



**Приложение VIII към проекта на регламент на Комисията  
относно „Въздушни операции — OPS“**

**Част-SPO — IR**

## Съдържание

<b>Част-SPO — IR .....</b>	<b>9</b>
SPO.GEN.005 Обхват.....	9
<b>Подчаст А — Общи изисквания .....</b>	<b>10</b>
SPO.GEN.100 Компетентен орган .....	10
SPO.GEN.101 Начини за съответствие .....	10
SPO.GEN.102 Туристически мотопланери и мотоделтапланери .....	10
SPO.GEN.105 Отговорности на екипажа.....	10
SPO.GEN.106 Отговорности на специалистите за изпълнение на задачи.....	11
SPO.GEN.107 Отговорности и правомощия на командира .....	12
SPO.GEN.108 Отговорности и права на командира — аеростати .....	13
SPO.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите .....	14
SPO.GEN.115 Общ език.....	14
SPO.GEN.120 Рулиране на самолети .....	14
SPO.GEN.125 Използване на носещите витла .....	14
SPO.GEN.130 Преносими електронни устройства .....	14
SPO.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда .....	14
SPO.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация .....	15
SPO.GEN.145 Полетен борден дневник — нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.....	16
SPO.GEN.150 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства — операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга .....	16
SPO.GEN.155 Превоз на опасни товари.....	17
SPO.GEN.160 Пускане на опасни товари .....	18
SPO.GEN.165 Превоз и използване на оръжия .....	18
SPO.GEN.170 Незабавна реакция по проблем на сигурността.....	18
SPO.GEN.175 Списък на минималното оборудване — нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга .....	18
<b>Подчаст Б — Експлоатационни процедури.....</b>	<b>20</b>
SPO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки .....	20
SPO.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети.....	20
SPO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети.....	20

SPO.OP.111	Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация.....	21
SPO.OP.112	Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход със самолети .....	22
SPO.OP.113	Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата.....	23
SPO.OP.115	Процедури по излитане и подход — самолети и вертолети .....	23
SPO.OP.120	Процедури за намаляване на шума .....	23
SPO.OP.121	Процедури за намаляване на шума — аеростати .....	24
SPO.OP.125	Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори.....	24
SPO.OP.130	Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети.....	24
SPO.OP.131	Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети.....	25
SPO.OP.132	Зареждане с гориво и баласт и планиране — аеростати.....	26
SPO.OP.135	Инструктаж за безопасност .....	26
SPO.OP.140	Подготовка на полета .....	26
SPO.OP.145	Резервни летища за излитане — самолети със сложна моторна тяга.....	26
SPO.OP.150	Резервни летища за местоназначение — самолети.....	27
SPO.OP.151	Резервни летища за местоназначение — вертолети.....	28
SPO.OP.155	Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване .....	28
SPO.OP.160	Използване на пилотски слушалки .....	28
SPO.OP.165	Тютюнопушене .....	29
SPO.OP.170	Метеорологични условия.....	29
SPO.OP.175	Лед и други замърсители — наземни процедури.....	29
SPO.OP.176	Лед и други замърсители — полетни процедури.....	29
SPO.OP.180	Условия за излитане — самолети и вертолети .....	30
SPO.OP.181	Условия за излитане — аеростати .....	30
SPO.OP.185	Симулиране на особени ситуации по време на полет.....	30
SPO.OP.190	Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет .....	30
SPO.OP.195	Използване на допълнителен кислород.....	31
SPO.OP.200	Констатиране на близост със земята .....	31
SPO.OP.205	Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) — самолети и вертолети със сложна моторна тяга .....	31
SPO.OP.210	Условия за подход за кацане и кацане — самолети и вертолети.....	32

SPO.OP.215	Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолети.....	32
SPO.OP.225	Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух.....	33
SPO.OP.230	Стандартни експлоатационни процедури .....	33
<b>Подчаст В — Летателни характеристики и експлоатационни ограничения на въздухоплавателните средства .....</b>		<b>34</b>
SPO.POL.100	Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства.....	34
SPO.POL.105	Маса и центровка .....	34
SPO.POL.110	Система на масата и центровката — търговски операции със самолети и вертолети и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга .....	34
SPO.POL.115	Документация и данни за масата и центровката — търговски операции със самолети и вертолети и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.....	35
SPO.POL.116	Документация и данни за масата и центровката — облекчения .....	36
SPO.POL.120	Общи летателни характеристики.....	36
SPO.POL.125	Ограничения на излетната маса — самолети със сложна моторна тяга.....	36
SPO.POL.130	Излитане — самолети със сложна моторна тяга.....	37
SPO.POL.135	Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети със сложна моторна тяга .....	37
SPO.POL.140	Кацане — самолети със сложна моторна тяга .....	37
SPO.POL.145	Летателни характеристики и експлоатационни критерии — самолети.....	38
SPO.POL.146	Летателни характеристики и експлоатационни критерии — вертолети.....	38
<b>Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване.....</b>		<b>39</b>
<b>Раздел 1 — Самолети.....</b>		<b>39</b>
SPO.IDE.A.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби.....	39
SPO.IDE.A.105	Минимално оборудване за полета.....	40
SPO.IDE.A.110	Резервни електрически предпазители .....	40
SPO.IDE.A.115	Експлоатационни светлини.....	40
SPO.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	40
SPO.IDE.A.125	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	41

SPO.IDE.A.126	Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори .....	43
SPO.IDE.A.130	Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS).....	43
SPO.IDE.A.131	Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) .....	43
SPO.IDE.A.132	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка — самолети със сложна моторна тяга.....	43
SPO.IDE.A.133	Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта — самолети със сложна моторна тяга.....	43
SPO.IDE.A.135	Система за разговори между членовете на полетния екипаж .....	44
SPO.IDE.A.140	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина.....	44
SPO.IDE.A.145	Полетно записващо устройство за параметрите на полета .....	45
SPO.IDE.A.150	Записване предаването на данни .....	45
SPO.IDE.A.155	Параметри на полета и комбинирано записващо устройство.....	46
SPO.IDE.A.160	Седалки, предпазни колани и предпазни средства .....	46
SPO.IDE.A.165	Комплект за оказване на първа помощ .....	47
SPO.IDE.A.170	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина.....	47
SPO.IDE.A.175	Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина .....	47
SPO.IDE.A.180	Преносими пожарогасители.....	48
SPO.IDE.A.181	Брадва или средство за разсичане .....	48
SPO.IDE.A.185	Маркиране на зоните за разсичане .....	48
SPO.IDE.A.190	Аварийен предавател (ELT) .....	49
SPO.IDE.A.195	Полети над вода.....	49
SPO.IDE.A.200	Животоспасяващо оборудване.....	50
SPO.IDE.A.205	Индивидуална предпазна екипировка.....	51
SPO.IDE.A.210	Използване на пилотски слушалки.....	51
SPO.IDE.A.215	Радиокомуникационно оборудване .....	51
SPO.IDE.A.220	Навигационно оборудване .....	51
SPO.IDE.A.225	Транспондер.....	52
<b>Раздел 2 — Вертолети .....</b>		<b>53</b>
SPO.IDE.H.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби.....	53
SPO.IDE.H.105	Минимално оборудване за полета .....	53
SPO.IDE.H.115	Експлоатационни светлини.....	54
SPO.IDE.H.120	Експлоатация на вертолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	54

SPO.IDE.H.125	Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	55
SPO.IDE.H.126	Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори .....	56
SPO.IDE.H.132	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка — вертолети със сложна моторна тяга .....	56
SPO.IDE.H.133	Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта — вертолети със сложна моторна тяга .....	56
SPO.IDE.H.135	Система за разговори между членовете на полетния екипаж .....	57
SPO.IDE.H.140	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина.....	57
SPO.IDE.H.145	Полетно записващо устройство за параметрите на полета.....	57
SPO.IDE.H.150	Записване предаването на данни .....	58
SPO.IDE.H.155	Параметри на полета и комбинирано записващо устройство.....	59
SPO.IDE.H.160	Седалки, предпазни колани и предпазни средства .....	59
SPO.IDE.H.165	Комплект за оказване на първа помощ .....	59
SPO.IDE.H.175	Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина.....	60
SPO.IDE.H.180	Преносими пожарогасители.....	60
SPO.IDE.H.185	Маркиране на зоните за разсичане .....	60
SPO.IDE.H.190	Аварийен предавател (ELT) .....	61
SPO.IDE.H.195	Полети над вода — вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга .....	61
SPO.IDE.H.197	Спасителни жилетки — вертолети със сложна моторна тяга.....	62
SPO.IDE.H.198	Аварийно-спасителни комплекти — вертолети със сложна моторна тяга .....	62
SPO.IDE.H.199	Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство — вертолети със сложна моторна тяга .....	63
SPO.IDE.H.200	Животоспасяващо оборудване.....	63
SPO.IDE.H.201	Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона — вертолети със сложна моторна тяга .....	64
SPO.IDE.H.202	Вертолети, сертифицирани за експлоатация на вода — допълнително оборудване.....	64
SPO.IDE.H.203	Всички вертолети при полети над вода – принудително кацане ...	65
SPO.IDE.H.205	Индивидуална предпазна екипировка.....	65
SPO.IDE.H.210	Използване на пилотски слушалки.....	65
SPO.IDE.H.215	Радиокommunikационно оборудване .....	65

SPO.IDE.H.220	Навигационно оборудване .....	66
SPO.IDE.H.225	Транспондер.....	66
<b>Раздел 3 — Планери.....</b>		<b>67</b>
SPO.IDE.S.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби.....	67
SPO.IDE.S.105	Минимално оборудване за полета.....	67
SPO.IDE.S.115	Експлоатация на планера по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	68
SPO.IDE.S.120	Полети в облаците — пилотажно-навигационни прибори.....	68
SPO.IDE.S.125	Седалки и предпазни средства .....	68
SPO.IDE.S.130	Допълнителен кислород.....	68
SPO.IDE.S.135	Полети над вода .....	69
SPO.IDE.S.140	Животоспасяващо оборудване .....	69
SPO.IDE.S.145	Радиокомуникационно оборудване.....	69
SPO.IDE.S.150	Навигационно оборудване .....	69
SPO.IDE.S.155	Транспондер .....	70
<b>Раздел 4 — Аеростати.....</b>		<b>71</b>
SPO.IDE.V.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби .....	71
SPO.IDE.V.105	Минимално оборудване за полета .....	71
SPO.IDE.V.110	Експлоатационни светлини .....	71
SPO.IDE.V.115	Експлоатация на аеростати по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	72
SPO.IDE.V.120	Комплект за оказване на първа помощ .....	72
SPO.IDE.V.121	Допълнителен кислород .....	72
SPO.IDE.V.125	Преносими пожарогасители.....	73
SPO.IDE.V.130	Полети над вода.....	73
SPO.IDE.V.135	Животоспасяващо оборудване.....	73
SPO.IDE.V.140	Допълнително оборудване .....	73
SPO.IDE.V.145	Радиокомуникационно оборудване .....	73
SPO.IDE.V.150	Транспондер.....	74
<b>Подчаст Е — Специални изисквания.....</b>		<b>75</b>
<b>Раздел 1 — Превоз на окачени външни товари с вертолети (HESLO).....</b>		<b>75</b>
SPO.SPEC.HESLO.100	Стандартни експлоатационни процедури.....	75
SPO.SPEC.HESLO.105	Специално оборудване за HESLO .....	75
SPO.SPEC.HESLO.110	Превоз на опасни товари .....	75
<b>Раздел 2 — Операции с хора като външен товар (HEC) .....</b>		<b>76</b>

SPO.SPEC.HEC.100	Стандартни експлоатационни процедури .....	76
SPO.SPEC.HEC.105	Специално оборудване за HEC .....	76
<b>Раздел 3 — Парашутни операции (PAR) .....</b>		<b>76</b>
SPO.SPEC.PAR.100	Стандартни експлоатационни процедури .....	76
SPO.SPEC.PAR.105	Превоз на членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи.....	77
SPO.SPEC.PAR.110	Седалки.....	77
SPO.SPEC.PAR.115	Допълнителен кислород .....	77
SPO.SPEC.PAR.120	Полети над вода.....	77
SPO.SPEC.PAR.125	Пускане на опасни товари .....	78
<b>Раздел 4 — Фигурен пилотаж (ABF).....</b>		<b>78</b>
SPO.SPEC.ABF.100	Стандартни експлоатационни процедури .....	78
SPO.SPEC.ABF.105	Налични на борда документи, ръководства и информация ....	78
SPO.SPEC.ABF.115	Комплект за оказване на първа помощ .....	79
SPO.SPEC.ABF.120	Преносими пожарогасители .....	79



**Част-SPO — IR****SPO.GEN.005 Обхват**

- а) Специализираните операции включват следните дейности:
- (1) превоз на външни товари с вертолети;
  - (2) картографиране с вертолети;
  - (3) операции с хора като външен товар;
  - (4) парашутни операции и скайдайвинг;
  - (5) селскостопански полети;
  - (6) полети за фотографиране от въздуха;
  - (7) теглене на планери;
  - (8) полети за реклама от въздуха;
  - (9) калибровъчни полети;
  - (10) полети, свързани със строителни работи, в т.ч. операции за окачване на електропроводи, операции за подкастриране;
  - (11) работа, свързана с петролни разливи;
  - (12) предизвикване на лавини;
  - (13) операции, свързани с картографиране, в т.ч. картографиране от въздуха, дейности за контрол на замърсяване;
  - (14) полети, свързани с пресата, телевизията и филмовата индустрия;
  - (15) полети, свързани със специални събития, в т.ч. демонстрационни полети и състезания;
  - (16) полети, свързани с гледане и спасяване на животни, и спускане на ветеринари;
  - (17) операции, свързани с морски погребения;
  - (18) полети, свързани с научни изследвания (различни от тези, посочени в приложение II към Регламент (ЕО) № 216/2008);
  - (19) химическо въздействие върху облаците.
- б) Всяка друга дейност, която попада в определението на „специализирани операции“, се регулира от настоящата част.

**Подчаст А — Общи изисквания****SPO.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата-членка, където е основното място на стопанска дейност на оператора или където пребивава.

**SPO.GEN.101 Начини за съответствие**

Операторите могат да използват алтернативни начини за съответствие на приетите от Агенцията за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>1</sup> и правилата за неговото прилагане.

**SPO.GEN.102 Туристически мотопланери и мотоделтапланери**

- а) Туристическите мотопланери се експлоатират съгласно изискванията за:
  - (1) самолети, когато са силово задвижвани с двигател; и
  - (2) планери, когато се експлоатират без използване на двигател.
- б) Туристическите мотопланери се оборудват съгласно изискванията, приложими за самолети.
- в) Мотоделтапланерите се експлоатират и оборудват съгласно изискванията, приложими за планери.

**SPO.GEN.105 Отговорности на екипажа**

- а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които са посочени в стандартните експлоатационни процедури и, когато е подходящо, в ръководството за експлоатация.
- б) С изключение на аеростати, по време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счита това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му работно място, освен ако не е посочено друго в стандартните експлоатационни процедури.
- в) По време на полет всеки член на полетния екипаж, когато е на работното си място, е със закопчан и затегнат предпазен колан.
- г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. *ОБ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1*, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г., *ОБ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51*.

- д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на борда на въздухоплавателно средство:
- (1) ако той/тя е или предполага, че е изморен(а), както е посочено в т. 7.е. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден(на) да изпълнява своите задължения; или
  - (2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или по други причини, както е посочено в т. 7.ж. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
- е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:
- (1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част-ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № xxx/XXXX, ако е приложимо; и
  - (2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.
- ж) Членът на екипажа докладва на командира за:
- (1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - (2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

#### **SPO.GEN.106 Отговорности на специалистите за изпълнение на задачи**

- а) Всеки специалист за изпълнение на задачи е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които са посочени в стандартните експлоатационни процедури.
- б) С изключение на аеростати, по време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки специалист за изпълнение на задачи е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му работно място, освен ако не е посочено друго в стандартните експлоатационни процедури.
- в) Всеки специалист за изпълнение на задачи гарантира, че е обезопасен, когато изпълнява специализирани задачи при отворени или премахнати външни врати.
- г) Специалистът за изпълнение на задачи докладва на командира за:
- (1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - (2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

**SPO.GEN.107 Отговорности и правомощия на командира**

- а) Командирът е отговорен за следното:
- (1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, специалистите за изпълнение на задачи и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство;
  - (2) започването, продължаването, прекратяването или отклонението на полета в интерес на безопасността;
  - (3) да гарантира, че всички експлоатационни процедури и проверки са изпълнени в съответствие със съответното ръководство;
  - (4) да започва полет само ако той/тя е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в 2.а.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:
    - (i) въздухоплавателното средство е летателно годно;
    - (ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;
    - (iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако списъкът на минималното оборудване (MEL) или еквивалентен документ не разрешават експлоатация с нефункциониращо оборудване, съгласно изискванията в SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 или SPO.IDE.V.105;
    - (iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство, с изключение в случая на аеростати, са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предвидени в документацията за летателна годност;
    - (v) всяко оборудване и багаж са правилно подредени и обезопасени; и
    - (vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство, няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета;
  - (5) да не започва полет, ако той/тя или някой друг член на екипажа или специалист за изпълнение на задачи е възпрепятстван(а) да изпълнява задълженията си поради каквато и да било причина като травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;
  - (6) да не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, когато неговата/нейната способност или тази на който и да било друг член на екипажа или специалист за изпълнение на задачи да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;
  - (7) да реши дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване, ако е приложимо;
  - (8) да записва данни за използването и всички известни или вероятни дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета, или

поредицата от полети, в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство; и

- (9) гарантира, че когато са монтирани, полетните записващи устройства:
- (i) не се изключват по време на полет; и
  - (ii) в случай на произшествие или инцидент, което (който) е предмет на задължителен доклад:
    - А) записите не се изтриват умишлено;
    - Б) се деактивират веднага след приключването на полета; и
    - В) се активират повторно само със съгласието на разследващия орган.
- б) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.
- в) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.
- г) Независимо от разпоредбата на буква а), точка (б), при експлоатация от многочленен екипаж командирът може да продължи полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, ако има установени подходящи процедури за намаляване на рисковете.
- д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с т. 7.г. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такъв случай той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методите в интерес на безопасността.
- е) Командирът представя незабавно доклад за действия на незаконна намеса на компетентния орган и информира определените местни органи.
- ж) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или имущество.

### **SPO.GEN.108 Отговорности и права на командира — аеростати**

В допълнение към отговорностите, предвидени в SPO.GEN.107, командирът на аеростат е отговорен за следното:

- а) предполетния инструктаж на лицата, подпомагащи надуването и свиването на обшивката на балона; и
- б) да гарантира, че лицата, подпомагащи надуването и свиването на обшивката на балона, носят подходящо защитно облекло.

**SPO.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

Командирът, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи трябва да спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, в които се осъществява експлоатацията на въздухоплавателното средство.

**SPO.GEN.115 Общ език**

Операторът гарантира, че всички членове на екипажи и специалисти за изпълнение на задачи могат да комуникират помежду си на общ език.

**SPO.GEN.120 Рулиране на самолети**

Операторът гарантира, че самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

- a) е подходящо квалифициран пилот; или
- б) е определено от оператора и:
  - (1) е обучено да рулира самолета;
  - (2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;
  - (3) е получило инструкции по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за ръководство на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и
  - (4) може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

**SPO.GEN.125 Използване на носещите витла**

Носещите витла на вертолетите се задвижват само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

**SPO.GEN.130 Преносими електронни устройства**

Операторът не допуска който и да било на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да има неблагоприятен ефект върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

**SPO.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

- a) Операторът винаги има списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.
- б) буква а) не се прилага за нетърговски оператори на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, които излитат и кацат на едно и също летище/експлоатационна площадка.

**SPO.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация**

- а) Освен ако не е посочено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет като оригинали или копия:
- (1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);
  - (2) оригиналът на сертификата за регистрация;
  - (3) оригиналът на сертификата за летателна годност;
  - (4) сертификат за шум, ако е приложимо;
  - (5) заверено копие на свидетелството за авиационен оператор, посочено в приложение III (част-ORO), ORO.AOC.100 или декларацията, посочена в ORO.DEC.100, ако е приложимо;
  - (6) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;
  - (7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
  - (8) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;
  - (9) полетния дневник за ВС или еквивалентен;
  - (10) техническия борден дневник на въздухоплавателното средство съгласно приложение I (част-M) към Регламент (ЕО) № 2042/2003, ако е приложимо;
  - (11) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;
  - (12) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;
  - (13) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство;
  - (14) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;
  - (15) действащите части на ръководството за експлоатация и/или стандартните експлоатационни процедури или ръководството за летателна експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи, които следва да бъдат лесно достъпни за тях;
  - (16) MEL или списък с отклонения от конфигурацията, ако е приложимо;
  - (17) NOTAM/AIS информация;
  - (18) съответната метеорологична информация, ако е приложимо;
  - (19) декларации за товара, ако е приложимо; и
  - (20) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.
- б) Независимо от буква а), при полети:
- (1) планирани да излетят и кацнат на едно и също летище/експлоатационна площадка; или

- (2) оставащи в рамките на разстояние или зона, определени от компетентния орган, документите и информацията по буква а), точки от (2) до (11) и буква а), точки (14), (17), (18) и (19) могат да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка.
- в) Независимо от буква а), при полети с аеростати или планери, с изключение на туристическите мотопланери, документите и информацията по буква а), точки от (1) до (10) и буква а), точки от (13) до (19), могат да се носят в спасителното превозно средство.
- г) В случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), т. 2 – 8, е разрешено експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне своето местоназначение или място, където може да се извърши подмяна на документите.
- д) Операторът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от компетентния орган.

**SPO.GEN.145 Полетен борден дневник — нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга**

Особеностите на въздухоплавателното средство, неговия екипаж и всяко пътуване се съхраняват във връзка с всеки полет или поредица от полети под формата на полетен дневник или еквивалентен документ.

**SPO.GEN.150 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства — операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга**

- а) След произшествие или инцидент, което (който) е предмет на задължителен доклад, операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия събитието орган.
- б) Операторът извършва експлоатационни проверки и оценки на записите от полетното записващо устройство (FDR), записите от магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) и записите от линията за предаване на данни, за да гарантира надеждността на записващите устройства.
- в) Операторът съхранява записите за периода на експлоатация на FDR, както се изисква по SPO.IDE.A.145 или SPO.IDE.H.145, освен в случаите на тестване и обслужване на FDR, когато се допуска изтриване на информация до един час от най-старите данни към момента на тестване.
- г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която представлява информацията, необходима за превръщане на суровите данни от FDR в параметри, изразени в инженерни данни.
- д) Операторът предоставя на разположение всички записи от полетното записващо устройство, които са съхранени, ако компетентният орган вземе такова решение.
- е) Записите от CVR се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, само ако всички засегнати членове на екипажа и техническия персонал са съгласни с това.



- ж) Записите от FDR и записите от линията за предаване на данни се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, само ако тези записи:
- (1) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;
  - (2) са представени без данните за лицата; или
  - (3) са разкрити при процедура, чиято сигурност е гарантирана.

### **SPO.GEN.155 Превоз на опасни товари**

- а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.
- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст G, към Регламент (ЕО) № xxx/XXX, освен в случаите, когато:
- (1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции;
  - (2) те се пренасят от специалисти за изпълнение на задачи или членове на екипажа, или са в багаж, който е бил отделен от собственика си, в съответствие с част 8 от техническите инструкции;
  - (3) те са необходими на борда на въздухоплателното средство за специализирани цели съгласно техническите инструкции;
  - (4) те се използват за улесняване безопасността на полета, когато превозът им на борда на въздухоплателното средство е приемлив, за да се гарантира своевременното им наличие за оперативни цели, независимо дали е необходимо такива предмети и вещества да се превозват или са предназначени за използване във връзка с конкретния полет.
- в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности, както се изисква от техническите инструкции.
- д) В съответствие с техническите инструкции, операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, всички случаи на:
- (1) инциденти или произшествия с опасни товари;
  - (2) намиране на опасни товари, пренасяни от специалисти за изпълнение на задачи или членове на екипажа, или в техния багаж, когато това не е в съответствие с част 8 от техническите инструкции.

- е) Операторът гарантира, че на специалистите за изпълнение на задачи се предоставя информация за опасните товари.
- ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на техническите инструкции.

#### **SPO.GEN.160 Пускане на опасни товари**

Операторът не експлоатира въздухоплавателното средство над натоварените зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, когато пуска опасни товари.

#### **SPO.GEN.165 Превоз и използване на оръжия**

- а) Операторът гарантира, че при превоз на оръжия на борда за целите на специализирана задача, те са обезопасени, когато не се използват.
- б) Специалистът за изпълнение на задачата взема всички необходими мерки, за да избегне застрашаването на безопасността на въздухоплавателното средство и хората на борда или на земята.

#### **SPO.GEN.170 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

Операторът изпълнява:

- а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в приложение II (част-ARO), ARO.GEN.135, буква в), и
- б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

#### **SPO.GEN.175 Списък на минималното оборудване — нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга**

Може да се състави MEL, както е посочено по 8.а.3. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В този случай MEL и всички негови изменения се одобряват от компетентния орган.



**Подчаст Б — Експлоатационни процедури****SPO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Операторът използва само онези летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типа въздухоплавателно средство и естеството на експлоатацията.

**SPO.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

За избора на резервно летище и политиката за горивото операторът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище за местоназначение е повече от:

- а) за самолети с бутални двигатели – 60 минути, или
- б) за самолети с турбинни двигатели – 90 минути.

**SPO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети**

- а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) операторът или командирът определя експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което ще бъде използвано.
- б) Тези минимуми за буква а) и буква б):
  - (1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и
  - (2) при предприемане на експлоатация при ниска видимост, се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Е към Регламент (ЕС) № xxx/XXX.
- в) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата операторът или командирът отчита:
  - (1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;
  - (2) компетентността и опита на полетния екипаж и, ако е приложимо, неговия състав;
  - (3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, които може да бъдат избрани за използване;
  - (4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;
  - (5) оборудването, налично на въздухоплавателното средство, за целите на управление и контрол на хоризонталната и вертикалната навигация и положението в пространството при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, изтъркулване и преминаване на втори кръг;

- (6) препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначален набор на височина за изпълнение на непредвидени процедури;
  - (7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за инструментален подход за кацане;
  - (8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
  - (9) техника на полета, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.
- д) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват, ако:
- (1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;
  - (2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;
  - (3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
  - (4) полетният екипаж е подходящо квалифициран.

**SPO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация**

- а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход, изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I), не трябва да бъде по-малка от най-високата от:
- (1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;
  - (2) безопасната относителна височина над препятствията (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;
  - (3) публикуваната височина за вземане на решение според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо;
  - (4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
  - (5) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.
- б) Минималната височина на снижение (MDH) за неточен подход, изпълняван без техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-високата от:
- (1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;
  - (2) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
  - (3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

**Таблица 1: Системни минимуми на съоръжение**

<b>Съоръжение</b>	<b>Най-ниски DH/MDH (ft)</b>
Инструментална система за кацане (ILS)	200
Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV))	200
GNSS (странична навигация (LNAV))	250
GNSS/Баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсов излъчвател (LOC) с или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME)	250
Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простираща се до ½ NM)	250
SRA (простираща се до 1 NM)	300
SRA (простираща се до 2 NM или повече)	350
Ултракъсовълнов всенасочен радиофар (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочена приводна радиостанция (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF радиопеленгатор (VDF)	350

**SPO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход със самолети**

- а) MDH за визуален кръг след инструментален подход със самолети не трябва да бъде по-малка от най-високата от:
- (1) публикуваната OCH за визуален кръг след инструментален подход за съответната категория самолети;
  - (2) минималната височина за визуален кръг след инструментален подход, получена от таблица 1; или
  - (3) DH/MDH на предшестващата процедура на инструментален подход.
- б) Минималната видимост за визуален кръг след инструментален подход е най-високата стойност от:
- (1) видимостта за визуален кръг след инструментален подход за съответната категория самолети, ако е публикувана;

- (2) минималната видимост, получена от таблица 2; или
- (3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на инструментален подход.

**Таблица 1: MDH и минимална видимост за полет в кръг в зависимост от категорията на самолета**

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеорологична видимост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**SPO.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата**

MDH за визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата е не по-малка от 250 ft и метеорологичната видимост – не по-малка от 800 m.

**SPO.OP.115 Процедури по излитане и подход — самолети и вертолети**

- а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако тези процедури са публикувани за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.
- б) Командирът може да се отклони от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане:
  - (1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина над препятствията, всички експлоатационни условия са отчетени и е спазено разрешението от органите за контрол на въздушното движение; или
  - (2) когато е радарно векторизиран от орган за контрол на въздушното движение.
- в) При всички случаи на операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, сегментът на финалния подход за кацане трябва да бъде изпълнен визуално или в съответствие с публикуваните процедури за подход.

**SPO.OP.120 Процедури за намаляване на шума**

Командирът взема предвид публикуваните процедури за намаляване на шума за минимизиране на ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

**SPO.OP.121 Процедури за намаляване на шума — аеростати**

Командирът използва експлоатационни процедури, когато има такива, за минимизиране на ефекта от шума на системата за подгриване, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

**SPO.OP.125 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

- а) Операторът определя методи за установяване на минимални височини на полета, които осигуряват необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори.
- б) Командирът установява въз основа на този метод минимални височини на полета за всеки полет. Минималните височини на полета не трябва да бъдат по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

**SPO.OP.130 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

- а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:
  - (1) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети:
    - (i) през деня, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
    - (ii) през нощта, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина;
  - (2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
    - (i) ако не е необходимо резервно летище, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
    - (ii) ако е необходимо резервно летище, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
  - (1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - (2) предвидените маршрути на органите за контрол на въздушното движение и закъснения на трафика;
  - (3) процедури за загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и
  - (4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяна на полетния план по време на полета, за препланиране на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.



**SPO.OP.131 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

- а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:
- (1) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети:
    - (i) за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; или
    - (ii) за полети в рамките на разстояние от 25 NM от летището/експлоатационната площадка на излитане резервното гориво трябва да бъде за най-малко 10-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието;
- и
- (2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
    - (i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет с нормална с крейсерска скорост на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или
    - (ii) ако е необходимо резервно летище, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:
      - А) за полет до определеното резервно летище, и
      - Б) за 30-минутен полет с нормална скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, и подход и кацане.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
- (1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - (2) предвидените маршрути на органите за контрол на въздушното движение и закъснения на трафика;
  - (3) отказ на двигател по маршрута, когато е приложимо; и
  - (4) всяко друго условие, което може да забави кацането на въздухоплавателното средство или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяна на полетния план по време на полета, за препланиране на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

**SPO.OP.132 Зареждане с гориво и баласт и планиране — аеростати**

- а) Командирът започва полет само ако резервното гориво, газ или баласт е достатъчно за 30-минутен полет.
- б) Изчисленията на зареждането с гориво, газ или баласт се основават най-малко на следните експлоатационни условия:
  - (1) данни, предоставени от производителя на аеростата;
  - (2) предвидената маса;
  - (3) очакваните метеорологични условия; и
  - (4) процедурите и ограниченията на доставчика на аеронавигационно обслужване.

**SPO.OP.135 Инструктаж за безопасност**

- а) Преди излитане операторът осигурява на специалистите за изпълнение на задачи инструктаж относно:
  - (1) аварийното оборудване и процедурите;
  - (2) експлоатационните процедури, свързани със специализираната задача преди всеки полет или поредица от полети
- б) Инструктажът, посочен в буква а), точка (2) може да бъде заменен с програма за първоначално и периодично обучение. В този случай операторът определя също така изисквания за скорошен опит.

**SPO.OP.140 Подготовка на полета**

- а) Преди да започне полет, командирът констатира с всички налични разумни средства, че наземните и/или наводните съоръжения, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет, за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са подходящи за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.
- б) Преди да започне полет, командирът е запознат с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:
  - (1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и
  - (2) планиране на алтернативен курс на действие за предвиждане на възможността полетът да не може да приключи, както е планирано, поради метеорологичните условия.

**SPO.OP.145 Резервни летища за излитане — самолети със сложна моторна тяга**

- а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на

летището за излитане в полетния план, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на или са по-лоши от приложимите експлоатационни летищни минимуми или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.

- б) Резервното летище за излитане се намира на следното разстояние от летището за излитане:
  - (1) за самолети с два двигателя, не повече от разстояние равно на един час полетно време с крейсерска скорост с един двигател в стандартни условия на спокойна атмосфера; и
  - (2) за самолети с три и повече двигателя, не повече от разстояние равно на два часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета, в стандартни условия на спокойна атмосфера.
- в) За да бъде избрано дадено летище като резервно летище за излитане, наличната информация трябва да показва, че в очакваното време на използване условията ще съответстват или ще бъдат по-добри от експлоатационните летищни минимуми за тази експлоатация.

#### **SPO.OP.150 Резервни летища за местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за местоназначение в полетния план, освен ако:

- а) наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или
- б) мястото за планираното кацане не е изолирано и:
  - (1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане; и
  - (2) наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - (i) долна граница на облаците най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане; и
    - (ii) видимост най-малко 5,5 km или 4 km повече от минималната, свързана с процедурата.

**SPO.OP.151 Резервни летища за местоназначение — вертолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за местоназначение в полетния план, освен ако:

- а) за летището за планирано кацане не е предвидена процедура за инструментален подход за кацане и наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:
  - (1) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане; и
  - (2) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата;или
- б) мястото за планираното кацане не е изолирано и:
  - (1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане;
  - (2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - (i) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане;
    - (ii) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата; и
  - (3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

**SPO.OP.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване**

- а) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (Avgas) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплателното средство.
- б) За всички останали видове гориво трябва да се вземат необходимите предпазни мерки и на въздухоплателното средство трябва да има достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

**SPO.OP.160 Използване на пилотски слушалки**

С изключение на аеростати, всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, трябва да носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и да ги използва като основно средство за

комуникация с ОВД, останалите членове на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи.

#### **SPO.OP.165 Тютюнопушене**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда или по време на презареждане и източване на гориво.

#### **SPO.OP.170 Метеорологични условия**

- а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището за местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват на или ще бъдат по-добри от приложимите експлоатационни минимума за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.
- б) Командирът полет започва и продължава по правилата за полети по прибори към планираното летище за местоназначение само когато последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището за местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват на или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимума.
- в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

#### **SPO.OP.175 Лед и други замърсители — наземни процедури**

- а) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на въздухоплателното средство са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплателното средство, с изключение на случаите, разрешени в ръководството за летателна експлоатация.
- б) В случай на операции с въздухоплателно средство със сложна моторна тяга операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на въздухоплателното средство с цел безопасната му експлоатация.

#### **SPO.OP.176 Лед и други замърсители — полетни процедури**

- а) Командирът предприема излитане или извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в 2.а.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплателното средство, или ако въздухоплателно средство, което не е

сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно излиза от тези условия, като променя височината и/или маршрута, и ако е необходимо чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

- в) В случай на операции с въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.

#### **SPO.OP.180 Условия за излитане — самолети и вертолети**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

- а) в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и
- б) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

#### **SPO.OP.181 Условия за излитане — аеростати**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане.

#### **SPO.OP.185 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

Освен ако на борда няма специалист за изпълнение на задачи за обучение, командирът, когато има специалисти за изпълнение на задачи на борда, не симулира:

- а) особени или аварийни ситуации, изискващи прилагането на процедури за особени или аварийни ситуации; или
- б) условия за полет по прибори по изкуствен начин.

#### **SPO.OP.190 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет**

- а) Операторът въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга гарантира, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво.
- б) Командирът редовно проверява количеството използваемо гориво, оставащо на борда, да не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, с наличие на полагащото се резервно гориво при кацане, съгласно изискванията на SPO.OP.130 и SPO.OP.131.

**SPO.OP.195 Използване на допълнителен кислород**

- а) Операторът гарантира, че специалистите за изпълнение на задачи и членовете на екипажа непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft, освен ако компетентният орган не е одобрил друго и в съответствие със стандартните експлоатационни процедури.
- б) Независимо от буква а) и с изключение на парашутни операции, кратки екскурзии с определена продължителност на височина над 13 000 ft без използване на допълнителен кислород на борда на самолети и вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, могат да се предприемат с предварително одобрение на компетентния орган, като се взема предвид следното:
- (1) продължителността на екскурзията на височина над 13 000 ft не е повече от 10 минути, или ако е необходим по-дълъг период, времето, точно необходимо за изпълнението на специализираната задача;
  - (2) полетът не се провежда на височина над 16 000 ft;
  - (3) инструктажът за безопасност съгласно SPO.OP.135 включва подходяща информация за членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи относно ефектите на хипоксията;
  - (4) стандартните експлоатационни процедури за съответната операция, отразяващи точки (1), (2) и (3);
  - (4) предишния опит на оператора при осъществяването на операции на височина над 13 000 ft без използване на допълнителен кислород;
  - (5) индивидуалния опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение и физиологическото им приспособяване към големи височини; и
  - (6) височината на базата, където е установен оператора, или от която се извършват операциите.

**SPO.OP.200 Констатиране на близост със земята**

- а) Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.
- б) Системата за предупреждение за близост със земята може да бъде изключена по време на специализирани задачи, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателното средство на разстояние от земята под това, което би действало системата.

**SPO.OP.205 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS) — самолети и вертолети със сложна моторна тяга**

- а) Операторът установява експлоатационни процедури и програми за обучение, когато е инсталирана и функционира бордова система за избягване на сблъсък.

Когато се използва бордова система за избягване на сблъсък, тези процедури и обучението са съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011<sup>2</sup>.

- б) Бордовата система за избягване на сблъсък може да бъде изключена по време на специализирани задачи, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателните средства на разстояние едно от друго под това, което би действало системата.

#### **SPO.OP.210 Условия за подход за кацане и кацане — самолети и вертолет**

Преди да започне подход за кацане, командирът се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

#### **SPO.OP.215 Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолет**

- а) Командирът може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).
- б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимума, подходът не може да бъде продължен:
- (1) под 1000 ft над летището или
  - (2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1000 ft над летището.
- в) Когато RVR не е налице, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.
- г) Ако след прелитането над 1000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите минимума, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.
- д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че е установен подходящият за вида подход и дадената писта за излитане и кацане визуален контакт със земните ориентири на DA/H или MDA/H и този контакт се поддържа непрекъснато.
- е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

---

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) № 1332/2011 относно установяване на общи изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сблизения във въздуха, ОВ L 336 , 20.12.2011 г., стр. 20.



**SPO.OP.225** Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух

Аеростат с горещ въздух може да извърши излитане през нощта, при условие че има достатъчно гориво за кацане през деня.

**SPO.OP.230** Стандартни експлоатационни процедури

- а) Специализираните операции се извършват съгласно стандартни експлоатационни процедури.
- б) Преди да предприеме специализирана операция, операторът извършва оценка на риска и разработва подходяща стандартна експлоатационна процедура. Оценката на риска и стандартната експлоатационна процедура отчитат най-малко следното:
  - (1) обхват и сложност на дейността;
  - (2) въздухоплавателното средство и оборудването;
  - (3) състава, подготовката и опита на екипажа;
  - (4) задължения на специалистите за изпълнение на задачи;
  - (5) летателните характеристики на въздухоплавателното средство;
  - (6) превоза на опасни товари;
  - (7) нормалните, особени и аварийни процедури;
  - (8) наземното оборудване; и
  - (9) воденето на отчетност.
- в) Стандартните експлоатационни процедури, разработени от търговски оператори, се одобряват от компетентния орган.

**Подчаст В — Летателни характеристики и експлоатационни ограничения на въздухоплавателните средства****SPO.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и, с изключение на аеростати, центровката съответстват на ограниченията, определени в съответното ръководство.
- б) Табели, списъци, маркировка на инструментите, или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

**SPO.POL.105 Маса и центровка**

- а) Операторът гарантира, че масата и, с изключение на аеростати, центровката на въздухоплавателното средство са установени чрез действително претегляне, преди въвеждането му в експлоатация. Натрупващият се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации се отчита и съответно документира. Тази информация се предоставя на командира. Освен това въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

**SPO.POL.110 Система на масата и центровката — търговски операции със самолети и вертолети и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга**

- а) Операторът установява система на масата и центровката, уточняваща как се определя следното за всеки полет или поредица от полети:
  - (1) сухата експлоатационна маса на въздухоплавателното средство;
  - (2) масата на полезния товар;
  - (3) масата на горивото, заредено за полет;
  - (4) товарът и неговото разпределение;
  - (5) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво; и
  - (6) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство.
- б) На полетния екипаж се осигурява средство за копиране и проверка на изчислението на масата и центровката, основано на електронни изчисления.

- в) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за провеждане на полети.
- г) Командирът гарантира, че натоварването на:
  - (1) въздухоплавателното средство се извършва под контрола на квалифициран персонал и
  - (2) полезния товар се извършва в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.
- д) Операторът определя в ръководството за провеждане на полети принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви а) до г). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

**SPO.POL.115 Документация и данни за масата и центровката — търговски операции със самолети и вертолет и нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга**

- а) Операторът установява данни и подготвя документацията за масата и центровката преди всеки полет или поредица от полети, посочвайки товара и неговото разпределение по такъв начин, че да не се надвишават граничните стойности за въздухоплавателното средство. Документацията за маса и центровка съдържа следната информация:
  - (1) регистрацията и типа на въздухоплавателното средство;
  - (2) идентификационния номер на полета и датата, ако е приложимо;
  - (3) имената на командира;
  - (4) имената на лицето, подготвило документацията;
  - (5) сухата експлоатационна маса и съответния център на тежестта на въздухоплавателното средство;
  - (6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета;
  - (7) масата на консумативите, различни от горивото, ако е приложимо;
  - (8) компонентите на товара;
  - (9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;
  - (10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство; и
  - (11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.
- б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютъризирана система за маса и центровка, операторът проверява интегритета на изходните данни.

**SPO.POL.116 Документация и данни за масата и центровката — облекчения**

Въпреки SPO.POL.115, буква а), точка (5), може да не е необходимо да се посочи местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица на центровката или ако може да се докаже, че за планираните експлоатации може да се осигури правилна центровка независимо от реалния товар.

**SPO.POL.120 Общи летателни характеристики**

- а) Командирът експлоатира въздухоплателното средство само ако характеристиките на въздухоплателното средство отговарят на приложимите правила за полети и други ограничения, приложими за полета, въздушното пространство или използваните летища и експлоатационни площадки, отчитайки точността на използваните карти.
- б) Командирът експлоатира въздухоплателното средство над натоварените зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, ако в случай на отказ на двигател не може да бъде осъществено кацане, без да се създаде опасност за лица или имущество на земята.

**SPO.POL.125 Ограничения на излетната маса — самолети със сложна моторна тяга**

Операторът гарантира, че:

- а) масата на самолета при започване на излитането не надвишава ограниченията на масата:
  - (1) при излитане, съгласно изискването в SPO.POL.130;
  - (2) по маршрута с един неработещ двигател, съгласно изискването в SPO.POL.135; и
  - (3) при кацане, съгласно изискването в SPO.POL.140,като се даде възможност за очаквано намаление на масата на самолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво;
- б) масата при започване на излитането никога не трябва да превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, подходящи за височината на летището или експлоатационната площадка, и ако са използвани като параметър за определяне на максимално допустимата излетна маса, всички други местни атмосферни условия; и
- в) оценката за масата за очакваното време на кацане на летището или експлоатационната площадка за планираното кацане и на резервното летище за местоназначение никога не трябва да превишава максимално допустимата маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, подходящи за височината на тези летища или експлоатационни площадки, и ако са използвани като параметър за определяне на максимално допустимата маса за кацане, всички други местни атмосферни условия.

**SPO.POL.130 Излитане — самолети със сложна моторна тяга**

- а) При определяне на максимално допустимата излетна маса командирът отчита следното:
- (1) изчислената дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробегата;
  - (2) изчислената дължина на пробегата за излитане не трябва да превишава разполагаемата дължина на пробегата;
  - (3) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане ( $V_1$ ) за прекратяване или продължаване на излитането, когато  $V_1$  е посочена в ръководството за летателна експлоатация; и
  - (4) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.
- б) В случай на отказ на двигател по време на излитане командирът гарантира, че:
- (1) за самолета, когато  $V_1$  е посочена в ръководството за летателна експлоатация, самолетът е в състояние да прекрати излитането и да спре в предела на наличната дистанция за прекратено излитане; и
  - (2) за самолета, когато чистата траектория на самолета при излитане е посочена в ръководството за летателна експлоатация, самолетът е в състояние да продължи излитането и да прелети с подходящо превишение всички препятствия по траекторията, докато е в състояние да изпълни изискванията, предвидени в SPO.POL.135.

**SPO.POL.135 Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети със сложна моторна тяга**

Командирът гарантира, че в случай на отказ на двигател в която и да било точка на маршрута самолет с повече от един двигател е в състояние да продължи полета до подходящо летище или експлоатационна площадка, без да слиза под минимална височина на прелитане над препятствията във всяка точка по маршрута.

**SPO.POL.140 Кацане — самолети със сложна моторна тяга**

Командирът гарантира, че на всяко летище или експлоатационна площадка, след като е прелетял с безопасно превишение всички препятствия по траекторията на подхода, самолетът ще може да кацне и да спре, а хидропланът да достигне задоволително ниска скорост, в предела на разполагаемата дистанция за кацане. Отчитат се очакваните отклонения при подхода и техниките на кацане, ако такова отчитане не е направено в планираните експлоатационни данни.

**SPO.POL.145    Летателни характеристики и експлоатационни критерии — самолети**

Когато експлоатира самолет на височина под 150 m (500 ft) над ненатоварена зона, за операции със самолети, които в случай на отказ на критичен двигател не могат да поддържат хоризонтален полет, операторът:

- а) установява експлоатационни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател;
- б) установява учебна програма за членовете на екипажа; и
- в) осигурява на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи на борда инструктаж относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

**SPO.POL.146    Летателни характеристики и експлоатационни критерии — вертолети**

- а) Независимо от SPO.POL.120, буква б), командирът може да управлява въздухоплавателно средство над натоварени зони, при условие че:
  - (1) вертолетът е сертифициран в категория А или В; и
  - (2) са установени мерки за безопасност за предотвратяване на опасност за лица или имущество на земята, и операцията и стандартната ѝ експлоатационна процедура са одобрени.
- б) Операторът:
  - (1) установява експлоатационни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател;
  - (2) установява учебна програма за членовете на екипажа; и
  - (3) осигурява на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи на борда инструктаж относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.
- в) Операторът гарантира, че масата при излитане, кацане и висене няма да надвишава максималната маса, определена за:
  - (1) висене извън зоната на влияние на земята (HOGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или
  - (2) ако преобладаващите условия са такива, че не е възможно да се установи HOGE, масата на вертолета няма да надвишава максималната маса, определена за висене в зоната на влияние на земята (HIGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност, при условие че преобладаващите условия позволяват висене в зоната на влияние на земята при максималната определена маса.

**Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване****Раздел 1 — Самолети****SPO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220; или
  - (2) са монтирани в самолета.
- б) Следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не подлежат на одобрение:
- (1) резервни предпазители,
  - (2) електрически фенерчета,
  - (3) точни хронометри,
  - (4) държатели за карти и схеми,
  - (5) комплекти за оказване на първа помощ,
  - (6) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет, и
  - (7) морски котви и оборудване за акостиране.
- в) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение 1 към Регламент (ЕО) № 216/2008 или SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220;
  - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на откази или неизправности.
- г) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да бъдат лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.
- е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**SPO.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв;
- б) за самолети със сложна моторна тяга и за всеки самолет, използван за търговски операции, операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL); или
- в) самолетът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

**SPO.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

**SPO.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват с:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;
- д) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

**SPO.IDE.A.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
  - (1) магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина,



- (4) приборната въздушна скорост,
  - (5) числото  $M$ , когато ограниченията на скоростта са изразени в числото  $M$ , и
  - (6) плъзгането за самолети със сложна моторна тяга.
- б) Самолети със сложна моторна тяга, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост над вода и без видимост на брега или при метеорологични условия на видимост през нощта, или при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а), се оборудват допълнително със:
- (1) средства за измерване и показване на следното:
    - (i) завоя и плъзгането,
    - (ii) положението,
    - (iii) вертикалната скорост; и
    - (iv) стабилизираното направление;
  - (2) средство за индикация, когато електрическото захранване на жироскопичните прибори не е достатъчно; и
  - (3) за самолети със сложна моторна тяга, средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.
- в) Самолети със сложна моторна тяга, които се експлоатират при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б), се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.
- г) Когато са необходими двама пилоти за полета, самолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:
- (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) плъзгането, или завоя и плъзгането, според случая,
  - (4) положението, ако е приложимо,
  - (5) вертикалната скорост, ако е приложимо,
  - (6) стабилизираното направление, ако е приложимо, и
  - (7) числото  $M$ , когато ограниченията на скоростта са изразени в числото  $M$ , ако е приложимо.

**SPO.IDE.A.125 Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и показване на следното:

- (1) магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина,
  - (4) приборната въздушна скорост,
  - (5) вертикалната скорост,
  - (6) завоя и плъзгането,
  - (7) положението,
  - (8) стабилизираното направление,
  - (9) температурата на външния въздух и
  - (10) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М;
- б) средство за индикация, когато електрическото захранване на жирокопичните прибори не е достатъчно;
- в) когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с допълнителни отделни средства за показване на:
- (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) вертикалната скорост,
  - (4) завоя и плъзгането,
  - (5) положението,
  - (6) стабилизираното направление, и
  - (7) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М, ако е приложимо;
- г) средство за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка (4) и буква в), точка (2), поради кондензация или обледеняване; и
- д) за самолети със сложна моторна тяга:
- (1) алтернативен източник на статично налягане;
  - (2) държател на карти и схеми, който се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация;
  - (3) второ независимо средство за измерване и показване на височина, освен ако вече не е монтирано в изпълнение на буква д), точка (1); и
  - (4) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатация и осветяване на системата за показване на положението на самолета по крен и тангаж за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване е в състояние да функционира автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора е ясно указано, когато индикаторът на положението на самолета се захранва от аварийен източник.

**SPO.IDE.A.126 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните самолети със сложна моторна тяга, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

**SPO.IDE.A.130 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за

- а) оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 януари 2011 г.; или
- б) оборудване клас В, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 януари 2011 г.

**SPO.IDE.A.131 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Освен ако в Регламент (ЕС) № 1332/2011 не е предвидено друго, самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5700 kg се оборудват с ACAS II.

**SPO.IDE.A.132 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка — самолети със сложна моторна тяга**

Следните самолети се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато се експлоатират през нощта или в метеорологични условия, изискващи изпълнение на полети по правилата за полети по прибори в зони, в които се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута:

- а) самолети с височинна система;
- б) самолети без височинна система със сертифицирана излетна маса над 5 700 kg.

**SPO.IDE.A.133 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта — самолети със сложна моторна тяга**

- а) Самолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.
- б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**SPO.IDE.A.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**SPO.IDE.A.140 Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина**

- а) Следните самолети се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина:
- (1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., и
  - (2) самолети със сертифицирана излетна маса над 2 250 kg:
    - (i) сертифицирани за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти;
    - (ii) оборудвани с турбореактивен(ни) двигател(и) или с повече от един турбовитлов двигател; и
    - (iii) за които първоначалният типов сертификат е издаден на или след 1 януари 2016 г.
- б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 2 часа.
- в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина записва и регистрира времето на:
- (1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
  - (2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
  - (3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и
  - (4) гласовите и звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) В допълнение на буква г), в зависимост от наличието на електрическа мощност, магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.

- е) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

#### **SPO.IDE.A.145 Полетно записващо устройство за параметрите на полета**

- а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, което използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.
- б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на самолета, скоростта, положението на самолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 25 часа.
- в) Данните задължително се получават от самолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.
- г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

#### **SPO.IDE.A.150 Записване предаването на данни**

- а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и се оборудват с магнетофон за запис на разговорите в пилотската кабина, записват на магнетофон, когато е приложимо:
  - (1) комуникационни съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от самолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - (i) начало на комуникации по линия за предаване на данни;
    - (ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;
    - (iii) адресирано наблюдение;
    - (iv) информация за полета;
    - (v) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;
    - (vi) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и

- (vii) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, карти;
  - (2) информация, която дава възможност за взаимна връзка със свързани записи, спадащи към комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и
  - (3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- б) Магнетофонът използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.
  - в) Магнетофонът осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина в SPO.IDE.A.140.
  - г) Магнетофонът трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.
  - д) Изискванията приложими за започването и спирането на магнетофона са същите като за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина, посочени в SPO.IDE.A.140, букви г) и д).

#### **SPO.IDE.A.155 Параметри на полета и комбинирано записващо устройство**

Спазването на изискванията за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина и изискванията за полетното записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством:

- а) едно комбинирано записващо устройство, ако самолетите се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина или с полетно записващо устройство за параметрите на полета; или
- б) две комбинирани записващи устройства, ако самолетите се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета.

#### **SPO.IDE.A.160 Седалки, предпазни колани и предпазни средства**

Самолетите се оборудват със:

- а) седалка или работно място за всеки член на екипажа и специалист за изпълнение на задачи на борда;
- б) предпазен колан на всяка седалка и предпазни средства за всяко работно място;
- в) за самолети, различни от тези със сложна моторна тяга, предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка, на всяка седалка на полетния екипаж.
- г) за самолети със сложна моторна тяга, предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение:

- (1) за всяка седалка на член на екипажа и за всяка седалка до пилотска седалка;  
и
- (2) за всяко място на наблюдател, разположено в пилотската кабина.

**SPO.IDE.A.165 Комплект за оказване на първа помощ**

- а) Самолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да бъде:
  - (1) лесно достъпен за ползване и
  - (2) редовно заменян в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

**SPO.IDE.A.170 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина**

- а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.
- б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи най-малкото:
  - (1) за всеки период от време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути;
  - (2) за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, височината в пилотската и пътническата кабина ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft;
  - (3) за всеки период, по-дълъг от 30 минути, когато височината в пилотската и пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft; и
  - (4) за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на височина над 25 000 ft или експлоатирани на по-малка височина, но при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.
- в) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина над 25 000 ft, се оборудват допълнително с:
  - (1) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация; и
  - (2) за самолети със сложна моторна тяга, маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж.

**SPO.IDE.A.175 Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина**

- а) Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височини на полета, когато се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно

оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.

- б) Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
- (1) всички членове на екипажа за всеки период, по-дълъг от 30 минути, когато височината в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - (2) всички пътници на борда за всеки период от време, когато височината в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.
- в) Независимо от буква б), кратки екскурзии с определена продължителност на височина между 13 000 ft и 16 000 ft могат да се предприемат без допълнителен кислород, в съответствие с SPO.OP.195, буква б).

#### **SPO.IDE.A.180 Преносими пожарогасители**

- а) Самолетите, с изключение на туристическите мотопланери, се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:
- (1) в пилотската кабина; и
  - (2) във всяка пътническа кабина, която е отделена от пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достъпна за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипажа и пътниците.

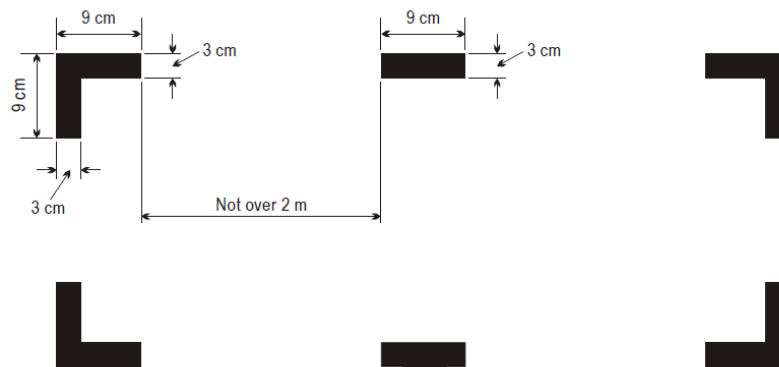
#### **SPO.IDE.A.181 Брадва или средство за разсичане**

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, се оборудват поне с една аварийна брадва или средство за разсичане, разположени в пилотската кабина.

#### **SPO.IDE.A.185 Маркиране на зоните за разсичане**

Определените зони на тялото на самолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани, маркировката им съответства на показаната на фигура 1.



**Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане****SPO.IDE.A.190 Аварийен предавател (ELT)**

а) Самолетите се оборудват с:

- (1) един аварийен предавател от какъвто и да било тип за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.;
- (2) един автоматичен аварийен предавател за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
- (3) един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на задачи, когато самолетът е сертифициран за максимална конфигурация на местата от шест или по-малко.

б) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**SPO.IDE.A.195 Полети над вода**

а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или работното място на лицето, за което са предназначени:

- (1) едновигателни самолети, проектирани за кацане на земя, при:
  - i) полети над водни пространства след дистанцията за планиране от брега; или
  - ii) излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято зона на подход по преценка на командира е разположена над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата;
- (2) хидроплани, които се експлоатират над вода; и
- (3) самолети, експлоатирани на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-

малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили.

- б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа, с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват с:
  - (1) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на самолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и
  - (2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.
- г) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на самолета в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:
  - (1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - (2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да улеснят лесното им използване при аварийна ситуация; и
  - (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

#### **SPO.IDE.A.200 Животоспасяващо оборудване**

- а) Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:
  - (1) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - (2) най-малко един автоматичен авариен предавател; и
  - (3) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на пътниците на борда.
- б) Допълнителното животоспасяващо оборудване, посочено в буква а), точка (3), не е необходимо да бъде превозвано, когато самолетът:
  - (1) остава на дистанция от зона, в която търсенето и спасяването не са особено затруднени, и тази дистанция съответства на:
    - i) 120 минути полет с крейсерска скорост за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал(и) критичен(ни) двигател(и) от която и да било точка по планирания маршрут; или
    - ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети, или
  - (2) остава на разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост от зона, подходяща за извършване на

аварийно кацане за самолети, сертифицирани в съответствие с приложимите стандарти за летателна годност.

#### **SPO.IDE.A.205 Индивидуална предпазна екипировка**

Всяко лице на борда носи индивидуална предпазна екипировка, подходяща за изпълняваната операция.

#### **SPO.IDE.A.210 Използване на пилотски слушалки**

- а) Самолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член на полетния екипаж на работното му място в пилотската кабина.
- б) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки член на полетния екипаж.

#### **SPO.IDE.A.215 Радиокомуникационно оборудване**

- а) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:
  - (1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;
  - (2) получаване на метеорологична информация във всеки един момент по време на полета;
  - (3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - (4) осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че повреда в който и да било от тях да не причини повреда в друг.

#### **SPO.IDE.A.220 Навигационно оборудване**

- а) Самолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което ще им даде възможност да действат съгласно:
  - (1) ОВД полетния план, ако е приложимо; и
  - (2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.

- в) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при инструментални метеорологични условия, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при инструментални метеорологични условия и за всяко определено резервно такова.

#### **SPO.IDE.A.225 Транспондер**

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, самолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

**Раздел 2 — Вертолети****SPO.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220; или
  - (2) са монтирани във вертолета.
- б) Следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не подлежат на одобрение:
- (1) електрически фенерчета,
  - (2) точни хронометри,
  - (3) държатели за карти и схеми,
  - (4) комплект за оказване на първа помощ,
  - (5) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет, и
  - (6) морски котви и оборудване за акостиране.
- в) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение 1 към Регламент (ЕО) № 216/2008 или SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220; и
  - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на откази или неизправности.
- г) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да бъдат лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.
- е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**SPO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв;
- б) за вертолети със сложна моторна тяга и за всеки вертолет, използван за търговски операции, операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL); или
- в) вертолетът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **SPO.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват с:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на вертолета;
- д) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

#### **SPO.IDE.H.120 Експлоатация на вертолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня са, оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
  - (1) магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина,
  - (4) приборната въздушна скорост, и
  - (5) плъзгането.
- б) Вертолети, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост над вода и без видимост на брега или при метеорологични условия на видимост през нощта, или когато видимостта е под 1 500 m, или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:
  - (1) средства за измерване и показване на:
    - i) положението,

- ii) вертикалната скорост; и
  - iii) стабилизираното направление;
  - (2) средство за индикация, когато електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е достатъчно; и
  - (3) за вертолети със сложна моторна тяга, средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.
- в) Вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, които се експлоатират, когато видимостта е под 1 500 m или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б), се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.
- г) Когато са необходими двама пилоти за полета, вертолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на:
- (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) плъзгането,
  - (4) положението, ако е приложимо,
  - (5) вертикалната скорост, ако е приложимо, и
  - (6) стабилизираното направление, ако е приложимо.

**SPO.IDE.H.125 Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с:

- а) средства за измерване и показване на:
- (1) магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина,
  - (4) приборната въздушна скорост,
  - (5) вертикалната скорост,
  - (6) плъзгането,
  - (7) положението,
  - (8) стабилизираното направление, и
  - (9) температурата на външния въздух;
- б) средство за индикация, когато електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е достатъчно;

- в) когато са необходими двама пилоти за полета, с допълнителни отделни средства за показване на:
  - (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) вертикалната скорост,
  - (4) плъзгането,
  - (5) положението, и
  - (6) стабилизираното направление.
- г) средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка (4) и буква в), точка (2), поради кондензация или обледеняване;
- д) резервно средство за измерване и показване положението на вертолета; и
- е) следното за вертолети със сложна моторна тяга:
  - (1) алтернативен източник на статично налягане; и
  - (2) държател на карти и схеми, който се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация.

**SPO.IDE.H.126      Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

**SPO.IDE.H.132      Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка — вертолети със сложна моторна тяга**

Вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато съответните метеорологични доклади показват, че могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута.

**SPO.IDE.H.133      Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта — вертолети със сложна моторна тяга**

- а) Вертолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.
- б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.



**SPO.IDE.H.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Вертолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**SPO.IDE.H.140 Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина**

- a) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 7 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина.
- б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 2 часа.
- в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина записва и регистрира времето на:
  - (1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
  - (2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
  - (3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и
  - (4) гласовите и звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) В допълнение на буква г), в зависимост от наличието на електрическа мощност, магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- е) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

**SPO.IDE.H.145 Полетно записващо устройство за параметрите на полета**

- a) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, което използва цифров метод за запис и съхраняване на

данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.

- б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на вертолета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 10 часа.
- в) Данните задължително се получават от вертолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.
- г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

#### **SPO.IDE.H.150 Записване предаването на данни**

- а) Вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и се оборудват с магнетофон за запис на разговорите в пилотската кабина, записват на магнетофон, когато е приложимо:
  - (1) комуникационни съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от вертолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - i) начало на комуникации по линия за предаване на данни;
    - ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;
    - iii) адресирано наблюдение;
    - iv) информация за полета;
    - v) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;
    - vi) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и
    - vii) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, карти;
  - (2) информация, която дава възможност за взаимна връзка със свързани записи, спадащи към комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и
  - (3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.

- б) Магнетофонът използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.
- в) Магнетофонът осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина в SPO.IDE.H.140.
- г) Магнетофонът трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.
- д) Изискванията приложими за започването и спирането на магнетофона са същите като за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина, посочени в SPO.IDE.H.140, букви г) и д).

### **SPO.IDE.H.155 Параметри на полета и комбинирано записващо устройство**

Съответствие с изискванията за магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и полетно записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

### **SPO.IDE.H.160 Седалки, предпазни колани и предпазни средства**

- а) Вертолетите се оборудват с:
  - (1) седалка или работно място за всеки член на екипажа и специалист за изпълнение на задачи на борда;
  - (2) предпазен колан на всяка седалка и предпазни средства за всяко работно място;
  - (3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 юли 1999 г.; и
  - (4) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение, на всяка седалка на полетния екипаж.
- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка.

### **SPO.IDE.H.165 Комплект за оказване на първа помощ**

- а) Вертолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да бъде:
  - (1) лесно достъпен за ползване и
  - (2) редовно заменян в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

**SPO.IDE.H.175 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина**

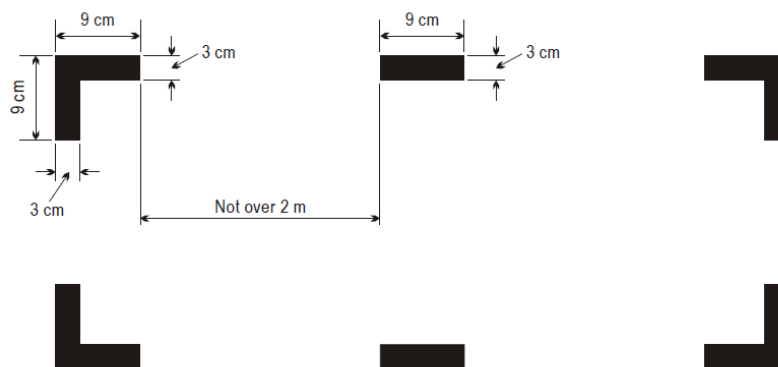
- а) Вертолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височини на полета, когато се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.
- б) Вертолети с нехерметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
  - (1) всички членове на екипажа за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато височината в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - (2) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи за всеки период от време, когато височината в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.
- в) Независимо от буква б), кратки екскурзии с определена продължителност на височина между 13 000 ft и 16 000 ft могат да се предприемат без допълнителен кислород, в съответствие със SPO.OP.195, буква б).

**SPO.IDE.H.180 Преносими пожарогасители**

- а) Вертолетите се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:
  - (1) в пилотската кабина; и
  - (2) всяка пътническа кабина, която е отделно от пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достъпна за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипажа и пътниците.

**SPO.IDE.H.185 Маркиране на зоните за разсичане**

Когато определените зони на тялото на вертолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани, маркировката им съответства на показаната на фигура 1.

**Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане****SPO.IDE.H.190 Аварийен предавател (ELT)**

- а) Вертолети, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от шест пътнически места, се оборудват с:
- (1) автоматичен аварийен предавател; и
  - (2) един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато вертолетът се експлоатира на разстояние от сушата отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.
- б) Вертолети, сертифицирани за максимална конфигурация на пътническите места от шест или по-малко, се снабдяват с един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на задачи.
- в) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**SPO.IDE.H.195 Полети над вода — вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга**

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или работното място на лицето, за което са предназначени, когато:
- (1) при полет над вода на разстояние от сушата превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или
  - (1) при полет над вода на разстояние от сушата отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или
  - (3) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода.

- б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа, с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Командирът на вертолет, експлоатиран при полет над вода на разстояние от бреговата ивица, съответстващо на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на вертолета в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:
  - (1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - (2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да улеснят лесното им използване при аварийна ситуация; и
  - (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.
- г) Командирът определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на вертолета в случай на аварийно кацане във водата, когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда.

#### **SPO.IDE.H.197 Спасителни жилетки — вертолети със сложна моторна тяга**

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или работното място на лицето, за което са предназначени, когато:
  - (1) се експлоатират при полет над вода на разстояние от сушата отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет;
  - (2) се експлоатират при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или
  - (3) при излитане и кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято зона на подход е разположена над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата,
- б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа, с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.

#### **SPO.IDE.H.198 Аварийно-спасителни комплекти — вертолети със сложна моторна тяга**

Всяко лице на борда носи аварийно-спасителен комплект, когато експлоатира:

- а) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет и когато:
  - (1) сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета, или

- (2) очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване;  
или
- б) командирът реши така въз основа на оценка на риска, отчитайки следните условия:
- (1) при полети над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние или разстоянието за безопасно принудително кацане, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; и
- (2) сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета.

**SPO.IDE.H.199 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство — вертолети със сложна моторна тяга**

Вертолети, които се експлоатират:

- а) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или
- б) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет и ако командирът реши така въз основа на оценка на риска, се оборудват с:
- (1) минимум един спасителен плот с номинален капацитет за не по-малко от максималния брой хора на борда, съхраняван по такъв начин, че да улесни лесното му използване при аварийна ситуация;
- (2) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT(S)) за всеки изискван спасителен плот; и
- (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

**SPO.IDE.H.200 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

- а) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;
- б) най-малко един автоматичен аварийен предавател; и
- в) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на пътниците на борда.

**SPO.IDE.H.201 Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона — вертолети със сложна моторна тяга**

Вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, подлежат на следните условия:

- а) Когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде пониска от +10°C по време на полета или когато очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване, или полетът е планиран за през нощта, всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи на борда са облечени в аварийно-спасителен комплект.
- б) Всички спасителни плотове, изискуеми съгласно SPO.IDE.H.199, са поставени така, че да могат лесно да се използват при условията на морето, за които са били оценени характеристиките на вертолета за принудително кацане на вода, плаване и центровка, за да отговори на изискванията за сертифициране за принудително кацане на вода.
- в) Вертолетът е снабден със система за аварийно осветление с независим източник на захранване, която осигурява източник за общо осветление на салоните, за да подпомага евакуацията на вертолета.
- г) Всички аварийни изходи, включително аварийните изходи за екипажа, и средствата за тяхното отваряне, са ясно маркирани за насочване на хората, които ще ги използват денем или нощем. Такива маркировки са проектирани да остават видими, ако вертолетът се обърне и ако кабината е потопена под вода.
- д) Всички неизхвърляеми врати, които са конструирани за аварийни изходи при принудително кацане на вода, са оборудвани със средство за осигуряването им в отворено положение, така че да не пречат на намиращите се във вертолета да излязат при морски условия, стигащи до максимума, изискван при оценката за принудително кацане на вода и за плавателни качества.
- е) Всички врати, прозорци или други отвори, предназначени за използване за целите на евакуиране под вода, са оборудвани така, че с тях да може да се оперира при аварийна ситуация.
- ж) Спасителните жилетки се носят винаги, освен ако специалистът за изпълнение на задачи или членът на екипажа, за когото е предназначена спасителната жилетка, не носи цялостен аварийно-спасителен комплект, който отговаря на комбинираното изискване за аварийно-спасителен пакет и спасителна жилетка.

**SPO.IDE.H.202 Вертолети, сертифицирани за експлоатация на вода — допълнително оборудване**

Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода, се оборудват с:

- а) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на вертолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и



- б) оборудване за издаване на звукови сигнали, посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

### **SPO.IDE.H.203 Всички вертолети при полети над вода – принудително кацане**

Вертолети със сложна моторна тяга, когато се експлоатират при полет над вода, в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост и вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, експлоатирани при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата повече от 50 морски мили, трябва да бъдат:

- а) конструирани за кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност;
- б) сертифицирани за принудително кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност; или
- в) снабдени с аварийно оборудване за плаване.

### **SPO.IDE.H.205 Индивидуална предпазна екипировка**

Всяко лице на борда носи индивидуална предпазна екипировка, подходяща за изпълняваната операция.

### **SPO.IDE.H.210 Използване на пилотски слушалки**

Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, вертолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот, член на екипажа и/или специалист за изпълнение на задачи, на неговото работно място.

### **SPO.IDE.H.215 Радиокомуникационно оборудване**

- а) Вертолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:
  - (1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;
  - (2) получава метеорологична информация;
  - (3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - (4) осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че повреда в който и да било от тях да не причини повреда в друг.

- в) Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, и в допълнение на системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по SPO.IDE.H.135, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

#### **SPO.IDE.H.220 Навигационно оборудване**

- а) Вертолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което ще им даде възможност да действат съгласно:
- (1) ОВД полетния план, ако е приложимо; и
  - (2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Вертолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.
- в) Вертолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при инструментални метеорологични условия, се снабдяват с навигационно оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при инструментални метеорологични условия и за всяко определено резервно такова.

#### **SPO.IDE.H.225 Транспондер**

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, вертолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

**Раздел 3 — Планери****SPO.IDE.S.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с SPO.IDE.S.145 и SPO.IDE.S.150; или
  - (2) са монтирани в планера.
- б) Следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не подлежат на одобрение:
- (1) електрически фенерчета,
  - (2) точни хронометри, и
  - (3) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет.
- в) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на планера дори в случай на откази или неизправности.
- г) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да бъдат лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- д) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**SPO.IDE.S.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват които и да било прибори, части от оборудване или функции на планера, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) планерът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв; или
- б) планерът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

**SPO.IDE.S.115** Експлоатация на планера по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

- а) Планери, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
- (1) в случая на мотоделтапланери, магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина, и
  - (4) приборната въздушна скорост.
- б) Планери, които се експлоатират при условия, когато планерът не може да поддържа желаното положение без позоваване на един или повече допълнителни прибора, се оборудват, освен с предвиденото в буква а), със средства за измерване и показване на следното:
- (1) вертикалната скорост,
  - (2) положението или завоя и плъзгането, и
  - (3) магнитния курс.

**SPO.IDE.S.120** Полети в облаците — пилотажно-навигационни прибори

Планери, които извършват полети в облаците, са оборудвани със средства за измерване и показване на:

- а) магнитния курс,
- б) времето в часове, минути и секунди,
- в) барометричната височина,
- г) приборната въздушна скорост,
- д) вертикалната скорост; и
- е) положението или завоя и плъзгането.

**SPO.IDE.S.125** Седалки и предпазни средства

- а) Планерите се оборудват със:
- (1) седалка за всяко лице на борда; и
  - (2) предпазен колан с диагонален презраменен колан съгласно ръководството за летателна експлоатация.
- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка.

**SPO.IDE.S.130** Допълнителен кислород

Планери, експлоатирани на височини над 10 000 ft, се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на достатъчно кислород за дишане за подаване на:

- а) членовете на екипажа за всеки период повече от 30 минути, когато барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи за всеки период, когато барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

#### **SPO.IDE.S.135 Полети над вода**

Командирът на планер, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на планера в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:

- а) спасителни жилетки или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени;
- б) аварийен предавател (ELT) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на задачи, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие, когато се експлоатира при полет:
  - (1) над водни пространства след дистанцията за планиране от брега; или
  - (2) където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата.

#### **SPO.IDE.S.140 Животоспасяващо оборудване**

Планери, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

#### **SPO.IDE.S.145 Радиокommunikационно оборудване**

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.

#### **SPO.IDE.S.150 Навигационно оборудване**

Планерите се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие с:

- а) ОВД полетния план, ако е приложимо; и
- б) приложимите изисквания за въздушното пространство.

**SPO.IDE.S.155 Транспондер**

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

**Раздел 4 — Аеростати****SPO.IDE.V.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с SPO.IDE.V.145; или
  - (2) са монтирани в аеростата.
- б) Следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не подлежат на одобрение:
- (1) електрически фенерчета,
  - (2) точни хронометри,
  - (3) комплект за оказване на първа помощ, и
  - (4) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет,
- в) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на аеростата дори в случай на откази или неизправности.
- г) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да бъдат лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- д) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

**SPO.IDE.V.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят които и да било прибори, части от оборудване или функции на аеростата, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) аеростатът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв; или
- б) аеростатът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

**SPO.IDE.V.110 Експлоатационни светлини**

Аеростатите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлини за позициониране;
- б) средство, осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на аеростата;
- в) електрически фенерчета; и
- г) за дирижабли с горещ въздух следното:
  - (1) светлини за кацане и
  - (2) светлини за предпазване от сблъскване.

**SPO.IDE.V.115 Експлоатация на аеростати по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Аеростати, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със:

- а) средство за показване на посоката на отклонение и
- б) средства за измерване и показване на:
  - (1) времето в часове, минути и секунди;
  - (2) вертикалната скорост, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация; и
  - (3) барометричната височина, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация, от изисквания за въздушното пространство или когато е необходим контрол на височината за целите на използване на кислород.

**SPO.IDE.V.120 Комплект за оказване на първа помощ**

- а) Аеростатите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да бъде:
  - (1) лесно достъпен за ползване и
  - (2) редовно заменян в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

**SPO.IDE.V.121 Допълнителен кислород**

Аеростати, експлоатирани на височини над 10 000 ft, се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на достатъчно кислород за дишане за подаване на:

- а) членовете на екипажа за всеки период повече от 30 минути, когато барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи за всеки период, когато барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.



**SPO.IDE.V.125 Преносими пожарогасители**

Аеростатите с горещ въздух се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:

**SPO.IDE.V.130 Полети над вода**

Командирът на аеростат, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на аеростата в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:

- а) спасителни жилетки за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от работното място на лицето, за което са предназначени;
- б) аварийен предавател или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на задачи, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие.

**SPO.IDE.V.135 Животоспасяващо оборудване**

Аеростати, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

**SPO.IDE.V.140 Допълнително оборудване**

Аеростатите се оборудват със защитни ръкавици за всеки член на екипажа.

- б) Аеростатите с горещ въздух и смесените аеростати се оборудват с:
  - (1) алтернативен източник на запалване;
  - (2) средство за измерване и показване на количеството гориво;
  - (3) противопожарно одеяло или пожароустойчиво покривало; и
  - (4) въже за спускане дълго най-малко 25 m.
- в) Газовите балони се оборудват с нож.

**SPO.IDE.V.145 Радиокомуникационно оборудване**

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, аеростатите се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокомуникационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.

### **SPO.IDE.B.150 Транспондер**

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, аеростатите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

**Подчаст Е — Специални изисквания****Раздел 1 — Превоз на окачени външни товари с вертолети (HESLO)****SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартни експлоатационни процедури**

- а) Операторът оценява сложността на дейността, за да определи опасностите и свързаните с операцията присъщи рискове;
- б) Операторът установява стандартни експлоатационни процедури, определящи:
  - (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
  - (2) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (3) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (4) задължения и отговорности на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (5) критерии за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции HESLO;
  - (6) нормалните, особените и аварийните процедури за членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи.

**SPO.SPEC.HESLO.105 Специално оборудване за HESLO**

Вертолетът се оборудва най-малкото с:

- а) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куката(ите)/товара; и
- б) едно средство за претегляне на товара, освен ако няма друг метод за определяне на теглото на товара.

**SPO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни товари**

Оператор, който превозва опасни товари до или от площадки без обслужващ персонал или отдалечено местоположение, подава искане към компетентния орган за изключение от разпоредбите на техническите инструкции, ако възнамерява да не изпълни изискванията на тези инструкции.

**Раздел 2 — Операции с хора като външен товар (НЕС)****SPO.SPEC.НЕС.100 Стандартни експлоатационни процедури**

- а) Операторът оценява сложността на дейността, за да определи опасностите и свързаните с операцията присъщи рискове;
- б) Операторът установява стандартни експлоатационни процедури, определящи:
  - (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
  - (2) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (3) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (4) задължения и отговорности на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (5) критерии за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции НЕС;
  - (6) нормалните, особените и аварийните процедури за членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи.

**SPO.SPEC.НЕС.105 Специално оборудване за НЕС**

- а) Вертолетите се оборудват с:
  - (1) оборудване за подемно-товарни операции;
  - (2) кука за товара;
  - (3) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куката; и
  - (4) едно средство за претегляне на товара, освен ако няма друг метод за определяне на теглото на товара.
- б) Инсталирането на вертолета на повдигателно оборудване, включително куката за товара, и евентуалните последващи модификации, трябва да имат одобрение за летателна годност съответстващо на функцията, за която е предназначено това оборудване.

**Раздел 3 — Парашутни операции (PAR)****SPO.SPEC.PAR.100 Стандартни експлоатационни процедури**

- а) Операторът оценява сложността на дейността, за да определи опасностите и свързаните с операцията присъщи рискове;
- б) Операторът установява стандартни експлоатационни процедури, определящи:

- (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
- (2) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
- (3) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
- (4) задължения и отговорности на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
- (5) критерии за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват парашутни операции;
- (6) нормалните, особените и аварийните процедури за членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи.

#### **SPO.SPEC.PAR.105 Превоз на членове на екипажа и специалисти за изпълнение на задачи**

Изискването, посочено в SPO.GEN.106, буква в), не е приложимо за специалисти за изпълнение на задачи, които изпълняват парашутни скокове.

#### **SPO.SPEC.PAR.110 Седалки**

Независимо от SPO.IDE.A.160, буква а) и SPO.IDE.H.160, буква а), точка (1), подът може да се използва като седалка, при условие че има налице средство, за което специалистът за изпълнение на задачи може да се държи или да се завърже.

#### **SPO.SPEC.PAR.115 Допълнителен кислород**

Независимо от SPO.OP.195, буква а), изискването за използване на допълнителен кислород не е приложимо за специалисти за изпълнение на задачи, които изпълняват съществени за специализираната задача задължения, когато височината в кабината:

- а) превиши 13 000 ft за период, не по-дълъг от 6 минути;
- б) превиши 15 000 ft за период, не по-дълъг от 3 минути;

#### **SPO.SPEC.PAR.120 Полети над вода**

Когато превозва повече от 6 лица, командирът на аеростат, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на аеростата в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на аварийен предавател (ELT), който може да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**SPO.SPEC.PAR.125 Пускане на опасни товари**

Независимо от SPO.GEN.160, парашутисти могат да излизат от въздухоплавателното средство за целите на одобрена парашутна демонстрация над натоварени зони, докато носят устройства за дим, при условие че те са произведени за тази цел.

**Раздел 4 — Фигурен пилотаж (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Стандартни експлоатационни процедури**

- а) Операторът оценява сложността на дейността, за да определи опасностите и свързаните с операцията присъщи рискове;
- б) Операторът установява стандартни експлоатационни процедури, определящи:
  - (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
  - (2) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (3) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (4) задължения и отговорности на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи;
  - (5) критерии за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършва фигурен пилотаж;
  - (6) нормалните, особените и аварийните процедури за членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на задачи.

**SPO.SPEC.ABF.105 Налични на борда документи, ръководства и информация**

Следните документи, посочени в SPO.GEN.140, буква а), не трябва да бъдат налични на борда по време на фигурен пилотаж:

- а) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;
- б) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът;
- в) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство; и
- г) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет.

**SPO.SPEC.ABF.115 Комплект за оказване на първа помощ**

Изискването, посочено в SPO.IDE.A.165 и SPO.IDE.H.165, самолетите и вертолетите да бъдат оборудвани с комплект за оказване на първа помощ, не се прилага за фигурния пилотаж.

**SPO.SPEC.ABF.120 Преносими пожарогасители**

Изискването, посочено в SPO.IDE.180.A, самолетите да бъдат оборудвани с преносим пожарогасител, не се прилага за фигурния пилотаж.