ПС відповідно до ПДА-ТрА.910.

ПДА-ТрА.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(і) 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-ТрА.910 Дані для технічного обслуговування і ремонту повітряного судна

Експлуатант повинен гарантувати, що:

(a) Підрядна організація з ТОР ПС (див. ПДА-ТрА.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.А.45(d) Частини-145В.

(b) У разі отримання відповідного запиту, надає підрядній організації з ТОР, доступ до усіх чинних даних для ТОР ПС.

ПДА-ТрА.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.А.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);

(c) 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 (EMAR 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-ТрА.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.

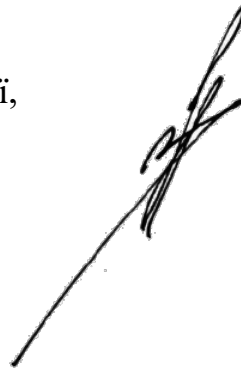
(b) Технічний бортовий журнал ПС і будь-які подальші зміни до нього повинні бути схвалені Компетентним органом/затверджені уповноваженим органом з льотної придатності.

(c) Експлуатант повинен забезпечити зберігання технічного бортового журналу ПС протягом 36 місяців після внесення останнього запису.

ПДА-ТрА.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-ТрА.915, передаються разом із ПС.

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



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “N” – ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

ПДА-ТрА.935 Загальні положення
ПДА-ТрА.936 Призначення командира
ПДА-ТрА.940 Склад льотного екіпажу
ПДА-ТрА.943 Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM)
ПДА-ТрА.944 Конверсійна підготовка експлуатанта
ПДА-ТрА.945 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка
ПДА-ТрА.946 Кваліфікаційна підготовка
ПДА-ТрА.950 Додаткова підготовка (перепідготовка)
ПДА-ТрА.955 Призначення командиром ПС
ПДА-ТрА.957 Льотна підготовка ведучого групи повітряних суден
ПДА-ТрА.960 Підготовка інструктора
ПДА-ТрА.965 Періодична підготовка та перевірка
ПДА-ТрА.970 Наявний досвід
ПДА-ТрА.980 Експлуатація більше одного типу або варіанта повітряного судна
ПДА-ТрА.982 Забезпечення підготовки
ПДА-ТрА.985 Ведення документації про проходження підготовки

ПДА-ТрА.935 Загальні положення

(а) Склад та кількість членів льотного екіпажу ПС на визначених робочих місцях повинна бути не менше ніж мінімум, зазначений в КЛЕ ПС або експлуатаційних обмежень, які встановлені для ПС.

(б) 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-ТрА.936 Призначення командира

(а) Відповідно до ПДА-ТрА, один льотчик (пілот) з льотного екіпажу, який кваліфікований як командир ПС повинен бути призначений експлуатантом як командир ПС.

(б) 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-ТрА.940 Склад льотного екіпажу

Експлуатант повинен забезпечити, щоб

- (a) Склад та чисельність льотного екіпажу відповідали вимогам КЛЕ ПС та були не меншими за мінімум, визначений у ньому;
- (b) льотний екіпаж включав додаткових членів льотного екіпажу, якщо це вимагається типом експлуатації, і не був зменшений нижче кількості, зазначеної в КЕ;
- (c) встановлені процедури, прийнятні для Компетного органу, для запобігання включення до складу екіпажу недосвідчених членів льотного екіпажу; та
- (d) Для всіх турбогвинтових ПС з максимальною схваленою конфігурацією пасажирських крісел понад 9 і для всіх турбореактивних ПС мінімальний льотний екіпаж становить 2 льотчики (пілоти).

ПДА-ТрА.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 члена екіпажу 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-ТрА.037).

ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.946 Кваліфікаційна підготовка

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(a) Кожен член льотного 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 льотного екіпажу відповідно до записів про проходження ним підготовки у відповідності з ПДА-ТрА.985;

(c) Мінімальні вимоги до членів льотного екіпажу, що проходять фахову підготовку до виконання завдань за призначенням, зазначаються у КЕ.

ПДА-ТрА.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-ТрА.955 Призначення командиром ПС

Експлуатант повинен забезпечити, щоб для підвищення до командира ПС з помічника командира ПС (другого пілота) та для тих, хто приєднується до командира ПС, мінімальний рівень досвіду був визначений в КЕ.

ПДА-ТрА.957 Льотна підготовка ведучого групи повітряних суден

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(a) 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.

(с) 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-ТрА.985.

(d) Мінімальні вимоги до члена льотного екіпажу, що проходить фахову підготовку до виконання обов'язків ведучого пілотажної групи, повинні бути зазначені у КЕ.

(е) Усі категорії ведучих авіаційних загонів (ланок) та їх конкретні обов'язки і відповідальність повинні бути зазначені у КЕ.

ПДА-ТрА.960 Підготовка інструктора

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(a) 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 льотного екіпажу до виконання ним всіх обов'язків інструктора.

(с) Обсяг підготовки, який є необхідним для фахової підготовки інструктора повинен визначатися після належного врахування попередньої підготовки члена льотного екіпажу відповідно до записів про проходження ним підготовки у відповідності з ПДА-ТрА.985.

(d) мінімальні вимоги до членів льотного екіпажу, що проходять фахову підготовку до виконання обов'язків інструктора, зазначені у КЕ.

(е) Усі категорії інструкторів та їх конкретні обов'язки і відповідальність визначені у КЕ.

ПДА-ТрА.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) навчання виживанню;
- (4) підготовку до використання аварійно-рятувальних засобів; та
- (5) підготовку для CRM.
- (6) тренування на ПС або тренажері безпечного проведення:
 - (i) підготовку до виконання звичайних, нештатних та аварійних процедур;
 - (ii) видів експлуатації, описаних в КЕ.

(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 втом 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 втом і заходи протидії.

ПДА-ТрА.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-ТрА.980 Експлуатація більше одного типу або варіанту повітряного судна

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб член льотного екіпажу не працював більш ніж на одному типі або варіанті ПС, за винятком випадків, коли член екіпажу компетентний у цьому.

(b) 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 ЦОУ ДА не погодить використання ним допуску (допусків), що пов'язані з його фаховою підготовкою, підвищенням кваліфікації, наявністю необхідного досвіду та перевіркою зазначеного.

(c) 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 екіпажу для експлуатації іншого типу або варіанту ПС.

ПДА-ТрА.982 Забезпечення підготовки

(a) 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”, затверджені наказом Міністерства оборони України від 16 грудня 2020 року № 477, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18 лютого 2021 р. за № 212/35834.

(b) 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-21В).

(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.

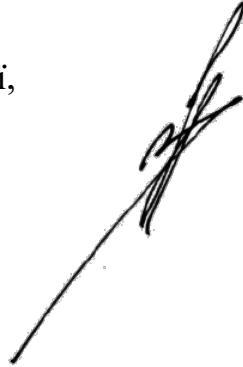
ПДА-ТрА.985 Ведення документації про проходження підготовки

Експлуатант повинен вести про кожного окремого члена льотного екіпажу:

(а) документацію про всі заходи його підготовки, тестування та допуски, які визначені у ПДА-ТрА.943, 946, 950, 957, 960, 965.

(б) документацію про наявний досвід відповідно до ПДА-ТрА.970.

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



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “О” – ЧЛЕНИ ЕКІПАЖУ

ПДА-ТрА.988 Застосування

ПДА-ТрА.989 Загальні положення

ПДА-ТрА.990 Склад членів екіпажу

ПДА-ТрА.1000 Початкова підготовка експлуатанта з управління ресурсами екіпажу (CRM)

ПДА-ТрА.1005 Конверсійна підготовка та перевірка у експлуатанта

ПДА-ТрА.1007 Кваліфікаційна підготовка

ПДА-ТрА.1010 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка

ПДА-ТрА.1012 Кваліфікаційна підготовка інструктора

ПДА-ТрА.1015 Підвищення кваліфікації та перевірка

ПДА-ТрА.1020 Наявний досвід

ПДА-ТрА.1030 Експлуатація більш ніж одного типу або варіанту

ПДА-ТрА.1035 Записи про підготовку

ПДА-ТрА.988 Застосування

(а) Цей підрозділ застосовується до членів екіпажу, які не є членами льотного екіпажу, призначених для виконання завдань на борту ПС, які є важливими для безпечного виконання польоту. Це включає, але не обмежується

- (1) члени екіпажу, які несуть відповідальність за безпеку пасажирів; та
- (2) члени екіпажу, які беруть участь у тактичному управлінні польотом.

(б) Експлуатант повинен забезпечити наявність у всіх членів екіпажу відповідних та чинних допусків та свідоцтв, виданих Компетентним органом, а також відповідної фахової підготовки для виконання своїх функціональних обов'язків та завдань за призначенням.

ПДА-ТрА.989 Загальні положення

Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі члени екіпажу мали чинний сертифікат з лікарсько-льотної експертизи, виданий уповноваженим органом або визнаним Компетентним органом, а також були достатньо кваліфікованими та компетентними для виконання обов'язків та видів діяльності, які на них покладені.

ПДА-ТрА.990 Склад членів екіпажу

Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(а) Склад та кількість членів екіпажу відповідали вимогам КЛЕ та були не меншими за мінімальну кількість, визначену в ньому;

(b) Склад екіпажу включав щонайменше одного члена екіпажу з обов'язками з безпеки пасажирів на кожні 50 пасажирів або їх частину у разі експлуатації ПС з максимальною схваленою конфігурацією пасажирських крісел більше ніж 19, яке перевозить одного або більше пасажирів, з метою виконання обов'язків в інтересах безпеки пасажирів;

(c) Старший член екіпажу, відповідальний за безпеку пасажирів, призначається щоразу, коли призначається більше ніж один член екіпажу, відповідальний за безпеку пасажирів;

(d) Склад та кількість членів екіпажу залежить від типу польоту і не може бути меншою за кількість, визначену в КЕ для цього польоту; та

(e) Встановлені процедури, прийнятні для Компетентного органу, для запобігання комплектування екіпажу недосвідченими членами екіпажу.

ПДА-ТрА.1000 Початкова підготовка експлуатанта з управління ресурсами екіпажу (CRM)

(a) Перед тим як виконувати самостійні польоти, член екіпажу повинен пройти початковий курс підготовки CRM.

(b) Початкова підготовка CRM повинна проводитися принаймні одним кваліфікованим інструктором із CRM, який може залучати експертів у конкретних сферах.

(c) Якщо член екіпажу раніше не пройшов початкову підготовку з управління ресурсами екіпажу (CRM), Експлуатант повинен забезпечити проходження ним початкової програми підготовки з CRM. Нові члени екіпажу повинні пройти початкову підготовку з управління ресурсами екіпажу протягом першого року роботи у експлуатанта.

ПДА-ТрА.1005 Конверсійна підготовка та перевірка у експлуатанта

(a) Кожен член 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 екіпажу.

ПДА-ТрА.1007 Кваліфікаційна підготовка

Експлуатант повинен забезпечувати, щоб:

(а) 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:
 - (і) переходу на інший тип ПС після отримання відповідного допуску для конкретного типу ПС;
 - (іі) переходу до іншого експлуатанта з відмінними експлуатаційними процедурами;
 - (ііі) зміни виду експлуатації ПС.

(б) 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;

(с) Мінімальні вимоги до членів екіпажу, що проходять фахову підготовку до виконання завдань за призначенням, зазначаються у КЕ.

ПДА-ТрА.1010 Підготовка щодо відмінностей та ознайомча підготовка

(а) Члени 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.

(б) КЕ повинно визначати випадки, коли вимагається підготовка щодо відмінностей або ознайомча підготовка.

ПДА-ТрА.1012 Кваліфікаційна підготовка інструктора

Експлуатант повинен забезпечити, щоб

(а) Кожен член екіпажу, призначений для проведення інструктажу з виконання польотів, пройшов курс підготовки експлуатанта з підготовки інструктора з виконання польотів з метою:

- (1) отримання початкової кваліфікації інструктора з виконання польотів; або

(2) відновлення кваліфікації інструктора з виконання польотів, як зазначено в КЕ;

(b) Кваліфікаційна підготовка з інструктажу проводиться відповідним кваліфікованим персоналом згідно з детальною програмою курсу, що міститься в КЕ. Ця програма повинна охоплювати підготовку з усіх обов'язків та завдань, що стосуються інструктажу, які покладаються на члена екіпажу, який проходить кваліфікаційну підготовку інструктора;

(c) Обсяг підготовки, необхідний для проходження курсу кваліфікаційної підготовки інструктора Експлуатанта, визначається після належного врахування попередньої підготовки члена екіпажу, що зафіксована в його документах про підготовку відповідно до вимог ПДА-ТрА.1035;

(d) Мінімальні умови, які вимагаються від членів екіпажу перед проходженням кваліфікаційної підготовки інструктор, визначені в Керівництві з експлуатації; та

(e) Усі категорії інструкторів з підготовки та їхні конкретні обов'язки та відповідальність визначені в Керівництві з експлуатації.

ПДА-ТрА.1015 Періодична підготовка та перевірка

Експлуатант повинен забезпечити, щоб

(a) Кожний член 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) наземну підготовку;
- (2) підготовку з аварійних ситуацій та процедур безпеки і обладнання (у тому числі підготовку з евакуації ПС);
- (3) навчання виживанню;
- (4) підготовку з CRM; та
- (5) льотна та/або тренажерна підготовка з відпрацювання навичок безпечного виконання

(i) нормальних, нештатних та аварійних процедур (підготовка з підвищення кваліфікації); та

(ii) тактичних та звичайних операцій, описаних в КЕ (оперативна підготовка);

(b) Періодична підготовка та перевірки проводяться персоналом, який має відповідну кваліфікацію, визначену в КЕ.

(с) Періодична підготовка повинна охоплювати процедури, які повинен виконувати кожен член екіпажу в нормальних, нештатних та аварійних умовах, а також тренування, пов'язані з кожним робочим типом та/або модифікацією ПС.

(d) Специфічні для конкретного типу ПС елементи підготовки:

(1) перепідготовка повинна включати щорічні тренування для кожного члена екіпажу з метою імітації роботи на кожному типі чи варіанті ПС біля основних та аварійних дверей і виходів для евакуації пасажирів;

(2) з інтервалами не більше трьох років, перепідготовка повинна також включати:

(i) експлуатацію та відкриття кожним членом екіпажу, на тренажері або на ПС кожного типу чи варіанти основних та аварійних дверей і виходів у нормальному і аварійному режимах;

(ii) експлуатація кожним членом екіпажу, на тренажері або на ПС, дверей до відсіку льотного екіпажу у нормальному і аварійному режимі, а також робота з сидінням та системою прив'язних ременів; також, демонстрація на практиці засобів кисневої системи, що мають відношення до втрати дієздатності членом екіпажу;

(iii) демонстрація роботи всіх інших виходів, включаючи вікна кабіни льотного екіпажу;

(iv) демонстрація використання рятувального плоту або аварійного плоту (якщо встановлені).

ПДА-ТрА.1020 Наявний досвід

Експлуатант повинен встановити мінімальні вимоги до досвіду членів екіпажу. Ці мінімальні вимоги повинні бути включені до КЕ.

ПДА-ТрА.1030 Експлуатація більш ніж одного типу або варіанту

Експлуатант повинен забезпечити, щоб члени екіпажу, які виконують обов'язки на різних типах ПС, відповідали вимогам щодо безперервної підготовки та перевірки, а також мінімального досвіду, як зазначено в ПДА-ТрА.1005, 1.1010 та 1.1015 для кожного типу.

(a) Процедури або експлуатаційні обмеження для експлуатації більш ніж одного типу або варіанту ПС, які зазначені у КЕ та схвалені Компетентним органом, мають включати:

(1) мінімальний рівень досвіду членів екіпажу;

(2) мінімальний рівень досвіду на одному типі або варіанті перед початком підготовки та експлуатації на іншому типі або варіанті ПС;

(3) процес, за допомогою якого екіпаж, кваліфікований на одному типі або варіанті, буде підготовлюватися або кваліфікуватися на іншому типі або варіанті; та

(4) усі застосовні вимоги до недавнього досвіду для кожного типу або варіанту ПС.

(b) Якщо член екіпажу експлуатує вертольоти та літаки, такий член екіпажу повинен бути обмежений експлуатацією тільки одного типу літака.

(c) Пункт ПДА-ТрА.1030(a) не повинен застосовуватися до експлуатації літаків з характеристиками класу В за VFR у день, якщо вони обмежені однопілотними класами літаків із поршневими двигунами. Пункт ПДА-ТрА.1030(b) не повинен застосовуватись до експлуатації літаків з характеристиками класу В, якщо вони обмежені однопілотними класами літаків із поршневими двигунами.

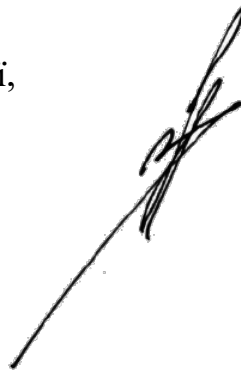
ПДА-ТрА.1035 Записи про підготовку

Експлуатант повинен вести записи щодо кожного окремого члена екіпажу:

(a) Записи про всю підготовку, перевірку та кваліфікацію, передбачену в ПДА-ТрА.1000, 1.1005, 1.1007, 1.1010, 1.1015, яку пройшов член екіпажу; та

(b) Записи про мінімальний досвід, як зазначено в ПДА-ТрА.1020.

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



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “Р” – ПОСІБНИКИ, ЖУРНАЛИ ТА ЗАПИСИ

ПДА-ТрА.1040 Загальні правила експлуатації посібників

ПДА-ТрА.1045 Керівництво з експлуатації – структура та зміст

ПДА-ТрА.1050 Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна

ПДА-ТрА.1055 Польотний лист

ПДА-ТрА.1060 Основні документи про виконання польотного завдання

ПДА-ТрА.1065 Ведення записів

Додаток 1 до ПДА-ТрА.1045 Керівництво з експлуатації – зміст

Доповнення до Додатку 1 до ПДА-ТрА.1045 Керівництво з експлуатації
– Зразок заповнення розділів КЕ

Додаток 2 до ПДА-ТрА.1065 Зберігання документів – періоди

ПДА-ТрА.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 відповідального керівника (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 частини А, В та С (див. ПДА-ТрА.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 експлуатаційного 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-ТрА, 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-ТрА;

(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-ТрА.1045 – Структура та зміст керівництва з експлуатації (Див. Додаток 1 до ПДА-ТрА.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-ТрА, 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-ТрА.1050 Керівництво з льотної експлуатації повітряного судна

Експлуатант повинен зберігати затверджене КЛЕ ПС або еквівалентний документ для кожного типу ПС, яке експлуатується.

ПДА-ТрА.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-ТрА.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.

(b) 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-ТрА.1065 Ведення записів

(a) Наступні записи повинні зберігатися не менше 5 років:

(1) записи щодо діяльності, визначені в ПДА-ТрА.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-ТрА.1065 Зберігання документів – періоди.

(c) Персональні записи повинні зберігатися протягом зазначених у таблиці строків:

Таблиця

Свідectво льотного екіпажу та атестація салонного екіпажу	Доки член екіпажу використовує свої привілеї стосовно свідectва 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;

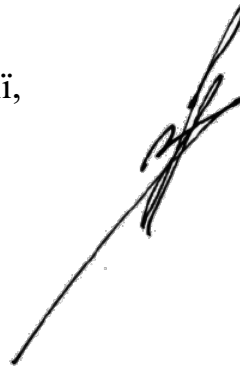
(2) забезпечувати доступність цих записів, за вимогою, членів екіпажу, яких вони стосуються.

(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-ТрА.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-ТрА.1065(с).

(g) У разі передачі даних про забезпечення льотної придатності ПС від одного експлуатанта до іншого (див. ПДА-ТрА.925), терміни зберігання документів, які передбачені у Додатку 2 до ПДА-ТрА, дотримувалися новим експлуатантом.

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



Анатолій ГОНЧАР

Додаток 1 до ПДА-ТрА.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(с) 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-ТрА

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-ТрА

2.7.3 Правила, порядки та процес схвалення рішень експлуатантом щодо звільнень від визначених ПДА-ТрА 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
- 4.1.7 Призначення командира ПС і, якщо це необхідно за тривалістю польоту, процедури вивільнення командира ПС або іншого члена льотного екіпажу.
- 4.1.8 Призначення старшого члена екіпажу, який несе відповідальність за безпеку пасажирів та, якщо це необхідно за тривалістю польоту, процедури його відпочинку та будь-якого іншого члена екіпажу (кабіни) ПС.
- 4.2. Призначення командира ПС. Правила, що застосовуються для призначення командира ПС.
- 4.4 Недієздатність льотного екіпажу. Процедура заміщення в разі недієздатності командира ПС в екіпажі
- 4.5 Експлуатація більше одного типу. Пояснення про те, які ПС розглядаються як один тип з метою:
 - 4.5.1 планування льотного екіпажу; і
 - 4.5.2 планування екіпажу салону (кабіни) ПС.
- 4.6 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 Другий пілот (помічник командира корабля)
 - 5.2.4 Пілот під наглядом
 - 5.2.5 Інший член льотного екіпажу (штурман, бортінженер (борт технік), бортмеханік, бортрадист інші)
 - 5.2.4 Експлуатація більш одного типу або варіанту ПС
 - 5.2.5 Медичні вимоги до стану здоров'я членів льотного екіпажу

5.3 Екіпаж пасажирського салону (кабіни):

5.3.1 Старший член екіпажу, який несе відповідальність за безпеку пасажирів,

5.3.2 Член екіпажу, який несе відповідальність за безпеку пасажирів:

(i) необхідна кількість членів екіпажу, який несе відповідальність за безпеку пасажирів

(ii) додатковий член екіпажу, який несе відповідальність за безпеку пасажирів(стажер) та члени екіпажу пасажирського салону (кабіни) під час польотів для ознайомлення,

5.3.3 Експлуатація більш ніж одного типу ПС або варіанту.

5.4 Персонал, що залучений до підготовки, перевірки та нагляду:

5.4.1 Для льотного екіпажу; і

5.4.2 Для екіпажу пасажирського салону (кабіни).

5.5 Інший експлуатаційний персонал салону ПС (включаючи технічні бригади та членів екіпажу, іншого ніж льотний, пасажирського салону (кабіни) та технічний екіпаж).

5.6 Інший експлуатаційний персонал

5.6.1 Групи керівництва польотами

5.6.2 Командного пункту

5.6.3 Авіаційний диспетчер

5.6.4 Лікар з авіаційної медицини

5.6.5 Адміністратор системи електронних польотних портфелів (EFB)

5.6.6 Управління підтриманням льотної придатності ПС

5.6.7 Технічного обслуговування та ремонту ПС

5.6.8 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 втомі, 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

(а) Процедура встановлення мінімальних абсолютних висот/ешелонів польоту за VFR

(б) 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

- (a) Запобіжні заходи під час заправки та зливу пального, включаючи, коли працює допоміжна силова установка, або коли двигун(и) працює(ють)
- (b) 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

- (a) Фірмові або комерційні назви
- (b) Характеристики
- (c) Вплив на експлуатацію ПС
- (d) Тривалість ефективної дії
- (e) 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(a) Політика та умови, за яких застосовуються польоти за VFR

8.3.1(b) 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(a) 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(b) необхідні навігаційні характеристики (RNP), мінімальна навігація технічні характеристики (MNPS) та навігація в полярних районах та інших особливих районах

8.3.2(c) Перепланування в польоті

8.3.2(d) Процедури у разі погіршення роботи систем

8.3.2(e) Зменшені мінімальні значення вертикального ешелонування (RVSM)

8.3.3 Процедури встановлення значень на висотомірі

8.3.3(a) Види установки висотомірів

8.3.3(b) Метричні висотоміри та таблиці перетворення

8.3.3(c) 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(a) 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 Члени екіпажу на своїх місцях. Вимоги до членів екіпажу стосовно зайняття ними своїх робочих місць або крісел на різних етапах польоту, а також у будь-яких випадках, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки та, при експлуатації ПС, включаючи процедури для керованого відпочинку в кабіні льотного екіпажу.

8.3.11 Використання пристроїв безпеки для екіпажу та пасажирів. Вимоги до членів екіпажу та пасажирів щодо використання ременів безпеки та/або обмежувальних систем під час різних етапів польоту або коли це вважається необхідним у інтересах безпеки польоту.

8.3.12 Доступ в кабіну льотного екіпажу. Умови доступу в кабіну льотного екіпажу осіб, крім льотного екіпажу. Також повинно бути включено політику щодо входу інспекторів Компетентного органу та ЦОУ ДА.

8.3.13 Використання вільних місць екіпажу. Умови та процедури використання вільних місць екіпажу.

8.3.14 Втрата дієздатності членів екіпажу. Процедури, яких слід дотримуватися у разі втрати дієздатності членів екіпажу в польоті. Приклади типів недієздатності та способи їх розпізнавання.

8.3.15 Вимоги щодо безпеки пасажирського салону (кабіни). Процедури повинні охоплювати:

8.3.15(a) підготовку пасажирського салону (кабіни) для польоту, вимоги щодо безпеки пасажирського салону (кабіни) під час польоту і підготовку до посадки, включаючи процедури закріплення предметів у пасажирському салону (кабіни) та на кухнях (при наявності);

8.3.15(b) розміщення пасажирів, при якому, на випадок необхідності аварійної евакуації, вони могли б найкращим чином надавати допомогу та не заважати евакуації з ПС;

8.3.15(c) дотримання порядку при посадці та висадці пасажирів;

8.3.15(d) заправки паливом або зливу пального, коли проводиться посадка або висадка пасажирів, або з пасажиром на борту ПС;

8.3.15(e) перевезення спеціальних категорій пасажирів;

8.3.15(f) політику паління на борту;

8.3.15(g) політику обробки підозрюваних на інфекційні хвороби.

8.3.16 Процедури інструктажу пасажирів. Зміст, засоби та терміни проведення брифінгу пасажирів.

8.3.17 Процедури для ПС, що вимагаються при наявності на борту ПС обладнання для виявлення космічної або сонячної радіації

8.3.18 Політика щодо використання автопілоту та автомату тяги для ПС, обладнаних цими системами.

8.3.19 Процедури використання бортових вогнів

8.3.20 Процедури зберігання багажу та обладнання

8.3.21 Процедури використання систем нічного бачення

8.3.22 Процедури виконання польотів пілотажними групами

8.3.23 Процедури та порядки виконання польотів на низьких висотах

8.3.24 Процедури дозаправлення ПС під час виконання польоту

8.3.25 Процедури перевезення авіаційних засобів ураження, боєприпасів, витратних матеріалів та зовнішніх припасів

8.3.26 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

8.3.27 Процедури поводження з несправними (пошкодженими) авіаційними засобами ураження та боєприпасами

8.3.28 Процедури скидання під час польоту витратних матеріалів та зовнішніх припасів, а також застосування авіаційних засобів ураження або боєприпасів

8.4 Експлуатації з низькою видимістю (LVO). Опис експлуатаційних процедур пов'язані з LVO.

8.4.1 Загальні положення

8.4.2 Операційні процедури при виконанні польотів за умов низької видимості

8.4.3 Процедури при підготовці до польоту за умов низької видимості

8.4.4 Процедури перед вирулюванням та руління за умов низької видимості

8.4.5 Виконання зльоту за умов низької видимості

8.4.6 Захід на посадку за умов низької видимості

8.4.7 Вихід на передпосадкову пряму та посадка за умов низької видимості

8.4.8 Процедури відходу на друге коло за умов низької видимості

8.4.9 Процедури в випадку відмов обладнання при виконанні польотів за умов низької видимості

8.4.10 Мінімальне устаткування для виконання польотів за умов низької видимості

8.5. Експлуатація на збільшену дальність для літаків з двома двигунами (ETOPS). Опис експлуатаційних процедур ETOPS. (Див. EASA AMC 20-6)

8.6 Використання переліку мінімального обладнання (MEL) та переліку відхилень від конфігурації (CDL).

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 Вимоги до кисню:

- 8.8.1 Пояснення умов, за яких кисень повинен бути наданий та використаний.
- 8.8.2 Вимоги щодо кисню для наступних зазначених осіб:
 - 8.8.2(a) льотний екіпаж;
 - 8.8.2(b) екіпаж пасажирського салону (кабіни);
 - 8.8.2(c) пасажери.

8.9 Умови та правила використання засобів аеророзвідки

8.10 Процедури та правила буксирування ПС

8.11 Умови та правила проведення експлуатаційних випробувань

8.12 Порядки та правила ведення технічного бортового журналу ПС експлуатанта

8.13 Порядки та правила ведення польотного листа

9. НЕБЕЗПЕЧНІ ВАНТАЖІ ТА ЗБРОЯ

9.1 Інформація, інструкції та загальні вказівки щодо перевезення небезпечних вантажів, включаючи:

- 9.1.1 Політика експлуатанта щодо перевезення небезпечних вантажів
- 9.1.2 Вказівки щодо вимог прийняття, маркування, обробки, складування (зберігання) та розподілу небезпечних вантажів
- 9.1.3 Спеціальні вимоги щодо повідомлення у випадку нещасного випадку чи інциденту при перевезенні небезпечних вантажів
- 9.1.4 Процедури реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані з небезпечними вантажами
- 9.1.5 Обов'язки всього залученого персоналу
- 9.1.6 Інструкції щодо перевезення персоналу експлуатанта на вантажних ПС при перевезенні небезпечних вантажів.

9.2 Умови, за яких може перевозитися 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 ICAO. 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 Члени екіпажу, які несуть відповідальність за безпеку пасажирів (кабінний екіпаж)

2.2.1 Програма початкової підготовки членів кабінного екіпажу (бортпровідників)

2.2.2 Програма підготовки/перепідготовки членів кабінного екіпажу, на тип ПС

2.2.2.1 Тренажерна підготовка

2.2.2.2 Програма наземної підготовки члена кабінного екіпажу (бортпровідник-стажер)

2.2.2.3 Перелік дисциплін наземної підготовки за програмою “Підготовка/Перепідготовка бортпровідників на тип ПС”

2.2.2.4 Ознайомлення. Ознайомчий візит на ПС. Стажерські польоти.

2.2.3 Програма початкової підготовки старших членів кабінного екіпажу (старший бортпровідник)

2.2.4 Програма початкової підготовки бортпровідників інструкторів ПС (тип/типи) (категорії LI/TRI)

2.2.5 Програма періодичної підготовки членів кабінного екіпажу

2.2.5.1 Навчальний курс програми “Періодична підготовка бортпровідників”

2.2.5.2 Навчальний курс програми “Періодичної підготовки старших членів кабінного екіпажу”

2.2.5.3 Навчальний курс програми “Періодичної підготовки інструкторів кабінного екіпажу категорії LI/TRI”

2.2.6 Програма підготовки членів кабінного екіпажу (бортпровідників) з урахуванням модифікацій (відмінностей) ПС

2.2.7 Програма відновлювальної підготовки (переатестація) членів кабінного екіпажу (бортпровідників)

2.2.8 Програма переведення та допуску до роботи у експлуатанта бортпровідників з інших експлуатантів

Інші

2.3 Члени екіпажу, які беруть участь у тактичному управлінні польотом (салонний екіпаж)

2.3.1 Програма початкової підготовки членів салонного екіпажу

2.3.2 Програма підготовки/перепідготовки членів салонного екіпажу, на тип ПС

- 2.3.2.1 Тренажерна підготовка
- 2.3.2.2 Програма наземної підготовки члена салонного екіпажу (стажер)
- 2.3.2.3 Перелік дисциплін наземної підготовки за програмою “Підготовка/Перепідготовка члена салонного екіпажу на тип ПС”
- 2.3.2.4 Ознайомлення. Ознайомчий візит на ПС. Стажерські польоти.
- 2.3.3 Програма початкової підготовки старших членів салонного екіпажу
- 2.3.4 Програма початкової підготовки салонного екіпажу-інструкторів ПС (тип/типи) (категорії LI/TRI)
- 2.3.5 Програма періодичної підготовки членів салонного екіпажу
 - 2.3.5.1 Навчальний курс програми “Періодична підготовка членів салонного екіпажу”
 - 2.3.5.2 Навчальний курс програми “Періодичної підготовки старших членів салонного екіпажу”
 - 2.3.5.3 Навчальний курс програми “Періодичної підготовки інструкторів салонного екіпажу категорії LI/TRI”
- 2.3.6 Програма підготовки членів салонного екіпажу з урахуванням модифікацій (відмінностей) ПС
- 2.3.7 Програма відновлювальної підготовки (переатестація) членів салонного екіпажу
- 2.3.8 Програма переведення та допуску до роботи у експлуатанта членів салонного екіпажу з інших експлуатантів
- Інші

2.4 Програми підготовки та програми перевірки для іншого експлуатаційного персоналу, крім членів екіпажу (наприклад, особи персоналу групи керівництва польотами та авіаційні диспетчери)

- 2.4.1 Програма підготовки з переліку мінімального необхідного обладнання (MEL)
- 2.4.2 Програма перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом категорія авіаційного персоналу 10 ICAO. Початкова та періодична підготовка
- 2.4.3 Програма підготовки з авіаційної безпеки
- 2.4.4 Програма підготовки щодо використання EFB
- 2.4.5 Підготовка із забезпечення польотів для планування PBN польотів
- 2.4.6 Підготовка із забезпечення польотів для планування польотів у відповідності до вимог RVSM/HLA
- 2.4.7 Підготовка із забезпечення польотів для планування ETOPS 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 пілотського 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 Члени екіпажу, які несуть відповідальність за безпеку пасажирів (кабінний екіпаж)

3.2.1 Загальні положення щодо тренування, навчання та перевірки

3.2.2 Процедури, що застосовуються при проходженні програми початкової підготовки майбутніх членів кабінного екіпажу (бортпровідників)

3.2.3 Процедури, що застосовуються при проходженні програми підготовки членів кабінного екіпажу (бортпровідників) на новий тип ПС

3.2.4 Процедури, що застосовуються при проходженні програми початкової підготовки старших бортпровідників

3.2.5 Процедури, що застосовуються при проходженні програми початкової підготовки інструкторів

3.2.6 Процедури, що застосовуються при проходженні програми періодичної підготовки бортпровідників, старших бортпровідників, старших бортпровідників інструкторів

3.2.7 Процедури, що застосовуються при проходженні бортпровідниками програми підготовки членів кабінного екіпажу (бортпровідників) з урахуванням модифікації ПС

3.2.8 Процедури, що застосовуються при переведенні та допуску до роботи у експлуатанта бортпровідників з інших експлуатантів

3.3 Члени екіпажу, які беруть участь у тактичному управлінні польотом (салонний екіпаж)

3.3.1 Загальні положення щодо тренування, навчання та перевірки

3.3.2 Процедури, що застосовуються при проходженні програми початкової підготовки майбутніх членів салонного екіпажу

3.3.3 Процедури, що застосовуються при проходженні програми підготовки членів салонного екіпажу на новий тип ПС

3.3.4 Процедури, що застосовуються при проходженні програми початкової підготовки старших членів салонного екіпажу

3.3.5 Процедури, що застосовуються при проходженні програми початкової підготовки інструкторів салонного екіпажу

3.3.6 Процедури, що застосовуються при проходженні програми періодичної підготовки членів салонного екіпажу

3.3.7 Процедури, що застосовуються при проходженні членами салонного екіпажу програми підготовки з урахуванням модифікації ПС

3.3.8 Процедури, що застосовуються при переведенні та допуску до роботи у експлуатанта членів салонного екіпажу з інших експлуатантів

3.4 Процедури, що застосовуються у випадку, якщо персонал не досягає або не підтримує необхідні стандарти

3.4.1 Процедури, що застосовуються у випадках, коли член льотного екіпажу не досягає або не підтримує необхідні стандарти

3.4.1 Процедури, що застосовуються у випадках, член екіпажу, крім льотного, не досягає або не підтримує необхідні стандарти

3.4.2 Процедури, які застосовуються до особи персоналу групи керівництва польотами, який не досягнув або не підтримує необхідних стандартів

3.4.3 Процедури, які застосовуються до авіаційного диспетчера, який не досягнув або не підтримує необхідних стандартів

3.5 Система для відстеження термінів закінчення дії кваліфікацій, перевірок, заліків, регулярності та свідоцтва

3.6 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-ТРА.1045 Керівництво з експлуатації - Зразок заповнення розділів КЕ

Верхній колонтитул

<u>Назва експлуатанта</u>	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-ТРА
4.1 Структура екіпажу. Роз'яснення методу визначення складу екіпажу, беручи до уваги наступне:
4.1.1 Типи ПС, що експлуатуються Текст
4.1.2 Район та типи польотів Текст

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:

Англійська (або мова КЛЕ ПС)	Українська

3. Якщо існують розділи, які через характер експлуатації не застосовуються, рекомендується, щоб експлуатанти підтримували систему нумерації та вписували “НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ (Н/З)”.

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-ТрА.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-ТрА - 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-ТрА вимагає проходження (кваліфікаційної) програми підготовки	3 роки

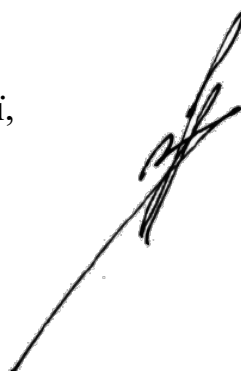
Таблиця 5 - Дані про льотну придатність повітряних суден

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
Свідцтво(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 “R” – ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Вступ

ПДА-ТрА.1145 Загальні – Військові спеціальні положення

ПДА-ТрА.1147 Застосування

ПДА-ТрА.1149 Відповідальність

ПДА-ТрА.1150 Виняток

ПДА-ТрА.1152 Загальний виняток

ПДА-ТрА.1155 Дозвіл на перевезення небезпечних вантажів

ПДА-ТрА.1157 перевезення небезпечних вантажів, що не відповідають вимогам ІСАО ТІ, з пасажирами

ПДА-ТрА.1160 Обмеження на перевезення небезпечних вантажів

ПДА-ТрА.1195 Приймання небезпечних вантажів

ПДА-ТрА.1200 Перевірка на наявність пошкоджень, витоків або забруднення

ПДА-ТрА.1205 Усунення забруднення

ПДА-ТрА.1210 Обмеження навантаження

ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечними вантажами

ПДА-ТрА.1215 Надання інформації

ПДА-ТрА.1220 Навчальні програми

ПДА-ТрА.1223 Документи

ПДА-ТрА.1225 Надання звітів про події та інциденти, які пов’язані з перевезенням небезпечних вантажів повітряним транспортом

Додаток 1 до ПДА-ТрА.1145 Загальні – Військові спеціальні положення

Додаток 1-А Позначення небезпечних вантажів.

Додаток 1-В Перелік небезпечних вантажів

Додаток 1-С Положення та інструкції щодо спеціальних пакувань.

Додаток 1-D Кодова таблиця спеціальних положень

Додаток 1-Е Спеціальні пакування

Додаток 2 до ПДА-ТрА.1160 Обмеження на перевезення небезпечних вантажів – Інформаційні бюлетені про нещасні випадки (AIS – Accident Information Sheets)

Додаток 3 до ПДА-ТрА.1160 Обмеження на перевезення небезпечних вантажів - Додатковий лист попередження про небезпеку (SHWS – Supplementary Hazard Warning Sheet)

Додаток 4 до ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечними вантажами – Таблиця розділення вибухових речовин та/або виробів класу 1

Вступ

У цьому Підрозділі R викладено вимоги до перевезення небезпечних вантажів (НВ) повітряним транспортом. Загалом, ці вимоги мають спеціальну мету, в даному випадку - додаткові вимоги до повітряного перевезення НВ, що не відповідають вимогам ICAO TI / IATA DGR державними ПС. Вимоги цього Підрозділу R забезпечують прийнятний рівень безпеки для експлуатантів ДА.

Прийнятні засоби відповідності (АМС) та керівний матеріал (GM) до цього Підрозділу R видаються Компетентним органом додатково для відповідних статей. Метою АМС та GM є подальше роз'яснення вимог та уточнення контексту або наміру відповідної статті.

Деякі статті цього Підрозділу R стосуються лише гелікоптерів (Underslung Loads), незважаючи на те, що цей Підрозділ стосується літаків. Це зроблено навмисно, щоб зберегти цілісну структуру Підрозділу R.

ПДА-ТрА.1145 Загальні – Військові спеціальні положення

(а) Перевезення НВ повітрям здійснюються відповідно до вимог Закону України “Про перевезення небезпечних вантажів” від 6 квітня 2000 року № 1644-III (далі — Закон), Авіаційних правил України “Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів”, затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 19 листопада 2021 року № 1795, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 13 січня 2022 року за № 29/37365 та з дотриманням положень Додатка 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 року (далі - Чиказька конвенція), з останніми поправками та розширеним тлумаченням, яке міститься у “Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям” (ICAO Doc 9284-AN/905) (Далі в цьому розділі – Технічні інструкції), включаючи усі доповнення або зміни, а також додатки до цього документа, в тому числі, Керівництва IATA “Dangerous Goods Regulations”, що створено у відповідності до стандартів ICAO та визначає процедури та інструкції з перевезення НВ (DGR 1.1).

(b) Експлуатант, який отримав відповідне схвалення, має право перевозити НВ, за винятком випадків:

- (1) якщо такі вантажі не підпадають під дію положень Технічних інструкцій згідно визначенням, наведених в Частині 1 Технічних інструкцій, або
- (2) якщо такі НВ перевозяться пасажирями або членами екіпажу, або перебувають у багажі відповідно до Частини 8 Технічних інструкцій.

(c) Експлуатант повинен встановити процедури з метою здійснення всіх розумних заходів для запобігання потраплянню небезпечних вантажів на борт через недогляд.

(d) Експлуатант забезпечує персонал необхідними даними, що дозволяє йому виконувати свої обов'язки відповідно до положень Технічних інструкцій.

(e) Відповідно до Закону та Технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити Компетентний орган та ЦОУ ДА:

(1) з будь-яких авіаційних подій та інцидентів із НВ;

(2) при виявленні незадекларованих або невірно задекларованих НВ серед вантажів або пошти, що перевозяться, або

(3) про виявлення НВ, які перевозилися безпосередньо пасажирами або членами екіпажу, (або знаходилися у їхньому багажі) всупереч положенням Розділу 8 Технічних інструкцій.

Про будь-які авіаційні події чи інциденти з НВ, або виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих НВ, слід повідомляти незалежно від того, чи містяться НВ у вантажі, пошті, багажу екіпажу. Для цілей звітування про недекларовані та неправильно задекларовані НВ, які були виявлені, Технічні інструкції визначають це як предмети, що перебувають у пунктах зберігання експлуатантів, які були класифіковані як НВ.

(f) Відповідно до положень Технічних інструкцій експлуатант повинен переконатися, що пасажирам надано всю необхідну інформацію щодо НВ.

(g) Експлуатант забезпечує, щоб інформаційні повідомлення стосовно перевезення НВ надавалися прямо у місцях завантаження/прийому вантажів на борт відповідно до положень Технічних інструкцій.

(h) Вимоги щодо перевезення НВ повітряним транспортом повинні виконуватися відповідно до Технічних інструкцій незалежно від того, чи:

(1) політ виконується повністю або частково у межах або повністю поза межами території держави; або

(2) є дозвіл на перевезення НВ.

(i) Позначення небезпечних вантажів, Перелік небезпечних вантажів, Положення та інструкції щодо спеціальних пакувань, Кодова таблиця спеціальних положень зазначені у Додатку 1.

ПДА-ТрА.1147 Застосування

Авіаційне законодавство за своєю суттю є транснаціональним. Тому цей підрозділ застосовується до всіх ПС ДА, зареєстрованих на території України, незалежно від того, де вони експлуатуються у світі. У разі виникнення конфлікту з місцевими національними правилами, застосовуються найбільш обмежувальні (жорсткіші) правила.

ПДА-ТрА.1149 Обов'язки

(а) Експлуатант повинен забезпечити, щоб перевезення НВ виконувалося відповідно до Закону та Технічних інструкцій ІСАО, та Підрозділу R ПДА-ТрА.

(b) Експлуатант повинен забезпечити інформування про будь-які НВ, що перевозяться ПС, які перебувають під його відповідальністю.

(с) Експлуатант повинен забезпечити інформування командира ПС про НВ, що перевозяться

ПДА-ТрА.1150 Виняток

(а) Експлуатант повинен подати будь-яке клопотання до Компетентного органу відповідно до ПДА-ТА.1430. Частиною цього клопотання має бути аналіз ризику БзП, який можна перевірити, і експлуатант повинен взяти до уваги при прийнятті ризику БзП, що вимоги, викладені в цьому Підрозділі R, фактично вже розширюють правила, згадані в Технічних інструкціях ІСАО (див. також Вступ).

(b) Якщо у зв'язку з характером експлуатації в конкретному військовому контексті експлуатант повинен відхилитися від вимог цього підрозділу без отримання попереднього дозволу від Компетентного органу, експлуатант повинен забезпечити подання звіту до Компетентного органу та ЦОУ ДА якнайшвидше після події.

(1) Експлуатант повинен визначити відповідні процедури в КЕ.

(2) Звіт повинен містити, принаймні, вимоги, від яких були відхилення, та ретельну оцінку ризиків.

ПДА-ТрА.1152 Загальний виняток

(а) НВ, які є невід'ємною частиною експлуатаційного обладнання ПС, звільняються від цих вимог.

(b) Вироби та речовини, які в іншому випадку були б класифіковані як НВ, але на які не поширюється дія Технічних інструкцій ІСАО відповідно до пункту 2.2 глави 2 частини 1 та пункту 1.1 глави 1 частини 8 (наприклад, ноутбук, телефон, запальничка, споживчі товари тощо), виключаються з положень цього Підрозділу за умови, що це схвалено експлуатантові та закріплено в прийнятних для Компетентного органу процедурах, викладених в КЕ.

ПДА-ТрА.1155 Дозвіл на перевезення небезпечних вантажів

Експлуатант повинен перевозити НВ тільки на підставі дійсного спеціального схвалення на перевезення НВ – дозволу на право здійснення перевезень НВ, який надається Компетентним органом.

ПДА-ТрА.1157 Перевезення небезпечних вантажів, що не відповідають вимогам Технічних інструкцій ІСАО, з пасажирями

Повітряне перевезення НВ, що не відповідають вимогам ІСАО ТІ / ІАТА DGR, разом з пасажирями заборонено, за винятком випадків, коли:

(а) Додаток 1 до ПДА-ТрА.1145 Загальні – Військові спеціальні положення не встановлює інше і не виконуються умови, викладені в цьому документі; або

(b) перевезення НВ здійснюється відповідно до ПДА-ТрА.1160(g), 1160(h) та 1210(b)(2); або

(с) НВ, що перевозяться, є частиною індивідуального та/або групового спорядження військових пасажирів (кат. А), що перевозяться, як зазначено в ПДА-ТрА.1160 (b); або

(d) Оперативна необхідність диктує, що НВ можуть в деяких винятках перевозитись з пасажирями на борту.

ПДА-ТрА.1160 Обмеження на перевезення небезпечних вантажів

(а) Супровід:

(1) Якщо перевезення НВ та виробів, які не відповідають вимогам ІСАО ТІ/ІАТА DGR, може безпечно здійснюватися тільки під наглядом супроводжуючого, цей супроводжуючий повинен знаходитися на борту ПС під час польоту.

(2) Необхідність нагляду з боку супроводжуючого визначається експлуатантом в КЕ.

(3) Для такого супроводу на борту рейсу, що виконується виключно вантажним ПС (САО), не вимагається додаткового схвалення Компетентного органу.

(4) Щодо дотримання БзП на борту, супроводжуючий підпорядковується командирі ПС.

(5) Супроводжуючий:

(і) Перебуває поблизу вантажу, що супроводжується, з моменту початку завантаження до моменту завершення розвантаження, за винятком випадків, коли це неможливо через обов'язкову висадку з ПС (наприклад, під час впливу атмосферних умов).

(ii) Має друковані копії всієї документації щодо НВ, який супроводжується, інформаційні бюлетені про нещасні випадки (AIS, і додаткових листів попередження про небезпеку SHWS), а також забезпечує дотримання всіх правил транспортування і безпеки, наприклад, наявність засобів індивідуального захисту.

(iii) Зобов'язаний перед вильотом проінформувати командира ПС про
- відповідні дані, зазначені в Повідомленні командира (NOTOC), Інформаційних листах про нещасний випадок (AIS) та Додаткових листах попередження про небезпеку (SHWS); та

- вимогу командира ПС надати диспетчерській службі аеродрому прибуття дані про вибухові речовини та/або вироби класу небезпеки 1 щодо конкретних вимог до стоянок для завантаження/розвантаження; та

- можливу поведінку НВ, яка може виникнути під час польоту.

(iv) Консультує командира ПС щодо будь-яких заходів, пов'язаних з НВ, які необхідно вжити з метою забезпечення безпеки.

(b) Розпакований НВ як частина індивідуального та/або групового спорядження:

(1) Не дозволяється перевозити нерозпаковані НВ, якщо тільки ці НВ не належать до індивідуального та групового спорядження експлуатантів (військових формувань) (Troops in (TIFT)), що перевозяться, і спеціальний табель оснащення для експлуатанта (військового формування) був затверджений ЦОУ ДА та опублікований як Прийнятний засіб дотримання вимог АМС до цього Підрозділу. Хоча зазвичай АМС мають добровільний характер, АМС для конкретних таблиць обладнання є обов'язковим, що він містить постійні винятки заздалегідь, коли його дотримуються. Приклади таких таблиць обладнання можна знайти в АМС.

(2) Перевезення НВ, які належать до групових таблиць обладнання, опублікованих як АМС, але повинні перевозитися без наявності індивідуального TIFT конкретної одиниці, зазначеної в груповій таблиці обладнання, дозволяється, коли це необхідно для виконання польотів дозволяється, якщо це викликано необхідністю. На додаток до згаданих Загальних умов в АМС, також застосовуються Спеціальні умови, додані до таблиці групового обладнання (контрольні заходи).

(3) Командир ПС повинен бути поінформований про характер і склад НВ, зазначеного в підпункті (b)(1) вище.

(c) НВ, заборонені до перевезення повітряним транспортом за будь-яких обставин:

Будь-який предмет або речовина, які в тому вигляді, в якому вони пред'явлені для перевезення, можуть вибухнути, вступити в небезпечну реакцію, викликати полум'я або небезпечне виділення тепла, або небезпечне виділення токсичних, корозійних або легкозаймистих газів або парів за звичайних умов, що зустрічаються при перевезенні, не повинні перевозитися на повітряних суднах ні

за яких обставин. Це стосується вибухових речовин класу 1 або виробів груп сумісності А, К і UN 0331 і UN 0332.

(d) НВ, заборонені для перевезення повітряним транспортом як зовнішній вантаж:

(e) НВ, такі як димові гранати, маркери або гідролокаційні буї, що використовуються як допоміжні засоби для посадки або демаркації точки для вертольотів, а також НВ, що використовуються як (пере)завантаження для систем озброєння (літальних апаратів і особового складу) і сигнальних ракет відбивачів або пасток, звільняються від цих вимог за умови, що відповідні процедури закріплені в КЕ, і ці НВ перевозяться в сертифікованих упаковках, які є прийнятними (наприклад, див. Таблицю кодів спеціальних положень Додатку 1-D, NLD16).

(f) НВ, що перевозяться в ящику командира ПС або польотному наборі (НВ, що є власністю експлуатанта), звільняються від цих вимог за умови, що вони відповідають цим вимогам:

(1) НВ відповідають вимогам статей 2.5.1.1 та 2.5.2.1 DGR IATA; та

(2) НВ відповідають програмі TOP ПС і перевозяться в мінімальних кількостях для конкретної операції (див. також ПДА-ТрА.1210 Обмеження щодо завантаження (b)(2)).

(3) Придатні до експлуатації авіаційні шини накачані до тиску, що не перевищує їх номінальний тиск, і перевозяться в контейнерах, спеціально призначених для їх перевезення. До непридатних або пошкоджених шин застосовується Спеціальне положення A59 DGR IATA.

(4) Дозволяється перевозити НВ, зазначені в підпунктах (1), (2) та (5) вище, якщо вони є частиною обладнання команди з пошуку та рятування збитих ПС (DART) та існує експлуатаційна необхідність (див. також ПДА-ТрА.1210 Обмеження щодо завантаження (b)(2)).

(6) НВ повинні перевозитися в упаковці, що відповідає, принаймні, вимогам до упаковки, зазначеним в ICAO TI / IATA DGR.

ПДА-ТрА.1195 Приймання небезпечних вантажів

(a) Експлуатант не повинен приймати НВ, якщо

(1) Усі упаковки, як окремі, так і в упаковці (упаковках), були оглянуті відповідно до процедур приймання, викладених у Технічних інструкціях ICAO або Правилах IATA з перевезення НВ;

(2) Англійська мова використовується для

(i) маркування та етикетування упаковки; та

(ii) транспортного документа на НВ, на додаток до будь-яких інших мовних вимог.

(3) За винятком випадків, коли в Технічних інструкціях ICAO або Правилах перевезення небезпечних вантажів IATA зазначено інше, вони

супроводжуються двома примірниками перевізного документа на небезпечні вантажі.

(b) Експлуатант повинен використовувати приймальний контрольний лист для НВ, що підлягають перевезенню, наданий агентом з обробки з дотриманням усіх відповідних деталей, що підлягають перевірці. Приймальний контрольний лист повинен бути складений у такій формі, щоб він дозволяв записувати результати приймального контролю за допомогою ручних, механічних або комп'ютерних засобів.

(c) Експлуатант повинен забезпечити, щоб під час приймання НВ до перевезення, призначених для перевезення повітрям, ці небезпечні вантажі приймалися, наскільки це практично можливо, відповідно до підпунктів (a) і (b) вище. НВ, що перевозяться, на яких етикетки небезпеки не видно через спосіб завантаження, повинні бути промарковані, за винятком випадків, коли це практично неможливо через характер операції в конкретному військовому контексті. Експлуатант повинен встановити процедуру для забезпечення цього в КЕ, схваленому відповідному органом (див. також статтю 1.1211 (e)(7) та (f)(1)(i)).

ПДА-ТрА.1200 Перевірка на наявність пошкоджень, витоків або забруднення

Експлуатант повинен забезпечити, щоб на борт ПС не завантажувалися упаковки, що протікають та/або пошкоджені, а також упаковки, що мають пошкодження. Процедура приймання НВ повинна використовуватися відповідно до Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА щодо небезпечних вантажів.

ПДА-ТрА.1205 Видалення забруднення

(a) Експлуатант повинен забезпечити, щоб:

(1) будь-яке забруднення, що виникло внаслідок витoku або пошкодження виробів або упаковок, що містять НВ, було якомога швидше видалено за допомогою відповідних засобів, а також вжито заходів для зведення нанівець будь-якої небезпеки, як зазначено в Технічних інструкціях ІКАО або Правилах ІАТА щодо НВ, і експлуатант повідомив про будь-які інциденти та аварії, пов'язані з небезпечними вантажами, відповідно до ПДА-ТрА.1225 “Надання звітів про події та інциденти, які пов'язані з перевезенням НВ повітряним транспортом”; і

(2) ПС, яке було забруднене радіоактивними матеріалами, негайно виводиться з експлуатації і не повертається до тих пір, поки рівень радіації на будь-якій доступній поверхні і нефіксоване забруднення не будуть перевищувати значень, зазначених у Технічних інструкціях ІКАО або Правилах ІАТА з перевезення небезпечних вантажів.

(b) У разі недотримання будь-якого обмеження в Технічних інструкціях ІКАО або Правилах перевезення небезпечних вантажів ІАТА, що застосовуються до рівня радіації або забруднення:

(1) експлуатант повинен:

i) вжити негайних заходів для пом'якшення наслідків невідповідності;
ii) повідомити про невідповідність вантажовідправника та відповідний(i) компетентний(i) орган(и), відповідно, якомога швидше, а також негайно, якщо виникла або розвивається аварійна ситуація.

(2) експлуатант також повинен, в межах своїх обов'язків:

(i) розслідувати невідповідність та її причини, обставини та наслідки;
(ii) вживати відповідних заходів для усунення причин та обставин, що призвели до невідповідності, та запобігання повторенню подібних обставин, що призвели до невідповідності;
(iii) повідомляти Компетентний орган і ЦОУ ДА про причини невідповідності та про вжиті або заплановані коригувальні чи запобіжні заходи.

ПДА-ТрА.1210 Обмеження навантаження

Експлуатант повинен забезпечити, щоб

(a) НВ не розміщувалися салоні ПС, за винятком випадків, зазначених у Технічних інструкціях ІКАО або Правилах перевезення небезпечних вантажів ІАТА (див. також ПДА-ТрА.1152(b)).

(b) Небезпечні вантажі не перевозяться в тому самому салоні ПС, що й пасажир, за винятком:

(1) НВ, зазначені в Технічних інструкціях ІКАО або Правилах перевезення небезпечних вантажів ІАТА (див. також ПДА-ТрА.1152 (b)).

(2) НВ, що перевозяться в ящику командира ПС, польотному наборі або як обладнання DART (НВ у власності експлуатанта), можуть перевозитися в тому самому салоні ПС, що й пасажир, за умови дотримання процедур, викладених у КЕ (див. також ПДА-ТрА.1160(h)).

(3) НВ, за винятком вантажів САО, упаковані відповідно до Технічних інструкцій ІКАО, DGR ІАТА або Доповнення 1 до ПДА-ТрА.1145 на ПС, можуть перевозитися в тому самому салоні ПС з пасажиром, необхідними для виконання місії, у зв'язку з тим, що ці ПС мають лише одну палубу, яка постійно знаходиться під наглядом вантажного(их) диспетчера(ів), за умови, що таке перевезення є необхідним через характер операції в конкретному військовому контексті.

(4) НВ, що перевозяться як частина індивідуального та/або групового спорядження військових пасажирів, що перевозяться, як зазначено в пункті 1.1160 (b).

(c) НВ завантажуються, відокремлюються, укладаються та закріплюються на ПС відповідно до Технічних інструкцій ІКАО, Правил перевезення

небезпечних вантажів ІАТА та додаткових вимог, викладених у доповненні 1 до ПДА-ТрА.1145 та ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечними вантажами;

(d) Пакунки з небезпечними вантажами, що мають маркування “Cargo Aircraft Only (CAO)” (Тільки вантажний літак), перевозяться тільки на вантажному ПС і завантажуються відповідно до Технічних інструкцій ІКАО, Правил перевезення небезпечних вантажів ІАТА або додаткових вимог, викладених у додатку 1 до ПДА-ТрА.1145, в залежності від того, що застосовується.

(e) Маса нетто вибухових речовин/кількість боєприпасів та вибухових речовин на одному ПС не повинна перевищувати масу нетто вибухових речовин/кількість вибухових речовин, які можуть бути прийняті на аеродромі, куди має бути доставлений вантаж або де ПС має здійснити заплановану зупинку на цьому маршруті.

ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечними вантажами

(a) Загальні положення:

(1) Після завершення вивантаження НВ член екіпажу повинен переконатися, що на борту ПС ненавмисно не залишилося жодного НВ.

(2) Для завантаження та розвантаження НВ повинно використовуватися відповідне допоміжне обладнання, яке не створює надмірного ризику пошкодження самого НВ або його упаковки.

(b) Вибухові речовини та/або вироби класу 1:

(1) Під час завантаження та розвантаження вибухових речовин та/або виробів класу 1 відстань між ПС повинна становити щонайменше 50 метрів, якщо тільки це не є практично неможливим через місцеві обставини.

(2) При завантаженні та розвантаженні вибухових речовин та/або виробів класу 1 застосовується наступна умова:

i) На борту ПС або в безпосередній близькості від нього можуть перебувати тільки ті особи, які необхідні для завантаження/розвантаження ПС;

ii) На борту ПС або в безпосередній близькості від нього забороняється діяльність, яка спричиняє або може спричинити вогонь, іскри або тепло. Під час завантаження або розвантаження ПС заборонено палити, а також здійснювати дозаправку ПС;

iii) Двигуни С не повинні працювати.

(3) Вантажний відсік повинен бути зачинений, якщо завантаження/розвантаження переривається, а також після завершення завантаження.

(4) Під час завантаження/розвантаження вибухонебезпечних речовин або предметів підтримується двосторонній радіозв'язок з диспетчерською службою аеропорту.

(5) Під час завантаження/розвантаження вибухонебезпечних речовин або предметів на позиції ПС повинні бути присутніми в готовності до негайного використання

i) один пожежний автомобіль з піною, укомплектований щонайменше двома пожежниками;

або

ii) вогнегасники або установки пожежогасіння, як зазначено в STANAG 3863 та STANAG 4441 (включаючи документ, що замінює AASTP-2, Публікацію Альянсу-6 (AMovP-6)).

(6) Під час завантаження і розвантаження повинні бути в наявності відповідні засоби пожежогасіння. Персонал, який бере участь у вантажно-розвантажувальних роботах, повинен бути навчений користуванню цими засобами пожежогасіння.

(7) Якщо під час завантаження/розвантаження вибухова речовина або предмет падає або приземляється таким чином, що упаковка пошкоджується до такого ступеня, що існує ймовірність порушення цілісності упаковки, або існує ймовірність пошкодження самої вибухової речовини або предмета, його не можна торкатися або з ним не можна поводитися доти, доки експерт з боєприпасів не дасть дозвіл на подальше поводження з ним.

(8) Підпункт (7) вище не застосовується, якщо вибухова речовина та/або виріб падає поблизу джерела тепла або полум'я. Якщо упаковка боєприпасів падає поблизу джерела тепла або полум'я, її слід перемістити в безпечне місце, якщо це можливо, з максимальною обережністю.

(9) Під час завантаження та розвантаження на місцях проведення навчань та/або в аеропортах за межами України слід дотримуватися місцевих процедур/правил, якщо вони є більш суворими.

(10) Положення підпункту (2) (за винятком підпункту (2)ii)), (3), (4) і (5) вище не застосовуються у випадку, якщо того факту, що це не є практично можливим через характер операції в конкретному військовому контексті;

(с) Завантаження небезпечних вантажів:

(1) Призначений член льотного екіпажу повинен відповідати за завантаження НВ.

(2) Якщо НВ належать до більш ніж одного класу небезпеки, то НВ з класами небезпеки, що підлягають у першу чергу (якщо це можливо) евакуації у разі аварійної ситуації, повинні бути укладені поблизу вантажних дверей. Доступ до цього НВ повинен бути завжди вільним.

(3) Змішане перевезення вибухових речовин та/або виробів відповідно до Технічних інструкцій ICAO, DGR IATA та Доповнення 1 до ПДА-ТрА.1145 з речовинами або предметами інших класів небезпеки дозволяється лише у випадках, передбачених у пункті (d) нижче.

(4) Усі вибухові речовини та/або предмети класу небезпеки 1, що не відповідають вимогам ICAO TI/IATA DGR, повинні бути укладені таким чином, щоб

(i) До них був легкий доступ під час польоту без переміщення іншого вантажу.

(ii) були відокремлені від загального вантажу та інших вибухових речовин та/або виробів класу небезпеки 1 відповідно до таблиці відокремлення, наведеної в Додатку 1 до ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечним вантажем - Вибухові речовини та/або вироби класу 1 згідно з таблицею розділення та відповідно до вимог пункту (d) нижче.

(d) Сумісність при укладанні:

Розміщення небезпечних вантажів, що не відповідають вимогам IATA DGR, разом з будь-якими іншими небезпечними вантажами:

Забороняється перевозити вибухові речовини та/або вироби, що не відповідають вимогам ICAO TI / IATA DGR ("forbidden, forbidden"), класу небезпеки 1 разом з іншими класами/підкласами, за винятком небезпечних речовин або предметів класу небезпеки 2.2, сірників, упакованих в (а) військові аварійні пайки класу небезпеки 4. 1 (див. NLD20), за винятком упаковок UN2910 і UN2911 класу небезпеки 7 та UN3166 Двигуни внутрішнього згоряння, що працюють на легкозаймистих рідинах (дизель і гас), UN3166 Транспортні засоби, що працюють на легкозаймистих рідинах (дизель і гас), UN3528 Двигуни внутрішнього згоряння, що працюють на легкозаймистих рідинах (дизель і гас), UN3082 у складі UN3363 Небезпечні вантажі в машинах і апаратах (див. NLD12 Додатка 1 до ПДА-ТрА.1145 Загальні - Військові спеціальні положення) та UN3363 "Небезпечні вантажі в машинах і апаратах" класу небезпеки 9.

(e) Ізольоване зберігання:

(1) Вибухові речовини та/або вироби класу небезпеки 1 не потрібно розділяти за ступенем ризику, а лише за сумісністю.

(2) Кислоти і луги відносяться до класу небезпеки 8. Через те, що ці речовини дуже агресивно реагують при контакті одна з одною, а також на додаток до таблиці 9.3.A ДОП НВ IATA, необхідно докласти всіх можливих зусиль, щоб відокремити ці речовини одна від одної під час повітряного перевезення.

(3) Як наслідок статті (d) вище, упаковки та одиниці з класом/підкласом небезпеки 2.2, сірники, упаковані в (а) військові аварійні пайки класу небезпеки 4. 1 (див. NLD20), за винятком упаковок UN2910 і UN2911 класу небезпеки 7 і UN3166 Двигуни внутрішнього згоряння, що працюють на займистих рідинах (дизель і гас), UN3528 Двигуни внутрішнього згоряння, що працюють на займистих рідинах (дизель і гас), UN3166 Транспортні засоби, що працюють на займистих рідинах (дизель і гас), UN3082 як частина UN3363 Небезпечні вантажі в машинах і апаратах класу небезпеки 9 (див. NLD12 Доповнення 1 до ПДА-ТрА.1145 Загальні - Військові спеціальні положення) і UN3363 "Небезпечні вантажі в машинах і апаратах класу небезпеки 9" укладаються і відокремлюються з відстанню між палетами в 1 позицію на відстані не менше двох метрів від вибухонебезпечних речовин і/або виробів класу 1.

(4) Підпункт (3) не застосовується у разі завантаження в різні закриті пристрої для одиничного завантаження (ULD).

(5) Групи сумісності;

Для розділення груп сумісності вибухових речовин та/або виробів класу небезпеки 1 повинна використовуватися таблиця розділення для розділення груп сумісності вибухових речовин та/або виробів. Таблиця поділу наведена в Додатку 1 до ПДА-ТрА.1211 “Поводження з небезпечними вантажами - Таблиця поділу вибухових речовин та/або виробів класу 1”.

(6) НВ САО, які не є вибуховими речовинами та/або виробами класу небезпеки 1, що перелічені в Додатку 1 до ПДА-ТрА.1145, повинні бути завантажені та відокремлені відповідно до додаткових інструкцій з військового перевезення, зазначених у Додатку 1-С до ПДА-ТрА.1145, Спеціальних положень, якщо вони застосовуються.

(7) Повітряна доставка (наприклад, (контрольована точність) скидання вантажу);

Скидання НВ повинна бути здійснена настільки, наскільки це практично можливо. Якщо сегрегація неможлива через характер операції в конкретному військовому контексті, застосовуються наступні заходи:

i) скидання НВ починається тільки тоді, коли існує перевірена оперативна необхідність;

ii) всі класи небезпеки упаковані відповідно до найбільш досяжних і суворих інструкцій з пакування, враховуючи характер операції;

iii) вантажник, який пройшов підготовку з перевезення НВ, був проінформований про можливу відсутність скидання.

(f) Розсіювання/скидання:

(1) Не дозволяється розсіювати/скидати небезпечні вантажі під час польоту, за винятком випадків, коли

(i) Це бажано через характер операції в конкретному військовому контексті, наприклад, повітряна доставка (наприклад, (контрольоване точне) скидання вантажу); або

(ii) Командир ПС вважає це необхідним для безпеки повітряного судна та його екіпажу.

(2) Експлуатант повинен мати в КЕ процедуру для закріплення вантажу після розсіювання або скидання, як зазначено в підпункті (f)(1)(ii) вище.

(g) Обслуговування пасажирів у зв'язку з небезпечними вантажами:

Якщо пасажирів і НВ перевозяться в одному салоні ПС, пасажирів повинні сідати на борт ПС після завершення завантаження і виходити з нього до початку розвантаження, за винятком випадків, коли це практично неможливо через характер операції в конкретному військовому контексті.

(h) Вентиляція:

Під час перевезення НВ ПС судно має бути оптимально вентильоване.

ПДА-ТрА.1215 Надання інформації**(a) Інформація персоналу:**

Експлуатант повинен надати таку інформацію в КЕ та/або інших відповідних керівництвах, яка дозволить персоналу виконувати свої обов'язки щодо перевезення небезпечних вантажів, включаючи дії, які необхідно вжити у разі аварійних ситуацій, пов'язаних з НВ. У відповідних випадках така інформація також повинна бути надана його агенту з обробки.

(b) Інформація для пасажирів та інших осіб:

(1) Експлуатант повинен забезпечити оприлюднення інформації відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА щодо Н, щоб пасажирів були попереджені про типи НВ, які їм заборонено брати на борт ПС; та

(2) Експлуатант повинен забезпечити, щоб у пунктах приймання вантажу надавалися повідомлення з інформацією про специфічну небезпеку НВ.

(c) Інформація командира ПС:

(1) Експлуатант повинен забезпечити надання командиру ПС письмової інформації (NOTOC) про НВ, що перевозяться на ПС, як зазначено в Технічних інструкціях ІКАО або Правилах ІАТА з перевезення небезпечних вантажів.

(2) Експлуатант повинен забезпечити надання командиру ПС інформації для реагування на аварійні ситуації в польоті (див. також ПДА-ТрА.1215 (e)).

(3) Експлуатант повинен забезпечити, щоб розбірлива копія письмової інформації, наданої командиру ПС, зберігалася на землі в легкодоступному місці до завершення польоту, до якого відноситься письмова інформація. Ця копія або інформація, що міститься в ній, повинна бути легкодоступною на аеродромі (або у посадкових осіб аеродрому) останнього вильоту до завершення польоту, до якого відноситься ця інформація.

(4) Експлуатант повинен забезпечити, щоб при перевезенні НВ на рейсі, який виконується повністю або частково за межами території України, англійська мова використовувалася для письмового інформування командира ПС на додаток до будь-яких інших мовних вимог.

(d) Інформація у разі авіаційної події або інциденту з повітряним судном:

(1) У разі авіаційної події з ПС під час перевезення НВ експлуатант повинен, на вимогу, без зволікання надати будь-яку інформацію аварійним службам, які реагують на інцидент, та відповідним органам держави, в якій стався інцидент, відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА з перевезення небезпечних вантажів.

(2) У разі авіаційної події або серйозного інциденту з ПС під час перевезення НВ експлуатант повинен без зволікання надати будь-яку інформацію аварійним службам, які реагують на серйозний інцидент або подію, та відповідному органу держави, в якій стався серйозний інцидент або подія,

відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА з перевезення небезпечних вантажів.

(3) Експлуатант ПС повинен включити до відповідних керівництв та планів дій на випадок аварійних ситуацій процедури, які уможливають надання такої інформації.

(е) Інформація у разі виникнення аварійної ситуації у польоті:

У разі виникнення аварійної ситуації у польоті командир ПС повинен, як тільки дозволить ситуація, повідомити відповідні служби повітряного руху про будь-які НВ, що перевозяться як вантаж на борту ПС, як зазначено в Технічних інструкціях ІКАО, частина 7, глава 4, параграф 3, або в Правилах перевезення небезпечних вантажів ІАТА, глава 9.5.1.2 та 9.5.1.3, за допомогою Керівництва з аварійного реагування на авіаційні події з небезпечними вантажами (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods) (ERG) (ІКАО, док. № 9481-AN/928).

ПДА-ТрА.1220 Програми підготовки

(а) Експлуатант повинен розробити та підтримувати програми підготовки відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА з перевезення небезпечних вантажів, включаючи елементи безпеки НВ. Програма підготовки повинна бути схвалена Компетентним органом.

(b) На додаток до вимог до підготовки, викладених у Технічних інструкціях ІКАО або Правилах ІАТА з перевезення небезпечних вантажів, персонал, що беруть участь у перевезенні НВ повітряним транспортом (як мінімум, командир ПС та вантажник(и), якщо вони беруть участь у перевезенні НВ), повинні пройти відповідну підготовку, прийнятну для Компетентного органу з питань авіації.

(с) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал, який проходить навчання, склав письмовий тест для перевірки розуміння своїх обов'язків. Для успішного проходження тесту необхідно набрати не менше 70%.

(d) Експлуатант повинен забезпечити, щоб весь персонал, який потребує підготовки з НВ, проходив періодичну підготовку з інтервалом не більше двох років.

(е) Експлуатант повинен забезпечити ведення записів про підготовку з НВ для всього персоналу відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА з небезпечних вантажів.

(f) Експлуатант повинен забезпечити підготовку персоналу з обробки відповідно до вимог Технічних інструкцій ІКАО або Правил ІАТА з перевезення небезпечних вантажів.

(g) Експлуатант повинен забезпечити, щоб усі особи, які беруть участь у тактичних операціях TIFT, відомі як часті користувачі, пройшли відповідну підготовку, прийнятну для Компетентного органу, як зазначено в АМС до ПДА-ТрА.1160 (b) (1).

ПДА-ТрА.1223 Документи

Інформація та документація про небезпечні вантажі.

Згідно з Технічними інструкціями експлуатант повинен:

(a) Надати письмову інформацію командирі ПС:

(1) про НВ, які планується перевозити ПС;

(2) для використання у надзвичайних ситуаціях під час польоту;

(b) Використовувати контрольну карту прийняття;

(c) Забезпечити наявність необхідних супровідних документів до НВ, оформлених особою, що звертається з проханням про перевезення НВ повітряним транспортом, крім випадків, коли інформація щодо НВ надається в електронній формі;

(d) у випадку надання документації на НВ у письмовій формі забезпечити наявність копії такої документації на землі та можливість доступу до неї протягом обґрунтованого періоду часу до прибуття вантажів у кінцевий пункт;

(e) забезпечити наявність на землі копії інформації, що надається командирі ПС, і доступність цієї копії або інформації, яка міститься в ній, на аеродромах останньої відправки і наступної планованої посадки до закінчення польоту, якого стосується така інформація;

(f) зберігати контрольну карту прийняття, транспортні документи та інформацію для командира ПС не менше трьох місяців після закінчення польоту;

(g) зберігати документацію про підготовку всього персоналу не менше трьох років.

ПДА-ТрА.1225 Надання звітів про події та інциденти, які пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів повітряним транспортом

(a) У разі будь-якого випадку авіаційної події або інциденту з небезпечними вантажами або виявлення:

(1) незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів;

(2) заборонених небезпечних вантажів у пошті; або

(3) заборонених небезпечних вантажів у багажі пасажирів або члена екіпажу, або на особі пасажирів чи члена екіпажу, про це слід повідомити. З цією метою відповідно до Технічних інструкцій вважається, що вимога щодо звітності про незадекларовані та неправильно задекларовані небезпечні вантажі, що містяться у вантажі, також застосовується до предметів на складах експлуатантів, які класифікуються як небезпечні вантажі.

(b) Перший звіт повинен бути відправлений протягом 72 годин після події. Він може бути надісланий будь-якими засобами, включаючи електронну пошту, телефон або факс. Цей звіт повинен містити інформацію, що відома на той час, під заголовками, зазначеними у пункті (c). У разі необхідності слід якнайшвидше подати наступний звіт з усіма деталями, які не були відомі під час відправлення першого звіту. Якщо звіт був поданий усно, письмове підтвердження слід надіслати якомога швидше.

(c) Перший та усі наступні звіти повинні бути якомога точнішими і включати наступні дані:

(1) дату виникнення інциденту або аварії або виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів;

(2) місцезнаходження і дата польоту;

(3) опис вантажів та контрольний номер авіанакладної, мішку для поштової кореспонденції, багажної бирки, квитку тощо;

(4) точна відвантажувальна назва (включаючи технічну назву, якщо необхідно) та номер за класифікацією Організації Об'єднаних Націй (ООН)/ідентифікаційний номер (ID), якщо відомо;

(5) клас чи категорія у класифікації та будь-який додатковий ризик;

(6) тип пакування та маркування на ньому щодо способу пакування;

(7) кількість;

(8) ім'я та адреса пасажирів тощо;

(9) будь-які інші важливі дані;

(10) підозрювана причина інциденту або авіаційної пригоди;

(11) вжиті заходи;

(12) будь-яка інша надана звітність; і

(13) ім'я, посада, адреса та номер телефону особи, яка склала звіт.

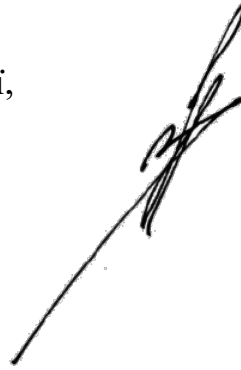
(d) Копії відповідних документів та будь-яких зроблених фотографій слід додати до звіту.

(e) Авіаційна подія або інцидент, пов'язані з небезпечними вантажами, можуть становити авіаційну подію, серйозний інцидент або інцидент за участю ПС. Слід дотримуватися критеріїв для подання звітів про обидва типи подій.

(f) Необхідно використовувати наступну форму звітності про небезпечні вантажі, але можуть бути використані інші форми, включаючи електронну

передачу даних, за умови, що принаймні мінімальна інформація надана відповідно до АМС1 ПДА-ТрА.1225.

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-ТрА.1145 Загальні - Військові спеціальні положення**Додаток 1-А Позначення небезпечних вантажів.**

Кожне упакування, тара упакувань і вантажний контейнер має бути позначеним і маркованим, як вказано.

Небезпечні вантажі: Речі або речовини, здатні створювати загрозу здоров'ю, безпеці, власності або оточенню і які наведені в переліку НВ в ІАТА "Dangerous Goods Regulations", або які класифіковані у відповідності до ІАТА "Dangerous Goods Regulations".

Групи пакувань: Вказівка відносного ступеню небезпеки, наданого різними речами і речовинами усередині класу або підрозділу. Для представлення "високої небезпеки", "середньої небезпеки" або "незначної небезпеки" використовуються римські цифри I, II, III.

Групам пакувань речовин були призначені наступні класи - 3, 4, 8, 9 та підрозділи 5.1 та 6.1.

Ядерне паливо: Уран-233, уран-235, плутоній-238, плутоній-239, плутоній-241 або будь-яка їх комбінація. Натуральний не випромінюючий і збіднений уран та натуральний уран або збіднений уран, який був випромінений тільки в теплових реакторах не включені в це визначення.

Транспортна тара: Ємність, використовувана єдиним вантажовідправником, яка містить одне або більше упакувань, та яка складає одну одиницю обслуговування для зручності в обслуговуванні і укладанні. Упакування небезпечних вантажів, які містяться в транспортній тарі, мають бути належним чином упаковані, позначені, марковані і бути в належному стані, як вимагають Технічні інструкції.

Класи небезпеки.**Клас 1 Вибухові речовини.**

Підрозділ 1.1 - Вироби та речовини яким притаманна небезпека вибуху в масі;

Підрозділ 1.2 - Вироби та речовини, яким притаманна небезпека розкидування але не вибуху в масі;

Підрозділ 1.3 - Вироби та речовини, яким притаманна небезпека займання, незначна небезпека вибуху та/або незначна небезпека розкидування, але не вибуху в масі;

Підрозділ 1.4 - Вироби та речовини, які не становлять значної небезпеки;

Підрозділ 1.5 - Дуже не чутливі речовини, що мають небезпеку вибуху в масі;

Підрозділ 1.6 - Надзвичайно нечутливі вироби, яким не притаманна небезпека вибуху в масі.

Клас 2 Гази.

Підрозділ 2.1 - Легкозаймистий газ;

Підрозділ 2.2 - Незаймистий, нетоксичний газ;

Підрозділ 2.3 - Токсичний газ.

Клас 3 Легкозаймисті рідини.

Цей клас не має підрозділів.

Клас 4 Тверді легкозаймисті речовини.

Речовини схильні до самозаймання, речовини які в контактi з водою виділяють легкозаймисті гази

Пiдроздiл 4.1 - Легкозаймисті тверді речовини, самореагуючі речовини та тверді десенсибілізовані вибухові речовини;

Пiдроздiл 4.2 - Речовини схильні до самозаймання;

Пiдроздiл 4.3 - Речовини, які в контактi з водою виділяють легкозаймисті гази.

Клас 5 Окислюючи речовини та органічні перекиси.

Пiдроздiл 5.1 - Окислюючи речовини;

Пiдроздiл 5.2 - Органічні перекиси.

Клас 6 Токсичні та інфекційні речовини.

Пiдроздiл 6.1 - Токсичні речовини

Пiдроздiл 6.2 - Інфекційні речовини

Клас 7 Радіоактивний матеріал.

Цей клас не має підрозділів.

Клас 8 Корозивні речовини.

Цей клас не має підрозділів.

Клас 9 Різні небезпечні вантажі.

Цей клас не має підрозділів.

Коди IMP.

Class 1	Class 2	Class 3	Class 4	Class 5	Class 6	Class 7	Class 8	Class 9
REX, RCX	RFG	RFL	RFS	ROX	RPB	RRW	RCM	EBI, RMD
RGX	RNG		RSC	ROP	RIS	RRY		ELI, RSB
RXB	RCL		RFW					ICE
RXC	RPG							MAG
RXD								EBM, RBI
RXE								ELM, RBM
RXG								RLI
RXS								RLM

Докладна інформація щодо позначень кодів IMP викладена Додатку В (B2) чинних DGR IATA.

Маркування небезпечних вантажі згідно правил IATA.

ПРИМІТКА: Незначні варіації у вигляді символів і ярликів, або інші відмінності, такі як ширина вертикальних ліній на етикетці, які не впливають на очевидне значення етикетки, є прийнятними.

Клас 1 Вибухові речовини

Вибухові вироби та речовини розподіляються до одного з шести підрозділів і до однієї з тринадцяти груп сумісності.

Підрозділи: 1.1/1.2/1.3/1.4/1.5/1.6

Групи сумісності: A/B/C/D/E/F/G/H/J/K/L/N/S

Вироби і речовини, що мають небезпеку пожежі та або незначну небезпеку вибуху, або незначну небезпеку розкидання, або обидві зараз, але не небезпеку масового вибуху.

Цей підрозділ містить вироби і речовини, які:

- (1) дають розвиток значному випромінюванню тепла, або
- (2) запалюються одне від одного, створюючи не-значні ефекти вибуху та/або розкидання.

Вироби і речовини, що мають незначну небезпеку (тільки невелику небезпеку) у випадку займання або запалювання під час перевезення. Ефекти в значній мірі обмежуються упакованням і не очікується жодне розкидання фрагментів відчутного розміру або на відчутну відстань. Зовнішній вогонь практично не спричиняє негайного вибуху фактичного повного вмісту упаковання.

Приклади: запальники, феєрверки, детонатори, боєприпаси.

Дуже не чутливі речовини, що мають небезпеку вибуху в масі;

Надзвичайно нечутливі вироби, яким не притаманна небезпека вибуху в масі.



Клас 2 Гази.

Ці гази охоплюють стислі гази, розріджені гази, гази в розчині, охолоджені розріджені гази, суміші газів, суміші одного або більше газів з однією або більше пароподібними речовинами інших класів, вироби, заряджені газом, аерозолі.

Газ - це речовина, яка:

- (1) при 500C (1220F) має тиск пару понад 300 кПа (3.0 бар, 43.5 фунтів/дюйм²); або
 (2) цілком газоподібна при 200C (680F) та стандартному тиску 101.3 кПа (1.01 бар, 14.711 фунтів/дюйм²).

Підрозділи:

2.1 Легкозаймистий газ (RFG):

Приклади: бутан, лак для волосся, запальнички



2.2 Незаймистий, нетоксичний/неотруйний газ (RNG):

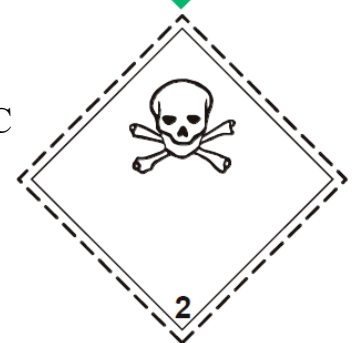
Приклади: стисле повітря, вогнегасники, охолоджений газ (RCL):



Приклади: зріджений азот

2.3 Токсичний/отруйний газ (RPG):

Зазвичай забороняється на пасажирському ПС
 Приклади: хлор, окис вуглецю (чадний газ)



Клас 3 Легкозаймисті рідини.

Рідини, або суміші рідин, або рідини, що містять тверді домішки в розчині або суспензії з температураю спалахування

- не більшою, ніж 60.50C (1400F) (згідно випробувань в закритому тиглі) або
- не більшою, ніж 65.60C (1500F) (згідно випробувань в закритому тиглі).



Температура спалахування - найнижча температура, за якої рідина виділяє достатню кількість легкозаймистих випарувань для запалення в повітрі під дією джерела займання.

Приклади: фарба, клей, алкоголь, гас.

Клас 4 Легкозаймисті тверді речовини; Речовини, які схильні до само спалахування; Речовини, які в контакті з водою, виділяють легкозаймисті гази.

Легкозаймисті тверді речовини - це горючі тверді речовини і тверді речовини, які можуть спричинити горіння через тертя. Легкозаймисті горючі тверді речовини це речовини у вигляді порошку, гранул або пасти, які є небезпечними, оскільки вони можуть бути легко підпалені при короткому контакті з джерелом займання, таким, як палаючий сірник, і якщо полум'я швидко поширюється. Небезпека може спричинятись не тільки від вогню, але й від отруйних продуктів горіння. Металеві порошки є особливо небезпечні через труднощі гасіння їх загоряння, оскільки звичайні вогнегасні речовини, такі, як вуглекислота або вода можуть збільшити небезпеку.

(а) Легкозаймисті тверді речовини (RFS):

Легкозаймиста тверді речовини підрозділу 4.1 є температурно нестійкими речовинами, які піддаються екзотермічному розкладанню навіть без участі кисню (повітря).

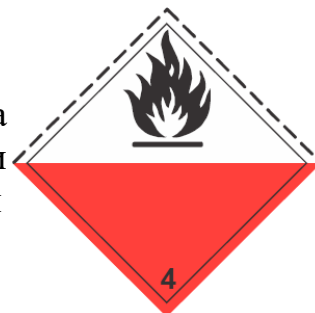


Для забезпечення безпеки на транспорті легкозаймистим твердим реактивним речовинам може бути знижена чутливість за допомогою розріджувача. При використанні розріджувача самозаймиста реактивна речовина має бути випробувана з розріджувачем в концентрації і формі, використовуваний при транспортуванні.

Приклади: сірники, магній, сірка

б) Речовини, здатні до самозаймання (RSC):

Речовини, які є здатними до мимовільного нагріву за звичайних умов транспортування, або до розігрівання при контакті з повітрям з наступною здатністю до спалахування



Приклади: фосфор (жовтий)

(с) Речовини, які при контакті з водою виділяють легкозаймисті гази (RFW):

Речовини, які при взаємодії з водою здатні ставати мимовільно спалахувати або виділяти легко-займисті гази в небезпечній кількості.

Приклади: калій, натрій, літій.



Клас 5 Речовини, що окислюються, та органічні перекиси.

(а) Речовини, що окислюються (ROX):

Речовини, які самі по собі не обов'язково є займистими, але можуть взагалі спричинити або сприяти спалахуванню іншого матеріалу киснем, що виділяється.

Приклади: відбілюючий порошок, калію перманганат



(b) Органічні перекиси (ROP):

Органічні речовини, які містять двохвалентні структури і можуть розглядатись такими, що походять від перекису водню з яких один або обидва атоми водню замінені органічними радикалами.



Органічні перекиси є термічно нестійкими речовинами, які можуть піддаватись екзотермічному, самоприскорюваному розкладанню.

Додатково вони мають одну або більше наступних властивостей:

- схильність до вибухового розкладання;
- швидко псуватись;
- чутливість до удару або тертя;
- небезпечне реагування з іншою речовиною;
- спричиняти пошкодження очам.



Приклади: перекис метилетилкетону.

Клас 6 Отруйні (токсичні) і інфекційні речовини

(a) Отруйні (токсичні) речовини (RPB):

Речовини, які здатні спричинити загибель або завдати шкоду здоров'ю людини, якщо її проковтнути, вдихнути або при контакті зі шкірою.

Приклади: пестициди, миш'як, хлороформ, ціаніди.



(b) Інфекційні речовини (RIS):

Речовини, які містять життєздатні мікроорганізми, в тому числі, бактерії, віруси і т. ін., про які відомо або розумно підозрюється, що вони спричиняють захворювання тварин або людей.

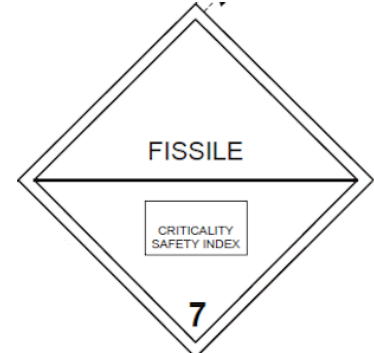
**Клас 7 Радіоактивні матеріали (RRW/RRY).**

Речовини, які випромінюють деякі типи радіації. Вони є шкідливими для здоров'я і інших матеріалів (наприклад, засоби зберігання даних) і не можуть бути виявлені будь-яким з почуттів людини.



Радіоактивний матеріал - це будь-який матеріал, що містить радіонукліди де як концентрація активності, так і загальна активність партії вантажу перевищує певні величини.

Фактори захисту: захисні матеріали, збереження відстані, обмеження часу.



Наступні радіоактивні матеріали не включені до Класу 7 з метою цих правил:

(a) радіоактивний матеріал, імплантований або з'єднаний з особою або живою твариною для діагностики або лікування;

(b) радіоактивний матеріал в споживчій продукції, який отримав нормативне схвалення, після чого був проданий кінцевому користувачеві;

(с) природний матеріал і руди, які містять природні радіонукліди, які є або в їхньому природному стані, або були тільки оброблені з метою, іншою, ніж вилучення радіонуклідів, та не призначені для обробки з метою використання цих радіонуклідів, за умови, що концентрація активності матеріалу не перевищує в 10 разів певні величини;

(d) нерадіоактивні тверді предмети з радіоактивними речовинами, присутніми на будь-якій по-верхні в кількостях, які не перевищують певних обмежень.

Приклади: кобальт, йод, цезій, радій.

Клас 8 Корозійний матеріал (RCM).

Речовини, які хімічною дією можуть спричинити сильне пошкодження в контакті з живою тканиною або, у випадку витоку спричинить матеріальне пошкодження або навіть знищення інших вантажів або засобів транспортування.

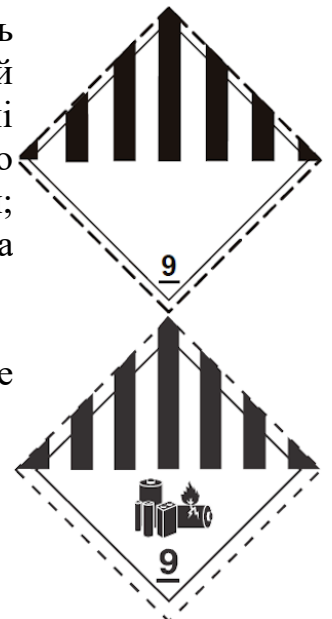


Приклади: батареї, ртуть, сірчана кислота

Клас 9 Різні небезпечні вантажі (RMD).

Вироби і речовини, які під час повітряних перевезень становлять небезпеку, не охоплену іншими класами. В цей клас включені: тверді або рідкі матеріали, регульовані авіацією; магнітні матеріали; речовини з підвищеною температурою; речовини, небезпечні для оточення; генетично модифіковані (мікро-) організми; літієві батареї та різні вироби та речовини.

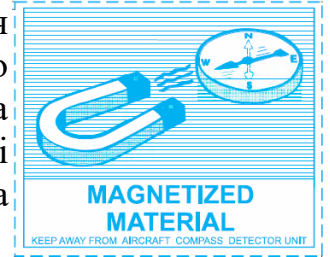
Приклади: автомобілі, мотоцикли, азбест, електричне крісло на колесах, рятувальні засоби.



Описання різних небезпечних вантажів.

Магнітні матеріали (MAG):

Будь-який матеріал, упакований для перевезення повітрям, який має максимальне магнітне поле, достатньо потужне, щоб спричинити відхилення компаса більше ніж на 2 градуси на відстані 2.1 м від будь-якої точки поверхні зібраного упакування. Потужність магнітного поля, яка спричиняє відхилення компаса на 2 градуси вважається 0.418 A/m (0.00525 Гаус).



Воно не впливає на людей безпосередньо, але може впливати на компас, або інший матеріал (наприклад, засоби зберігання даних).

Магнітні матеріали не мають бути завантажені в передньому вантажному відсіку ПС.

Речовини з підвищеною температурою:

Речовини, які перевозяться або запропоновані для перевезення в рідкому стані при температурах, які дорівнюють або перевищують 1000C (2120F) та є нижчими за їх температуру займання, або в твердому стані при температурах які дорівнюють або перевищують 2400C (4640F).

Речовини, небезпечні для оточення:

Рідкі або тверді речовини, які забруднюють водне оточення та розчини і суміші таких речовин (в тому числі препарати і сміття).

Генетично модифіковані організми та мікроорганізми:

Генетично модифіковані організми та мікроорганізми, які не є інфекційними речовинами, але які здатні змінювати тварин, рослин або мікробіологічні субстанції шляхом, який зазвичай не є результатом природного розмноження.

Літієві батареї:

Елементи і акумулятори; елементи і акумулятори, які містяться в обладнанні, або елементи і акумулятори, які упаковані з обладнанням, що містять літій в будь-якій формі, мають бути позначені як

UN 3090, UN 3091, UN 3480 або UN 3481, як застосовно. Вони мають бути перевезені згідно цих позначень, якщо вони задовольняють положення, наведені в п. 3.9.2.6 "Lithium Batteries" документу IATA DGR.

Різні вироби і речовини:

Приклади, включені до цього класу:

- (1) азбест
- (2) двоокис вуглецю, твердий (сухий лід)



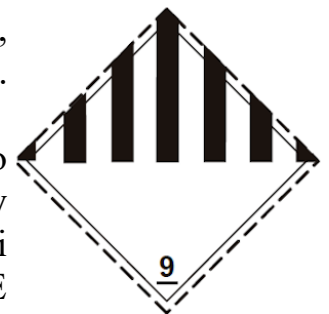
- (3) споживчі товари
- (4) аптечка та комплекти першої допомоги
- (5) речовини, небезпечні для оточення
- (6) рятувальні засоби
- (7) двигуни внутрішнього згорання
- (8) транспортні засоби (які живляться горючим газом), транспортні засоби (які живляться горючими рідинами),
- (10) полімерні кульки
- (11) устаткування або транспортні засоби, які живляться акумуляторами
- (12) дитіоніт цинку.

Тверді або рідкі речовини, регульовані авіацією:
 Будь-який матеріал, що має наркотичні, шкідливі, дратівливі або інші подібні якості, які у випадку витіку або протікання на ПС можуть спричинити надзвичайне подразнення або дискомфорт членів екіпажу до такого ступеню, що заважає правильному виконанню призначених обов'язків. Матеріали, включені під цією власною назвою, не по винні відповідати будь-яким визначенням для класів від 1 до 8.

Сухий лід (ICE):

Має розглядатись кількість сухого льоду, перевезеного в пасажирському салоні та вантажних відсіках.

Упакування має заважати вивільненню газоподібного двоокису вуглецю. Якщо ICE завантажено на основну палубу, то мають бути включені кондиціювання повітря і вентиляція. Перед вивантаженням вантажу ICE відсік/контейнер має бути провентильований через небезпеку задушливої дії.



Структура відсіків, піддонів і контейнерів має бути захищеною ізолюючим матеріалом від прямого контакту з сухим льодом.

Технічні характеристики та вимоги до маркування.

Кожне упакування і транспортна тара, які містять небезпечні вантажі, мають бути міцно і чітко мар-ковані ззовні упакування і транспортної тари кожним з наступного:

(a) ВЛАСНОЮ ВІДВАНТАЖУВАЛЬНОЮ НАЗВОЮ умісту (дивись DGR IATA 8.1.3) (з додаванням технічної назви) і відповідним НОМЕРОМ ООН або ID НОМЕРОМ після літер “UN” або “ID”, як застосовно, наведеними в підпункті 4.2 DGR IATA- Перелік небезпечних вантажів. У випадку не упакованих речей ці маркування мають бути відображені на речах, на їх рамах або на їх пристроях для обслуговування, зберігання або запуску. Для класу 1 – вибухові речовини - власна відвантажувальна назва може доповнюватись додатковим описовим текстом для указівки комерційної або військової назви;

(b) повною НАЗВОЮ І АДРЕСОЮ вантажовідправника і вантажоодержувача, які мають бути розміщені на тій же поверхні упакування поряд з належною відвантажувальною назвою, якщо роз-міри упакувань є адекватними;

(c) крім ID 8000, для споживчих товарів і упакувань, які містять радіоактивні матеріали (7 класу), має бути наведена кількість нетто небезпечних вантажів, що містяться в кожному упакуванні. Коли максимальна кількість, наведена в стовпчиках H, J або L підрозділу 4.2 DGR IATA , є вагою брутто,

(d) має бути вказана ВАГА БРУТТО упакування. Ця кількість має бути вказана поряд з номером ООН і власною відвантажувальною назвою згідно пункту вище. Коли вага, вказана в Декларації вантажовідправника є вагою брутто і вказана літера “G”, вага, наведена на упакування повинна також мати літеру “G” з наступною одиницею вимірювання. Вимога маркувати упакування кількістю нетто або вагою брутто стосується відправлених товарів з умістом НВ в кількості понад одного упакування.

(e) У випадку відправлених товарів в багатьох упакуваннях з ідентичними небезпечними вантажами (тобто кожне упакування має однаковий номер ООН, власну відвантажувальну назву, групу упакування і кількість), це маркування є необов’язковим:

(1) для ООН 1845 - двоокис вуглецю, твердий (сухий лід) має бути вказаною вага нетто сухого льоду, що міститься в кожному упакуванні;

(2) для підрозділу 6.2, інфекційні речовини: ПРИЗВИЩЕ І НОМЕР ТЕЛЕФОНУ ВІДПОВІДАЛЬНОЇ ОСОБИ;

(3) для 2 класу, охолоджені зріджені гази, на які посилаються в інструкції з упакувань 202: верти-кальне положення кожного упакування має бути чітко вказане або наліпкою “Package orientation” (Орієнтація упакування) або за допомогою заздалегідь надрукованих ярликів орієнтації упакування згідно специфікації Стандарту ISO 780-1997. Ярлик має бути прикріпленим або надрукованим принаймні на двох протилежних боках упакування стрілами в правильному напрямку. Вираз “KEEP UPRIGHT” має бути розміщеним з інтервалом у 1200 навколо упакування або на кожній із сторін. Упакування також має бути чітко марковане надписом “DO NOT DROP - HANDLE WITH CARE”. Упакування повинні мати інструкції з поводження у випадку аварії, затримки на маршруті, або якщо вантаж буде незатребуваним в місці призначення;

(4) коли хімічні кисневі генератори, які містяться в устаткуванні для захисту органів дихання (PBE), перевозяться у відповідності до Спеціального положення A144, поряд з власною відвантажувальною назвою на упакуванні має бути вказане положення: “Air Crew Protective Breathing Equipment (smoke hood) in accordance with Special Provision A144”;

(5) упакування, які містять речовини або рідини, небезпечні для оточення, та які відповідають критеріям п. 3.9.2.4 DGR IATA (UN 3077 та UN 3082), мають бути витривало марковані ярликом речовин, небезпечних для оточення. Ярлик речовин, небезпечних для оточення, не є потрібним на окремому упакуванні і комбінації упакувань, якщо таке окреме упакування або внутрішнє упакування такої комбінації упакувань мають:

- (i) кількість нетто 5 л або менше для рідин; або
- (ii) кількість нетто 5 кг або менше для твердих речовин.

(6) для упакувань, що містять UN 3373: “Biological substance, Category B” (БІОЛОГІЧНА РЕЧОВИНА, КАТЕГОРІЯ В), а також ромбовидний ярлик, показаний і Інструкції з упакувань 650 DGR IATA.

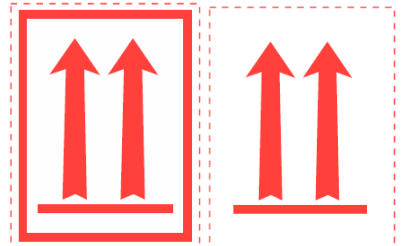
(7) Якщо упаковка містить літєві батареї, яким присвоєні різні номери UN, всі використані UN номери повинні бути вказані на одному або декількох маркуваннях.

(i) UN номери, відображені на маркуванні повинні бути щонайменше 12 мм заввишки;

(ii) телефонний номер як додаткова інформація

ПРИМІТКА: Упакування, що містять біологічні речовини, не потребують вказівки кількості на зовнішньому боці упакування. Проте, де сухий лід використовується в якості охолоджувача, має бу-ти наведеним вага нетто сухого льоду.

Ярлики “Package Orientation This Way Up ” (Орієнтація упакувань) мають використовуватись на комбінованому упакуванні та пакувальній поверхні, які містять небезпечні вантажі. Мають бути прикріплені принаймні два ярлики (на протилежних сторонах).



Інвалідна коляска яка живиться акумулятором і ярлик мобільного засобу.



Ярлики “Cargo Aircraft Only (CAO)” (Тільки вантажних літак) мають використовуватись на упакуваннях, які дозволені тільки на вантажних повітряних судах.



Ярлик “Keep Away From Heat” (Тримати подалі від нагріву) має використовуватись на упакованнях, які містять самозаймисті реактивні речовини підрозділу 5.1 та 5.2 органічних перекисів.



Ярлики “Cryogenic Liquid” (Кріогенна рідина) мають використовуватись на упакованнях, які містять зріджені гази низької температури, такі, як повітря, аргон, гелій, неон і азот.



Радіоактивний матеріал, виняткова упаковка



Літієва батарея



Виняткова кількість (маркування)



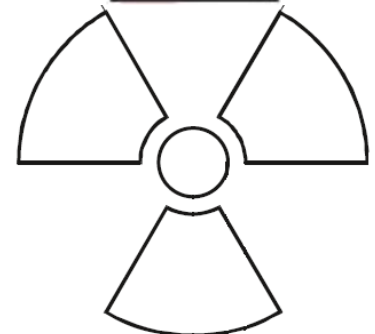
Небезпечно для навколишнього середовища



“Dry ice” (Сухий лід)

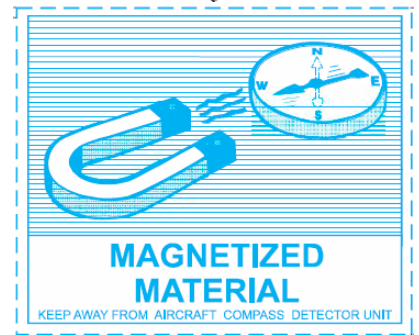


Радіаційна небезпека у вигляді трилисника





Магнітні матеріали (MAG), матеріали що загнітяться.



(а) Перелік небезпечних вантажів Міністерства оборони України містить всі речовини і предмети, які, всупереч Технічним інструкціям ICAO (TI)/Правилам перевезення небезпечних вантажів IATA (DGR), можуть перевозитися повітряними суднами, які відносяться до державної авіації України. Структура переліку ідентична даним з переліку небезпечних вантажів, що містяться в IATA DGR. Для зручності використання і на відміну від DGR IATA, використовується система нумерації ООН.

(b) Коли клас безпеки від 2 до 9 включно в колонках J і L Переліку небезпечних вантажів, вказується максимальна кількість нетто в упаковці речовини або предмета, дозволена в кожній упаковці для перевезення.

(c) Для вибухових речовин та/або виробів класу 1, всупереч Технічних інструкцій ICAO та ДГР IATA, у колонці L (і колонці J у випадку класу/підкласу 1.4S, дозволених до перевезення) зазначається максимальна маса нетто вибухової речовини (NEM, NEQ або NEW) на упаковку або виріб, якщо це зазначено в NC9-65. Якщо в колонці L максимальна NEM не вказана або перевищена, а в колонці K не зазначено “ЗАБОРОНЕНО”, то перед початком повітряного перевезення відповідно до цих положень необхідно вжити таких заходів:

(1) До вантажу має бути додане чітко вказаний використаний класифікаційний код і зазначено, що перевезення відповідає Рекомендаціям ООН з перевезення НВ. Воно встановлює, що описані матеріали класифікуються як такі і можуть бути упаковані та перевезені з дозволу Компетентного органу з класифікацією військових боєприпасів, незалежно від того, чи стосується це іноземного ПС. Якщо в колонці М Додатку 1 до ПДА-ТрА.1145 додано спеціальне положення А62, то до НВ необхідно додавати

класифікаційний код кожного разу, коли виконується повітряне перевезення, відповідно до Технічних інструкцій ICAO та DGR IATA;

(2) Вибухові речовини та/або вироби (боєприпаси) класу небезпеки 1 упаковуються в упаковку органічну, класифіковану та сертифіковану ООН згідно з інструкцією з пакування, зазначеною в колонці К цього Додатку 1 до ПДА-ТрА.1145;

(3) Якщо зазначено NC9-65, необхідно зв'язатися з представником з питань безпеки ЦОУ ДА для здійснення посередництва з метою отримання письмового дозволу на перевезення повітряним транспортом у разі виникнення ситуації, що не відповідає встановленим вимогам;

(4) Лише за умови дотримання всіх вищезазначених умов повітряне перевезення дозволяється без винятків, наданих ЦОУ ДА (за винятком тих виробів та/або речовин, для яких у колонці М додається Спеціальне положення NLD01).

(d) Якщо в колонці І та/або К Переліку небезпечних вантажів номер Інструкції з пакування поміщений в круглі дужки, то супровідні інструкції можна знайти в ICAO TI або в Додатку до Технічних інструкцій (Doc 9284, AN/905 з доповненнями).

(e) Якщо в колонці L додається додатковий термін IATA, конкретний виріб або речовина можуть перевозитися відповідно до DGR IATA, зверніться до цього Підрозділу R. Спеціальне положення може бути наведене в якості доповнення в колонці М.

(f) Якщо в колонці М зазначено Спеціальне положення (СП), це означає, що воно посилається на Додаток 1-С Спеціальні положення та Додаток 1-D Таблицю кодів Спеціальних положень (наприклад, NLD01). Ці особливі умови доповнюють інформацію, надану в Переліку небезпечних вантажів для відповідної позиції, і повинні бути дотримані. Якщо в колонці М в якості спеціального положення зазначено номер "А", це спеціальне положення можна знайти у відповідному документі ICAO TI/IATA DGR.

(g) Якщо в колонці М зазначено код Керівництва з аварійного реагування (ERG). Він відноситься до коду вправи, який може бути використаний для пошуку відповідної вправи в ERG у разі виникнення аварійної ситуації в польоті. Коди дій наведені в таблиці 4-1 Керівництва з аварійного реагування на авіаційні події, пов'язані з небезпечними вантажами (Doc 9481, AN/928), і являють собою комбінацію цифри, за якою слідує один або декілька символів (наприклад, 1L, 1CP і т.д.).

(h) Якщо в колонці М зазначено код Додаткового листка попередження про небезпеку (SHWS). Вказує на склад відповідних вибухових речовин та/або виробів (боєприпасів) 1 класу небезпеки з урахуванням характеру небезпеки, заходів особистого захисту та заходів, які необхідно вжити членам екіпажу в

надзвичайних та аварійних ситуаціях. Коди SHWS - це комбінація символів (наприклад, IRFNA, PT, HC і т.д.). Якщо в колонці M не вказано код SHWS, він також вказується на упаковках як частина схеми маркування.

Додаток 1-В Перелік небезпечних вантажів

НВ, які зазначені нижче та в переліку Технічних інструкцій і класифікуються за ступенем їх небезпеки відповідно до Технічних інструкцій, перевозяться повітряними суднами відповідно до вимог, встановлених Технічними інструкціями.

UN/I D no.	Proper Shipping Name Description	Class or Div.	Sub risk	Hazard Label(s)	PG	Passenger and Cargo aircraft		Cargo aircraft only		SP/ ERG/ SHWS
						PI	Max Net Qty/ Pkg1	PI	Max Net Qty/ Pkg or NEQ ¹	
A	B	C	D	E	F	I	J	K	L	M
0004	Ammonium picrate dry or wetted with less than 10% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112)		NLD01 1L
0005	Cartridges for weapons with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN		130	2,5 kg	1L
0006	Cartridges for weapons with bursting charge †	1.1E		Explosive		FORBIDDEN		130	12 kg	1L
0007	Cartridges for weapons with bursting charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN		130	3 kg	1L
0009	Ammunition, incendiary, with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN		130	9,4 kg	1L
0010	Ammunition, incendiary, with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN		130	13 kg	1L
0012	Cartridges for weapons, inert projectile †	1.4S		Explosive 1.4		130		1,8 kg IATA	130	5 kg IATA
0012	Cartridges small arms	1.4S		Explosive 1.4		130		1,7 kg IATA	130	5 kg IATA
0014	Cartridges for weapons, blank †	1.4S		Explosive 1.4		130		2 kg IATA	130	5 kg IATA
0014	Cartridges, small arms, blank †	1.4S		Explosive 1.4		130		2 kg IATA	130	5 kg IATA

0015	Ammunition, smoke with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	130	70 kg	A132 1L
0016	Ammunition, smoke with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	130	95 kg	A132 1L
0018	Ammunition, tear- producing with burster, expelling charge or propelling charge †	1.2G	6.1 8	Explosive, Toxic, Corrosives		FORBIDDEN	130		NLD05 NLD06 1CP CS
0019	Ammunition, tear- producing with burster, expelling charge or propelling charge †	1.3G	6.1 8	Explosive, Toxic, Corrosives		FORBIDDEN	130	0,5 kg	NLD05 NLD06 1CP CS
0020	Ammunition, toxic * with burster, expelling charge or propelling charge †	1.2K	6.1	Explosive, Toxic		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0021	Ammunition, toxic * with burster, expelling charge or propelling charge †	1.3K	6.1	Explosive, Toxic		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0027	Black powder, granular or as a meal †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(113)	5 kg	NLD01 1L
0027	Gunpowder, granular or as a meal †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0028	Black powder, compressed †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0028	Black powder in pellets †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0028	Gunpowder, compressed †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0028	Gunpowder in pellets †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0029	Detonators, non- electric for blasting †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	131	3 kg	1L
0030	Detonators, electric for blasting †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	131	1 kg	1L
0033	Bombs with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0034	Bombs with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	430 kg	1L
0035	Bombs with bursting charge †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	130	35 kg	1L
0037	Bombs, photo-flash †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0038	Bombs, photo-flash †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0039	Bombs, photo-flash †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	130		1L

0042	Boosters without detonator †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(132)	8,9 kg	1L
0043	Bursters, explosive †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	133		1L
0044	Primers, cap type †	1.4S		Explosive 1.4		133	0,5 kg	IATA	133 A802 3L
0048	Charges, demolition †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	105 kg	1L
0049	Cartridges, flash †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0050	Cartridges, flash †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	2,5 kg IATA	A802 1L
0054	Cartridges, signal †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	15 kg IATA	1L
0055	Cases, cartridge, empty, with primer †	1.4S		Explosive 1.4		136	0,5 kg	136	0,5 kg IATA A802 3L
0056	Charges, dept †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	1 kg	1L
0059	Charges, shaped without detonator †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	137	2 kg	1L
0060	Charges, supplementary, explosive †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(132)	10 kg	1L
0065	Cord, detonating, flexible †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	139	10 kg	1L
0066	Cord, igniter †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	140	0,5 kg IATA	A1 1L
0070	Cutters, cable, explosive †	1.4S		Explosive 1.4		134	1 kg IATA	134	3 kg IATA A802 3L
0072	Cyclonite, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0072	Cyclotrimethylenetrini tramine, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)	0,5 kg	1L
0072	Hexogen, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0072	RDX, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0073	Detonators for ammunition †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	133		1L
0074	Diazodinitrophenol, wetted with not less than 40% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBI DDEN		
0075	Diethyleneglycol dinitrate, desensitized with not less than 25% non- volatile, water-insoluble phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(115)		NLD01 1L
0076	Dinitrophenol dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D	6.1	Explosive, Toxic		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1P
0077	Dinitrophenolates, alkali metals, dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.3C	6.1	Explosive, Toxic		FORBIDDEN	(134)		NLD01 1P
0078	Dinitroresorcinol, dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L

0079	Dipicrylamine	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0079	Hexanitrodiphenylamine	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0079	Hexyl	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0081	Explosive, blasting, type A †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(116)	0,05 kg	1L
0082	Explosive, blasting, type B †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(116)	0,05 kg	1L
0083	Explosive, blasting, type C †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(116)		1L
0084	Explosive, blasting, type D †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(116)	0,05 kg	1L
0092	Flares, surface †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	3 kg IATA	A802 1L
0093	Flares, aerial †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	13,2 kg IATA	A802 NLD16 1L
0094	Flash powder †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0099	Fracturing devices, explosive, without detonator for oil wells †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(114)		1L
0101	Fuse, non-detonating †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	(140)		1L
0102	Cord, detonating, metal clad †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	139		1L
0102	Fuse, detonating metal clad	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	139		1L
0103	Fuse, igniter, tubular, metal clad †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	140	IATA	A802 1L
0104	Cord, detonating, mild effect, metal clad	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	139	IATA	A802 1L
0104	Fuse, detonating, mild effect, metal clad	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	139	IATA	A802 1L
0105	Fuse, safety †	1.4S		Explosive 1.4		140	0,5 kg	140	1,5 kg IATA A802 3L
0106	Fuses, detonating †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	141	0,5 kg	1L
0107	Fuses, detonating †	1.2B		Explosive		FORBIDDEN	141	0,5 kg	1L
0110	Grenades, practice, hand or rifle †	1.4S		Explosive 1.4		141	0,5 kg IATA	141	0,5 kg IATA A802 3L
0113	Guanyl nitrosaminoguanilyd ene hydrazine, wetted with not less than 30% water, by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0114	Guanyl nitrosaminoguanilytet razene, wetted with not less than 30% water, or mixture of alcohol and water by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN		

0114	Tetrazene, wetted with not less than 30% water, or mixture of alcohol and water by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN	
0118	Hexolite dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)	NLD01 1L
0118	Hexotol dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)	NLD01 1L
0121	Igniters †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	142	1L
0124	Jet perforating guns, charged, oil well, without detonator †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	101	1L
0129	Lead azide, wetted with 20% or more water or mixture of alcohol and water, by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN	
0130	Lead styphnate, wetted with not less than 20% water or mixture of alcohol and water, by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN	
0130	Lead trinitroresorcinate, wetted with not less than 20% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN	
0131	Lighters, fuse †	1.4S		Explosive		142	0,5 kg IATA	142 0,5 kg IATA
0132	Deflagrating metal salts of aromatic nitro-derivatives, n.o.s.	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(114b)	NLD01 1L
0133	Mannitol hexanitrate, wetted with not less than 40% water or mixture of alcohol and water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)	NLD01 1L
0133	Nitromannite, wetted with not less than 40% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)	NLD01 1L
0135	Mercury fulminate, wetted with not less than 20% water or mixture of alcohol and water, by mass	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN	
0136	Mines with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130	2 kg 1L
0137	Mines with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	36 kg 1L
0138	Mines with bursting charge †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	130	1 kg 1L
0143	Nitroglycerin, desensitized with not less than 40% non- volatile water-insoluble phlegmatizer, by mass	1.1D	6.1	Explosive		FORBIDDEN	(115)	NLD01 1P

0144	Nitroglycerin solution in alcohol with more than 1% but not more than 10% nitroglycerin	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(115)		NLD01 1L
0146	Nitrostarch dry or wetted with less than 20% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0147	Nitro urea	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0150	Pentaerythrite tetranitrate, desensitized with not less than 15% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0150	Pentaerythrite tetranitrate, wetted with not less than 25% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0150	Pentaerythritol tetranitrate, desensitized with not less than 15% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)	0,1 kg	NLD01 1L
0150	Pentaerythritol tetranitrate, wetted with not less than 25% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0150	PETN, desensitized with not less than 15% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0150	PETN, wetted with not less than 25% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0151	Pentolite, dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0153	Picramide	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0153	Trinitroaniline	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0154	Picric acid, dry or wetted with less than 30% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0154	Trinitrophenol, dry or wetted with less than 30% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0155	Picryl chloride	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0155	Trinitrochloro benzene	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01
0159	Powder cake, wetted with not less than 25% water, by mass †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(111)		NLD01 1L
0159	Powder paste, wetted with not less than 25% water, by mass †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(111)		NLD01 1L
0160	Powder, smokeless †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	(114b)	0,5 kg	NLD01 1L
0161	Powder, smokeless †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(114b)	12 kg	NLD01 1L
0167	Projectiles with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0168	Projectiles with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	90 kg	1L

0169	Projectiles with bursting charge †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	130	5 kg	1L
0171	Ammunition, illuminating with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	130	30 kg	1L
0173	Release devices, explosive †	1.4S		Explosive 1.4	134	0,5 kg IATA	134	0,5 kg IATA	A802 3L
0174	Rivets, explosive	1.4S		Explosive 1.4	134	IATA	134	IATA	A802 3L
0180	Rockets with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130	20 kg	1L
0181	Rockets with bursting charge †	1.1E		Explosive		FORBIDDEN	130	530 kg	1L
0182	Rockets with bursting charge †	1.2E		Explosive		FORBIDDEN	130	530 kg	1L
0183	Rockets with inert head †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	130	70 kg	1L
0186	Rocket motors †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	130	360 kg IATA	A802 1L
0190	Samples, explosive, * other than initiating explosives	1.1		Explosive		FORBIDDEN	101	5 kg	NLD01 1L
0191	Signal devices, hand †	1.4G		Explosive		FORBIDDEN	135	2 kg IATA	A802 1L
0192	Signals, railway track, explosive †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0193	Signals, railway track, explosive †	1.4S		Explosive 1.4	135	IATA	135	IATA	A802 3L
0194	Signals, distress, ship †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0195	Signals, distress † ship	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	IATA	A802 1L
0196	Signals, smoke †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135	0,5 kg	1L
0197	Signals, smoke †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	135	2,5 kg IATA	A802 1L
0204	Sounding devices, explosive †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	101		1L
0207	Tetranitroaniline	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0208	Tetryl	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)	0,5 kg	NLD01 1L
0208	Trinitrophenylmethyln itramine	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)	0,5 kg	NLD01 1L
0209	TNT, dry or wetted with less than 30% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)	25 kg	1L
0209	Trinitrotoluene, dry or wetted with less than 30% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		1L
0212	Tracers for ammunition †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	133		1L

0213	Trinitroanisole	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0214	Trinitrobenzene, dry or wetted with less than 30% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0215	Trinitrobenzoic acid, dry or wetted with less than 30% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0216	Trinitro-m-cresol	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0217	Trinitronaphthalene	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0218	Trinitrophenetole	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0219	Styphnic acid, dry or wetted with less than 20% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0219	Trinitroresorcinol dry or wetted with less than 20% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0220	Urea nitrate dry or wetted with less than 20% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0221	Warheads, torpedo with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	310 kg	1L
0222	Ammonium nitrate with more than 0.2% combustible substances, including any organic substance calculated as carbon, to the exclusion of any other added substance	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)	0,5 kg	NLD01 1L
0224	Barium azide, dry or wetted with less than 50% water, by mass	1.1A	6.1	Explosive, Toxic		FORBIDDEN	FORBIDDEN	1P	
0225	Boosters with detonator †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	133		1L
0226	Cyclotetramethylenetetra-nitramine, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)	0,5 kg	NLD01 1L
0226	HMX, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0226	Octogen, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0234	Sodium dinitro-o- cresolate dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	114		NLD01 1L
0235	Sodium picramate dry or wetted with less than 20% water, by mass	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	114		NLD01 1L
0236	Zirconium picramate dry or wetted with less than 20% water, by mass	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	114		NLD01 1L
0237	Charges, shaped, flexible, linear †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	138	0,5 kg IATA	A802 1L
0238	Rockets, line- throwing †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	130		1L

0240	Rockets, line- throwing †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	130	0,5 kg IATA	A802 1L
0241	Explosive, blasting, type E †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(116)	0,5 kg	1L
0242	Charges, propelling, for cannon †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	130	30 kg	1L
0243	Ammunition, incendiary, white phosphorus with burster, expelling charge or propelling charge †	1.2H		Explosive		FORBIDDEN	130		1L WP
0244	Ammunition, incendiary, white phosphorus with burster, expelling charge or propelling charge †	1.3H		Explosive		FORBIDDEN	130		1L WP
0245	Ammunition, smoke, white phosphorus with burster, expelling charge or propelling charge †	1.2H		Explosive		FORBIDDEN	130	5 kg	1L WP
0246	Ammunition, smoke, white phosphorus with burster, expelling charge or propelling charge †	1.3H		Explosive		FORBIDDEN	130	1 kg	1L WP
0247	Ammunition, incendiary liquid or gel, with burster, expelling charge or propelling charge †	1.3J		Explosive		FORBIDDEN	101		1L
0248	Contrivances, water- activated * with burster, expelling charge or propelling charge †	1.2L		Explosive		FORBIDDEN	(144)		1L
0249	Contrivances, water- activated * with burster, expelling charge or propelling charge †	1.3L		Explosive		FORBIDDEN	(144)	1 kg	1L
0250	Rocket motors with hypergolic liquids with or without expelling charge †	1.3L		Explosive		FORBIDDEN	101		1L
0254	Ammunition, illuminating with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	130	150 kg	1L
0255	Detonators, electric for blasting †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	131	0,5 kg IATA	A802 1L
0257	Fuses, detonating †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	141	0,5 kg IATA	A802 1L
0266	Octol, dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)	30 kg	NLD01 1L
0266	Octolite dry or wetted with less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)	2 kg	NLD01 1L
0267	Detonators, non- electric for blasting †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	131	0,5 kg IATA	A802 1L
0268	Boosters with detonator †	1.2B		Explosive		FORBIDDEN	133		1L
0271	Charges, propelling †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	143	0,5 kg	1L
0272	Charges, propelling †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	143	6 kg	1L
0275	Cartridges, power device †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	134	0,5 kg IATA	A802 1L
0276	Cartridges, power device †	1.4C		Explosive		FORBIDDEN	134	2 kg IATA	A802 1L

0277	Cartridges, oil well †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	134		NLD01 1L
0278	Cartridges, oil well †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	134	IATA	NLD01 A802 1L
0279	Charges, propelling, for cannon †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0280	Rocket motors †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	130	3,5 kg	1L
0281	Rocket motors †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN	130	0,5 kg	1L
0282	Nitroguanidine dry or wetted with less than 20% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)	0,5 kg	NLD01 1L
0282	Picrite dry or wetted with less than 20% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112)		NLD01 1L
0283	Boosters without detonator †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	(132)		1L
0284	Grenades, hand or rifle, with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	141	0,5 kg	1L
0285	Grenades, hand or rifle, with bursting charge †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	141	1,5 kg	1L
0286	Warheads, rocket with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	130	100 kg	1L
0287	Warheads, rocket with bursting charge †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0288	Charges, shaped, flexible, linear †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	138	12 kg	1L
0289	Cord, detonating, flexible †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	139	IATA	A802 1L
0290	Cord, detonating, metal clad †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	139		1L
0290	Fuse, detonating metal clad †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	139		1L
0291	Bombs with bursting charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0292	Grenades, hand or rifle, with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	141	4 kg	1L
0293	Grenades, hand or rifle, with bursting charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	141	2,5 kg	1L
0294	Mines with bursting charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0295	Rockets with bursting charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0296	Sounding devices, explosive †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	134		1L
0297	Ammunition, illuminating with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	3,5 kg IATA	1L
0299	Bombs, photo-flash †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0300	Ammunition, incendiary with or without burster, expelling charge or	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	3,5 kg IATA	A802 1L

	propelling charge †								
0301	Ammunition, tear- producing with burster, expelling charge or propelling charge †	1.4G	6.1 8	Explosive 1.4 Toxic Corrosive		FORBIDDEN	130	13 kg IATA	NLD05 NLD06 A802 1CP CS
0303	Ammunition, smoke with or without burster, expelling charge or propelling charge †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	6,5 kg IATA	A132 A802 1L
0305	Flash powder †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	(113)		NLD01 1L
0306	Tracers for ammunition †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	133	IATA	A802 1L
0312	Cartridges, signal †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	135	5 kg IATA	A802 1L
0313	Signals, smoke †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0314	Igniters †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	142	0,5 kg	1L
0315	Igniters †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	142	0,5 kg	1L
0316	Fuzes, igniting †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	141		1L
0317	Fuzes, igniting †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	141	IATA	A802 1L
0318	Grenades, practice, hand or rifle †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	141		1L
0319	Primers, tubular †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	133	0,5 kg	1L
0320	Primers, tubular †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	133	1,5 kg IATA	A802 1L
0321	Cartridges for weapons with bursting charge †	1.2E		Explosive		FORBIDDEN	130	20 kg	1L
0322	Rocket motors with hypergolic liquids with or without expelling charge †	1.2L		Explosive		FORBIDDEN	101		1L
0323	Cartridges, power device †	1.4S		Explosive 1.4		134	IATA	134	6,5 kg IATA
0324	Projectiles with bursting charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0325	Igniters †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	142	IATA	A802 1L
0326	Cartridges for weapons, blank †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	130	5 kg	1L
0327	Cartridges for weapons, blank †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	130	30 kg	1L
0328	Cartridges for weapons, inert projectile †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN	130	10 kg	1L
0329	Torpedoes with bursting charge †	1.1E		Explosive		FORBIDDEN	130	310 kg	1L

0330	Torpedoes with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0331	Agent, blasting type B †	1.5D		Explosive 1.5		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0331	Explosive, blasting, type B †	1.5D		Explosive 1.5		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0332	Agent, blasting, type E †	1.5D		Explosive 1.5		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0332	Explosive, blasting, type E †	1.5D		Explosive 1.5		FORBIDDEN	FORBIDDEN		
0333	Fireworks †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0334	Fireworks †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0335	Fireworks †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	1,5 kg	1L
0336	Fireworks †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	135	0,5 kg IATA	A802 1L
0337	Fireworks †	1.4S		Explosive 1.4		135	135	IATA	A802 1L
0338	Cartridges for weapons, blank †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0338	Cartridges, small arms, blank †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0339	Cartridges for weapons, inert projectile †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0339	Cartridges, small arms †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0340	Nitrocellulose dry or wetted with less than 25% water (or alcohol), by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0341	Nitrocellulose unmodified or plasticized with less than 18% plasticizing substance, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0342	Nitrocellulose, wetted with not less than 25% alcohol, by mass	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(114a)		NLD01 1L
0343	Nitrocellulose, plasticized with not less than 18% plasticizing substance, by mass	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	134		NLD01 1L
0344	Projectiles with bursting charge †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0345	Projectiles inert with tracer †	1.4S		Explosive 1.4		130	130	IATA	A802 3L
0346	Projectiles with burster or expelling charge †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0347	Projectiles with burster or expelling charge †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0348	Cartridges for weapons with bursting charge †	1.4F		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130		1L
0349	Articles, explosive, n.o.s.	1.4S		Explosive 1.4		101	IATA	101	IATA NLD16 A62 A802 3L

0350	Articles, explosive, n.o.s.	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101		A62 1L
0351	Articles, explosive, n.o.s.	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 NLD01 1L
0352	Articles, explosive, n.o.s.	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 NLD01
0353	Articles, explosive, n.o.s.	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 1L
0354	Articles, explosive, n.o.s.	1.1L		Explosive		FORBIDDEN	101		A62 NLD01 1L
0355	Articles, explosive, n.o.s.	1.2L		Explosive		FORBIDDEN	101		A62 NLD01
0356	Articles, explosive, n.o.s.	1.3L		Explosive		FORBIDDEN	101		A62 NLD01 1L
0357	Substances, explosive, n.o.s.	1.1L		Explosive		FORBIDDEN	101		A62 NLD01 1L
0358	Substances, explosive, n.o.s.	1.2L		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0359	Substances, explosive, n.o.s.	1.3L		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0360	Detonator assemblies, non- electric for blasting †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	131	0,5 kg	1L
0361	Detonator assemblies, non- electric for blasting †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	131	8 kg IATA	A802 1L
0362	Ammunition, practice †	1.4G		Explosive		FORBIDDEN	130	2,5 kg IATA	A802 1L
0363	Ammunition, proof †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	1 kg IATA	A802 1L
0364	Detonators for ammunition †	1.2.B		Explosive		FORBIDDEN	133		1L
0365	Detonators for ammunition †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	133	IATA	A802 1L
0366	Detonators for ammunition †	1.4S		Explosive 1.4		133	IATA	133	IATA A165 A802 3L
0367	Fuzes, detonating †	1.4S		Explosive 1.4		141	IATA	141	0,5 kg IATA A802 3L
0368	Fuzes, igniting †	1.4S		Explosive 1.4		141	IATA	141	0,5 kg IATA A802 1L
0369	Warheads, rocket with bursting charge †	1.1F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0370	Warheads, rocket with burster or expelling charge †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	A802 1L
0371	Warheads, rocket with burster or expelling charge †	1.4F		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130		1L

0372	Grenades, practice hand or rifle †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	141		1L
0373	Signal devices, hand †	1.4S		Explosive 1.4		135 IATA	135	IATA	A802 3L
0374	Sounding devices, explosive †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	134		1L
0375	Sounding devices, explosive †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	134		1L
0376	Primers, tubular †	1.4S		Explosive 1.4		133 IATA	133	0,5 kg IATA	A802 3L
0377	Primers, cap type †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN	133		1L
0378	Primers, cap type †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	133	IATA	A802 1L
0379	Cases, cartridge, empty, with primer †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	136	0,5 kg IATA	1L
0380	Articles, pyrophoric †	1.2L		Explosive		FORBIDDEN	FORBIDDEN		NLD01 1S
0381	Cartridges, power device †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN	134		1L
0382	Components, explosive train, n.o.s. * †	1.2B		Explosive		FORBIDDEN	101		1L
0383	Components, explosive train, n.o.s. * †	1.4B		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 1L
0384	Components, explosive train, n.o.s. * †	1.4S		Explosive 1.4		101 IATA	101	IATA	A62 A802 1L
0385	5-Nitrobenzotriazol	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0386	Trinitrobenzenesulphonic acid	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0387	Trinitrofluorenone	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0388	TNT and hexanitrostilbene mixture	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0388	TNT and trinitrobenzene mixture	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0388	Trinitrotoluene and hexanitrostilbene mixture	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0388	Trinitrotoluene and trinitrobenzene mixture	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0389	TNT mixture containing trinitrobenzene and hexanitrostilbene	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0389	Trinitrotoluene mixture containing Trinitrobenzene and hexanitrostilbene	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L

						112c)		
0390	Tritonal	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0391	Cyclonite and cyclotetra-methylenetetranitra mine mixture, desensitized with not less than 10% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	Cyclonite and cyclotetra-methylenetetranitra mine mixture, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	Cyclotrimethylenetri nitramine and cyclotetramethylene- tetranitramine mixture, desensitized with not less than 10% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	Cyclotrimethylenetri nitramine and Cyclotetramethylene- tetranitramine mixture, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	Hexogen and cyclotetra-methylenetetranitra mine mixture, desensitized with not less than 10% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	Hexogen and cyclotetra-methylenetetranitra mine mixture, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	RDX and cyclotetra methylenetetranitra mine mixture, desensitized with not less than 10% phlegmatizer, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0391	RDX and cyclotetra-methylenetetranitra mine mixture, wetted with not less than 15% water, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0392	Hexanitrostilbene	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0393	Hexotonal	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112b)		NLD01 1L
0394	Styphnic acid, wetted with not less than 20% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0394	Trinitroresorcinol, wetted with not less than 20% water, or mixture of alcohol and water, by mass	1.1D		Explosive	FORBIDDEN	(112a)		NLD01 1L
0395	Rocket motors, liquid fuelled †	1.2J		Explosive	FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0396	Rocket motors, liquid fuelled †	1.3J		Explosive	FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0397	Rockets, liquid fuelled with bursting charge †	1.1J		Explosive	FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0398	Rockets, liquid fuelled with bursting charge †	1.2J		Explosive	FORBIDDEN	101		NLD01 1L

0399	Bombs with flammable liquid with bursting charge †	1.1J		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 1L
0400	Bombs with flammable liquid with bursting charge †(	1.2J		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 1L
0401	Dipicryl sulphide dry or wetted with less than 0% water, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112)		NLD01 1L
0402	Ammonium perchlorate	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112b or 112c)		A22 NLD01 1L
0403	Flares, aerial †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN		135	IATA	A802 1L
0404	Flares, aerial †	1.4S		Explosive 1.4		135	IATA	135	1 kg IATA	A802 3L
0405	Cartridges, signal †	1.4S		Explosive 1.4		135	IATA	135	2,5 kg IATA	A802 3L
0406	Dinitrosobenzene	1.3C		Explosive		FORBIDDEN		(114b)		NLD01 1L
0407	Tetrazol-1-acetic acid	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN		114	IATA	A802 1L
0408	Fuzes, detonating with protective features †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		141	1,5 kg	1L
0409	Fuzes, detonating with protective features †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN		141	1,5 kg	1L
0410	Fuzes, detonating with protective features †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN		141	1 kg IATA	A802 1L
0411	Pentaerythrite tetranitrate with not less than 7% wax, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112b or 112c)		NLD01 1L
0411	Pentaerythritol tetranitrate with not less than 7% wax, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112b or 112c)		NLD01 1L
0411	PETN with not less than 7% wax, by mass	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112b or 112c)		NLD01 1L
0412	Cartridges for weapons with bursting charge †	1.4E		Explosive 1.4		FORBIDDEN		130	IATA	A802 1L
0413	Cartridges for weapons, blank †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN		130	6 kg	1L
0414	Charges, propelling, for cannon †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN		130	6 kg	1L
0415	Charges, propelling †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN		143	1 kg	1L
0417	Cartridges for weapons, inert projectile †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN		130	6 kg	1L
0417	Cartridges, small arms †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN		130	50 kg	1L
0418	Flares, surface †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN		135		1L
0419	Flares, surface †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN		135		1L

0420	Flares, aerial †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0421	Flares, aerial †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	135		1L
0424	Projectiles, inert with tracer †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	130	0,5 kg	1L
0425	Projectiles, inert with tracer †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	2 kg IATA	A802 1L
0426	Projectiles with burster or expelling charge †	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0427	Projectiles with burster or expelling charge †	1.4F		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130		1L
0428	Articles, pyrotechnic for technical purposes †	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	135	1,5 kg	1L
0429	Articles, pyrotechnic for technical purposes †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	135	0,5 kg	1L
0430	Articles, pyrotechnic for technical purposes †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	4 kg	1L
0431	Articles, pyrotechnic for technical purposes †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	135	6 kg IATA	A802 1L
0432	Articles, pyrotechnic for technical purposes †	1.4S		Explosive 1.4	135	IATA	135	1,5 kg IATA	A802 3L
0433	Powder cake, wetted with 17% or more alcohol, by weight †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	111		NLD01 1L
0433	Powder paste, wetted with 17% or more alcohol, by weight †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	111		NLD01 1L
0434	Projectiles with burster or expelling charge †	1.2G		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0435	Projectiles with burster or expelling charge †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	NLD16 A802 1L
0436	Rockets with expelling charge †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN	130	13 kg	1L
0437	Rockets with expelling charge †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	130	655 kg	1L
0438	Rockets with expelling charge †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	130	IATA	1L
0439	Charges, shaped without detonator †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	137		1L
0440	Charges, shaped without detonator †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	137	IATA	A1 A802 1L
0441	Charges, shaped without detonator †	1.4S		Explosive 1.4	137		137	IATA	A165 A802 3L
0442	Charges, explosive, commercial, without detonator †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	137		NLD01 1L
0443	Charges, explosive, commercial without detonator †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	137		NLD01 1L
0444	Charges, explosive, commercial without detonator †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	137	IATA	A802 1L

0445	Charges, explosive, commercial without detonator †	1.4S		Explosive 1.4		137	IATA	137	IATA	A165 A802 3L
0446	Cases, combustible, empty, without primer †	1.4C		Explosive		FORBIDDEN		136	IATA	A802 1L
0447	Cases, combustible, empty, without primer †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN		136		1L
0448	5-Mercaptotetrazol- 1-acetic acid	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN		114	IATA	A802 1L
0449	Torpedoes, liquid fuelled with or without bursting charge †	1.1J		Explosive		FORBIDDEN		101		1L
0450	Torpedoes, liquid fuelled with or without bursting charge †	1.3J		Explosive		FORBIDDEN		101		1L
0451	Torpedoes with bursting charge †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		130		1L
0452	Grenades, practice hand or rifle †	1.4G		Explosive		FORBIDDEN		141	0,5 kg IATA	A802 1L
0453	Rockets, line- throwing †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN		130	0,5 kg IATA	A802 1L
0454	Igniters †	1.4S		Explosive 1.4		142	IATA	142	IATA	NLD16 A802 3L
0455	Detonators, non- electric for blasting †	1.4S		Explosive 1.4		131	IATA	131	IATA	A165 A802 3L
0456	Detonators, electric for blasting †	1.4S		Explosive 1.4		131	IATA	131	IATA	A165 A802 3L
0457	Charges, bursting, plastics bonded †	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		130	1 kg	1L
0458	Charges, bursting, plastics bonded †	1.2D		Explosive		FORBIDDEN		130		1L
0459	Charges, bursting, plastics bonded †	1.4D		Explosive		FORBIDDEN		130	IATA	A802 1L
0460	Charges, bursting, plastics bonded †	1.4S		Explosive 1.4		130	IATA	130	IATA	A165 A802 3L
0461	Components, explosive train, n.o.s. * †	1.1B		Explosive		FORBIDDEN		101		1L
0462	Articles, explosive, n.o.s. *	1.1C		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 A62 1L
0463	Articles, explosive, n.o.s. *	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 A62 1L
0464	Articles, explosive, n.o.s. *	1.1E		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 A62 1L
0465	Articles, explosive, n.o.s. *	1.1F		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 A62 1L
0466	Articles, explosive, n.o.s. *	1.2C		Explosive		FORBIDDEN		101		NLD01 A62

									1L
0467	Articles, explosive, n.o.s. *	1.2D		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 A62 1L
0468	Articles, explosive, n.o.s. *	1.2E		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 A62 1L
0469	Articles, explosive, n.o.s. *	1.2F		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 A62 1L
0470	Articles, explosive, n.o.s. *	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 A62 1L
0471	Articles, explosive, n.o.s. *	1.4E		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 1L
0472	Articles, explosive, n.o.s. *	1.4F		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101		NLD01 A62 1L
0473	Substances, explosive, n.o.s.*	1.1A		Explosive		FORBIDDEN	FORBI DDEN	1L	
0474	Substances, explosive, n.o.s.*	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0475	Substances, explosive, n.o.s.*	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0476	Substances, explosive, n.o.s.*	1.1G		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0477	Substances, explosive, n.o.s.*	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0478	Substances, explosive, n.o.s.*	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0479	Substances, explosive, n.o.s.*	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 1L
0480	Substances, explosive, n.o.s.*	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 1L
0481	Substances, explosive, n.o.s.*	1.4S		Explosive 1.4		101	IATA	101	IATA A62 A802 3L
0482	Substances, EVI, n.o.s. * †	1.5D		Explosive 1.5		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0482	Substances, explosive, very insensitive, n.o.s. * †	1.5D		Explosive 1.5		FORBIDDEN	101		NLD01 1L
0483	Cyclonite, desensitized	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0483	Cyclotrimethylenetrini tramine, desensitized	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0483	RDX, desensitized	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0484	Cyclotetramethylenet etranitramine, desensitized	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L

0484	HMX, desensitized	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0484	Octogen, desensitized	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0485	Substances, explosive, n.o.s. *	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	IATA	A62 A802 1L
0486	Articles, EEI †	1.6N		Explosive 1.6		FORBIDDEN	101		A62 1L
0486	Articles, explosive, extremely insensitive †	1.6N		Explosive 1.6		FORBIDDEN	101		A62 1L
0487	Signal, smoke †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135	1 kg	1L
0488	Ammunition, practice †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	130		1L
0489	DINGU	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0489	Dinitroglycoluril	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0490	Nitrotriazolone	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0490	NTO	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0491	Charges, propelling †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	143	IATA	A802 1L
0492	Signals, railway track, explosive †	1.3G		Explosive		FORBIDDEN	135		NLD01 1L
0493	Signals, railway track, explosive †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN	135	IATA	A802 1L
0494	Jet perforating guns, charged, oil well, without detonator †	1.4D		Explosive 1.4		FORBIDDEN	101	10 kg IATA	A24 A802 1L
0495	Propellant, liquid †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(115)		NLD01 1L
0496	Octonal	1.1D		Explosive		FORBIDDEN	(112b or 112c)		NLD01 1L
0497	Propellant, liquid †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	(115)		NLD01 1L
0498	Propellant, solid †	1.1C		Explosive		FORBIDDEN	(114b)		NLD01 1L
0499	Propellant, solid †	1.3C		Explosive		FORBIDDEN	(114b)		NLD01 1L
0500	Detonator assemblies, non- electric for blasting †	1.4S		Explosive 1.4		131 IATA	131	IATA	A165 A802 3L
0501	Propellant, solid †	1.4C		Explosive 1.4		FORBIDDEN	(114b)		NLD01 1L

0502	Rockets with inert head †	1.2C		Explosive		FORBIDDEN		130		NLD01 1L
0503	Air bag inflators †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN		135	IATA	A32 A56 A802 1L
0503	Air bag modules †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN		135	IATA	A32 A56 A802 1L
0503	Seat-belt pretensioners †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN		135	IATA	A32 A56 A802 1L
0504	1H-Tetrazole	1.1D		Explosive		FORBIDDEN		(112c)		NLD01 1L
0505	Signals, distress, ship †	1.4G		Explosive 1.4		FORBIDDEN		135	IATA	A802 1L
0506	Signals, distress, ship †	1.4S		Explosive 1.4		135	IATA	135	IATA	A802 3L
0507	Signals, smoke †	1.4S		Explosive 1.4		135	IATA	135	IATA	A802 3L
0508	1-Hydroxy benzotriazole, anhydrous dry or wetted with less than 20% water, by weight	1.3C		Explosive		FORBIDDEN		FORBIDDEN		NLD01 1L
1001	Acetylene, dissolved	2.1		Flammabl e Gas		FORBIDDEN		200	16 kg 40 L IATA	NLD07 10L
1002	Air, compressed ₁) ₁) in coolant bottle	2.2		Non- flammable gas		FORBIDDEN		200		NLD15 2L
1006	Argon, compressed ₁) ₁) in coolant bottle	2.2		Non- flammable gas		FORBIDDEN		200		NLD15 A59 2L
1066	Nitrogen, compressed ₁) ₁) in coolant bottle	2.2		Non- flammable gas		FORBIDDEN		200		NLD15 A69 2L
1072	Oxygen, compressed,	2.2	5.1	Non- flammable gas &Oxidizer				200		NLD08 2X
1073	Oxygen, refrigerated liquid	2.2	5.1	Non- flamm. Gas & Oxidizer		FORBIDDEN		202	1949 L UN approved transporttank	NLD14 NLD17 A2 2X
1202	Gas, oil	3		Flammabl e liquid	III	355	60 L	366	220 L	NLD04 NLD09 NLD10 A3 3L
1203	Gasoline	3		Flammabl e liquid	II	353	5 L	364	60 L	NLD04 NLD09 NLD11

										A100 3L
1863	Fuel, aviation, turbine engine	3		Flammable liquid	I II III	351 353 355	1 L 5 L 60 L	361 364 366	30 L 60 L 220 L	NLD10 A3 3L
1944	Matches, safety	4.1		Flammable solid	III	455 IATA		455 IATA		NLD20
2030	Hydrazine, aqueous solution with more than 37% by weight	8	6.1	Corrosive, Toxic	I	FORBIDDEN			30 L IATA	A1 A36 NLD02
										NLD03
										8P
2813	Water-reactive solid n.o.s.*	4.3		Dangerous when wet	I	FORBIDDEN		488	15 kg IATA	A3 A803 4W
3090	Lithium metal batteries	9		Miscellaneous		FORBIDDEN		968	IATA	NLD19
3480	Lithium ion batteries	9		Miscellaneous		FORBIDDEN		965	IATA	NLD19
3166	Engine, internal combustion, flammable liquid powered	9		Miscellaneous		950	IATA	950	IATA	NLD13 A67 A70 A87 A134 9L
3166	Vehicle, flammable liquid powered	9		Miscellaneous		950	IATA	950	IATA	NLD13 NLD18 A67 A70 A87 A118 A134 9L
3363	Dangerous goods in apparatus	9		Miscellaneous		See 962 IATA		See 962 IATA		NLD12 A48 A107 9L
3363	Dangerous goods in machinery	9		Miscellaneous		See 962 IATA		See 962 IATA		NLD12 A48 A107 9L
3528	Engine, internal combustion, flammable liquid powered	9		Miscellaneous		See 378 IATA		See 378 IATA		NLD12 NLD13 A67 A70 A87
3528	Machinery, internal combustion, flammable liquid powered	9		Miscellaneous		See 378 IATA		See 378 IATA		NLD12 NLD13 A67 A70 A87

¹ Для класу небезпеки 1 в колонках J і L – вказана максимальна кількість NEM (або NEQ) на упаковку.

Додаток 1-С Положення та інструкції щодо спеціальних пакувань.

Нижче наведено визначення спеціальних положень, зазначених у колонці М Переліку небезпечних вантажів. Спеціальні положення доповнюють інструкції, наведені в Переліку небезпечних вантажів. Інформація, що міститься в цьому документі, є додатковою до тієї, що міститься у відповідній позиції, і є обов'язковою для дотримання.

Додаток 1-D Кодова таблиця спеціальних положень

NLD01: Застосовується для сепарації предметів класу небезпеки 1, що не відповідають вимогам Технічних інструкцій ICAO від предметів класу небезпеки 1.

NLD02: За повітряне транспортування можна перевозити не більше 5 (п'яти) контейнерів H-70 (5 (п'ять) заповнених паливних баків гідрозитом) можна перевозити.

NLD03: Транспортування гідрозиту, водного розчину, дозволено за умови дотримання інструкцій щодо пакування, зазначених у Додатку 1-Е Спеціальні пакування (d). У зв'язку з тим, що водний розчин гідрозиту становить значний ризик для здоров'я пасажирів, коли він контактує з пакетами, що протікають, необхідно приділити серйозну увагу контролю витоків експертом із гідрозиту протягом 72 годин після пакування для повітряного транспортування відповідно до Додатку 1-Е Спеціальні пакування (d) (1) і (2), 72 години після цього та, якщо необхідно, протягом 45 днів, протягом терміну служби детектора витоків гідрозитів. У разі виявлення витоків необхідно вжити коригувальні дії відповідно до останньої версії Паспорту безпеки матеріалу (MSDS), який має перевозитися з вантажем.

Під час транспортування UN2030 Гідрозитів, водного розчину в цистернах і контейнерах, які належать іноземному партнеру з НАТО, Оператор зобов'язаний створити всі умови для безпечного повітряного транспортування. Ці умови мають бути еквівалентними специфікаціям, зазначеним у NLD03 або Додатку 1-Е Спеціальні пакування, параграф (d), пункти. 2, 4, 5 і 6. Пакети повинні бути перевірені та схвалені відповідно до умов п.п. 1 і 3. Коли контрольні заходи та пакети UN2030 Гідрозитів, водного розчину, що належать іноземним підрозділам НАТО, відхиляються від цих умов, повітряне транспортування UN2030 Гідрозитів, водний розчин, заборонено. Іноземна одиниця зобов'язана заявити Оператору (піддається перевірці), що вона буде відповідати цим вимірюванням.

NLD04: Транспортування дозволено в упаковці, схваленій ООН, з пакувальним кодом ООН;

31A/Y/XX/XX/NL/TOLSM436/1734/963, що відповідає групі упаковки ООН II з максимальним об'ємом 450 літрів. Експлуатант повинен забезпечити, щоб повітряне перевезення здійснювалося тільки на вантажних ПС і щоб за допомогою прийнятої для МАА процедури було розглянуто питання про необхідність повітряного перевезення. Пакунки повинні

завжди перебувати в придатному для польотів стані, що означає відсутність структурних пошкоджень, витоків, розливів або будь-якої іншої форми розвантаження небезпечного вантажу. Див. також Додаток 1-Е Спеціальні пакування, пункт (а).

NLD05: Вантаж розміщено поблизу відповідних (вантажних) дверей для полегшення скидання у випадку надзвичайної ситуації. До предмета завжди є легкий доступ (див. також ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечними вантажами (с) (2) Завантаження вантажу).

NLD06: Під час перевезення боєприпасів сльозоточивої дії всі члени екіпажу та (за наявності дозволу) кожен пасажир на борту екіпіровані засобами індивідуального захисту відповідно до інформації, що міститься в SHWS та AIS (див. Додаток 1 до ПДА-ТрА.1160), за винятком випадків, коли боєприпаси сльозоточивої дії перевозяться в якості зовнішнього вантажу. Враховуючи небезпеку сльозоточивого газу, члени екіпажу повинні розробити процедури щодо дій у разі можливого інциденту зі сльозогінним газом. При перевезенні боєприпасів сльозоточивої дії рекомендується мати на борту достатню кількість води (мінімум 20 літрів) для промивання очей.

NLD07: Перевезення дозволено на транспортному ПС (САО) в упаковці з максимальним об'ємом 16 кг/40 літрів. Небезпечний вантаж перевозиться в схваленій ООН упаковці (контейнер під тиском), яка відповідає іншим умовам Інструкції з пакування 200. Контейнер під тиском має етикетку з орієнтацією упаковки і перевозиться у вертикальному положенні. Перевезення в поєднанні з пасажирями дозволяється в межах операційної зони після попереднього схвалення МАА або в рамках АМС відповідно до ПДА-ТрА.1160 (b). При цьому слід враховувати ПДА-ТрА.1211 "Поводження з небезпечними вантажами", пункт (с)(2).

NLD08: Транспортування космодизелів дозволяється за винятком контейнерів під тиском, маркованих відповідно до DOT-4B-500. Ці контейнери під тиском не дозволяється перевозити повітряним транспортом.

NLD09: Транспортування дозволено в упаковці, затвердженій ООН, з пакувальним кодом ООН;

31A/Y/XX/XX/NL/TOLSMA436/1734/963, що відповідає групі упаковки ООН II з максимальним об'ємом 750 літрів і заповнена не більше ніж на 95%. Експлуатант повинен забезпечити, щоб повітряне перевезення здійснювалося тільки на вантажних ПС і щоб за допомогою прийнятої для МАА процедури було подано обґрунтування необхідності повітряного перевезення, яке відображає необхідність повітряного перевезення. Упаковки завжди повинні знаходитися в придатному для польотів стані, що означає відсутність структурних пошкоджень, витоків, розливів або будь-якої іншої форми розвантаження небезпечних вантажів. Див. також Додаток 1-Е Спеціальні пакування, пункт (а).

NLD10: Перевезення в сертифікованих паливних ємностях (наприклад "fuel blivets" або "bravin bags") дозволяється (див. також Додаток 1-Е Спеціальні пакування (b)).

NLD11: Перевезення дозволяється в тарі, не дозволеній ООН, якщо вона використовується як паливний бак або резервний бак за наступних умов:

- (1) Повністю закрита система з максимальним об'ємом 25 літрів.
- (2) Відкрита система, можливо, обладнана закритими вентиляційними та/або вентиляційними клапанами з максимальним об'ємом 20 літрів.
- (3) Заповнена не більше ніж на 75% місткості.

Перевезення пасажирів категорій А і В також дозволено в оперативній зоні.

NLD12: Якщо небезпечні для навколишнього середовища речовини класифікуються як UN3082 і містяться в транспортних засобах або обладнання, максимальна кількість рідин не обмежується, якщо речовина є гідравлічною оливою. Справні транспортні засоби або обладнання можна транспортувати без упаковки. При наявності пошкоджень необхідно оцінити, чи не призведе пошкодження до витоків, розливу або будь-якої іншої форми викиду небезпечних для навколишнього середовища речовин під час транспортування. Вони повинні перевозитися у вертикальному положенні без тиску. Невеликі вироби упаковуються в міцну зовнішню упаковку відповідно до Інструкції з пакування 962. Перевезення пасажирів дозволяється.

NLD13: Пошкоджені транспортні засоби та обладнання повинні перевозитися відповідно до умов, наведених у Додатку 1-Е Спеціальні пакування (e).

NLD14: Перевезення кисню, охолодженої рідини дозволяється, якщо воно здійснюється відповідно до правил LOX, 2-е переглянуте видання, остання зміна (зміна 1 датована 20 січня 2011 року).

NLD15: Перевезення стисненого повітря UN1002 (у балонах), стисненого аргону UN1006 (у балонах) і стисненого азоту UN1066 (у балонах) дозволяється, а також за умови дотримання вимог до пакування викладених у Додатку 1-Е Спеціальні пакування (c). Крім того, Оператор повинен забезпечити найкоротший можливий безпечний маршрут під час повітряного перевезення.

NLD16: Транспортування сигнальних ракет та їх запалювачів дозволяється в сертифікованому ящику з номером деталі: W1645LDW з маркуванням за специфікацією ООН: UN4B/Y20.8/S/./NL/TCPI-MINDEF-150543. Схвалення компетентного органу для UN0323 (1.4S) і UN0349 (1.4S). Через класифікацію UN0093 і UN0454 при упаковці в сертифікований ящик, як зазначено вище (1.4S), дозволяється транспортування разом з пасажиром при дотриманні таких вимог до упаковки, викладених у Додатку 1-Е Спеціальні пакування (f).

NLD17: потрібен супровід відповідно до ПДА-ТрА.1160 (a)

NLD18: Транспортні засоби, оснащені вибухівкою з міркувань безпеки, дозволені для повітряного транспортування на вантажному ПС за таких умов:

(1) Предмети, класифіковані як вибухові речовини та/або предмети класу небезпеки 1, які можуть бути вилучені з транспортного засобу, повинні бути вилучені та транспортовані відповідно до положень цих вимог.

(2) Для всіх предметів, класифікованих як вибухові речовини та/або предмети класу небезпеки 1, які є невід'ємною частиною транспортного засобу та призначені для використання, які не можна видалити, необхідно вжити всіх зусиль, щоб запобігти ненавмисній активації вибухових речовин.

(3) Експлуатант гарантує, що повітряне перевезення здійснюються лише після проведення аналізу ризиків за допомогою процедури, прийнятної для МАА, яка описує необхідність повітряного транспортування.

NLD19: Хоча загалом перевезення літєвих батарей обмежено DGR ICAO TI/IATA, повітряне транспортування UN3090 та UN3480 дозволяється разом із військовими (категорія А) пасажирями, коли це вимагає необхідність, і батареї є частиною військового обладнання або запасних частин до нього. Також на пасажирських і вантажних рейсах допускається рівень заряду (SoC) вище 30%. Оператор повинен гарантувати, що авіаперевезення з SoC вище 30% здійснюються лише після розгляду за допомогою процедури, прийнятної для МАА, а вантажні рейси з перевезенням літєвих батарей є небажаними. На додаток до цього, експлуатант також забезпечує проведення аналізу ризиків, які можна перевірити, перш ніж виконати перевезення UN3090 та UN3480. Повітряний транспорт дозволяється лише за таких умов:

(1) попередній дозвіл отримано за допомогою дипломатичного дозволу країни відправлення, призначення та перельоту, оскільки це звільнення не може бути скасовано більш обмежувальними місцевими (міжнародними) правилами.

(2) під час виконання повітряних завдань на борт повітряного судна при наявності пасажирів допущені лише пасажирі категорії А.

(3) повітряне транспортування літєво-металевих батарей UN3090 здійснюється відповідно до загальних вимог та вимог Розділу ІА (включаючи додаткові вимоги) упаковки Інструкція 968.

(4) повітряне транспортування літій-іонних батарей UN3480 здійснюється відповідно до загальних вимог і вимог розділу ІА (включаючи додаткові вимоги) Інструкції з пакування 965.

(5) було виконано, коли це можливо через експлуатаційну необхідність у військовому контексті, щоб зменшити SoC літій-іонних батарей UN3480 до 30% або нижче відповідно до регламентованого порядку відповідно до розділу 38.3 ICAO “UN Manual of tests and criteria”.

(6) наявний документ на тип батареї, який підтверджує, що вимога(и) випробувань виконана(и) відповідно до розділу 38.3.2.3 “UN Manual of tests and criteria” ICAO, що додається до вантажу, коли перевозяться UN3090 та/або UN3480; у комбінації з пасажирями або; коли UN3480 перевозиться з зарядом SoC > 30% або; їх комбінацією;

(7) коли це можливо, внаслідок неможливості погасити пожежу літію, UN3090 та UN3480 повинні бути укладені поблизу вантажних дверей, звідки вони можуть бути зкинуті першими під відповідальність командира екіпажу, у разі виникнення надзвичайної ситуації (див. також 1211 (с) (2) та (f)).

(8) на ПС де це передбачено, вантажний майстер, який пройшов підготовку з перевезення небезпечних вантажів, здійснює нагляд за вантажем та пасажирями і, таким чином, може своєчасно відреагувати на надзвичайні ситуації.

(9) пакунки з батареями повинні бути завжди легко доступні і відокремлені від іншого вантажу з метою забезпечення мінімально можливого часу реакції під час аварійної ситуації.

(10) У випадку повітряних перевезення в інтересах держави UN3090 і UN3480 дозволяється тільки CAO. Під час повітряних перевезення в інтересах держави пункт (5) також залишається в силі.

(11) Спеціальні положення A154, A164, A183, A206, A331 та стаття 3.9.2.6 IATA DGR є обов'язковими.

NLD20: Перевезення UN1944 (сірники), упакованих у військові пайки, дозволяється у поєднанні з вибуховими речовинами та/або виробами класу небезпеки 1 (див. 1211 d), що не відповідають вимогам ICAO TI / IATA DGR, якщо принаймні один з пайків відкрито і письмово підтверджено у вантажній накладній, що:

(1) на кожний особистий аварійний пайок включено лише одну маленьку коробку, картку або пачку сірників.

(2) ці сірники не є “strike anywhere matches”

(3) маленька коробка, картка або пачка упакована в герметичну, повітря і водонепроникну, міцну упаковку.

Додаток 1-Е Спеціальні пакування

(a) Контейнер IBC (Intermediate Bulk Container): IBC має мати дійсне перевірочне маркування.

(b) Ємності з паливом: повітряні перевезення НВ з паливом дозволено тільки в тому випадку, якщо ємність під пальне сертифікована для перевезення пального повітрям, прийнятним в ДА.

(c) Хладагент для ракет. Перевезення хладагенту для ракет повітрям дозволено тільки в тому випадку, якщо ємність під охолоджуючу речовину має маркування: TMU-72B та інвентарний номер НАТО (NSN): 1420-01-039-9905. Пакування має відповідати Спеціальним інструкціям по пакуванню ID 98752 (SPI 01-039-9905) та EUR AIM9L, глава 006.08.11.2, та мають між балонами ущільнювач, що буде забезпечувати окремого перевезення балонів один від одного. Перед початком перевезенням охолоджуючої речовини необхідно перевірити і протестувати на відповідність до F-16 TO xx21M AIM9M-2 (дивись NLD15).

(d) Контейнери з гідразином: перевезення контейнерів з гідразином повітрям не допускається, за винятком випадків, коли:

(1) гідрозин перевозиться в протестованих контейнерах призначених для перевезення гідрозина (багаторазові транспортні контейнери) з маркуванням NSN 8145-01-188-3644.

(2) паливний бак з гідразином запакований в захисний пластиковий мішок (PA/PE мішок який забезпечує герметичність), спеціально призначений для цієї мети разом із індикатором гідрозину; і

(3) позначення UN/4H2/X92/S/69/NL/DEF2164 (або еквівалент для іноземних контейнерів, див. NLD03) написано чітко видимим шрифтом,

контрастним кольором і незмивним чорнилом на зовнішній стороні контейнеру з гідразину; і

(4) на зовнішній стороні контейнера для гідразину H70 незмивним чорнилом контрастного кольору нанесено номер ООН UN2030 і текст “HYDRAZINE, AQUEOUS SOLUTION”. За необхідності додається текст “(HYDRAZINE 70% - F-16 H-70 FUEL TANK CONTENTS 26 L)”;

(5) Контейнер, окрім обов’язкових ярликів небезпеки 6.1 і 8, забезпечений маркуванням з орієнтацією (стрілками), ярлика “Cargo Aircraft Only (CAO)” (Тільки вантажний літак). Див. IATA DGR, гл. 7.4.4, мал. 7.4.D або гл. 7.4.5, мал. 7.4.E; і

(6) Остання версія застосовних Технічних наказів (Т.О.) застосовується до процедур, пов’язаних із пакуванням і розпакуванням контейнерів для гідразину.

(e) Пошкоджені транспортні засоби:

(1) Повітряне транспортування транспортних засобів або обладнання з пошкодженнями заборонено, за винятком якщо:

(i) встановлено, що пошкодження гальмівних магістралей, паливопроводів, батареї, подушок безпеки, вогнегасників або будь-яких інших структурних пошкоджень НЕ може призвести до витоків, розливів або будь-якої іншої форми викиду небезпечних вантажів під час транспортування; і

(ii) паливопроводи та баки зливаються та закриваються таким чином, щоб під час польоту не було витоків; і

(iii) у разі пошкодження або непридатності електричної системи, акумулятор від’єднується, а полюси акумулятора ізолюються для запобігання короткого замикання. Якщо акумуляторна коробка або корпус пошкоджені, батарею необхідно вийняти з автомобіля. Не дозволяється перевозити повітрям пошкоджені (мокрі) батареї, якщо не використовуються відповідні аварійні упаковки; і

(iv) Усі залишки вибухових речовин та/або інших предметів (небезпечних вантажів) видалені.

(2) Якщо видалене паливо та/або інші речовини необхідно транспортувати повітряним транспортом, це має бути зроблено відповідно до правил ICAO TI / IATA DGR.

(3) Під час польотів у межах операційної зони пошкоджені транспортні засоби можуть транспортуватися як внутрішні та як зовнішні вантажі до місця відновлення після вжиття відповідних заходів для поглинання та/або збору(зберігання) витоків.

(f) Контейнери для перевезення:

(1) Контейнери мають номер деталі(PSN): W1645LDW.

(2) Контейнери мають маркування специфікації ООН: UN 4B/Y20.8/S/./NL/TCPI-MINDEF-150543.

(3) Контейнери пофарбовані в зелений колір і оснащені етикеткою класу небезпеки 1.4S та відповідають вимогам.

(4) Контейнери не пошкоджені.

(5) Контейнери не відкриваються під час польоту.

(6) Контейнери за необхідності заземлюється за допомогою спеціально кабелю заземлення до сертифікованої точки заземлення на ПС.

(7) дві засувки контейнерів з PSN: W1645LDW додатково закріплені за допомогою запобіжних шпильок через обидві засувки.

(8) Контейнери зберігаються у вертикальному положенні відповідно до вимог щодо завантаження в місці на ПС, враховуючи інформацію, як зазначено в ПДА-ТрА.1211(c)(2).

Додаток 2 до ПДА-ТрА.1160 Обмеження на перевезення небезпечних вантажів - Інформаційні листи про інциденти (AIS - Accident Information Sheets)

Accident Information Sheet, Airtransport
CLASS 1, DIVISION 1.1, ICAO



Nature of danger.	Mass Explosion, Blast, High velocity fragments and debris. Potential additional environmental hazards see supplemental hazard warning sheet, if applicable.
Additional personal protection / or Special actions.	See Supplementary Hazard Warning Sheet, if applicable.
General Actions in flight.	Perform standard aircraft emergency procedures and checklists in the ERG Notify ATC with NOTOC information.
After Landing.	Disembark: ASAP Inform OCC of the fire brigade with NOTOC and AIS information.
Emergency Service fire withdrawal distance recommendations.	<u>Cargo on fire:</u> Evacuate casualties as quickly as possible from hazard area. Leave area of fire immediately. Keep all persons (except firefighting personnel) away from fire area. Low risk at least 870 meters (up to 7500 kg NEQ); 1120 meters (up to 16000 kg NEQ). Always seek significant cover (such as strongly built structure); avoid glass surfaces. Minimum distance for firefighting personnel. Medium risk to personnel – 435 meters (up to 7500 kg NEQ); 560 meters (up to 16000 kg NEQ). High risk to personnel – 188 meters (up to 7500 kg NEQ); 250 meters (up to 16000 kg NEQ). Fight ambient fires from covered position.

**Accident Information Sheet, Airtransport
CLASS 1, DIVISION 1.2, ICAO**



Nature of danger.	Progressive Explosions, Fragments and debris. Potential additional environmental hazards see supplemental hazard warning sheet, if applicable.
Additional personal protection / or Special actions.	See Supplementary Hazard Warning Sheet, if applicable.
General Actions in flight.	Perform standard aircraft emergency procedures and checklists in the ERG Notify ATC with NOTOC information.
After Landing.	Disembark: ASAP Inform OCC of the fire brigade with NOTOC and AIS information.
Emergency Service fire withdrawal distance recommendations.	<u>Cargo on fire:</u> Evacuate casualties as quickly as possible from hazard area. Leave area of fire immediately. Keep all persons (except firefighting personnel) away from fire area. Low risk - at least 1000 meters. Always seek significant cover (such as strongly built structure); avoid glass surfaces. Minimum distance for fire fighting personnel; Medium risk to personnel 390 meters. High risk to personnel 135 meters. Fight ambient fires from covered position.

**Accident Information Sheet, Airtransport
CLASS 1, DIVISION 1.3, ICAO**



Nature of danger.	Explosions, possibility of mass fire, Firebrands may be projected. Potential additional environmental hazards see supplemental hazard warning sheet, if applicable.
Additional personal protection / or Special actions.	See Supplementary Hazard Warning Sheet, if applicable.
General Actions in flight.	Perform standard aircraft emergency procedures and checklists in the ERG Notify ATC with NOTOC information.
After Landing.	Disembark: ASAP Inform OCC of the fire brigade with NOTOC and AIS information.
Emergency Service fire withdrawal distance recommendations.	<u>Cargo on fire:</u> Evacuate casualties as quickly as possible from hazard area Leave area of fire immediately. Keep all persons (except firefighting personnel) away from fire area. Low risk - at least 160 meters. Always seek significant cover (such as strongly built structure); avoid glass surfaces. Minimum distance for firefighting personnel. High risk to personnel 60 meters. Fight ambient fires from covered position.

**Accident Information Sheet, Airtransport
CLASS 1, DIVISION 1.4, ICAO**



Nature of danger.	Moderate fire, Effects largely confined to package. Limited flight distance of fragments. Potential additional environmental hazards see supplemental hazard warning sheet, if applicable.
Additional personal protection / or Special actions.	See Supplementary Hazard Warning Sheet, if applicable.
General Actions in flight.	Perform standard aircraft emergency procedures and checklists in the ERG Notify ATC with NOTOC information.
After Landing.	Disembark: ASAP Inform OCC of the fire brigade with NOTOC and AIS information.
Emergency Service fire withdrawal distance recommendations.	<u>Cargo on fire:</u> Evacuate casualties as quickly as possible from hazard area. Keep all persons (except firefighting personnel) well away from fire area. No minimum distance for firefighting personnel.

**Accident Information Sheet, Airtransport
CLASS 1, DIVISION 1.5, ICAO**



Nature of danger.	Mass Explosion, Blast, high velocity fragments and debris. Potential additional environmental hazards see supplemental hazard warning sheet, if applicable.
Additional personal protection / or Special actions.	See Supplementary Hazard Warning Sheet, if applicable.
General Actions in flight.	Perform standard aircraft emergency procedures and checklists in the ERG Notify ATC with NOTOC information.
After Landing.	Disembark: ASAP Inform OCC of the fire brigade with NOTOC and AIS information.
Emergency Service fire withdrawal distance recommendations.	<u>Cargo on fire:</u> Evacuate casualties as quickly as possible from hazard area. Leave area of fire immediately. Keep all persons (except firefighting personnel) away from fire area. Low risk – at least 1100 meters. Always seek significant cover (such as strongly built structure); avoid glass surfaces Minimum distance firefighting personnel Medium risk to personnel – 550 meters. High risk to personnel – 246 meters. Fight ambient fires from covered position.

**Accident Information Sheet, Airtransport
CLASS 1, DIVISION 1.6, ICAO**



Nature of danger.	Fire and heat. Potential additional environmental hazards see supplemental hazard warning sheet, if applicable.
Additional personal protection / or Special actions.	See Supplementary Hazard Warning Sheet, if applicable.
General Actions in flight.	Perform standard aircraft emergency procedures and checklists in the ERG Notify ATC with NOTOC information.
After Landing.	Disembark: ASAP Inform OCC of the fire brigade with NOTOC and AIS information.
Emergency Service fire withdrawal distance recommendations.	<u>Cargo on fire:</u> Evacuate casualties as quickly as possible from hazard area. Leave area of fire immediately. Keep all persons (except firefighting personnel) well away from fire area. Low risk – at least 174 meters. Always seek significant cover (such as strongly built structure); avoid glass surfaces. No minimum distance for firefighting personnel.

Додаток 3 до ПДА-ТрА.1160 Обмеження на перевезення небезпечних вантажів - Додатковий лист попередження про небезпеку (SHWS - Supplementary Hazard Warning Sheet)

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET
Ammunition containing Pyrotechnic Thermite (TH)

TH

LOAD

Ammunition containing Thermite, which is:

- Solid substance, metal mixture.
- Insoluble in water.

NATURE OF DANGER

- Develops high temperatures in the event of fire.
- Generation of explosive gases in connection with water.

PERSONAL PROTECTION

Appropriate respiratory protection equipment.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes:
DO NOT USE WATER for fire fighting.

Throughout area affected by smoke and fumes:

- Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment

EMERGENCY SERVICES advice:

In event of longer stay:

- Wear self contained breathing apparatus
- Wear protective clothing or heat protection suit affording heat protection comparable to asbestos

FIRST AID

- Move affected persons to fresh air.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Pyrotechnic Charges (PT)

PT

LOAD

Ammunition containing Pyrotechnic Charges (PT), which are:

- Solid substances.
- Fairly soluble in water.

NATURE OF DANGER

In fire:

- Ammunition may cause intense burning or explosions.
- Caustic or poisonous gases may be produced.

Hazardous to water.

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protection equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters of fresh tap water.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes: Throughout area affected by smoke and fumes:

Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.

EMERGENCY SERVICES advice:

In event of longer stay:

- Wear self-containing breathing apparatus.
- Cover all parts of body.

FIRST AID

Action to be taken:

- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.

EMERGENCY SERVICES advice:

- In the event of respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation or breathing apparatus.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Red Phosphorus (RP)

RP

LOAD

Ammunition containing Red Phosphorus, which is:

- Solid substance.
- Insoluble in water.

NATURE OF DANGER

- Combustion produces fumes which are detrimental to health. Irritation of eyes and respiratory tract, cauterization is possible.
- In the event of fire substances are produced that are hazardous to water.

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protection equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters fresh tap water.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes: Throughout area affected by smoke and fumes:

Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.

EMERGENCY SERVICES advice: In event of longer stay:

- Wear self-containing breathing apparatus.

FIRST AID

Action to be taken:

- Remove immediately contaminated clothing.
- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.
- Have victim lie down even if feeling healthy.
- Transport casualties preferably in a lying position.
- Ensure medical care.

EMERGENCY SERVICES advice:

- In the event of respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation or breathing apparatus.
- If possible, provide oxygen feed.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

**Ammunition containing Chloroacetophenone (CN) or
Chlorobenzylidene Malonic Acid Dinitrile (CS),
also Termed Ortho-Chlorobenzalmalononitrile**

CS**CN****LOAD**

(CN) Ammunition containing Chloroacetophenone, which is:

- Colourless to white or slightly yellowish crystals or powder.
- Nasty smell.
- Heavier than water; or

(CS) Ammunition containing Chlorobenzylidene Malonic Acid Dinitrile which is:

- White to slightly yellowish substance.
- Slightly pepper-like to pungent smell.
- Irritation of eyes, skin and respiratory tract.
- Nausea, vomiting and cauterization. High concentrations will cause severe noxious effects. Detrimental to health when inhaled and swallowed.
- Potential hazard to waters and sewage treatment plants..
- Substances hazardous to water may be produced in the event of fire.

**NATURE OF
DANGER**

(CN) Slow reaction with water producing a caustic mixture.

**PERSONAL
PROTECTION**

- Appropriate respiratory protection equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters fresh tap water.

**ADDITIONAL
AND/ OR SPECIAL
ACTIONS BY AIR
CREW**

In event of moderate fire or development of fumes: Throughout area affected by smoke and fumes:

Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.

EMERGENCY SERVICES advice:

In event of longer stay:

- Wear self-containing breathing apparatus.
- Cover all parts of the body.

FIRST AID

- Remove affected clothing.
- In the event of skin irritations, thoroughly rinse and wash affected skin areas.
- In case of eye contact, hold eyelids open and rinse with tap water 10 to 15 minutes while rolling eyes in all directions.
- In event of vomiting, place head in lateral position. Call physician to accident site.

EMERGENCY SERVICES advice:

- In the event of a respiratory arrest immediately apply expired- air ventilation or breathing apparatus and provide oxygen feed, if indicated.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects contact poison control or medical treatment center.

UPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Calcium Phosphide (CP)

CP**LOAD**

Ammunition containing Calcium Phosphide (CP), which is:

NATURE OF DANGER

- Solid substance.
- Smell of rotten fish, carbide or garlic.
- Easily combustible.
- Reacts strongly with water (self-igniting) by forming highly toxic and explosive hydrogen phosphide.
- Irritation of skin, eyes and respiratory tract.
- Danger of poisoning by inhalation (notably near ground level), swallowing or skin contact.
- Substance hazardous to water.
- Appropriate respiratory protection equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters fresh tap water.

PERSONAL PROTECTION**ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW**

In event of moderate fire or development of fumes: Throughout area affected by smoke and fumes:

Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.

EMERGENCY SERVICES advice:

In event of longer stay:

- Wear self contained breathing apparatus.
- Wear protective clothing impermeable against toxic agents and flame resistant.

FIRST AID

Symptoms of poisoning:

- Irritation of the eyes, nasal/pharyngeal mucosa and skin.
- Coughing, feeling of tightness, shortness of breath.
- Headache, dizziness, ringing in the ears.
- Nausea, vomiting and diarrhoea.
- Rise in pulse rate, tendency to collapse. Unconsciousness, spasm.

Action to be taken:

- In the event of a respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation.
- Rush affected persons to hospital. Transport only in a lying position. Half-sitting position is permissible in case of breathing difficulties.
- In case of eye contact, hold eyelids open and rinse with tap water 10 to 15 minutes while rolling eyes in all directions.
- In the event of skin contact with calcium phosphide rinse with plenty of water and subsequently cover with sterile dressing material.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

UPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Depleted Uranium (DU)

DU

LOAD

Ammunition containing Depleted Uranium (DU), which is:

- Dull silver to blue-black metal.
- Very heavy.
- Low specific activity. No radiation hazard involved under transport conditions.

NATURE OF DANGER

- Combustible metal at approximately 300 degrees Celsius.
- Forms toxic (heavy metal) oxide dust of low specific activity when burning. Smoke and resulting dust may include Uranium Oxide.
- Impairment of health caused by inhalation, swallowing, or when oxide dust gets into wounds.
- Possible hazard to water and sewage treatment plants.

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protection equipment.
- Protective gloves.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes:

- In flight, wear Smoke hood / after disembarking, keep up-wind, out of area affected by smoke.
- Warn residents of populated areas to close doors and windows in smoke movement direction for several hundred meters.

For short stay:

- Wear respiratory protective equipment.
- Wear protective gloves.

EMERGENCY SERVICES advice:

- Wear self contained breathing apparatus.
- Cover all parts of the body.
- Put down smoke with water spray, containing water runoff.
- Fight fire as if magnesium; DO NOT use HALONS.
- To prevent Uranium Oxide spread, survey equipment and personnel before departing the scene.-burning exposed FM with ground limestone to neutralize.

FIRST AID

If a person is affected by smoke or breathes dust, remove to hospital.

- Inform medical personnel that victim may be contaminated with Uranium Oxide.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Titanium Tetrachloride (FM)

FM

LOAD

Ammunition containing Titanium Tetrachloride (FM), which is:

NATURE OF DANGER

- Colorless or yellowish fluid.
- Extremely caustic.
- Reacts strongly with moisture or water, developing heat and forming hydrochloric acid during reaction

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protection equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters of fresh tap water.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes: Throughout area affected by smoke and fumes:

Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.

EMERGENCY SERVICES advice: In event of longer stay:

- Wear self-containing breathing apparatus.
- Wear protective clothing or a heat protection suit affording heat protection comparable to asbestos.
- Cover non-burning exposed FM with ground limestone to neutralize.

FIRST AID

Action to be taken:

- Remove immediately contaminated clothing.
- Rinse affected body parts with plenty of water and cover with sterile dressing (no treated burn dressing).
- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.
- Call physician to accident site.
- Protect from body heat loss .
- Transport casualties preferably in a lying position.

EMERGENCY SERVICES advice:

- In the event of respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation or breathing apparatus.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Hexachloroethane (HC)

HC

LOAD

Ammunition containing Hexachloroethane (HC), which is:

NATURE OF DANGER

- Solid substance.
- Insoluble in water.
- Zinc chloride fume poisoning.
- After ignition, high concentration of fumes with caustic effects is produced, particularly in cold and dry air.
- Irritation of eyes and respiratory tract.
- Substances hazardous to water may be produced in the event of fire.

PERSONAL

Appropriate respiratory.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes:
Throughout area affected by smoke or fumes:
In the event of a short stay:
Wear appropriate respiratory protective equipment.

EMERGENCY SERVICES advice:

- In the event of a longer stay,
- Wear self-contained breathing apparatus;
 - Cover all parts of the body.

FIRST AID

- Symptoms of zinc chloride fume poisoning:
- Irritation of the eyes.
 - Irritation of the upper respiratory tract and hoarseness.
 - Pains in the chest, especially behind the sternum.
 - Severe coughing, breathing difficulties and feeling of suffocation.

Action to be taken:

- Rush affected persons to nearest physician.
- Transport casualties preferable in a lying position.

EMERGENCY SERVICES advice:

- If possible, apply oxygen douche (set equipment to 8 liters Oxygen/min).

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing Otto Fuel 11 (OF)

O

LOAD

Ammunition containing Otto Fuel II (OF), which is:

- Oily liquid.
- Not miscible in water.
- Heavier than water.

NATURE OF DANGER

- Heating of closed containers may cause bursting due to pressure.
- Detrimental to health when inhaled and swallowed. High concentrations v cause severe noxious effects.
- Potential Hazard to waters and sewage treatment plants.

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protection equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters of fresh tap water.
- Protective gloves for each individual.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

In event of moderate fire or development of fumes: Throughout are affected by smoke and fumes:

- Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.
- Wear protective gloves to discover leakage.

EMERGENCY SERVICES advice: In event of longer stay:

- Wear self contained breathing apparatus
- Wear chemical protective clothing outfit

FIRST AID

Symptoms of intoxication:

- Irritation of nasal mucosa and rhinostenosis.
- Splitting headache.
- Dizziness, disorientation and disorder of balance.
- Irritation of the eyes.
- Contact with skin leads to a yellow skin hue.

Action to be taken:

- Move casualties into fresh air, put them on the ground in a comfortable position, loosen tight clothing, prevent chilling.
- In case of respiratory arrest, start artificial respiration (mouth to mouth or breathing apparatus) immediately.
- Remove affected clothing (usually identifiable by yellow colour).
- Rinse affected parts of the body with lots of water.
- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.
- If Otto Fuel has been swallowed, provoke vomiting.
- Call physician to accident site. Transport casualties.

Supplementary Hazard Warning Sheet

Ammunition containing Unsymmetrical Dimethyl Hydrazine

UDMH

LOAD

Ammunition containing Unsymmetrical Dimethyl Hydrazine (UDMH),

which is:

- Colorless liquid with pungent ammonia-like odor.
- Completely water miscible.
- Non persistent and highly flammable, caustic and toxic.
- Spontaneous reaction upon contact with oxygen-rich substances (e.g. acid, rust).
- Vapours are heavier than air and combined with air from explosive mixtures.
- Acid burns on eyes and respiratory organs are possible (Pulmonary Edema).
- Substance hazardous to water.
- Appropriate respiratory protection equipment.
- Protective clothing.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters of fresh tap water.

NATURE OF DANGER

PERSONAL PROTECTION

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

Evacuate immediately the hazard area. Hazard area description on reverse

Throughout area affected by smoke and fumes:

- Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment

INTERVENTION PERSONNEL advice:

- In event of longer stay: wear self-containing breathing apparatus and protective clothing.
- Capture runoff from leak or firefighting operation.

FIRST AID

Symptoms of intoxication/acid burn:

- Eyes, nasal and pharyngeal mucous membranes, respiratory tract smart.
- Irritation causing slight cough which subsides after approximately 20 to 30 minutes.
- Trembling, dizziness, possibly convulsion, unconsciousness.
- Skin smarts, blisters appear.

Action to be taken:

- Remove immediately contaminated clothing.
- Rinse affected body parts with plenty of water and cover with sterile dressing (no ointment, cream or oily solutions).
- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.

- Call physician to accident site.
- Transport promptly casualties for medical treatment in a lying position.

INTERVENTION SERVICE advice:

- In the event of respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation or breathing apparatus
- In case of victim dyspnea, half sitting position is permitted.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center. Symptoms of intoxication/acid burn:

- Skin, eyes, nasal and pharyngeal mucous membranes, respiratory tract smart.

- Slight tussive irritation causing slight cough which subsides after approximately 20 to 30 minutes.
- Dyspnea, vomiting, shock.

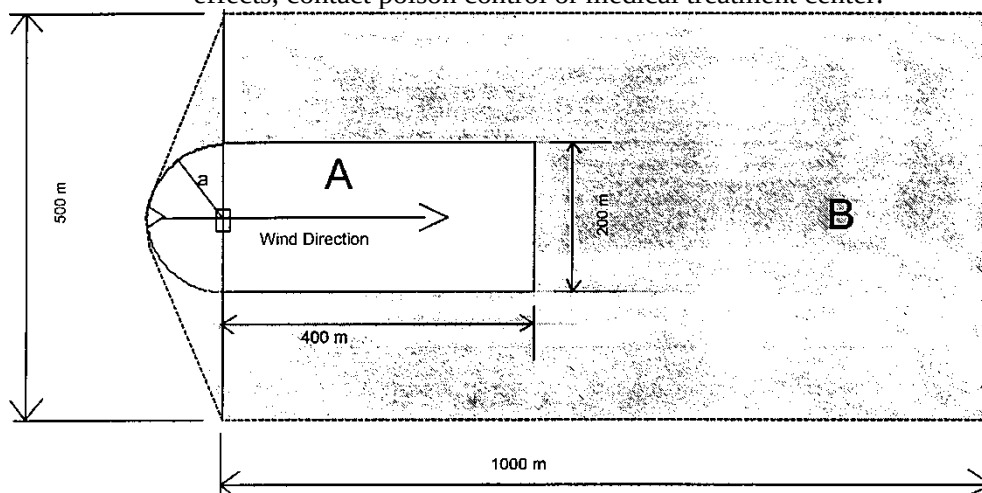
Action to be taken:

- Remove immediately contaminated clothing.
- Rinse affected body parts with plenty of water and cover with sterile dressing (no ointment, cream or oily solutions).
- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.
- Transport promptly casualties for medical treatment in a lying position.

INTERVENTION SERVICE advice:

- In the event of respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation or breathing apparatus.
- If swallowed, and if conscious, make victim sip large quantity of water, possibly with milk added. DO NOT make victim vomit.
- In case of victim dyspnea, half sitting position is permitted.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.



Explanations:

a = 100 m Radius

1. **LEAK:**
Hazard Area **A** must be evacuated.
Hazard Area **B** applies if the danger to the environment cannot be cleared away within one hour.
2. **FIRE:** Hazard Area **A and B** must be evacuated.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

Ammunition containing White Phosphorus (WP)

WP

LOAD

Ammunition containing white phosphorus, which is:

- Colorless to yellow wax-like substance.
- Pungent, garlic-like smell.

NATURE OF DANGER

- Phosphorus poisoning.
- Ignites upon contact with atmospheric oxygen, producing thick fumes which are detrimental to health.
- On contact with water, caustic phosphoric acid is produced.
- Irritation of skin, eyes and respiratory tract; cauterization is possible.
- Substance hazardous to water.

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protective equipment.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters fresh tap water.
- Three liters of 1 % sodium bicarbonate solution.

ADDITIONAL AND/ OR SPECIAL ACTIONS BY CREW MEMBERS

In event of moderate fire or development of fumes, throughout area affected by smoke and fumes:

- short stay: wear appropriate respiratory protection equipment
- EMERGENCY SERVICES advice:** In event of longer stay:
- Wear self-containing breathing apparatus.
 - Wear protective clothing or a heat protection suit (affording heat protection comparable to asbestos).
 - Spray water continuously on extinguished phosphorus fires or cover with moist sand/soil.

FIRST AID

Remove quickly all clothing affected by phosphorus to prevent phosphorus burning through to skin. If this is impossible:

- Plunge skin or clothing affected by phosphorus in cold water or moisten strongly to extinguish or prevent fire. Then immediately remove affected clothing and rinse affected skin areas with cold sodium bicarbonate solution or with cold water.
- Moisten skin and remove visible phosphorus (preferably under water) with squared object (knife-back etc.) or tweezers. Do not touch phosphorus with fingers!
- Throw removed phosphorus or clothing affected by phosphorus into water or allow to burn in suitable location
- Cover phosphorus burns with moist dressing and keep moist to prevent renewed inflammation.
- In case of eye contact, prop eyelids open and rinse eyes with water for 10 to 15 minutes.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical center.

SUPPLEMENTARY HAZARD WARNING SHEET

IRFNA

Ammunition containing Inhibited Red Fuming Nitric Acid (IRFNA)

LOAD

Ammunition containing Inhibited Red Fuming Nitric Acid (IRFNA), which is: Brown liquid

- Red-brown to yellow vapors with pungent, acrid odor when exposed to air,
- Completely water miscible.

NATURE OF DANGER

- Fire-conductive, caustic, and toxic.
- Ignites flammable solids (e.g. wood, cotton) upon contact.
- Violent reactions upon contact with flammable liquid (explosion hazard).
- Vapours cause acid burns on skin, eyes, and respiratory organs (pulmonary edema).
- Substance hazardous to water.

PERSONAL PROTECTION

- Appropriate respiratory protection equipment.
- Protective clothing.
- One 500 ml eye flushing bottle with fresh tap water for each individual.
- One container with 20 liters of fresh tap water.

ADDITIONAL AND/OR SPECIAL ACTIONS BY AIR CREW

Evacuation immediately of the hazard area.

Hazard area description on reverse

Throughout area affected by smoke and fumes:

- Short stay: wear appropriate respiratory protection equipment.

INTERVENTION PERSONNEL advice:

- In event of longer stay: wear self contained breathing apparatus and protective clothing.
- Capture runoff from leak or firefighting operation.

FIRST AID

Symptoms of intoxication/acid burn:

- Skin, eyes, nasal and pharyngeal mucous membranes, respiratory tract smart.
- Slight tussive irritation causing slight cough which subsides after approximately 20 to 30 minutes.
- Dyspnea, vomiting, shock.

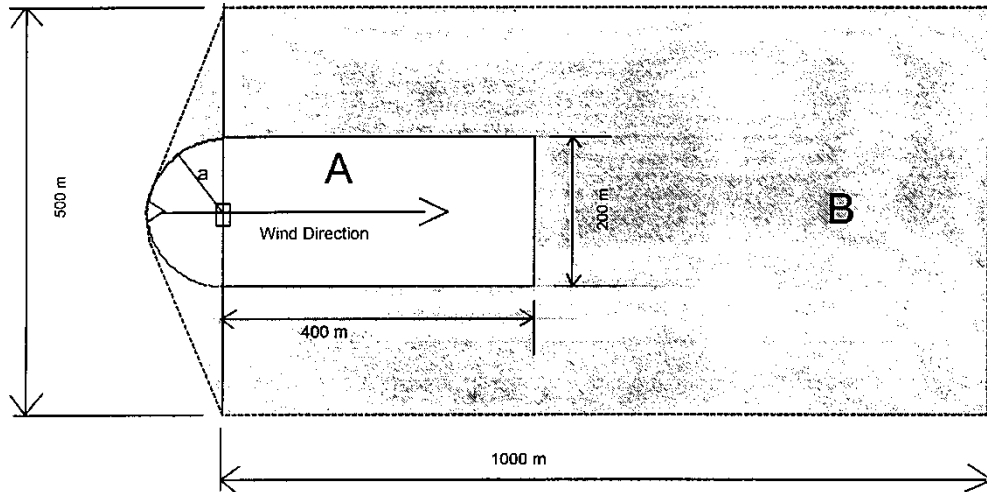
Action to be taken:

- Remove immediately contaminated clothing.
- Rinse affected body parts with plenty of water and cover with sterile dressing (no ointment, cream or oily solutions).
- If eyes are affected, hold open eyelids and rinse immediately with water for 10 to 15 minutes, rolling eyeballs in all directions.
- Transport promptly casualties for medical treatment in a lying position.

INTERVENTION SERVICE advice:

- In the event of respiratory arrest apply immediately expired-air ventilation or breathing apparatus.
- If swallowed, and if conscious, make victim sip large quantity of water, possibly with milk added. DO NOT make victim vomit.
- In case of victim dyspnea, half sitting position is permitted.

For urgent information regarding assessment and treatment of noxious effects, contact poison control or medical treatment center.



Explanations:

$a = 100$ m Radius

3.

LEAK:

Hazard Area **A** must be evacuated.

Hazard Area **B** applies if the danger to the environment cannot be cleared away within one hour.

4.

FIRE: Hazard Area **A and B** must be evacuated.

**Додаток 4 до ПДА-ТрА.1211 Поводження з небезпечними вантажами
– Таблиця розділення вибухових речовин та/або виробів класу 1**

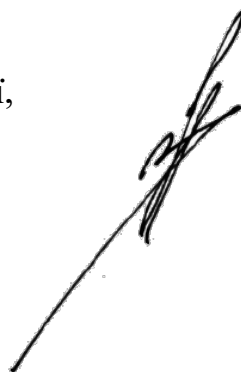
ДІАГРАМА ПОДІЛУ КЛАСУ 1

застосовується для вантажів класу небезпеки 1, що не відповідають вимогам Технічних інструкцій ICAO, від предметів класу небезпеки 1.

Група сумісності		A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	N	S
(CG)	Клас 1 / Вибухові речовини													
A		✓	S	S	S	S	S	S	S	S	S	⊗	S	S
B		S	✓	S	S	S	S	S	S	S	S	⊗	S	✓
C		S	S	✓	✓	✓	S	S	S	S	S	⊗	S	✓
D		S	S	✓	✓	✓	S	S	S	S	S	⊗	S	✓
E		S	S	✓	✓	✓	S	S	S	S	S	⊗	S	✓
F		S	S	S	S	S	✓	S	S	S	S	⊗	S	✓
G		S	S	S	S	S	S	✓	S	S	S	⊗	S	✓
H		S	S	S	S	S	S	S	✓	S	S	⊗	S	✓
J		S	S	S	S	S	S	S	S	✓	S	⊗	S	✓
K		S	S	S	S	S	S	S	S	S	✓	⊗	S	✓
L		⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
N		S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	⊗	✓	✓
S		S	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊗	✓	✓

- ✓ Дозволено; цей символ на перетині між рядком і стовпчиком вказує на те, що контейнери, які містять ці групи сумісності (CG), не потребують розділення.
- S Дозволено; пакунки, що містять ці групи сумісності (CG), але потрібно розділяти.
Відстань між контейнерами класу 1, яку повинні застосовувати, коли вони потребують розділення, становить мінімум 2 метри (не упаковані на одному піддоні).
- ⊗ Дозволяється з обмеженням; Вибухові речовини в (CG L) можуть перевозитися тільки з вибуховими речовинами того ж типу в (CG L) і не повинні перевозитися з вибуховими речовинами будь-якого іншого (CG).
- ⊗ Заборонено; комбінації боєприпасів та/або вибухових речовин цих підкласів (разом з підкласом L) заборонені для повітряних перевезень.

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



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “Т” – ЗАХОДИ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ СПЕЦІАЛЬНОГО СХВАЛЕННЯ

ПДА-ТрА.1300 Умови застосування

ПДА-ТрА.1315 Привілеї експлуатанта

ПДА-ТрА.1330 Експлуатація з навігацією, що заснована на льотно-технічних характеристиках (PBN)

ПДА-ТрА.1332 Експлуатація згідно з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (MNPS)

ПДА-ТрА.1335 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)

ПДА-ТрА.1340 Експлуатація повітряних суден за низької видимості (LVO)

ПДА-ТрА.1350 Використання електронних польотних портфелів (EFB) – схвалення експлуатації

ПДА-ТрА.1355 Перевезення небезпечних вантажів

ПДА-ТрА.1356 Інформація і документація про небезпечні вантажі

ПДА-ТрА.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-ТрА).

ПДА-ТрА.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-ТрА.1330 Експлуатація ПС у районах із визначеними навігаційними характеристиками (PBN)

(а) Експлуатація PBN (якщо застосовно).

(1) Схвалення вимагається для специфікацій PBN RNP AR APCN для експлуатації літаків;

(2) Схвалення для експлуатації RNP AR APCN 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-ТрА.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-ТрА.1335 Експлуатація повітряних суден у повітряному просторі зі зменшеним мінімумом вертикального ешелонування (RVSM)

(a) 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-ТрА.630 та підпунктами (b) та (c) у ПДА-ТрА.845.

ПДА-ТрА.1337 Експлуатація повітряних суден за низької видимості (LVO)

(a) 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 1/3 заявленого RVR.

(b) Схвалення LVO.

Для отримання схвалення LVO від Компетентного органу експлуатант повинен продемонструвати виконання вимог пункту ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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.

ПДА-ТрА.1355 Перевезення небезпечних вантажів

Якщо інше не передбачено Підрозділом “R”, експлуатант повинен здійснювати перевезення НВ повітряним транспортом лише за умови отримання схвалення Компетентного органу.

Для отримання схвалення на перевезення НВ експлуатант, згідно з Технічними інструкціями, повинен:

- (a) запровадити і реалізувати програму підготовки для всього персоналу і надати Компетентному органу підтвердження, що всі члени персоналу отримали належну підготовку;
- (b) запровадити процедури експлуатації для безпечного обслуговування НВ на всіх етапах їх перевезення повітряним транспортом, що містять інформацію та інструкції щодо:
 - (1) порядку перевезення НВ експлуатантом;
 - (2) вимог до прийняття, обслуговування, завантаження, складування та розподілу НВ;
 - (3) заходів, яких потрібно вжити у випадку інциденту з ПС або інциденту під час перевезення НВ;
 - (4) реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані з небезпечними вантажами;
 - (5) ліквідації будь-якого можливого зараження;
 - (6) обов'язків відповідних членів персоналу, особливо щодо наземного обслуговування і управління ПС;
 - (7) перевірки на наявність пошкоджень, протікання чи зараження;
 - (8) авіаційних подій із НВ і повідомлення про інциденти.

ПДА-ТрА.1356 Інформація і документація про небезпечні вантажі

Згідно з Технічними інструкціями експлуатант повинен:

- (a) надати письмову інформацію командирові ПС:

- (1) про НВ, які планується перевозити ПС;
- (2) для використання у надзвичайних ситуаціях під час польоту;

(b) використовувати контрольну карту прийняття;

(c) забезпечити наявність необхідних супровідних документів до НВ, оформлених особою, що звертається з проханням про перевезення НВ повітряним транспортом, крім випадків, коли інформація щодо небезпечних вантажів надається в електронній формі;

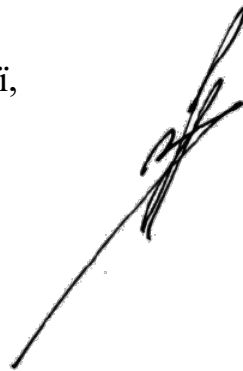
(d) у випадку надання документації на НВ у письмовій формі забезпечити наявність копії такої документації на землі та можливість доступу до неї протягом обґрунтованого періоду часу до прибуття НВ у кінцевий пункт;

(e) забезпечити наявність на землі копії інформації, що надається командирі ПС, і доступність цієї копії або інформації, яка міститься в ній, на аеродромах останньої відправки і наступної планованої посадки до закінчення польоту, якого стосується така інформація;

(f) зберігати контрольну карту прийняття, транспортні документи та інформацію для командира ПС не менше ніж протягом трьох місяців після закінчення польоту;

(g) зберігати документацію про підготовку всього персоналу не менше ніж протягом трьох років.

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



Анатолій ГОНЧАР

ПІДРОЗДІЛ “W” – НАГЛЯД, СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПРИМУСОВЕ ВИКОНАННЯ

ПДА-ТрА.1400 Нагляд
ПДА-ТрА.1405 Програма нагляду
ПДА-ТрА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації
ПДА-ТрА.1430 Зміни – організації
ПДА-ТрА.1445 Заявка – організації
ПДА-ТрА.1450 Недоліки та корегувальні заходи – організації
ПДА-ТрА.1455 Недоліки та примусові заходи – особи
ПДА-ТрА.1460 Недоліки та примусові заходи – всі експлуатанти

ЧАСТИНА “OPS” – ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ПІДЧАСТИНА I – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТрА.OPS.100 Видача сертифіката експлуатанта
ПДА-ТрА.OPS.110 Договори лізингу

ПІДЧАСТИНА II – СПЕЦІАЛЬНІ СХВАЛЕННЯ

ПДА-ТрА.OPS.200 Процедура спеціального схвалення
ПДА-ТрА.OPS.205 Схвалення переліку мінімального обладнання
ПДА-ТрА.OPS.210 Встановлення відстані або локальної зони
ПДА-ТрА.OPS.225 Схвалення на перевезення до ізольованих аеродромів
ПДА-ТрА.OPS.240 Спеціальне схвалення RNP AR APCH

ПІДЧАСТИНА RAMP – ІНСПЕКЦІЯ НА ПЕРОНІ ПС ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТрА.RAMP.005 Межі
ПДА-ТрА.RAMP.100 Загальні положення
ПДА-ТрА.RAMP.110 Збір інформації
ПДА-ТрА.RAMP.115 Кваліфікація інспекторів, які проводять інспекції на пероні
ПДА-ТрА.RAMP.120 Схвалення навчальних закладів
ПДА-ТрА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні
ПДА-ТрА.RAMP.130 Категоризація недоліків
ПДА-ТрА.RAMP.135 Корегувальні заходи після виявлення недоліків
ПДА-ТрА.RAMP.140 Заборона виконання польоту
ПДА-ТрА.RAMP.145 Звітність
ПДА-ТрА.RAMP.150 Завдання Компетентного органу щодо координації
ПДА-ТрА.RAMP.155 Щорічний звіт
ПДА-ТрА.RAMP.160 Інформування громадськості та захист даних

Додаток 1 до ПДА-ТрА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

“СЕРТИФІКАТ ЕКСПЛУАТАНТА ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ”

Додаток 2 до ПДА-ТрА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

“ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ”

Додаток 3 до ПДА-ТрА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

“КОНТРОЛЬНИЙ ЛИСТ ПЕРЕВІРКИ СТАНУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА”

Додаток 4 до ПДА-ТрА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні

“ЗВІТ ПРО ІНСПЕКЦІЮ НА ПЕРОНІ”

Додаток 5 до ПДА-ТрА.OPS.200 Процедура спеціального схвалення

“ПЕРЕЛІК СПЕЦІАЛЬНИХ СХВАЛЕНЬ”

ПДА-ТрА.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-ТрА.1450 та ПДА-ТрА.1455.

(c) Обсяг нагляду, визначений у ПДА-ТрА.1400(a) та ПДА-ТрА.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-ТрА.1405 Програма нагляду

(a) Компетентний орган повинен встановити та підтримувати програму нагляду, охоплюючи наглядову діяльність, визначену в ПДА-ТрА.1400 та ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.1410 Процедури первинної сертифікації – організації

(а) Одразу після того, як отримана заявка на первинну видачу сертифіката організації, відповідно ПДА-ТрА.185 Підрозділу “С” ПДА-ТрА, Компетентний орган повинен перевірити дотримання такою організацією застосовних вимог. Ця перевірка може враховувати заявки, на які є посилання в ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.1430 Зміни – організації

(а) Після отримання заявки на зміну, відповідно ПДА-ТрА.185 Підрозділу “С” ПДА-ТрА, 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.1450.

ПДА-ТрА.1445 Заявка – організації

(а) Після отримання заявки від організації, яка здійснює або має намір здійснювати зазначені у заявці види діяльності, відповідно ПДА-ТрА.185 Підрозділу “С” ПДА-ТрА, 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-ТрА.1450.

ПДА-ТрА.1450 Недоліки та корегувальні заходи – організації

(а) Відповідно до ПДА-ТрА.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-ТрА, процедур та КЕ, або умовам схвалень, 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-ТрА, процедурам та КЕ, або умовам схваленень, 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-ТрА, 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-ТрА.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-ТрА.1455 Недоліки та примусові заходи – особи

(a) У разі виявлення під час нагляду або в будь-який інший спосіб, відповідно до ПДА-ТрА.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”, затверджені 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-ТрА 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”, затверджені 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-ТрА.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-ТрА, Компетентний орган повинен застосувати примусові заходи, необхідні для запобігання подальшому продовженню цієї невідповідності.

ЧАСТИНА “OPS” – ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

ПІДЧАСТИНА І – СЕРТИФІКАЦІЯ ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТрА.OPS.100 Видача сертифіката експлуатанта

(a) Компетентний орган повинен видати сертифікат експлуатанта (АОС) ДА, якщо експлуатант надав підтвердження відповідності Підрозділу “С” до цих ПДА-ТрА.

(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-ТрА.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-ТрА та відповідає вимогам:

(1) ПДА-ТрА.165(b) Підрозділу “В” – для мокрого лізингу ПС експлуатанта з іншої країни;

(2) ПДА-ТрА.165(с) Підрозділу “В” – для сухого лізингу ПС, зареєстрованого в іншій країні;

(3) ПДА-ТрА.165(d) Підрозділу “В” – для надання в сухий лізинг ПС будь-якому експлуатанту;

(4) ПДА-ТрА.165(е) 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-ТрА.165(с) 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.030 Підрозділу “В”.

ПДА-ТрА.OPS.210 Встановлення відстані або локальної зони

Компетентний орган може визначити відстань або локальну зону для цілей експлуатації.

ПДА-ТрА.OPS.225 Схвалення на перевезення до ізольованих аеродромів

Схвалення повинно включати відповідний перелік призначених експлуатантом аеродромів, до якого застосовується схвалення.

ПДА-ТрА.OPS.240 Спеціальне схвалення RNP AR APCH

(a) Якщо заявник довів відповідність вимогам пункту ПДА-ТрА.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 APCN.

ПІДЧАСТИНА RAMP – ІНСПЕКЦІЯ НА ПЕРОНІ (СТОЯНЦІ) ПС ЕКСПЛУАТАНТІВ

ПДА-ТрА.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 (стоянці) ПС.

ПДА-ТрА.RAMP.100 Загальні положення

(a) ПС разом з екіпажами повинні перевірятися на відповідність застосовним вимогам.

(b) Додатково до проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС, які включені до програми нагляду відповідно до ПДА-ТрА.1405, Компетентний орган повинен виконати інспекцію ПС на пероні (стоянці) ПС, якщо стосовно такого ПС є підозра у недотриманні застосовних вимог.

(c) У рамках розроблення програми нагляду, прийнятої відповідно до ПДА-ТрА.1405, Компетентний орган повинен запровадити щорічну програму проведення інспекцій ПС на пероні (стоянці) ПС. 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-ТрА.RAMP.105(a).

(d) у разі необхідності, Компетентний орган повинен проводити інспекцію на пероні (стоянці) 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-ТрА.RAMP.110 Збір інформації

Компетентний орган повинен здійснювати збір та обробку будь-якої інформації, яка вважається корисною для проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС.

ПДА-ТрА.RAMP.115 Кваліфікація інспекторів, які проводять інспекції на пероні (стоянці) ПС

(a) Компетентний орган повинен мати кваліфікованих інспекторів для проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС.

(b) Інспектори, які проводять перевірки на пероні (стоянці) ПС, 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 льотного екіпажу;

(B) безпека ПС (салону/кабіни);

(C) зовнішній стан ПС;

(ii) пройшли належне стажування на робочому місці під керівництвом інструктора з проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС, 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-ТрА.RAMP.115(b)(2)(i) повинні надаватися Компетентним органом або навчальною організацією, схваленим відповідно до положень ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.

(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-ТрА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС

(а) Інспекції на пероні (стоянці) ПС повинні проводитися за стандартною процедурою з використанням форми, наведеної у додатках 3 та 4 цього Підрозділу.

(б) Під час проведення інспекції на пероні (стоянці) ПС інспектор(и) повинен докласти всіх можливих зусиль, щоб уникнути необґрунтованої затримки ПС, яке інспектується.

(с) Після завершення інспекції на пероні (стоянці) ПС командир ПС або в разі його/її відсутності інший член екіпажу чи представник експлуатанта повинен бути поінформований про результати проведеної перевірки. Відповідна інформація повинна бути надана у формі, яка наведена у додатку 3 цього Підрозділу.

ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.RAMP.135(b).

ПДА-ТрА.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-ТрА.RAMP.145 Звітність

(а) Інформація, зібрана відповідно до ПДА-ТрА.RAMP.125(a), протягом 21 календарного дня після закінчення інспекції повинна бути внесена до бази даних, яка зазначена в ПДА-ТрА.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-ТрА.RAMP.110.

(c) Якщо визначені у пункті ПДА-ТрА.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-ТрА.RAMP.110 та ПДА-ТрА.RAMP.125(a) дані повинні бути знеособлені з метою надання анонімності джерелу такої інформації.

ПДА-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.RAMP.150(a)(1) та ПДА-ТрА.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-ТрА.RAMP.155 Щорічний звіт

Компетентний орган повинен скласти щорічний звіт про систему інспекційних перевірок на пероні (стоянці) ПС, 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 (стоянці) ПС.

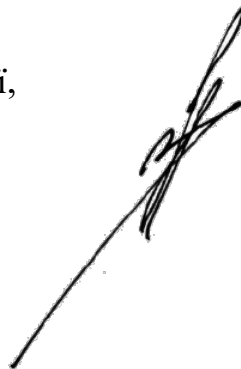
(f) Додатки, що містять списки перевірок, відсортовані за ЦОУ ДА, типом ПС, експлуатантом та співвідношенням за кожним пунктом.

ПДА-ТрА.RAMP.160 Інформування громадськості та захист даних

(a) Компетентний орган повинен користуватися даними, отриманими відповідно до ПДА-ТрА.RAMP.105 та ПДА-ТрА.RAMP.145 виключно для потреб виконання положень цих ПДА-ТрА 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-ТрА.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-ТрА.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-ТрА.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 ІМС (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	☐	☐		

Продовження Додатку 2

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-ТРА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС

КОНТРОЛЬНИЙ ЛИСТ ПЕРЕВІРКИ СТАНУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА № _____

Дата:		Час перевірки:	
Тип ПС:		Реєстраційний номер ПС	
Повідомлення про одержання (*)			
ППБ		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 Свідчення 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		

	1	2
C 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		

Примітки:
 1 – перевірено
 2 – зауваження

ПС _____ На аеродромі _____ Зворитній бік контрольного листа
 “ _____ ” _____ 202__р.

№ з\п	ЗАУВАЖЕННЯ	КАТЕГОРІЯ	ПРИМІТКИ
1			
2			

Інспектор/Аудитор: _____
 Посада _____ Підпис _____ ПБ _____

Повідомлення про одержання (*) _____
 Посада _____ Підпис _____ ПБ _____

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-ТРА.RAMP.125 Проведення інспекцій на пероні (стоянці) ПС

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		

Продовження Додатку 4

☐	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	☐	☐
		☐	☐
Е. Загальні дані			
1	Загальний стан	☐	☐

Додаток 5 до ПДА-ТрА.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.

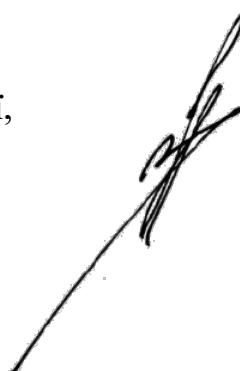
(4) Зазначається позначення типу, моделі та серії або еталонної серії ПС, якщо серія позначається.
Реєстраційні знаки/номери ПС повинні бути перелічені у списку цільових дозволів або у керівництві з льотної експлуатації; в останньому випадку перелік спеціальних схвалень повинен містити посилання на відповідні 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