

**Приложения към проекта на регламент на Комисията
относно „Въздушни операции – OPS“**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ НА ТЕРМИНИТЕ, ИЗПОЛЗВАНИ В ПРИЛОЖЕНИЯ II-VIII

1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:
 - „Разполагаема дистанция за прекратено излитане (ASDA)“ означава дължината на располагаемата дистанция за разбег при излитане плюс дължината на крайния участък за спиране в края на пистата, ако е обявен такъв участък от държавата, в която е летището, и е в състояние да понесе масата на самолета при съществуващите условия на експлоатация.
 - „Приемливи средства за съответствие (АМС)“ са незадължителни стандарти, приети от Агенцията за илюстриране на начините за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
 - „Контролен лист за приемане“ означава документ, който се използва за подпомагане на извършването на проверка на външността на пакетите с опасни товари и свързаните с тях документи, за да се установи, че съответните изисквания са изпълнени.
 - „Подходящо летище“ означава летище, на което ВС може да бъде експлоатирано, като се вземат предвид приложимите работни изисквания и характеристики на пистата.
 - За целите на класификацията на пътниците:
 - а) „възрастен“ означава лице на възраст на и над 12 години;
 - б) „деца“ са лицата на възраст от 2 до 12 години; и
 - в) „бебета“ са лицата на възраст под 2 години.
 - „Самолет“ означава задвижвано от силова установка, по-тежко от въздуха ВС, получаващо подемната си сила в полет главно от аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при определени условия на полета.
 - „асистиран полет по система за изобразяване при нощно виждане (NVIS)“ означава, при полети по системата NVIS, тази част от полета по правилата за визуални полети (VFR), извършена през нощта, по време на която член на екипажа използва очила за нощно виждане.
 - „Въздухоплавателно средство“ означава машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност.
 - „Алтернативни средства за съответствие“ са тези, които предлагат нови начини за установяване на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, за които не са възприети приемливи средства за съответствие от Агенцията.
 - „Противообледенение“ в случая на наземни процедури означава процедура, осигуряваща защита срещу образуване на скреж или лед и натрупване на сняг върху третираните повърхности на ВС за ограничен период от време

Приложение I „Определения на термините, използвани в приложения II-VIII“

- „Аеростат (въздушен балон)“ означава по-леко от въздуха ВС, което не е задвижвано силово и поддържа полета чрез използване или на газ, или на борден нагревател.
- „Член на кабинния екипаж“ означава подходящо квалифициран член на екипажа, различен от член на полетния или техническия екипаж, който изпълнява възложените му/ú от оператора задължения в кабината на самолета в интерес на безопасността на пътниците и полета по време на операциите.
- „Операция по подход категория I (CAT I)“ означава точен инструментален подход и кацане, при които се използва инструменталната система за кацане (ILS), микровълновата система за кацане (MLS), GLS (глобалната навигационна спътникова система за кацане (GNSS/GBAS)), радиолокатор за точен подход или GNSS, използваща спътникова система за повишаване на точността (SBAS), с височина на вземане на решение не по-малка от 200 ft и хоризонтална видимост на пистата не по-малка от 550 m за самолети и 500 m за вертолети.
- „Операция категория II (CAT II)“ означава точен инструментален подход и кацане, при които се използва ILS или MLS с:
 - а) височина за вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и
 - б) хоризонтална видимост на пистата не по-малка от 300 m.
- „Операция категория IIIA (CAT IIIA)“ означава точен инструментален подход и кацане, при които се използва ILS или MLS с:
 - а) височина за вземане на решение по-малка от 100 ft; и
 - б) хоризонтална видимост на пистата не по-малка от 200 m.
- „Операция категория IIIB (CAT IIIB)“ означава точен инструментален подход и кацане, при които се използва ILS или MLS с:
 - а) височина за вземане на решение по-малка от 100 ft или без височина за вземане на решение; и
 - б) хоризонтална видимост на пистата под 200 m, но не по-малка от 75 m.
- „Категория А по отношение на вертолетите“ означава многодвигателен вертолет, проектиран с конструктивни особености на двигателя и на изолационната система, определени в приложимите кодове за летателна годност, и способен да изпълнява операции, като използва данни за излитането и кацането съгласно концепцията за отказ на критичен двигател, която осигурява подходяща конструктивна площ и подходящи възможности на характеристиките за продължаване на безопасния полет в случай на отказ на двигател.
- „Категория В“ по отношение на вертолетите означава едновдигателен или многодвигателен вертолет, който не отговаря на стандартите за категория А. Вертолетите от категория В нямат гарантирани възможности за продължаване на безопасния полет в случай на отказ на двигател и се предполага непланирано кацане.
- „Сертификационни спецификации“ са приети от Агенцията технически стандарти, в които се указват начините за доказване на съответствие със съществените изисквания на приложения I, IV и Va към Регламент (ЕО) № 216/2008.

Приложение I „Определения на термините, използвани в приложения II-VIII“

- „Полет по кръга“ означава визуален етап от инструментален подход за кацане за извеждане на самолета в позиция за кацане на пистата за излитане и кацане, която не е подходящо разположена за изпълнение на подход и кацане от права.
- „Зона, свободна от препятствия“ означава определен правоъгълен участък на земната или водната повърхност, намиращ се под контрола на летищната администрация, избран или подготвен като подходящ участък, над който ВС може да изпълни част от първоначалния набор на височина до установена височина.
- „Долна граница на облаците“ означава височината на основата на най-ниските, наблюдавани или прогнозирани облачни образувания в близост до летището или вертолетното летище, или в определен район за провеждане на полети. Височината на долната граница на облаците обикновено се измерва над височината на летището, но в случай на полети над море долната граница се измерва от морското равнище.
- „Споделяне на код“ означава споразумение, съгласно което един оператор поставя обозначителния си код на полет, изпълняван от друг оператор, и продава и издава билети за този полет.
- „Натоварена зона“ по отношение на град или селище означава всеки район, използван значително за жилищни, търговски и развлекателни цели.
- „Замърсена писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, на която повече от 25 % от използваемата област в изискваната за използване дължина и широчина е покрита със следното:
 - а) вода с дълбочина повече от 3 mm (0,125 in) или киша, или неутъпкан сняг, еквивалентни на повече от 3 mm (0,125 in) вода;
 - б) утъпкан сняг, който е устойчив или ще се разчупи на буци, ако се повдигне (компактен сняг); или
 - в) лед, включително мокър лед.
- „Гориво при изменение на условията на полета“ означава необходимото гориво за компенсиране на непредвидени фактори, които могат да повлияят на разхода на гориво за достигане до летището, определено като последна точка от маршрута.
- „Финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход (CDFA)“ означава съвместима с процедурите на стабилизирани подход техника за изпълнение на сегмент от финалния подход при процедурата на неточен инструментален подход, като непрекъснато снижение без хоризонтален участък от абсолютна/относителна височина на или над абсолютната/относителната височина на точката на финалния подход до точка на приблизително 15 m (50 ft) над прага на пистата за кацане или точката, в която започва маневрата за изравняване за експлоатирания тип въздухоплавателно средство.
- „Конвертирана метеорологична видимост (CMV)“ означава стойност (еквивалентна на RVR), която се получава от обявената метеорологична видимост.
- „Член на екипажа“ е лице, което изпълнява възложените му от оператора задължения на борда на въздухоплавателното средство.

- „Критични фази на полета“, когато се отнася за самолети, означава: разбег при излитане, траектория на изкачване след излитане, финален подход, преминаване на втори кръг, кацане, включително пробег след кацане, и всички други фази на полета, определени от КВС или командира.
- „Критични фази на полета“, когато се отнася за вертолети, означава: рулиране, висене, излитане, финален подход, преминаване на втори кръг, кацане и всички други фази на полета, определени от КВС или командира.
- „Влажна писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, чието покритие не е сухо, но влагата по нея не създава отблясък.
- „Опасни товари“ означава предмети или вещества, които могат да изложат на риск здравето, безопасността, собствеността или околната среда и които присъстват в списъка на опасните товари в техническите инструкции или които са класифицирани като такива съгласно тези инструкции.
- „Произшествие с опасни товари“ означава събитие свързано с транспортирането на опасни товари по въздух довело до фатални или сериозни вреди на човек или имуществени щети.
- „Инцидент с опасни товари“ означава събитие, различно от произшествие с опасни товари, което е свързано с транспортирането на опасни товари по въздух, не задължително случващо се на борда на ВС, което води до нараняване на човек, повреда на имущество, пожар, счупване, разпиляване, изтичане на течност или радиация или до друго подобно събитие, поради не добро съхранение на опаковката. Всяко събитие свързано с транспортирането на опасни товари, които сериозно излагат на опасност самолета или пътници и персонал също се смята за инцидент с опасни товари.
- „Противообледенение“ в случая на наземните процедури е процедура, при която се отстраняват скреж, лед, сняг или киша от ВС с цел предпазване на незамърсени повърхности.
- „Дефинирана точка след излитането“ означава точка в етапа на излитане и първоначално изкачване, преди която възможността на вертолета да продължи полета безопасно с отказал критичен двигател не е гарантирана и може да се наложи аварийно кацане.
- „Дефинирана точка преди кацането“ означава точка в зоната за подход и кацане, след която възможността на вертолета да продължи полета безопасно с отказал критичен двигател не е гарантирана и може да се наложи аварийно кацане.
- „Разстояние DR“ означава хоризонталната дистанция, измината от вертолета от края на разполагаемата дистанция за излитане.
- „Споразумение за сух лизинг“ означава споразумение между предприятия, съгласно което въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор на лизингополучателя.
- „Суха експлоатационна маса“ означава общата маса на самолета, готов за специфичен тип експлоатация, изключваща използваемото гориво и полезния товар.
- „Суха писта за излитане и кацане“ означава писта за излитане и кацане, която не е мокра или замърсена и включва тези писти за излитане и кацане, които са специално подготвени с прорезни или порести настилки за

поддържане на „ефективно сухо“ спиращо действие дори при наличието на влага.

- „Повдигната зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане“ означава зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане, която е най-малко на 3 метра над заобикалящата повърхност.
- „Запасно летище по маршрута“ означава летище, на което въздухоплавателно средство може да извърши кацане, след като при полет по маршрут е попаднало в нестандартни условия или аварийно състояние.
- „Усъвършенствана визуална система“ означава система за показване на електронни образи в реално време от външната обстановка чрез използване на сензори за възпроизвеждане на изображения.
- „Зона на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (зона FATO)“ означава определена зона за операции на вертолети, над която се изпълнява крайният етап на маневрата на подхода за кацане до режим на висене или кацане и от която започва маневрата на излитането. Когато зоната FATO се използва от вертолети с летателно-технически характеристики от I клас, тази зона включва и разполагаемата зона за прекратено излитане.
- „Наблюдение на полетните данни“ означава превантивно използване на цифровите полетни данни от рутинната експлоатация с цел повишаване на авиационната безопасност.
- „Летателен тренажор (FSTD)“ означава средство за обучение, което:
 - а) при самолети – тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) или тренажор за основна подготовка за полети по прибори (BITD);
 - б) при вертолети – тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) и тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT).
- „Резервно гориво за запасно летище по маршрута“ означава резервно гориво за запасно летище по маршрута, определено в случай на непланирано намаляване на горивото за непредвидени разходи.
- „Наземно базирана спомагателна система за кацане“ означава система за приземяване, при която се използва информация от глобалната навигационна спътникова система за кацане (GNSS/GBAS) за направляване на ВС, чрез използване на хоризонталната и вертикалната му позиция, установена чрез GNSS. Основава се на данни за геометричната височина, необходими за финалната глисада.
- „Наземен спешен персонал“ означава всеки наземен спешен персонал (като полицаи, пожарникари и др.), участващи в HEMS и чиито задачи в някаква степен са свързани с полетите на вертолети.
- „Спиране от експлоатация“ означава официална забрана за излитане на ВС и предприемане на необходимите стъпки за задържането му.
- „Проекционен дисплей над нивото на главата“ означава дисплей, който показва информация за полета в плоскостта пред самолета и възможност за добро наблюдение.

- „Проекционна система за ръководство при кацане“ означава въздушна система, която дава възможност на пилота да използва проекционен дисплей по време на подхода, кацането или преминаването на втори кръг. Тя включва всички сензори, компютри, източници на енергия, показания и контрол.
- „Вертолет“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет основно чрез реакция на въздуха с един или няколко носещи винта, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение.
- „Член от екипажа, отговарящ за подежни работи“ означава член на техническия екипаж, изпълняващ задачи свързани с операции по издигане на външни товари.
- „Вертолетна палуба“ означава вертолетно летище, разположено върху плаваща или неподвижна конструкция във вода
- „Член на екипаж на вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)“ означава член на техническия екипаж, който е предназначен за полет с вертолет за спешна медицинска помощ с цел съпровождане на лице, което има нужда от медицинска помощ и който да подпомага пилота по време на мисията.
- „Полет с вертолет за спешна медицинска помощ“ означава полет на вертолет, който се експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, когато е важно незабавното и бързо транспортиране, чрез превозване на:
 - а) медицински персонал;
 - б) медицински доставки (оборудване, кръв, органи, лекарства); или
 - в) болни или ранени лица и други лица, пряко свързани.
- „Оперативна база за HEMS“ означава вертолетно летище, на което вертолетните екипажи за HEMS и вертолетите за HEMS могат да носят дежурство за изпълнение на полети за HEMS.
- „Оперативна площадка за HEMS“ означава площадка, избрана от командира по време на полета за HEMS за зависване на вертолета, кацане и излитане.
- „Полет ННО“ означава полет с вертолет, одобрен за полети ННО, целта на който е да улесни прехвърлянето на лица и/или товари с помощта на вертолетна лебедка.
- „Крайбрежни ННО“ означава полет с вертолет, одобрен за полети ННО, целта на който е да улесни прехвърлянето на лица и/или товари с помощта на вертолетна лебедка от или на кораб или съоръжение в морето.
- „Пътник при ННО“ означава лице, което се прехвърля с помощта на вертолетна лебедка.
- „Район за ННО“ означава определен район, в който вертолетът извършва прехвърляне с лебедката.
- „Време за действие на противообледенителна течност“ е очакваният период от време, за който се очаква противообледенителната течност да предотврати образуването на лед или скреж и натрупването на сняг върху третираните повърхности на самолета.
- „Враждебна околна среда“ означава:

- а) околна среда, в която:
 - i. безопасно принудително кацане не може да се извърши, защото земната повърхност е неподходяща;
 - ii. пътниците на вертолета не могат да бъдат адекватно защитени от природните сили;
 - iii. възможността за търсене и спасяване не е в съответствие с очакванията; или
 - iv. рискът от излагане на опасност на лица или имуществото на земята е неприемлив.
- б) При всички случаи, за враждебни се считат следните области:
 - i. експлоатация над вода, открити морски площи, северно от 45N и южно от 45S, определени от компетентния орган на заинтересованата държава; и
 - ii. тези части от натоварените зони без подходяща зона за извършване на принудително кацане.
- „Точка на вземане на решение за кацане при отказ на двигател“ означава точката, която се използва за определяне на характеристиките за кацане, в която, при установяване на отказ на двигател, кацането може да продължи безопасно или да се започне кацане с минаване на втори кръг.
- „Разполагаема дистанция за кацане (LDA)“ означава дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като използвана от съответната държава и подходяща за пробег на самолета при кацане.
- „Самолет, проектиран за кацане на земя“ е ВС с крило с неизменяема геометрия, проектирано за излитане и кацане на земя, включващо самолети-амфибии, експлоатирани като самолети, проектирани за кацане на земя.
- „Местни търговски полети с вертолет“ означава търговско въздушен превоз с вертолети, с максимална сертифицирана излетна маса над 3175 кг и максимална оперативна конфигурация на пътнически места от девет или по-малко места, по маршрут в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири, проведени в местни географски области, които са посочени в ръководството за експлоатация.
- „Процедури при намалена видимост (LVP)“ означава процедури, прилагани на летището с цел осигуряване на безопасна експлоатация при CAT I с намален минимум за кацане, CAT II с намален минимум за кацане, подходи за кацане категория II и III и излитане при намалена видимост.
- „Излитане при намалена видимост“ означава излитане при хоризонтална видимост на пистата под 400 m, но не по-малка от 75 m.
- „CAT I с намален минимум за кацане“ означава условия за подход и кацане в CAT I, с височина на вземане на решение приложима за CAT I и с хоризонтална видимост на пистата по-малка от нормално изискуемата за категория I, но превишаваща 400 m.
- „Максимална оперативна конфигурация на пътнически места“ означава максималният пътнически седалков капацитет на отделното ВС, изключващ седалките на полетния и кабинния състав, използван от авиационния оператор и определен в ръководството за експлоатация. Като се вземе за база максималната одобрена пътническа конфигурация, установена по време на

процеса на сертифициране за сертификат за тип, допълнителен сертификат за тип или промяна в тези сертификати за съответното ВС, максималната оперативна конфигурация на пътнически места може да установи равен или по-малък брой места в зависимост от оперативните ограничения.

- „Медицинско лице на борда (вертолет)“ означава медицинско лице, превозвано на борда на вертолет за спешна медицинска помощ, което включва, но не само лекар, медицинска сестра или парамедик.
- „Нощ“ е периода между края на вечерния полумрак и началото на сутрешния полумрак или други периоди между залеза и изгрева на слънцето, които могат да бъдат определени от съответния орган, посочен от държавата-членка.
- „Очила за нощно виждане“ означава бинокулярно приспособление за носене на глава, увеличаващо интензитета на светлината, което повишава способността да се поддържа визуално наблюдение на терена през нощта.
- „Система за изобразяване при нощно виждане (NVIS)“ означава интегрирането на всички изисквани елементи за успешно и безопасно използване на очила за нощно виждане при експлоатиране на вертолет. Минималното оборудване на системата е : очила за нощно виждане, осветление на системата за изобразяване при нощно виждане, компоненти на вертолета, обучение и продължаване на летателната годност.
- „Невраждебна околна среда“ е среда, в която:
 - а) може да се извърши безопасно принудително кацане;
 - б) пътниците на вертолета могат да бъдат защитени от природните сили;
и
 - в) възможността за търсене и спасяване е в съответствие с очакванията.При всички случаи тези части от натоварените зони с подходяща зона за извършване на принудително кацане се разглеждат като невраждебни.
- „Условия за подход с използване на непрецизно радионавигационно средство“ означава инструментален подход с минимална височина на снижение (MDH) или височина на вземане на решение (DH), когато се изпълнява прецизен подход, не по-ниска от 250 ft и хоризонтална видимост на ПИК (RVR)/ преобразувана метеорологична видимост (CMV) не по-малко от 750 m за самолети и 600 m за вертолети.
- „Член на екипаж за нощно наблюдение“ означава член на техническия екипаж, определен за NVIS полет.
- „NVIS полет“ е полет при нощни визуални метеорологични условия (VMC), при който полетният екипаж, използващ оборудване за нощно виждане, управлява вертолет съгласно системата за изобразяване при нощно виждане.
- „Крайбрежни операции“ са операции, при които значителна част от полета редовно е над морски пространства до или от крайбрежни зони.
- „Експлоатационна площадка“ е площадка, различна от летище, определена от оператора или от КВС за кацане, излитане и/или превоз на външен товар.
- „Летателни характеристики клас 1“ означава, че в случай на отказ на критичен двигател вертолетът е в състояние да кацне в рамките на разполагаемата дистанция за прекратено излитане или да продължи полета

- безопасно до подходяща зона за кацане в зависимост от това, кога е настъпил отказа.
- „Летателни характеристики клас 2“ означава, че, в случай на отказ на критичен двигател, вертолетът е в състояние безопасно да продължи полета, освен когато отказът се появи рано, по време на маневрата за излитане, или късно, при маневрата за кацане, като в тези случаи може да се изисква принудително кацане.
 - „Летателни характеристики клас 3“ означава, че, в случай на отказ на двигател, във всеки един момент по време на полета може да се наложи принудително кацане при многодвигателни вертолети и е наложително принудително кацане при едновдигателни вертолети.
 - „Експлоатационен контрол“ означава отговорността за започване, продължаване, прекратяване или отклонение на полет в интерес на безопасността.
 - „CAT II с намален минимум за кацане“ означава точен инструментален подход и кацане, използвайки ILS или MLS, където някои от или всички елементи на светлинната система на точния подход CAT II са неработещи и е с:
 - а) височина на вземане на решение под 200 ft, но не по-малка от 100 ft; и
 - б) хоризонтална видимост на пистата не по-малка от 350 m.
 - „Самолети клас А“ означава турбовитловите самолети с повече от един двигател, имащи максимална оперативна конфигурация на пътнически места за повече от девет места или максимална излетна маса, превишаваща 5700 kg, и всички самолети с повече от един турбореактивен двигател.
 - „Самолети клас В“ означава самолети задвижвани от витлови двигатели с максимална конфигурация на пътническите места за девет или по-малко места и максимална излетна маса от 5700 kg или по-малко.
 - „Самолети клас С“ означава самолети задвижвани от бутални двигатели, с максимална конфигурация на пътническите места повече от девет места или максимална излетна маса, надвишаваща 5700 kg.
 - „Командир на ВС“ означава пилотът, назначен за командващ и отговарящ за безопасното провеждане на полета. За целите на операциите по търговски въздушен транспорт се нарича командир.
 - „Мотоделтапланер“ означава ВС, оборудвано с един или няколко двигателя, което при неработещ(и) двигател(и) има характеристиките на планер.
 - „Основно място на дейност“ означава мястото на централата или седалището на организацията, откъдето се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на дейностите, посочени в настоящия регламент.
 - „Определяне на приоритет при провеждане на наземни инспекции“ означава определяне на подходяща пропорция от общия брой наземни инспекции, провеждани годишно от или от името на даден компетентен орган, според предвиденото в част-ARO.
 - „Площадка от обществен интерес“ означава площадка, използвана изключително за дейности в интерес на обществото.

Приложение I „Определения на термините, използвани в приложения II-VIII“

- „Наземна инспекция“ означава инспекция на ВС, на квалификацията на полетния и кабинния екипаж и на полетната документация с цел потвърждаване на съответствието с приложимите изисквания.
- „Срок за отстраняване на неизправността“ означава ограничение на продължителността на операциите с неизправно оборудване.
- „Разполагаема дистанция за прекратено излитане“ означава дължината на зоната на крайния етап на подхода за кацане, която се обявява за разполагаема и пригодна за завършване на прекъснато излитане от вертолети с летателно-технически характеристики от I клас.
- „Необходима дистанция при прекратено излитане“ означава необходимото хоризонтално разстояние от започване на излитането до точка, където вертолетът е спрял напълно в случай на отказ на двигателя; прекратяване на излитането от точката на вземане на решението до пълното спиране на земята.
- „Хоризонтална видимост на ПИК“ означава разстоянието, в границите на което пилотът на ВС, намиращо са на осовата линия на ПИК, може да види маркировъчните знаци на повърхността на ПИК или светлините, ограничаващи ПИК или обозначаващи осовата ѝ линия.
- „Безопасно принудително кацане“ означава принудително кацане на земя или вода, при което няма нараняване на хората във ВС или в зоната на извършване на кацането.
- „Планер“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет чрез аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател.
- „Хидроплан“ означава ВС с крило с неизменяема геометрия, проектирано за излитане и кацане на вода, включващо самолети-амфибии, експлоатирани като хидроплани.
- „Отделни (самостоятелни) ПИК“ означава ПИК на едно и също летище, които са самостоятелни повърхности за кацане. Тези писти може да се припокриват или пресичат по такъв начин, че ако една от тях е затворена или заета, това няма да бъде пречка за използване на другата. Всяка писта има отделна процедура за подход и кацане, базирана на отделни навигационни средства.
- „Специални полети по правилата за визуални полети“ означава полети по правилата за визуални полети, одобрени от органите за контрол на въздушното движение за изпълнение в рамките на контролирана зона при метеорологични условия под метеорологичните условия на видимост.
- „Стабилизиран подход за кацане“ означава подход за кацане, който се изпълнява с цел самолетът да бъде със стабилизирана конфигурация за кацане и скорост на определена точка и височина 50 ft от прага на ПИК до точката, където се започва изравняването на ВС за кацане.
- „Резервно летище за излитане“ означава летище, на което въздухоплавателно средство може да извърши кацане, ако за това възникне необходимост непосредствено след излитане и ако няма възможност да бъде използвано летището на излитане.

- „Точка на вземане на решение за излитане“ (TDP) означава точката, която се използва за определяне на характеристиките на излитане и в която, при установяване на отказ на двигател, може да се прекрати излитането или излитането да продължи безопасно.
- „Разполагаема дистанция за излитане (TODA)“ при самолети означава дължината на располагаемата дистанция за пробег плюс наличната дължина на чистата от препятствия зона.
- „Разполагаема дистанция за излитане (TODAH)“ при вертолети означава дължината на зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане плюс дължината на вертолетния коридор, свободен от препятствия (ако се предвижда), която се обявява за располагаема и пригодна за завършване на излитането на вертолетите.
- „Необходима дистанция при излитане (TODRH)“ при вертолети означава хоризонталното разстояние, необходимо от началото на излитането до точката, в която са достигнати безопасна скорост на излитане (VTOSS), избраната височина и положителен градиент на набиране на височина, след установяване на отказ на критична силова установка в TDP, а останалите двигатели работят в одобрените експлоатационни граници.
- „Траектория на набор след излитане“ означава поддържане с неработещ критичен двигател на вертикална и хоризонтална траектория от определена точка от излитането до 1500 ft над земната повърхност за самолетите и до 1000 ft над земната повърхност за вертолетите.
- „Излетна маса“ означава масата, включваща всичко и всички, намиращи се на борда в момента на началото на излитане, за вертолетите, и в момента на началото на пробег за излитане, за самолетите.
- „Разполагаема дистанция за пробег при излитане (TORA)“ означава дължината на пистата за излитане и кацане, декларирана като използвана от съответната държава и подходяща за пробег на самолета при излитане.
- „Член на техническия екипаж“ означава член на екипажа при извършване на търговски въздушни превози с вертолет за спешна медицинска помощ, подежни работи или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта, различен от член на полетен или кабинен екипаж, назначен от оператора да изпълнява задълженията си в полет или на земята с цел подпомагане на екипажа при изпълнение на действия свързани с HEMS, ННО, NVIS, които може да изискват експлоатация на специализирана апаратура на борда.
- „Технически инструкции“ означава последното действащо издание на *Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха*, включително приложенията и допълненията, одобрени и публикувани с решение на Международната организация за гражданско въздухоплаване.
- „Туристически мотопланер“ е специален клас мотоделтапланер, снабден с вграден неприбираем двигател и неприбираемо витло. Той може да излита и набира височина, използвайки собствената си тяга, в съответствие с неговото РЛЕ.
- „Полезен товар“ означава общото тегло на пътници, багаж, товар и ръчно специализирано оборудване, включително и баласт.

Приложение I „Определения на термините, използвани в приложения II-VIII“

- „Неасистиран NVIS полет“ означава, в случай на използване на системата NVIS, тази част от нощния полет, изпълнена по правилата за визуални полети, когато член на екипажа не използва очила за нощно виждане.
- „Предприятие“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава правосубектност или не.
- „ V_1 “ означава максималната скорост по време на излитане, при която пилотът трябва да предприеме първото действие, за да спре ВС в предела на дистанцията за прекратено излитане. V_1 означава също така минималната скорост по време на излитане, след отказ на критичен двигател при V_{EF} (скорост на отказ на критичен двигател при излитане), при която пилотът може да продължи излитането и да достигне изискваната височина над повърхността на излитане в рамките на излетната дистанция.
- „ V_{EF} “ означава скоростта, при която се допуска отказ на критичен двигател при излитане.
- „Визуален подход“ означава подход за кацане, при който не се изпълнява процедура за инструментален подход или част от нея, а се използват визуални ориентири спрямо терена.
- „Споразумение за мокър лизинг“ означава споразумение между предприятия, съгласно което въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор на лизингодателя;
- „Мокра писта излитане и кацане“ означава писта, чиято повърхност е покрита с вода или еквивалент с дебелина, по-малка от тази посочена в дефиницията за замърсена полоса, или когато върху пистата за излитане и кацане има достатъчно влага, предизвикваща отблясък, но без съществени зони, покрити с локви.

ПРИЛОЖЕНИЕ П

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОРГАНИТЕ В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ

ЧАСТ-ARO

ARO.GEN.005 Обхват

Настоящата част определя изисквания към системата за администриране и управление, които трябва да се изпълняват от Агенцията и държавите-членки за прилагането и изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане по отношение на въздушните операции в гражданското въздухоплаване.

Подчаст GEN — Общи изисквания

Раздел 1 — Общи разпоредби

ARO.GEN.115 Документи, свързани с надзора

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

ARO.GEN.120 Средства за съответствие

- а) Агенцията разработва приемливи средства за съответствие (АМС), които могат да бъдат използвани за установяване на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008¹ и правилата за неговото прилагане. Когато АМС бъдат спазени, съответните изисквания на правилата за прилагане са изпълнени.
- б) За установяване на съответствие с правилата за прилагане могат да се използват алтернативни средства за съответствие.
- в) Компетентният орган установява система за непрекъсната оценка относно това дали алтернативните средства за съответствие, използвани от него или от организациите и лицата под негов надзор, позволяват установяването на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане
- г) Компетентният орган прави оценка на всички алтернативни средства за съответствие, предложени от дадена организация в съответствие с ORO.GEN.120(б), като анализира представената документация и, ако счете за необходимо, извършва проверка на организацията.

¹ 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. *ОВ 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., *ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51..*

Когато компетентният орган констатира, че алтернативните средства за съответствие са в съответствие с правилата за прилагане, той незабавно:

- (1) уведомява заявителя, че алтернативните средства за съответствие могат да бъдат прилагани и, ако е приложимо, изменя съответно одобрението или сертификата на заявителя, и
 - (2) уведомява Агенцията за тяхното съдържание, като включва копия от всички съответни документи.
- д) Когато самият компетентен орган използва алтернативните средства за съответствие за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, той:
- (1) ги предоставя на всички организации и лица под негов надзор, и
 - (2) незабавно уведомява Агенцията.

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

ARO.GEN.125 Информация за Агенцията

- а) Компетентният орган незабавно уведомява Агенцията, в случай че има проблеми с изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
- б) Компетентният орган представя на Агенцията информация от значение за безопасността, произтичаща от докладите за събитията, които е получил.

ARO.GEN.135 Незабавна реакция по проблем на сигурността

- а) Без да се накърняват разпоредбите на Директива 2003/42/ЕО², компетентният орган въвежда система за подходящо събиране, анализиране и разпространение на информация, свързана с безопасността.
- б) Агенцията въвежда система за подходящо анализиране на каквато и да било получена информация за безопасността и незабавно предоставя на държавите-членки и на Комисията информация (включително препоръки и коригиращи действия, които трябва да бъдат предприети), която им е необходима, за да реагират своевременно по проблем на безопасността, който включва продукти, части, прибори, лица или организации, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
- в) След получаване на информацията, посочена в буква б), компетентният орган предприема подходящи мерки за справяне с проблема на безопасността.
- г) За мерките, предприети по буква в), се съобщава незабавно на всички лица и организации, които трябва да ги изпълнят съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Компетентният орган съобщава тези мерки и на Агенцията, а когато са необходими съвместни действия, на останалите засегнати държави-членки.

² Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, *OB L 167, 4.7.2003 г., стр. 23–36.*

Раздел 2 — Управление

ARO.GEN.200 Система за управление

- а) Компетентният орган установява и поддържа система за управление, включваща минимум:
- (1) документирани правила и процедури, които описват неговата организация, начини и методи за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Процедурите се поддържат актуални и служат като основни работни документи в рамките на компетентния орган за всички свързани задачи;
 - (2) достатъчен персонал за изпълнение на неговите задачи и отговорности. Този персонал е квалифициран за изпълнение на разпределените задачи и притежава необходимите знания, опит, първоначално и периодично обучение, с цел поддържане на компетентността. Съществува система за планиране на наличието на персонал, за да се гарантира правилното изпълнение на всички задачи;
 - (3) подходящи съоръжения и помещения за служебно ползване за изпълнение на разпределените задачи;
 - (4) функция за наблюдение на съответствието на системата за управление на съответните изисквания и адекватност на процедурите, включително създаването на процес на вътрешен одит и процес на управление на риска в областта на безопасността. Наблюдението на съответствието включва система за последваща информация на констатациите от одита на висшето ръководство на компетентния орган, за да се гарантира изпълнението на коригиращи действия, когато е необходимо, и
 - (5) лице или група от лица, които отговарят пред висшето ръководство на компетентния орган за функцията по наблюдение на съответствието.
- б) За всяка област на дейност, включително системата за управление, компетентният орган назначава едно или повече лица, които носят цялата отговорност за управлението на съответните задачи.
- в) Компетентният орган установява процедури за участие във взаимен обмен на цялата необходима информация и помощ с други засегнати компетентни органи по отношение на всички направени констатации и последващи действия, предприети в резултат на надзора върху лица и организации, упражняващи дейност на територията на държава-членка, но сертифицирани или докладващи на компетентен орган на друга държава-членка или Агенцията.
- г) Копие от процедурите, свързани със системата за управление и нейните изменения, се предоставят на Агенцията за целите на стандартизиране.

ARO.GEN.205 Разпределение на задачите

- а) При разпределението на задачите, свързани с първоначалното сертифициране или продължаващия надзор на лица или организации, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, на физическо или юридическо лице, компетентният орган гарантира:

Приложение II „Част-ARO“

- (1) наличието на система за първоначална и продължаваща оценка на техните:
 - (i) подходяща техническа компетентност;
 - (ii) подходящи съоръжения и оборудване;
 - (iii) липса на конфликт на интереси, и
 - (iv) съответствие с критериите, посочени в приложение V към Регламент (ЕО) № 216/2008, когато е уместно.

Тази система и резултатите от оценките се документират;

- (2) установяване на документирано споразумение с физическото или юридическо лице, одобрено и от двете страни на подходящо управленско равнище, което ясно определя:
 - (i) задачите, които ще се изпълняват;
 - (ii) декларациите, докладите и отчетите, които ще се представят;
 - (iii) техническите условия, които ще се изпълняват при изпълнението на тези задачи;
 - (iv) съответното покритие за отговорност, и
 - (v) защитата на информацията, получена при изпълнението на тези задачи.
- б) Компетентният орган гарантира, че процесът на вътрешен одит, изискван от ARO.GEN.200 буква а), точка (4), обхваща всички задачи относно сертифицирането и продължаващия надзор, изпълнявани от негово име.

ARO.GEN.210 Промени в системата за управление

- а) Компетентният орган разполага със система, за да установи промените, които влияят на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази система му дава възможност да предприема действия, когато е необходимо, за да гарантира, че системата му за управление продължава да бъде подходяща и ефективна.
- б) Компетентният орган актуализира своята система за управление, за да отразява своевременно всяка промяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, така че да гарантира ефективно изпълнение.
- в) Компетентният орган уведомява Агенцията за промените, които влияят на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

ARO.GEN.220 Водене на отчетност

- а) Компетентният орган създава система за водене на отчетност, която осигурява подходящо съхранение, достъп и надеждно проследяване на:
 - (1) документираните правила и процедури на системата за управление;
 - (2) обучението, квалификацията и упълномощаването на неговия персонал;
 - (3) разпределението на задачите, които обхващат елементите, изисквани от ARO.GEN.205, както и подробна информация за разпределените задачи;

Приложение II „Част-ARO“

- (4) процесите на сертифициране и продължаващия надзор на сертифицираните организации;
 - (5) процесите на деклариране и продължаващия надзор на декларираните организации;
 - (6) подробна информация за курсовете на обучение, предоставяни от сертифицираните организации, и ако е приложимо – отчети, свързани с използваните за обучението FSTD.
 - (7) процесите за издаване на свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонала и за продължаващия надзор на притежателите на такива свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации.
 - (8) процесите за издаване на сертификати за квалификация на FSTD и за продължаващ надзор на FSTD и на организацията, която го експлоатира;
 - (9) надзора на лицата и организациите, които упражняват дейност на територията на държавата-членка, но контролирани или сертифицирани от компетентния орган на друга държава-членка или Агенцията, както е договорено между тези органи;
 - (10) надзора на експлоатацията на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, на територията на държавата-членка от страна на нетърговски оператори, установени или пребиваващи в държава-членка;
 - (11) оценката и уведомяването на Агенцията относно алтернативни средства за съответствие, предложени от организациите, подлежащи на сертифициране, и оценката на алтернативни средства за съответствие, използвани от самия компетентен орган;
 - (12) констатациите, коригиращите действия и дата на приключване на действията;
 - (13) предприетите мерки за изпълнение;
 - (14) информацията за безопасността и последващи мерки, и
 - (15) използването на разпоредбите за гъвкавост в съответствие с член 14 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Компетентният орган поддържа списък на всички издадени сертификати на организации, сертификати за квалификация на FSTD и свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонал, както и на всички получени декларации.
- в) Всички данни се съхраняват за минималния срок, посочен в настоящия регламент. Ако няма посочен такъв срок, данните се съхраняват минимум 5 години, предмет на разпоредбите на приложимото законодателство за защита на данните.

Раздел 3 — Надзор, сертифициране и изпълнение.

ARO.GEN.300 Надзор

- а) Компетентният орган проверява:

Приложение II „Част-ARO“

- (1) съответствието с изискванията, приложими за организациите или лицата, преди да издаде сертификати на организации, одобрения, сертификати за квалификация на FSTD и свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонал, където е подходящо;
 - (2) продължаващото съответствие с приложимите изисквания на организациите, които е сертифицирал или от които е получил декларация, на лицата и на притежателите на сертификати за квалификация на FSTD;
 - (3) продължаващото съответствие с приложимите изисквания за експлоатацията на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, на територията на държавата-членка от страна на нетърговски оператори, установени или пребиваващи в държава-членка;
 - (4) изпълнението на подходящи мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, букви в) и г).
- б) Тази проверка:
- (1) се подпомага от документация, специално предназначена да осигури на персонала, който отговаря за контрола на безопасността, насоки за изпълнение на техните функции;
 - (2) предоставя на засегнатите лица и организации резултатите от дейността по контрол на безопасността;
 - (3) се основава на проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции, и
 - (4) осигурява на компетентния орган необходимите доказателства, в случай че се налагат допълнителни действия, включително мерките, предвидени в ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355.
- в) Обхватът на надзора, формулиран в букви а) и б), отчита резултатите от предишни контролни дейности и приоритетите по отношение на безопасността в плана за безопасност.
- г) Без да се накърнява компетентността на държавите-членки и техните задължения, определени в ARO.RAMP, обхватът на надзора на дейностите, извършвани на територията на държава-членка от лица или организации, установени в друга държава-членка, се определя въз основа на приоритетите по отношение на безопасността, установени в плана за безопасност, както и въз основа на предишни контролни дейности.
- д) Когато дейността на лице или организация включва повече от една държава-членка или Агенцията, компетентният орган, който отговаря за надзора по буква а), може да се споразумее част от надзора да се осъществява на местна почва от компетентния(те) орган(и) на държавата(ите)-членка(и), където се осъществява дейността или от Агенцията. Всяко лице или организация, обект на такова споразумение, се информира за неговото съществуване и за неговия обхват.
- е) Компетентният орган събира и обработва всяка информация, която се счита за полезна от гледна точка на надзора, включително за наземни и внезапни инспекции.

ARO.GEN.305 Програма за надзор

- а) Компетентният орган изготвя и поддържа програма за надзор, която обхваща дейностите по надзора, изисквани съгласно ARO.GEN.300 и ARO.RAMP.
- б) За организации, сертифицирани от компетентния орган, и притежатели на сертификати за квалификация на FSTD програмата за надзор се изготвя като се вземат предвид специфичния характер на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по сертифициране и/или надзор, изисквани съгласно ARO.GEN.300 и ARO.RAMP, и се основава на оценката на свързаните рискове. В рамките на всеки цикъл на планиране на надзора тя включва:

- (1) проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции, където е подходящо, и
- (2) срещи между отговорния ръководител и компетентния орган, за да се гарантира, че са в течение по съществени въпроси.

- в) За организации, сертифицирани от компетентния орган, и притежатели на сертификати за квалификация на FSTD се прилага цикъл на планиране на надзора не по-дълъг от 24 месеца.

Този цикъл може да бъде намален, ако има доказателства, че показателите за безопасност на организацията или притежателя на сертификат за квалификация на FSTD са се влошили.

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

- (1) организацията е показала ефективно установяване на опасности за авиационната безопасност и управление на свързаните рискове;
- (2) организацията постоянно показва по ORO.GEN.130, че упражнява пълен контрол върху всички промени;
- (3) не са направени констатации от ниво 1, и
- (4) всички коригиращи действия са изпълнени в рамките на приетия или удължен от компетентния орган срок, определен в ARO.GEN.350, буква г), точка (2).

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

- г) За организации, деклариращи своята дейност пред компетентния орган, програмата за надзор се изготвя, като се вземат предвид специфичното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по надзор, и се основава на оценката на свързаните рискове. Тя включва проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции, където е подходящо.
- д) За лицата, притежаващи свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации, издадени от компетентния орган, програмата за надзор включва инспекции, включително внезапни инспекции, където е подходящо.

- е) Програмата за надзор включва записи на датите, на които трябва да се проведат проверки, инспекции и срещи и на които тези проверки, инспекции и срещи са проведени.

ARO.GEN.310 Процедура на първоначално сертифициране – организации

- а) След получаване на заявление за първоначално издаване на сертификат за организация компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания.
- б) Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава сертификата(ите), както е предвидено в приложения от I до III към настоящата част. Сертификатът(ите) се издават за неопределен срок. Правата и обхватът на дейностите, които организацията е одобрена да извършва, се уточняват в условията на одобрението, приложено към сертификата(ите).
- в) За да се даде възможност на организациите да въвеждат промени без предварително одобрение на компетентния орган съгласно ORO.GEN.130, компетентният орган одобрява представената от организацията процедура, която определя обхвата на такива промени и описва как те ще се управляват и съобщават.

ARO.GEN.315 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменение на свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации – лица

- а) След получаване на заявление за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменение на свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение и атестация на лица, и придружаващата документация компетентният орган проверява дали кандидатът отговаря на приложимите изисквания.
- б) Когато прецени, че кандидатът отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава, потвърждава валидността, подновява или изменя свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията.

ARO.GEN.330 Промени – организации

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

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

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

- б) Без да се накръняват допълнителните мерки за изпълнение, когато организацията въведе промени, които изискват предварително одобрение, без да е получила

такова от компетентния орган, както е посочено в буква а), компетентният орган спира действието, ограничава или отменя сертификата на организацията.

- в) За промени, които не изискват предварително одобрение, компетентният орган извършва оценка на информацията, представена в уведомлението, изпратено от организацията в съответствие с ORO.GEN.130, за да провери съответствието с приложимите изисквания. В случай на несъответствие компетентният орган:
- (1) уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителни промени, и
 - (2) в случай на констатации от ниво 1 или ниво 2, действа съгласно ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Деклариране – организации

- а) След получаване на декларация от организация, която осъществява или има намерение да осъществява дейности, за които се изисква подаване на декларация, компетентният орган проверява дали декларацията съдържа цялата необходима информация съгласно част-ORO и потвърждава получаването на декларацията пред организацията.
- б) Ако декларацията не съдържа необходимата информация или съдържа информация, която сочи несъответствие с приложимите изисквания, компетентният орган уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителна информация. При необходимост, компетентният орган извършва инспекция на организацията. Ако бъде потвърдено несъответствието, компетентният орган предприема действия както е предвидено в ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Констатации и коригиращи действия – организации

- а) Компетентният орган за надзора съгласно ARO.GEN.300 буква а) има система за анализ на констатациите по отношение на тяхното значение за безопасността като част от плана за безопасност.
- б) Констатации от ниво 1 се издават от компетентния орган, когато се установи значително несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, по отношение на процедурите и наръчниците на организацията или на условията на одобрението или сертификата, или на съдържанието на декларацията, което води до намалена безопасност или сериозни опасности за безопасността на полетите.

Констатациите от ниво 1 включват:

- (1) непредоставяне на достъп на компетентния орган до помещенията на организацията, както е посочено в ORO.GEN.140, по време на нормалното работно време, след като компетентният орган е направил две писмени заявки за достъп;
- (2) получаване или запазване на валидността на сертификата на организацията чрез фалшифициране на представените документни доказателства;
- (3) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на сертификата на организацията, и
- (4) липса на отговорен ръководител.

Приложение II „Част-ARO“

- в) Констатации от ниво 2 се издават от компетентния орган, когато се установи несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, по отношение на процедурите и наръчните на организацията или на условията на одобрението или сертификата, или на съдържанието на декларацията, което би могло да доведе до намалена безопасност или до сериозни опасности за безопасността на полетите.
- г) Когато се установи констатация по време на надзора или с всякакви други средства, компетентният орган, без да засяга допълнителните действия, изисквани от Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, съобщава в писмена форма констатацията на организацията и изисква коригиращи действия за справяне с установените несъответствия. Когато е подходящо, компетентният орган информира държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство.
- (1) В случай на констатации от ниво 1, компетентният орган предприема незабавни и подходящи действия да забрани или ограничи дейността и, ако е необходимо, предприема действия за отмяна на сертификата или специалното одобрение, или за ограничаване или спиране на действието му изцяло или частично, в зависимост от значимостта на констатацията от ниво 1, до успешното приключване на коригиращите действия от организацията.
 - (2) В случай на констатации от ниво 2, компетентният орган:
 - (i) предоставя период за извършване на коригиращи действия в зависимост от същността на констатацията, който във всеки случай първоначално не е по-дълъг от 3 месеца. В края на този период и в зависимост от естеството на констатацията компетентният орган може да удължи 3-месечния период при наличието на задоволителен план с коригиращи действия, одобрен от компетентния орган, и
 - (ii) оценява плана за коригиращи действия и за тяхното изпълнение, предложен от организацията, и ако в оценката се направи заключението, че те са достатъчни за справяне с несъответствията, ги приема.
 - (3) Когато дадена организация не представи план с коригиращи действия или не осъществи коригиращите действия в рамките на срока, одобрен или удължен от компетентния орган, нивото на констатацията се повишава на ниво 1 и се предприемат действията, предвидени в буква г), точка (1).
 - (4) Компетентният орган записва констатациите, които е направил или които са му съобщени, и, когато е приложимо, мерките за изпълнение, които е приложил, както и всички коригиращи действия за констатациите и датата на тяхното приключване.
- д) Без да се засягат допълнителните мерки за изпълнение, когато органът на държава-членка, действащ съгласно разпоредбите на ARO.GEN.300, буква г), установява несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане от страна на организация, сертифицирана от компетентния орган на друга държава-членка или Агенцията или декларираща своята дейност пред тях, той информира този компетентен орган и посочва нивото на констатацията.

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

- а) Ако по време на надзора или с каквито и да било други средства компетентният орган, отговарящ за надзора съгласно ARO.GEN.300, буква а), констатира доказателства, които показват несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, компетентният орган прави констатация, записва я и я съобщава в писмена форма на притежателя на свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията.
- б) Когато се направи такава констатация, компетентният орган извършва инспекция. Ако констатацията се потвърди, той:
 - (1) ограничава, спира действието или отменя свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията, където е подходящо, ако се установи проблем с безопасността, и
 - (2) предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, които са необходими, за да се предотврати продължаването на несъответствието.
- в) Когато е приложимо, компетентният орган информира лицето или организацията, издали медицинското свидетелство или атестацията.
- г) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато органът на държава-членка, действащ съгласно разпоредбите на ARO.GEN.300, буква г), констатира доказателства, които показват несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени от компетентния орган на която и да било друга държава-членка, той информира този компетентен орган.
- д) Ако по време на надзора или чрез каквито и да било други средства се открият доказателства, които показват несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, предмет на изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, което не притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, компетентният орган, установил несъответствието, предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими за предотвратяване продължаването на несъответствието.

Подчаст OPS — Въздушни операции

Раздел 1 — Сертифициране на операторите в търговския въздушен транспорт

ARO.OPS.100 Издаване на свидетелство за авиационен оператор

- а) Компетентният орган издава свидетелство за авиационен оператор, когато прецени, че операторът е показал съответствие с елементите, изисквани в ORO.AOC.100.
- б) Свидетелството включва свързаните спецификации за операциите.

ARO.OPS.105 Споразумения за съвместно използване на кодове

- а) Преди да одобри споразумение за съвместно използване на кодове, включващо оператор от трета страна, компетентният орган:
- (1) проверява изпълнението на условията, посочени в ORO.AOC.115;
 - (2) извършва преглед на доклада от първоначалната проверка на място, извършена от оператора, сертифициран в съответствие с част-ORO, за да оцени съответствието на оператора от трета страна с приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
 - (3) осъществява връзка с компетентния орган на държавата на оператора от трета страна, при необходимост.
- б) Одобрението на споразумението за съвместно използване на кодове се прекратява или отменя, когато програмата за одит на съвместното използване на кодове, изисквана по ORO.AOC.115, буква б), точка (2), установи, че операторът от трета страна не поддържа съответствие с приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

ARO.OPS.110 Споразумения за лизинг

- а) Компетентният орган одобрява споразумението за лизинг, когато прецени, че операторът, сертифициран в съответствие с част-ORO, отговаря на:
- (1) ORO.AOC.100, буква б), точка (2) и буква в), точки (1) и (2), относно включването на въздухоплавателни средства, взети на сух лизинг, в неговото свидетелство за авиационен оператор;
 - (2) ORO.AOC.110, буква в) – за въздухоплавателни средства, взети на мокър лизинг; или
 - (3) ORO.AOC.110, буква г) – за въздухоплавателни средства, отдадени на сух лизинг.
- б) Одобрението на споразумение за вземане на мокър лизинг се прекратява или отменя, когато:
- (1) свидетелството за авиационен оператор на лизингодателя или лизингополучателя бъде прекратено или отменено; или
 - (2) Лизингодателят е предмет на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 211/2005³.
- в) Когато му бъде поискано предварително одобрение на споразумение за отдаване на сух лизинг съгласно ORO.AOC.110, буква г), компетентният орган гарантира:
- (1) правилната координация с компетентния орган, отговарящ за постоянния надзор на въздухоплавателното средство, в съответствие с Регламент (ЕО)

³ Регламент (ЕО) № 211/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО. *OB L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.*

№ 2042/2003 на Комисията⁴, или за експлоатацията на въздухоплавателното средство, ако органът е различен;

- (2) своевременното заличаване на въздухоплавателното средство от свидетелството за авиационен оператор на оператора.

Раздел 2 — Одобрения

ARO.OPS.200 Процедура на специално одобрение

- а) При получаване на заявление за издаване на специално одобрение или за промени в него компетентният орган оценява заявлението съобразно съответните изисквания на част-SPA и при целесъобразност извършва подходяща инспекция на оператора.
- б) Когато прецени, че операторът е доказал съответствие с приложимите изисквания, компетентният орган издава или изменя одобрението. Одобрението се посочва в:
 - (1) спецификациите за операциите, установени в допълнение II към настоящата част, за търговските операции; или
 - (2) списъка на специалните одобрения, установени в допълнение III към настоящата част, за нетърговските операции.

ARO.OPS.205 Одобрение на списъка на минималното оборудване

- а) При получаване на заявление за първоначално одобрение на списък на минималното оборудване (MEL) или за неговото изменение от оператор, преди да издаде одобрението компетентният орган оценява всеки засегнат елемент, за да провери дали са изпълнени приложимите изисквания.
- б) Компетентният орган одобрява процедурата на оператора за удължаване на приложимите срокове за отстраняване на неизправност B, C и D, ако наличието на условията, посочени в ORO.MLR.105, буква е), е било доказано от оператора и проверено от компетентния орган.
- в) Компетентният орган одобрява, въз основа на всеки отделен случай, експлоатацията на въздухоплавателното средство извън ограниченията на MEL, но в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL), ако наличието на условията, посочени в ORO.MLR.105, е било доказано от оператора и проверено от компетентния орган.

ARO.OPS.210 Определяне на местна област

Компетентният орган може да определи местна област за целите на изискванията за подготовка и проверка на полетния екипаж.

⁴ Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи. *OB L 315, 28.11.2003 г., стр. 1.*

ARO.OPS.215 Одобрение на операции на вертолети над враждебна околна среда, разположена извън натоварена зона

- а) Държавата-членка определя планинските и отдалечени зони, където могат да бъдат осъществявани операции на вертолети без осигурени възможности за безопасно принудително кацане, както е описано в CAT.POL.H.420.
- б) Преди да издаде одобрението, посочено в CAT.POL.H.420, компетентният орган или ако той е различен – органът на държавата, в която ще бъдат извършени такива операции, преценява аргументите на оператора, изключвайки възможността за използване на подходящите критерии за изпълнение.

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

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

ARO.OPS.225 Одобрение на операции до изолирано летище

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

**Подчаст RAMP — НАЗЕМНИ ИНСПЕКЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА НА ОПЕРАТОРИТЕ
ПОД РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА ДРУГА ДЪРЖАВА**

ARO.RAMP.005 Обхват

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

ARO.RAMP.100 Общи разпоредби

- а) На въздухоплавателното средство, а също и на неговия екипаж, се извършва инспекция въз основа на приложимите изисквания.
- б) В допълнение към извършването на наземните инспекции, включени в неговата програма за надзор, установена в съответствие с ARO.GEN.305, компетентният орган извършва наземна инспекция на въздухоплавателните средства, за които има подозрения, че не отговарят на приложимите изисквания.
- в) В рамките на разработването на програмата за надзор, установена в съответствие с ARO.GEN.305, компетентният орган установява годишна програма за извършването на наземни инспекции на въздухоплавателните средства. Тази програма:

Приложение II „Част-ARO“

- (1) предвижда минимален годишен процент наземни инспекции, основан на методология за изчисляване, която отчита историческите данни за броя на операторите и техния брой кацания на неговите летища; и
 - (2) дава възможност на компетентния орган да даде приоритет на инспекциите на въздухоплавателните средства въз основа на списъка, посочен в ARO.RAMP.105, буква а).
- г) Когато счете за необходимо, Агенцията, в сътрудничество с държавите-членки, на чиято територия ще бъде извършена инспекцията, извършва наземна инспекция на въздухоплавателното средство, за да провери съответствието с приложимите изисквания за целите на:
- (1) задачите по сертифициране, възложени на Агенцията от Регламент (ЕО) № 216/2008;
 - (2) стандартизационните инспекции на държавата-членка; или
 - (3) инспекциите на дадена организация с цел проверка на съответствието с приложимите изисквания в потенциално опасни ситуации.

ARO.RAMP.105 Критерии за определяне на приоритетите

- а) За определянето на приоритетите на наземните инспекции Агенцията предоставя на компетентните органи списък на операторите или въздухоплавателните средства, определени като представляващи потенциален риск.
- б) Този списък включва:
 - (1) операторите на въздухоплавателните средства, определени въз основа на анализа на наличните данни в съответствие с ARO.RAMP.150, буква б), точка (4);
 - (2) операторите или въздухоплавателните средства, посочени на Агенцията от Европейската комисия и определени въз основа на:
 - (i) становище, изразено от Комитета за авиационна безопасност (ASC) във връзка с изпълнението на Регламент (ЕО) № 2111/2005, че е необходима допълнителна проверка на реалното съответствие със съответните стандарти за безопасност чрез систематични наземни инспекции; или
 - (ii) получена от Европейската комисия информация от държавите-членки съгласно член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2111/2005.
 - (3) наличие на въздухоплавателни средства, експлоатирани на територията, обект на разпоредбите на Договора, от оператори, включени в приложение „Б“ към списъка на операторите, обект на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.
 - (4) наличие на въздухоплавателни средства, експлоатирани от оператори, сертифицирани в държава, която упражнява регулаторен надзор над операторите, включени в списъка, посочен в точка (3).
 - (5) наличие на въздухоплавателни средства, използвани от оператор от трета страна, който за първи път оперира на или извън територията, обект на разпоредбите на Договора, или чието разрешение, издадено в съответствие с AR.TCO.205, е ограничено или възстановено след прекратяване или отмяна.

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

ARO.RAMP.110 Събиране на информация

- а) Компетентният орган събира и обработва всяка информация, считана за полезна за извършването на наземни инспекции.
- б) Компетентният орган разработва образец на доклад за записване на тази информация въз основа на образца, установен в допълнение IV.

ARO.RAMP.115 Квалификация на наземните инспектори

- а) Компетентният орган и Агенцията разполагат с квалифицирани инспектори, които да извършват наземните инспекции.
- б) Наземните инспектори:
 - (1) притежават необходимото образование в областта на въздухоплаването или практически познания, свързани с областта/ите, която/ито инспектират;
 - (2) да са преминали успешно:
 - (i) подходящо специално теоретично и практическо обучение в една или повече от следните области, които инспектират:
 - А) пилотска кабина;
 - Б) безопасност на кабината;
 - В) състояние на въздухоплавателното средство;
 - Г) товари;
 - (ii) подходящо обучение в процеса на работа, предоставено от старши наземен инспектор, назначен от компетентния орган или Агенцията; и
 - (3) поддържане на валидността на тяхната квалификация посредством периодично преминаване на обучение и извършване на минимум 12 инспекции за период от 12 месеца.
- в) Обучението по буква б), точка (2), подточка (i) се предоставя от компетентния орган или от организация за обучение, одобрена от компетентния орган, както се посочва в ARO.RAMP.120, буква а).
- г) Агенцията разработва и поддържа програма за обучение и насърчава организацията на курсове за обучение и семинари за инспекторите с цел подобряване на разбирането и еднообразното прилагане на настоящата подчаст.
- д) Агенцията улеснява и координира програма за обмен на инспектори, насочена към даване на възможност на инспекторите да получат практически опит и да допринасят за хармонизацията на процедурите.

ARO.RAMP.120 Одобряване на организациите за обучение

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

Приложение II „Част-ARO“

- (1) е определила началник на обучението, който притежава добри управленски способности, за да гарантира, че предоставяното обучение е в съответствие с приложимите изисквания;
 - (2) разполага с налични съоръжения и оборудване за провеждане на обучение, подходящи за вида предоставяно обучение;
 - (3) предоставя обучение в съответствие с програмата за обучение, разработена от Агенцията в съответствие с ARO.RAMP.115, буква г); и
 - (4) използва квалифицирани инструктори за обучение.
- б) Ако това бъде поискано от компетентния орган, проверката на съответствието и постоянното спазване на изискванията, посочени в буква а), се извършва от Агенцията.
- в) Организацията за обучение се одобрява за предоставянето на един или повече от следните видове обучение:
- (1) първоначално теоретично обучение;
 - (2) първоначално практическо обучение;
 - (3) периодично обучение.

ARO.RAMP.125 Провеждане на наземни инспекции

- а) Наземните инспекции се извършват по стандартизиран начин като се използва формуляра, установен в допълнение V.
- б) При извършването на наземна инспекция инспекторът полага всички възможни усилия, за да избегне ненужно забавяне на инспектираното въздухоплавателно средство.
- в) След завършване на наземната инспекция командирът или, в негово отсъствие, друг член на полетния екипаж или представител на оператора се уведомява за резултатите от наземната инспекция, като се използва формуляра, установен в допълнение V.

ARO.RAMP.130 Категоризиране на констатациите

- а) За всеки пункт за инспекция са установени три категории на възможно неспазване на приложимите изисквания, определени като констатации. Въпросните констатации се подреждат в следните категории:
 - (1) констатация от категория 3 е всяко установено значително несъответствие с приложимите изисквания или условията на сертификата, което оказва изключително голямо въздействие върху безопасността;
 - (2) констатация от категория 2 е всяко установено несъответствие с приложимите изисквания или условията на сертификата, което оказва значително въздействие върху безопасността; и
 - (3) констатация от категория 1 е всяко установено несъответствие с приложимите изисквания или условията на сертификата, което оказва незначително въздействие върху безопасността.

ARO.RAMP.135 Последващи действия по констатациите

- а) За констатациите от категория 2 или 3 компетентният орган или, при целесъобразност, Агенцията:
 - (1) съобщава в писмена форма констатацията на оператора, включително изисква доказателства за предприетите коригиращи действия; и
 - (2) уведомява компетентния орган на държавата на оператора и, където е подходящо, държавата на регистрация на въздухоплавателното средство и на издаване на свидетелството за правоспособност на полетния екипаж. Където е уместно, компетентният орган или Агенцията изискват потвърждение на приемането на коригиращите действия, предприети от оператора в съответствие с ARO.GEN.350 или ARO.GEN.355.
- б) В допълнение към буква а), в случая на констатации от категория 3 компетентният орган предприема незабавни действия като:
 - (1) налага оперативни ограничения на въздухоплавателното средство;
 - (2) изисква да бъдат предприети незабавни коригиращи действия;
 - (3) забранява извършването на летателна дейност от въздухоплавателното средство в съответствие с ARO.RAMP.140; или
 - (4) налага незабавна оперативна забрана в съответствие с член 6 от Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- в) Когато Агенцията установи констатация от категория 3, тя изисква от компетентния орган, където е кацнало въздухоплавателното средство, да предприеме подходящи мерки в съответствие с буква б).

ARO.RAMP.140 Забрана за извършване на летателна дейност на въздухоплавателно средство

- а) В случая на констатации от категория 3, когато изглежда, че въздухоплавателното средство е предназначено или има вероятност да извършва летателна дейност, без операторът или собственикът да е изпълнил подходящото коригиращо действие, компетентният орган:
 - (1) уведомява командира или оператора, че на въздухоплавателното средство не е разрешено да започне полета до получаването на допълнително уведомление; и
 - (2) издава забрана за извършване на летателна дейност на това въздухоплавателно средство.
- б) Компетентният орган на държавата, в която на въздухоплавателното средство е издадена забрана за извършване на летателна дейност, незабавно информира компетентния орган на държавата на оператора на регистрация на въздухоплавателното средство и, ако е приложимо, Агенцията в случай на ВС със забрана за извършване на летателна дейност, използвано от оператор от трета страна.
- в) В координация с държавата на оператора или държавата на регистрация компетентният орган предписва необходимите условия, при които на въздухоплавателното средство може да бъде позволено да излети.

- г) Ако несъответствието засяга валидността на сертификата за летателна годност на въздухоплавателното средство, забраната за извършване на летателна дейност може да бъде вдигната от компетентния орган единствено когато операторът представи доказателства, че е получил:
- (1) разрешение за полети в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 за въздухоплавателните средства, регистрирани в държавите-членки;
 - (2) разрешение за полети или еквивалентен документ на държавата на регистрация или държавата на оператора за въздухоплавателните средства, регистрирани в трета страна и експлоатирани от оператор от ЕС или от трета страна; и
 - (3) разрешение от третите страни, над които се прелита, ако е приложимо.

ARO.RAMP.145 Докладване

- а) Информацията, събрана в съответствие с ARO.RAMP.125, буква а), се вписва в централизираната база данни, посочена в ARO.RAMP.150, буква б), точка (2), в срок от 21 календарни дни след инспекцията.
- б) Компетентният орган или Агенцията вписват в централизираната база данни всяка информация, полезна за прилагането на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото изпълнение, а също и за осъществяването от страна на Агенцията на възложените ѝ с настоящата част задачи, включително информацията, посочена в ARO.RAMP.110, буква а).
- в) Когато информацията, посочена в ARO.RAMP.110, буква а), покаже наличие на потенциална заплаха за безопасността, тази информация се съобщава незабавно и на Агенцията и всички компетентни органи.
- г) Когато определено лице предаде на компетентния орган информация относно недостатъци на въздухоплавателното средство, информацията, посочена в ARO.RAMP.110, буква а) и ARO.RAMP.125, буква а), се представя без да се посочват данните на съответното лице що се отнася до източника на тази информация.

ARO.RAMP.150 Задачи на Агенцията, свързани с координацията

- а) Агенцията управлява и използва необходимите инструменти и процедури за съхранението и обмена на:
 - (1) информацията, посочена в ARO.RAMP.110 и ARO.RAMP.125, като се използват образците, установени в допълнения IV и VI; и
 - (2) информацията, предоставена от трети страни или международни организации, с които ЕС е сключил съответни споразумения, или организации, с които Агенцията е сключила съответни споразумения в съответствие с член 27, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Това управление включва следните задачи:
 - (1) съхранение на данни от държавите-членки, необходими за информацията, свързана с безопасността на въздухоплавателните средства, кацащи на летища, разположени на територия, обект на разпоредбите на Договора;

Приложение II „Част-ARO“

- (2) създаване, поддържане и непрекъсната актуализация на централизираната база данни, съдържаща цялата информация, посочена в буква а), точки (1) и (2);
- (3) предоставяне на необходимите промени и подобрения в приложенията на базата данни;
- (4) анализ на информацията в централизираната база данни и друга уместна информация, засягаща безопасността на въздухоплавателните средства и авиационните оператори, и въз основа на това:
 - (i) консултиране на Европейската комисия и компетентните органи относно незабавни действия или последваща политика;
 - (ii) докладване на потенциални проблеми относно безопасността пред Европейската комисия и компетентните органи;
 - (iii) предлагане на координирани действия на Европейската комисия и компетентните органи, когато това е необходимо в името на безопасността, и осигуряване на координацията на техническо ниво на такива действия; и
- (5) поддържане на връзка с други европейски институции и органи, международни организации и компетентни органи на трети страни с цел обмен на информация.

ARO.RAMP.155 Годишен доклад

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

- а) състоянието на напредъка на системата;
- б) състоянието на инспекциите, проведени през годината;
- в) анализ на резултатите от инспекциите с указание за категорията на констатациите;
- г) действията, предприети през годината;
- д) предложения за допълнително усъвършенстване на системата на наземни проверки; и
- е) приложения, съдържащи списък на инспекциите, подредени по държава на опериране, тип на въздухоплавателното средство, оператор и процент на забележките.

ARO.RAMP.160 Публичност на информацията

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

ДОПЪЛНЕНИЕ I КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА АВИАЦИОНЕН ОПЕРАТОР (Схема за одобрение за авиационните оператори)		
<p>Типове опериране: <input type="checkbox"/> Търговски въздушен транспорт (CAT) <input type="checkbox"/> Пътници; <input type="checkbox"/> Товари;</p> <p><input type="checkbox"/> Друго¹:.....</p> <p>Специализирани търговски операции (SPO) <input type="checkbox"/>².....</p>		
5	Държава на оператора ³ <hr/> Издаващ орган ⁴	5
АОС # ⁶ :	Наименование на оператора ⁷ Дба Търговско наименование ⁸ Адрес на оператора ¹⁰ : Телефон ¹¹ : Факс: Имейл:	Оперативни лица за контакт: ⁹ Контактната информация, позволяваща незабавна връзка с оперативното ръководство, е посочена в..... ¹² .
Настоящото Свидетелство удостоверява, че на ¹³ е предоставено правото да осъществява търговски въздушни операции съгласно приложените спецификации за операциите и в съответствие с Ръководството за експлоатация, Приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото изпълнение.		
Дата на издаване ¹⁴ :	Име и подпис ¹⁵ : Длъжност:	

1. Другите видове транспорт трябва да бъдат посочени.
2. Посочва се типа операция, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха.
3. Заменя се от наименованието на държавата на оператора.
4. Заменя се от идентификацията на издаващия компетентен орган.
5. Попълва се от компетентния орган.
6. Номер на одобрението, издадено от компетентния орган.
7. Заменя се от регистрираното наименование на оператора.
8. Търговско наименование на оператора, ако то е различно. Посочете „Дба“ (за „В качеството си на/Doing business as/“) преди търговското наименование.
9. Контактната информация включва номер на телефон и на факс, включително код на страната и адрес на електронната поща (ако има такъв), на които може да се осъществи незабавна връзка с оперативното ръководство по въпроси, свързани с

Приложение II „Част-ARO“

полетните дейности, летателната годност, компетентността на полетния и кабинния екипаж, опасни товари и други съответни въпроси.

10. Адрес на основното място на стопанска дейност на оператора.
11. Номер на телефон и факс в основното място на стопанска дейност на оператора, включително код на страната. Посочва се и електронната поща, ако има такава.
12. Посочва се контролирания документ, намиращ се на борда, в който са изброени данните за контакт, с указване на съответния параграф или страница. Напр. „Контактната информация ... е посочена в ръководството за експлоатация, общо/основно, глава 1, 1.1“; или „... е посочена в спецификациите за операциите, стр. 1“; или „... е посочена в допълнение към настоящия документ“.
13. Регистрирано наименование на оператора.
14. Дата на издаване на АОС (дд-мм-гггг).
15. Длъжност, наименование и подпис на представителя на компетентния орган. Освен това, на АОС може да се положи и официален печат.

ФОРМУЛЯР 138 НА EASA Издание 1

Приложение II „Част-ARO“

ДОПЪЛНЕНИЕ II КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ (при спазване на одобрените условия в ръководството за експлоатация)				
Данни за контакт с издаващия орган Телефон ¹ : _____; Факс: _____; Имейл: _____				
АОС# ² : Наименование на оператора ³ Дата ⁴ : Подпис: Dba Търговско наименование Спецификации на операциите#:				
Модел въздухоплавателно средство ⁵ : Регистрационни знаци ⁶ :				
Търговски операции <input type="checkbox"/>				
Район на опериране ⁷ :				
Специални ограничения ⁸ :				
Специални одобрения:	Да	Не	Спецификация ⁹	Забележки
Опасни товари	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции при лоша видимост Излитане Подход и кацане Излитане	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Минимална хоризонтална видимост на пистата (RVR) ¹¹ : m Търговски въздушен транспорт (CAT) ¹⁰ ... RVR: m DH: ft	
Намалени минимума на вертикална сепарация (RVSM) ¹² Неприложимо (НП)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Самолети с два двигателя, използвани за увеличен обхват на експлоатация (ETOPS) ¹³ Неприложимо (НП)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време за отклонение ¹⁴ : min.	
Навигационни спецификации за PBN (навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС) ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Минимални навигационни спецификации	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции на вертолети с помощта на системи за наблюдение и изображение на терена през нощта	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Зависване на вертолета	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полети за спешно медицинско осигуряване с вертолет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Обучение на кабинния екипаж ¹⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Издаване на атестация на кабинни екипажи ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Продължаваща летателна годност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Други ²⁰				

Приложение II „Част-ARO“

1. Данни за контакт по телефон и факс с компетентния орган, включително кода на страната. Посочва се и електронната поща, ако има такава.
2. Въвежда се номера на свързаното свидетелство за авиационен оператор (АОС).
3. Въвежда се регистрираното наименование на оператора и търговското наименование на оператора, ако те са различни. Посочете „Dba“ (за „В качеството си на /Doing business as/“) преди търговското наименование.
4. Дата на издаване на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.
5. Въвеждат се установените съгласно определението на ИКАО марка, модел и серия на ВС – или основната серия, ако серията не е определена (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
6. Регистрационните знаци са изброени в спецификациите на операциите или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в свързаните спецификации на операциите трябва да има отправка към свързаната страница в ръководството за експлоатация. В случай че за модела ВС са приложими не всички специални одобрения, регистрационните знаци на ВС биха могли да бъдат вписани в колоната за забележки към свързаното специфично одобрение.
7. Посочва се географския район на оторизираната операция (с географски координати или специални маршрути, райони за полетна информация или национални или регионални граници).
8. Изброяват се приложимите специални ограничения (напр. само VFR, само ден и т.н.).
9. В тази колона се посочват критериите за всяко одобрение или вида одобрение (със съответните критерии).
10. Въвежда се приложимата категория точен подход: CAT I, II, IIIA, IIIB или IIIC. Въвежда се минималната хоризонтална видимост на пистата (RVR) в метри и височината на вземане на решение (DH) във футове. За всяка посочена категория подход се използва по един ред.
11. Въвежда се одобрената минимална хоризонтална видимост на пистата при излитане в метри. Ако са предоставени различни одобрения, за всяко одобрение може да се използва по един ред.
12. В карето „N/A“ (неприложимо) може да се направи отметка единствено ако максималното полетно ниво за въздухоплавателното средство е под FL290.
13. Увеличеният обхват на експлоатацията (ETOPS) в момента е приложим единствено за ВС с два двигателя. Следователно в карето „N/A“ (неприложимо) може да се направи отметка, ако моделът въздухоплавателно средство има повече или по-малко от два двигателя.
14. Може да се посочи и праговото разстояние (в NM), както и типа двигател.
15. Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN): за всяко одобрение за PBN се използва отделен ред (напр. зонална навигация (RNAV) 10, RNAV 1, изискуеми навигационни характеристики/ (RNP) 4,...), със съответните ограничения или условия, посочени в колоните „Спецификации“ и/ или „Забележки“.
16. Ограничения, условия и регулаторна база за оперативното одобрение, свързано с одобрението за PBN (напр. глобална навигационна спътникова система (GNSS),

оборудване за дистанционно измерване на разстояние/DME/инерциален блок от системата за навигация (DME/DME/IRU), ...).

17. Одобрение за провеждане на курса на обучение и изпитите, които трябва да бъдат преминали от кандидатите за атестация за кабинен екипаж, както е посочено в част-СС.
18. Одобрение за издаване на атестации за кабинен екипаж, както е посочено в част-СС.
19. Името на лицето/организацията, отговарящи за осигуряване на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, както и посочване на регламента, по който се изисква това, напр. част-М, подчаст-G.
20. Тук могат да бъдат вписани други одобрения или данни, като се използва по един ред (или едно каре с няколко реда) за оторизация (напр. кацане на скъсени дистанции, операции за стръмен подход, операции на вертолети към/ от площадки от обществен интерес, операции на вертолети над враждебна околна среда, разположена извън натоварена зона, операции на вертолети без възможности за безопасно принудително кацане, операции с увеличени ъгли на наклон, максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS, въздухоплавателни средства, използвани за нетърговски операции).

ФОРМУЛЯР 139 НА EASA Издание 1

ДОПЪЛНЕНИЕ III КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък на специалните одобрения		
<p>Нетърговски операции (при спазване на условията, посочени в одобрението и съдържащи се в ръководството за експлоатация или експлоатационния наръчник на пилота)</p>		
Издаващ орган ⁵ :		
Списък на специалните одобрения # ⁶ Наименование на оператора: Дата ⁷ : Подпис:		
Модел на въздухоплавателното средство и регистрационни знаци ⁸ :		
Видове специализирана операция (SPO), ако е приложимо: <input type="checkbox"/> ⁹		
Специални одобрения ¹⁰ :	Спецификация ¹¹	Забележки
...		
...		
...		
...		
...		

ФОРМУЛЯР 140 НА EASA Издание 1

⁵ Вписва се наименованието и данните за контакт.

⁶ Вписва се свързания номер.

⁷ Дата на издаване на специалните одобрения (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.

⁸ Въвеждат се установените съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ ИКАО марка, модел и серия на ВС – или основната серия, ако серията не е определена (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Можете да намерите таксономията на CAST/ИКАО на: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Регистрационните знаци следва да бъдат посочени в Списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в Списъка на специалните одобрения има препратка към свързаната страница в ръководството за експлоатация.

⁹ Посочва се типа операция, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха.

¹⁰ В тази колона се посочват всички одобрени операции, напр. опасни товари, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, ННО.

¹¹ В тази колона се посочват критериите за всяко одобрение, напр. височината на вземане на решение и минимумите за използваната RVR за CAT II.

ДОПЪЛНЕНИЕ IV КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

Образец на стандартен доклад



Компетентен орган (наименование)

(Държава)

Стандартен доклад

¹ № _____

² Източник: SR

³ Дата: ⁴ Място:

⁵ (Не се използва)

⁶ Оператор: ⁷ CAO номер:

⁸ Държава:

⁹ Маршрут: от ¹⁰ Номер на полета:

¹¹ Маршрут: до ¹² Номер на полета:

¹³ Оператор на чартъра*: ¹⁴ Държава на оператора на чартъра:

* (където е приложимо)

¹⁵ Тип въздухоплавателно средство: ¹⁶ Регистрационен знак:

¹⁷ Производствен номер:

¹⁸ Полетен екипаж: Държава на лицензиране:

¹⁹ Забележки:

.....
.....
.....
.....

²⁰ Предприети действия:

.....
.....
.....

²¹ (Не се използва)

Приложение II „Част-ARO“

ДОПЪЛНЕНИЕ V КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

Документ за извършена наземна инспекция					
Дата:		Час:		Място:	
Оператор:			Държава:		САО номер:
Маршрут от:		Номер на полета:		Маршрут до:	
Вид полет:		Оператор на чартъра:		Конфигурация на въздухоплавателното средство:	
Държава на оператора на чартъра:			Регистрационни знаци:		Производствен номер:
Държава/и лицензиране на полетния екипаж:		Потвърждение за получаване (*)			
		Име:		Подпис:	
		Длъжност:			
		Длъжност:			

Информация в свободна форма относно компетентния орган (лого, номер на телефон/факс/електронна поща

Check		Remark		Check		Remark		Check		Remark	
A	Пилотска кабина					C	Състояние на въздухоплавателното средство				
1	Общо състояние			20	Свидетелство за летателна правоспособност/ състав на полетния екипаж	1	Общо външно състояние				
2	Аварийен изход			Полетен дневник/технически дневник или равностоеен		2	Врати и люкове				
3	Оборудване			21	Полетен дневник или равностоеен	3	Системи за управление на полета				
Документация				22	Документ за техническа годност	4	Колесници, гуми и спирачки				
4	Наръчници			23	Докладване на дефекти и отстраняването им (вкл. техн. дневник)	5	Колесник, ски/поплавъци				
5	Контролни карти			24	Предполетна инспекция	6	Ниша на колесника				
6	Навигационни/инструментални карти					7	Двигател и пилон за закрепване				
7	Списък на допустимите откази			B	Безопасност на пътническия салон	8	Лопатки на компресора за ниско налягане, винтове, ротори (основни/опасни)				
8	Сертификат за регистрация			1	Общо вътрешно състояние	9	Видими ремонти				
9	Сертификат за шум (където е приложимо)			2	Работни места на кабинния екипаж и място за почивка на екипажа	10	Видими неотстранени повреди				
10	САО или еквивалент			3	Комплект за първа помощ/аварийен медицински	11	Течове				
11	Разрешение за експлоатация на бордна радиостанция			4	Преносими пожарогасители						
12	Сертификата за летателна годност			5	Спасителни жилетки/плавателни спасителни средства						
Полетни данни				6	Предпазни колани и състояние на пътническите кресла	D	Карго				
13	Подготовка на полета			7	Аварийен изход, осветление и преносими лампи с независимо хранване	1	Общо състояние на карго отделението				
14	Изчисления за масата и центровката			8	Пързалки/надуваеми лодки (според необходимото), автоматичен аварийен предавател (ELT)	2	Опасни товари				

Приложение II „Част-ARO“

	Оборудване за безопасност		9	Кислороден запас (кабинен състав и пътници)			3	Складиране на товари		
15	Преносими пожарогасители		10	Инструкции за безопасност						
16	Спасителни жилетки/платвателни и спасителни средства		11	Членове на кабинния състав			Е	Общи		
17	Колани		12	Достъп до аварийните изходи			1	Общи		
18	Кислородно оборудване		13	Натоварване на багажа на пътниците						
19	Преносими лампи с независимохранване		14	Брой места във въздухоплавателното средство						

Приложение II „Част-ARO“

Предприето действие		Пункт за инспекция	Категория	Забележки
(3г) Незабавна оперативна забрана				
(3в) Забрана за експлоатация на ВС, наложена от инспектираща ГВА				
(3б) Корективни действия преди полет				
(3а) Налагане на оперативни ограничения				
(2) Информация до ГВА и оператора				
Информация до командира/				
(0) Без забележки				
Име или код на инспектора:				
Коментари на екипажа (ако има такива):				
<p>(* Подписът на член от екипажа или на друг представител на инспектирания оператор по никакъв начин не може да се тълкува като приемане на изброените констатации, а представлява потвърждение за извършената инспекция на ВС на посочените в документа дата и място.</p> <p>Този доклад отразява откритите несъответствия при инспекцията и не трябва да се счита за окончателен при определяне готовността на ВС за изпълнение на полета. Вписванията в този доклад подлежат на промяна, преди включването му в централизираната база данни.</p>				

ФОРМУЛЯР 136 НА EASA Издание 1

ДОПЪЛНЕНИЕ VI КЪМ ПРИЛОЖЕНИЕ II

Доклад за наземна инспекция



Компетентен орган (наименование)

(Държава)

Доклад за наземна инспекция

№ _____

Източник: RI

Дата: ____.

Място: _____

Местно време: ____:

Оператор: _____

CAO номер: _____

Държава: _____

Вид на операцията: _____

Маршрут от: _____

Номер на полета: _____

Маршрут до: .. _____

Номер на полета: _____

Оператор на чартъра*: _____

Държава на оператора на чартъра*: _____

* (където е приложимо)

Тип въздухоплавателно средство: _____ Регистрационни знаци: _____

Конфигурация на въздухоплавателното средство: _____ Производствен номер: _____

Полетен екипаж: Държава на лицензиране: _____

Втора държава на лицензиране*: _____

* (където е приложимо)

Констатации:

Код/ станд./ реф. №/ категория/ констатация

Подробно описание:

Код/ станд./ реф. №/ категория/ констатация	Подробно описание:
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Предприето действие – клас: _____ Подробно описание: _____

Приложение II „Част-ARO“

3г) Незабавна оперативна забрана

3в) Забрана за експлоатация на ВС, наложена от инспектиращия компетентен орган

3б) Корективни действия преди полет

3а) Налагане на оперативни ограничения на въздухоплавателното средство.....

2) Информация до компетентния орган и оператора

1) Информация до командира

Допълнителна информация (ако има такава)

Име или номер на инспектора:

- Този доклад отразява откритите несъответствия при инспекцията и не трябва да се счита за окончателен при определяне на готовността на ВС за изпълнение на полета.

- Вписванията в този доклад подлежат на промяна с оглед на по-правилна формулировка преди включването му в централизираната база данни.

Код	Проверен	Забележка
А. Пилотска кабина		
Общи		
1. Общо състояние	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Авариен изход.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Оборудване.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Документация		
4. Наръчници.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Контролни карти.	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Радионавигационни карти.....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Списък на минималното оборудване	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Сертификат за регистрация.....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Сертификат за шум (където е приложимо)	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. САО или еквивалент.....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Разрешение за експлоатация на бордна радиостанция.....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Сертификат за летателна годност.....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
Полетни данни		
13. Подготовка на полета.....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Изчисления за масата и центровката.....	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
Оборудване за безопасност		
15. Преносими пожарогасители.....	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Спасителни жилетки/платателни спасителни средства.....	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Колани	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18. Кислородно оборудване.....	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19. Преносими лампи с независимо захранване.....	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>

Приложение II „Част-ARO“

<p>Полетен екипаж</p> <p>20. Свидетелство за летателна правоспособност/състав на полетния екипаж</p> <p>Полетен дневник/технически дневник или равностоен</p> <p>21. Полетен дневник или равностоен</p> <p>22. Документ за техническа годност</p> <p>23. Докладване на дефекти и отстраняването им (вкл. техн. дневник).....</p> <p>24. Предполетна инспекция.....</p>	<p>20. <input type="checkbox"/></p> <p>21. <input type="checkbox"/></p> <p>22. <input type="checkbox"/></p> <p>23. <input type="checkbox"/></p> <p>24. <input type="checkbox"/></p>	<p>20. <input type="checkbox"/></p> <p>21. <input type="checkbox"/></p> <p>22. <input type="checkbox"/></p> <p>23. <input type="checkbox"/></p> <p>24. <input type="checkbox"/></p>
Б. Безопасност/пътнически салон		
<p>1. Общо вътрешно състояние.....</p> <p>2. Работни места на кабинния екипаж и място за почивка на екипажа.....</p> <p>3. Комплект за първа помощ/авариен медицински комплект.....</p> <p>4. Преносими пожарогасители.....</p> <p>5. Спасителни жилетки/плавателни спасителни средства.....</p> <p>6. Предпазни колани и състояние на пътническите кресла</p> <p>7. Авариен изход, осветление и преносими лампи с независимо захранване.....</p> <p>8. Пързалки/надуваеми лодки (според необходимото), автоматичен аварийен предавател (ELT)</p> <p>9. Кислороден запас (кабинен състав и пътници).....</p> <p>10. Инструкции за безопасност.....</p> <p>11. Членове на кабинния състав</p> <p>12. Достъп до аварийните изходи</p> <p>13. Натоварване на багажа на пътниците</p> <p>14. Брой места във въздухоплавателното средство.....</p>	<p>1. <input type="checkbox"/></p> <p>2. <input type="checkbox"/></p> <p>3. <input type="checkbox"/></p> <p>4. <input type="checkbox"/></p> <p>5. <input type="checkbox"/></p> <p>6. <input type="checkbox"/></p> <p>7. <input type="checkbox"/></p> <p>8. <input type="checkbox"/></p> <p>9. <input type="checkbox"/></p> <p>10. <input type="checkbox"/></p> <p>11. <input type="checkbox"/></p> <p>12. <input type="checkbox"/></p> <p>13. <input type="checkbox"/></p> <p>14. <input type="checkbox"/></p>	<p>1. <input type="checkbox"/></p> <p>2. <input type="checkbox"/></p> <p>3. <input type="checkbox"/></p> <p>4. <input type="checkbox"/></p> <p>5. <input type="checkbox"/></p> <p>6. <input type="checkbox"/></p> <p>7. <input type="checkbox"/></p> <p>8. <input type="checkbox"/></p> <p>9. <input type="checkbox"/></p> <p>10. <input type="checkbox"/></p> <p>11. <input type="checkbox"/></p> <p>12. <input type="checkbox"/></p> <p>13. <input type="checkbox"/></p> <p>14. <input type="checkbox"/></p>

Приложение II „Част-ARO“

Код	Проверен	Забележка
В. Състояние на въздухоплавателното средство		
1. Общо външно състояние	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Врати и люкове.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Системи за управление на полета.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Колесници, гуми и спирачки.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Колесник, ски/поплавъци.....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Ниша на колесника.....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Двигател и пилон за закрепване.....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Лопатки на компресора за ниско налягане, винтове, ротори (основни/опашни).....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Видими ремонти	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Видими неотстранени повреди	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Течове	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Г. Карго		
1. Общо състояние на карго отделението.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Опасни товари.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Складиране на товари	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Д. Общи		
1. Общи.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

ФОРМУЛЯР 137 НА EASA Издание 1

ПРИЛОЖЕНИЕ III
ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ОРГАНИЗАЦИИТЕ В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУШНИТЕ
ОПЕРАЦИИ
Част-ОРО

ORO.GEN.005 Обхват

Настоящата част установява изискванията, които трябва да бъдат следвани от въздушните оператори, извършващи:

- а) нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; или
- б) търговски операции.

Подчаст GEN – Общи изисквания

Раздел 1 — Общи разпоредби

ORO.GEN.105 Компетентен орган

За целите на настоящата част, компетентният орган, който осъществява надзор върху оператори, предмет на задължение за сертифициране или деклариране, е:

- а) за оператори с основно място на стопанска дейност в държава-членка – органът, определен от тази държава-членка;
- б) за оператори с основно място на стопанска дейност в трета държава – Агенцията;

ORO.GEN.110 Отговорности на оператора

- а) Операторът носи отговорност за експлоатацията на въздухоплавателното средство в съответствие с приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, съответните изисквания на настоящата част и неговата декларация или свидетелство.
- б) Всеки полет се извършва в съответствие с разпоредбите на ръководството за експлоатация.
- в) Операторът установява и поддържа система за упражняване на оперативен контрол върху всеки полет, извършван при условията на неговата декларация или удостоверение.
- г) Операторът гарантира, че неговите въздухоплавателни средства са оборудвани и екипажите са квалифицирани, както се изисква за зоната и типа на експлоатация.
- д) Операторът гарантира, че персоналът, назначен или пряко ангажиран в наземната и полетната експлоатация, е надлежно инструктиран, показал е способност за изпълнение на специфичните си задължения и е запознат със своите отговорности и взаимовръзката на своите задължения с цялостната експлоатация.

- е) Операторът установява процедури и инструкции за безопасната експлоатация на всеки тип въздухоплавателно средство, съдържащи задълженията и отговорностите на наземния състав и на членовете на екипажа, за всички видове експлоатация на земята и в полет. Тези процедури не могат да изискват член на екипажа да изпълнява други дейности в критични етапи на полета, освен необходимите за безопасната експлоатация на самолета.
- ж) Операторът гарантира, че всички работници/служители са осведомени, че трябва да спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите на тези държави, в които се осъществява експлоатацията на въздухоплавателните средства, и които се отнасят до изпълнението на техните задължения.
- з) Операторът установява система на контролни карти за всеки тип въздухоплавателно средство, които трябва да бъдат използвани от членовете на екипажа през всички фази на полета в нормални и аварийни условия, за да се гарантира спазването на експлоатационните процедури в ръководството за експлоатация. При оформянето и използването на контролните карти се спазват принципите, свързани с човешкия фактор, и се взема под внимание най-актуалната свързана документация от производителя на въздухоплавателното средство.
- и) Операторът определя процедури на планиране на полета с цел осигуряване на неговото безопасно извършване, като тези процедури се основават на съображения, свързани с характеристиките на въздухоплавателното средство, другите експлоатационни ограничения и съответните очаквани условия по маршрута, който ще бъде следван, и на съответното летище или експлоатационна площадка. Тези процедури са включени в ръководството за експлоатация.
- й) Операторът установява и поддържа програма за обучение на персонала, както се изисква от Техническите инструкции. Програмите за обучение съответстват на отговорностите на персонала.

ORO.GEN.115 Заявление за свидетелство за оператор

- а) Заявлението за свидетелство за оператор или изменение на съществуващо свидетелство се подава под форма и по начин, установени от компетентния орган, отчитайки приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008¹² и правилата за неговото прилагане.
- б) Кандидатите за първоначално свидетелство представят на компетентния орган документация, която показва как спазват изискванията, установени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази документация включва процедура, която описва как промените, които не изискват предварително одобрение, ще се управляват и съобщават на компетентния орган.

¹² 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. *ОВ 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., *ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51*.

ORO.GEN.120 Средства за съответствие

- а) Алтернативни средства за съответствие на приетите от Агенцията могат да се използват от операторите за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
- б) Когато оператор, обект на сертифициране, желае да използва алтернативен начин за съответствие на приетите от Агенцията Приемливи средства за съответствие (АМС), за да постигне съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, преди да го въведе тя трябва да представи на компетентния орган пълно описание на алтернативния начин за съответствие. Описанието включва всяка преработка на наръчници или процедури, която може да е от значение, както и оценка, доказваща изпълнението на правилата за прилагане.
- Операторът може да въведе тези алтернативни средства за съответствие, при условие на предварително одобрение от компетентния орган и след получаване на уведомлението, предвидено в ARO.GEN.120, буква г).
- в) Операторът, който е задължен да декларира своята дейност, уведомява компетентния орган, когато използва алтернативен начин за съответствие, за да постигне съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

ORO.GEN.125 Условия за одобрението и права на оператора

Сертифицираният оператор спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението, приложени към свидетелството на оператора.

ORO.GEN.130 Промени

- а) Всяка промяна, която влияе на:
- (1) обхвата на свидетелството или условията на одобрение на оператора, или
 - (2) някои от елементите на системата за управление на оператора, изисквани в ORO.GEN.200, буква а), точки (1) и (2),
- изисква предварително одобрение на компетентния орган.
- б) За всички промени, които изискват предварително одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, операторът кандидатства и получава одобрение от компетентния орган. Заявлението се подава преди осъществяването на такава промяна, за да се даде възможност на компетентния орган да определи продължаващо съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане и да измени, ако е необходимо, свидетелството на оператора и съответните приложения към него условия.
- Операторът представя на компетентния орган всякаква документация, която е от значение.
- Промяната се въвежда единствено след получаване на официално одобрение от компетентния орган съгласно ARO.GEN.330.
- Операторът работи при условията, предписани от компетентния орган по време на такива промени, където е подходящо.

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

ORO.GEN.135 Продължаваща валидност

- а) Свидетелството на оператора остава валидно, при условие че:
- (1) операторът продължи да бъде в съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, отчитайки разпоредбите, свързани с третирането на констатациите, както е посочено в ORO.GEN.150;
 - (2) на компетентния орган е предоставен достъп до оператора, както е посочено в ORO.GEN.140, за да определи продължаващото съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, и
 - (3) свидетелството не е отказано или отменено.
- б) След отмяна или отказ свидетелството незабавно се връща на компетентния орган.

ORO.GEN.140 Достъп

С цел определяне на съответствието със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане операторът предоставя достъп до всички съоръжения, въздухоплавателни средства, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали отнасящи се до дейността ѝ, предмет на сертифицирането или декларирането, независимо дали са договорени или не, на всяко лице, упълномощено от:

- а) компетентния орган, определен в ORO.GEN.105, или
- б) органа, действащ съгласно разпоредбите на ARO.GEN.300, буква г), ARO.GEN.300, буква д) или ARO.RAMP.

ORO.GEN.150 Констатации

След получаване на уведомление за констатациите операторът:

- а) установява основната причина за несъответствието;
- б) съставя план с коригиращи действия и
- в) доказва изпълнението на плана с коригиращи действия по удовлетворителен за компетентния орган начин в рамките на срока, договорен с този орган, както е посочено в ARO.GEN.350, буква г).

ORO.GEN.155 Незабавна реакция по проблем на сигурността

Операторът изпълнява:

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

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

ORO.GEN.160 Доклади за събития

- а) Операторът докладва на компетентния орган и на всяка друга организация, която държавата на оператора изисква да бъде информирана, всяко произшествие, сериозен инцидент и събитие, както е посочено в Регламент (ЕО) № 996/2010¹³ и Директива 2003/42/ЕО¹⁴.
- б) Без да се накърнява предвиденото в буква а), операторът докладва на компетентния органи и на организацията, отговорна за проектирането на въздухоплавателното средство, всеки инцидент, неизправност, технически дефект, надвишаване на техническите ограничения, събитие, което може да изтъкне неточна, непълна или неясна информация, съдържаща се в оперативните данни за ВС или друго необичайно обстоятелство, което е застрашило или може да застраши безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство и не е довело до произшествие или сериозен инцидент.
- в) Без да се накърняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 996/2010 и Директива 2003/42/ЕО, посочените в букви а) и б) доклади се изготвят във форма и по начин, определени от компетентния орган, и съдържат цялата необходима информация относно състоянието, известно на оператора.
- г) Докладите се изготвят възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на 72 часа, след като операторът установи състоянието, за което се отнася докладът, освен ако извънредни обстоятелства не попречат на това.
- д) Когато е уместно, операторът представя последващ доклад за действията, които възнамерява да предприеме, за да предотврати подобни събития в бъдеще, веднага след като установи тези действия. Този доклад се изготвя във форма и по начин, определени от компетентния орган.

Раздел 2 — Управление

ORO.GEN.200 Система за управление

- а) Операторът установява, въвежда и поддържа система за управление, която включва:
- (1) ясно определени области на отговорност и отчетност в цялата организация на оператора, включително пряка отговорност за безопасността на отговорния ръководител;
 - (2) описание на всички правила и принципи на оператора по отношение на безопасността, наричани „политика на безопасност“;

¹³ Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО Текст от значение за ЕИП, *ОВ L 295*, 12.11.2010 г., *стр.* 35-50.

¹⁴ Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, *ОВ L 167*, 4.7.2003 г., *стр.* 23–36.

- (3) установяване на опасности за авиационната безопасност, свързани с дейността на оператора, тяхната оценка и управлението на свързаните рискове, включително предприемане на действия за намаляване на риска и проверка на тяхната ефективност;
 - (4) поддържане на персонал, обучен и квалифициран за изпълнение на задачите;
 - (5) документация за всички основни процеси на системата за управление, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;
 - (6) функция за наблюдаване на съответствието на оператора със съответните изисквания. Наблюдението на съответствието включва система за последваща информация на констатациите на отговорния ръководител, за да се гарантира ефективно изпълнение на коригиращи действия, когато е необходимо, и
 - (7) всички допълнителни изисквания, които са предвидени в съответните подчасти на настоящата част или други приложими части.
- б) Системата за управление съответства на размера на оператора и естеството и сложността на нейната дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност.

ORO.GEN.205 Договорени дейности

- а) Договорените дейности включват всички дейности в рамките на обхвата на одобрението на оператора, които се изпълняват от друга организация, самата тя сертифицирана да извършва такива дейности, или ако не е сертифицирана, работи съгласно одобрението на оператора. Операторът гарантира, че когато договаря или купува каквато и да било част от своята дейност, договорената или купена услуга или продукт съответстват на приложимите изисквания.
- б) Когато сертифицираният оператор възложи с договор част от своята дейност на организация, която не е сертифицирана съгласно тази част да извършва такава дейност, организацията изпълнител работи съгласно одобрението на оператора. Организацията възложител осигурява достъп на компетентния орган до организацията изпълнител, за да определи продължаващото съответствие с приложимите изисквания.

ORO.GEN.210 Изисквания към персонала

- а) Операторът определя отговорен ръководител, който има пълномощие да гарантира, че всички дейности могат да бъдат финансирани и извършвани съгласно приложимите изисквания. Отговорният ръководител отговаря за установяване и поддържане на ефективна система за управление.
- б) Операторът определя лицето или групата от лица, което носи отговорността за гарантиране, че операторът продължава да съответства на приложимите изисквания. Това лице/тези лица е/са подчинено(и) на отговорния ръководител.
- в) Операторът разполага с достатъчно квалифициран персонал за изпълнение на планираните задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.
- г) Операторът води подходяща отчетност за опита, квалификациите и обучението, за да покаже съответствие с буква в) по-горе.

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

ORO.GEN.215 Изисквания към съоръженията

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

ORO.GEN.220 Водене на отчетност

- а) Операторът създава система за водене на отчетност, която позволява подходящо съхранение и надеждно проследяване на всички разработени дейности, като обхваща по-специално всички елементи, посочени в ORO.GEN.200.
- б) Форматът на отчетите се уточнява в процедурите на оператора.
- в) Отчетите се съхраняват по начин, който гарантира защита от повреда, промяна или кражба.

Подчаст АОС — Сертифициране на авиационния оператор

ORO.AOC.100 Заявление за свидетелство за авиационен оператор

- а) Без да се накърняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008¹⁵, преди да започне да извършва търговски въздушни операции, операторът кандидатства за и да получи свидетелство за авиационен оператор (CAO), издадено от компетентния орган.
- б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:
- (1) официално наименование и търговско наименование, адрес и адрес за кореспонденция на заявителя;
 - (2) описание на предложената експлоатация, включително типа(овете) и броя на въздухоплавателните средства, които ще бъдат експлоатирани;
 - (3) описание на системата за управление, включително организационната структура;
 - (4) имена на отговорния ръководител;
 - (5) имената на номинираните лица съгласно изискванията на ORO.AOC.135, буква а), заедно с тяхната квалификация и опит; и
 - (6) копие от ръководството за експлоатация, изисквано съгласно ORO.MLR.100.
- в) Заявителите доказват на компетентния орган, че:
- (1) са изпълнили всички приложими изисквания на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящата част и част-CAT, част-SPO и част-SPA;

¹⁵ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен), *ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.*

- (2) всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават сертификат за летателна годност (CofA) в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията; и
- (3) неговата организация и управленски екип са подходящи и съответстват точно на мащаба и обхвата на експлоатацията.

ORO.AOC.105 Спецификации на операциите и права на притежателите на CAO

Правата на оператора, включително предоставените в съответствие с част-SPA, се посочват в спецификациите на операциите към свидетелството.

ORO.AOC.110 Споразумения за лизинг

Вземане на лизинг

- а) Без да се накърняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008, всички споразумения за лизинг на ВС, използвано от оператор, сертифициран в съответствие с настоящата част, подлежат на предварително одобрение от компетентния орган.
- б) Сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор взема на мокър лизинг ВС единствено от оператор от трета страна, който не е предмет на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005¹⁶.

Вземане на мокър лизинг

- в) Кандидатите за одобрение на вземане на мокър лизинг на ВС на оператор от трета страна доказват пред компетентния орган, че:
 - (1) операторът от трета страна:
 - (i) притежава валидно CAO, издадено в съответствие с приложение 6 на ИКАО; и
 - (ii) отговаря на приложимите изисквания на ЕС за безопасност за въздушните операции и организациите или еквивалентни стандарти;
 - и
 - (2) въздухоплавателното средство притежава стандартен сертификат за летателна годност, издаден в съответствие с приложение 8 на ИКАО.

Отдаване на сух лизинг

- г) Сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор, който има намерение да отдаде на сух лизинг което и да било от своите въздухоплавателни средства, подава заявление за предварително одобрение от компетентния орган. Заявлението е придружено от копия от планираното споразумение за лизинг или описание на разпоредбите за лизинга, без финансовите уговорки, както и от цялата друга свързана документация.

¹⁶ Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО, *ОВ L 344*, 27.12.2005 г., стр. 15.

Отдаване на мокър лизинг

- д) Преди да отдаде ВС на мокър лизинг, сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор уведомява компетентния орган.

ORO.AOC.115 Споразумения за съвместно ползване на кодове

- а) Споразуменията за съвместно използване на кодове между оператор, сертифициран в съответствие с настоящата част, и оператор от трета страна подлежат на предварително одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи одобрение операторът доказва пред компетентния орган, че операторът от трета страна:
- (1) притежава валидно CAO, издадено в съответствие с приложение 6 на ИКАО; и
 - (2) е установил програма за одит на съвместното използване на кодове, предвиждаща система за одит и постоянно наблюдение на съответствието.
- в) При изпълнението на програмата за одит на съвместното използване на кодове по буква б), точка (2) операторът извършва първоначален одит на място и редовни одити на оператора от трета страна за срока на споразумението за съвместно използване на кодове, за да гарантира съответствието на оператора от трета страна с приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. Одит на място се извършва веднъж на всеки 24 месеца.
- г) Одитите, включително всички констатации, се документират в доклад от одита. Действията по констатациите от ниво 1 се приключват преди сключването или продължаването на споразумението за съвместно използване на кодове. Действията по констатациите от ниво 2 се приключват в срок от 6 месеца след одита. Операторът предава на компетентния орган всички доклади от одити, включително констатациите и предприетите действия по тях. Всички доклади от одити се съхраняват в продължение на най-малко 5 години.
- д) Сертифицираният в съответствие с настоящата част оператор не продава и не издава билети за полети, управлявани от оператор от трета страна, когато операторът от трета страна е предмет на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

ORO.AOC.120 Одобрения за предоставяне на обучение по част-СС и за издаване на атестации на кабинния екипаж

- а) Когато има намерение да предоставя курса на обучение, изискван по част-СС, операторът подава заявление и получава одобрение, издадено от компетентния орган. За тази цел кандидатът доказва съответствие с изискванията за провеждането и съдържанието на курса на обучение, установени в СС.TRA.215 и СС.TRA.220, и предоставя на компетентния орган:
- (1) планирана дата за започване на дейността;
 - (2) лични данни и квалификации на инструкторите, имащи отношение към елементите на обучение, които трябва да бъдат обхванати;
 - (3) наименование(я) и адрес(и) на учебната(ите) площадка(и), на които ще се провежда обучението;

- (4) описание на съоръженията, методите на обучение, наричаните и примерните устройства, които ще бъдат използвани; и
 - (5) програмата за обучение и свързаните програми за курса на обучение.
- б) Ако държава-членка реши съгласно член 8, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 216/2008, че оператори могат да бъдат одобрени да издават атестации на кабинни екипажи, в допълнение към буква а) заявителят :
- (1) доказва на компетентния орган, че:
 - (i) организацията притежава способността и отговорността да изпълни тази задача;
 - (ii) персоналот, провеждащ изпитите, е подходящо квалифициран и няма конфликт на интереси; и
 - (2) да предостави процедурите и посочените условия за:
 - (i) провеждане на изпита, изискван по CC.TRA.220;
 - (ii) издаване на атестации на кабинния екипаж; и
 - (iii) представяне на компетентния орган на цялата свързана информация и документация относно атестациите, които ще издаде и техните притежатели, за целите на действията по водене на отчетността, надзора и изпълнението от страна на този орган.
- в) Одобренията по букви а) и б) се посочват в спецификациите на операциите.

ORO.AOC.125 Нетърговски операции на въздухоплавателни средства, посочени в спецификациите на операции от притежателя на CAO

Притежателят на CAO може да извършва нетърговски операции с въздухоплавателно средство, което иначе се използва за търговски операции и което е посочено в спецификациите на операции на неговото CAO, без да е задължен да представя декларация съгласно настоящата част, при условие че операторът:

- а) опише тези операции подробно в ръководството за експлоатация, включително:
 - (1) определяне на приложимите изисквания;
 - (2) ясно определяне на всички различия между експлоатационните процедури, използвани при извършването на търговски и на нетърговски операции; и
 - (3) начин за осигуряване на пълното запознаване на целия персонал, участващ в операцията, със свързаните процедури;
- б) представи установените различия между експлоатационните процедури, посочени в буква а), точка (2) на компетентния орган за предварително одобрение;

ORO.AOC.130 Наблюдение на полетните данни — самолети

- а) Операторът установява и поддържа система за наблюдение на полетните данни, която е интегрирана в неговата система за управление, за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 27 000 kg.
- б) Системата за наблюдение на полетни данни няма наказателно естество и съдържа адекватни предпазни мерки за защита на източника(ците) на данни.

ORO.AOC.135 Изисквания към персонала

- а) В съответствие с ORO.GEN.210, буква б), операторът номинира лица, които са отговорни за управлението и надзора в следните области:
- (1) летателна експлоатация;
 - (2) подготовка на екипажа; и
 - (3) наземна експлоатация.
- б) *Съответствие и компетентност на персонала*
- (1) Операторът наема достатъчно персонал за планираните наземни и полетни операции.
 - (2) Целият персонал, назначен или пряко ангажиран в наземната и полетната експлоатация:
 - (i) е надлежно обучен;
 - (ii) показва способност за изпълнение на специфичните си задължения; и
 - (iii) е запознат със своите отговорности и взаимовръзката на своите задължения с цялостната експлоатация.
- в) *Надзор на персонала*
- (1) Операторът назначава достатъчен брой лица по надзора на персонала, като взема предвид структурата на организацията на оператора и броя на наетия персонал.
 - (2) Задълженията и отговорностите на тези лица по надзора са определени и всички мерки са взети, така че те да могат да изпълняват отговорностите си по надзора.
 - (3) Надзорът на членовете на екипажите и на персонала, участващ в експлоатацията, се извършва от хора, които притежават подходящ опит и умения, даващи им възможност да гарантират спазване на стандартите, посочени в ръководството за експлоатация.

ORO.AOC.140 Изисквания към съоръженията

В съответствие с ORO.GEN.215 операторът:

- а) използва подходящи наземни средства, за да гарантира безопасното управление на полетите;
- б) поддържа експлоатационни средства за поддръжка в основната база за експлоатация, подходящи за зоната и типа на експлоатация; и
- в) гарантира, че работното пространство във всяка експлоатационна база е достатъчно за персонала, чиито действия могат да засегнат безопасността на полетната експлоатация. Отчитат се нуждите на наземния състав във връзка с експлоатационния контрол, съхраняването на важни записи и планирането на полети от екипажите.

ORO.AOC.150 Изисквания към документацията

- а) Операторът предприема мерки за разработването на ръководства и всяка друга необходима документация, както и на свързаните изменения.

- б) Операторът има възможност да разпространява без закъснение експлоатационни инструкции и друга информация.

Подчаст DEC — Деклариране

ORO.DEC.100 Деклариране

Операторът:

- а) предоставя на компетентния орган цялата свързана информация преди да започне да извършва операции, като използва образеца в допълнение I към настоящата част;
- б) предоставя на компетентния орган списък на използваните алтернативни средства за съответствие;
- в) поддържа съответствие с приложимите изисквания и с информацията, представена в декларацията;
- г) незабавно уведомява компетентния орган за всички промени в своята декларация или в използваните средства за съответствие посредством подаване на изменена декларация, като използва образеца в допълнение I към настоящата част; и
- д) уведомява компетентния орган, когато спре дейността си.

Подчаст MLR — Ръководства, бордни дневници и записи

ORO.MLR.100 Ръководство за експлоатация — общи разпоредби

- а) Операторът създава ръководство за експлоатация, както е посочено в точка 8.б. на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Съдържанието на ръководството за експлоатация отразява изискванията, посочени в настоящата част и в част-CAT, част-NCC, част-SPO и част-SPA, както е приложимо, и не е в разрез с условията, които се съдържат в спецификациите на операциите към свидетелството за авиационен оператор (CAO), или с декларацията и списъка със специални одобрения към нея, както е приложимо.
- в) Ръководството за експлоатация може да бъде издадено в отделни части.
- г) Целият авиационен персонал има лесен достъп до частите от ръководството за експлоатация, които се отнасят до неговите задължения.
- д) Ръководството за експлоатация се поддържа актуално. Целият персонал е запознат с промените, които се отнасят до неговите задължения.
- е) На всеки член на екипажа се предоставя лично копие от съответните раздели на ръководството за експлоатация, които се отнасят до неговите задължения. Всеки, който притежава ръководството за експлоатация или съответните части от него, носи отговорност за неговото/тяхното осъвременяване с поправките или измененията, предоставени от оператора.
- ж) За притежателите на CAO:
 - (1) за измененията, за които се подава уведомление съгласно ORO.GEN.115, буква б) и ORO.GEN.130, буква в), операторът предоставя на компетентния орган планираните изменения преди датата на влизането им в сила; и

- (2) за изменения на процедурите, свързани с подлежащи на предварително одобрение позиции съгласно ORO.GEN.130, това одобрение се получава преди датата на влизане в сила на изменението.
- з) Независимо от буква ж), когато, в интерес на безопасността, се изискват незабавни поправки и изменения, те могат да бъдат публикувани и приложени веднага, при условие че е подадено заявление за изискваното одобрение.
- (i) Операторът включва всички поправки и изменения, изисквани от компетентния орган.
- й) Операторът гарантира, че информацията, взета от одобрени документи и от техни изменения, е правилно отразена в ръководството за експлоатация. Това не възпрепятства оператора да публикува по-консервативни данни и процедури в ръководството за експлоатация.
- к) Операторът гарантира, че целият персонал е в състояние да разбира езика, на който са написани онези части от ръководството за експлоатация, които се отнасят до изпълнението на техните задължения и отговорности. Съдържанието на ръководството за експлоатация е представено във форма, която позволява използване без затруднения, като се спазват принципите, свързани с човешкия фактор.

ORO.MLR.101 Ръководство за експлоатация — структура за търговската експлоатация и нетърговската специализирана експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

Основната структура на ръководството за експлоатация е както следва:

- а) Част А: Общи/основни положения, обхващащи всички несвързани с типа експлоатационни политики, инструкции и процедури;
- б) Част Б: Експлоатация на въздухоплавателно средство, обхващаща всички свързани с типа инструкции и процедури, като се взимат под внимание различията между типовете/класовете, вариантите и индивидуалните ВС, експлоатирани от оператора;
- в) Част В, ако е приложимо:
- (1) Операции на търговския въздушен транспорт, обхващаща инструкции и информация за трасета/роля/зони и летища/оперативните площадки;
- (2) Нетърговска специализирана експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга и търговска специализирана експлоатация, обхващаща инструкции и информация за задачите и зоната на експлоатация;
- г) Част Г: Обучение, обхващаща всички инструкции за подготовка на персонала, която се изисква за безопасна експлоатация.

ORO.MLR.105 Списък на минималното оборудване

- а) Списъкът на минималното оборудване (MEL) се установява, както е посочено в точка 8.а.3. на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, въз основа на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL), определен в

оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията¹⁷.

- б) MEL и всички негови изменения се одобряват от компетентния орган. За нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, регистрирани в трета страна, операторът получава одобрение за MEL от държавата на регистрацията на ВС.
- в) Операторът изменя MEL след всяка приложима промяна на MMEL в рамките на приемливи срокове.
- г) В допълнение към списъка на частите MEL съдържа:
 - (1) преамбюл, включително насоки и определения за полетния екипаж и техническия персонал, използващ MEL;
 - (2) статуса на версията на MMEL, на която се базира MEL, и статуса на версията на MEL; и
 - (3) обхват и цел на MEL.
- д) Операторът:
 - (1) установява срокове за отстраняване на неизправностите за всички неработещи прибори, части от оборудване или функции, изброени в MEL. Сроковете за отстраняване на неизправностите в MEL не са по-малко ограничителни от съответните срокове за отстраняване на неизправностите в MMEL;
 - (2) установява ефективна програма за отстраняване на неизправностите; и
 - (3) експлоатира въздухоплавателното средство след изтичането на срока за отстраняване на неизправностите, посочен в MEL, единствено ако:
 - (i) дефектът е отстранен; или
 - (ii) срокът за отстраняване на неизправностите е удължен в съответствие с буква е).
- е) При условие, че има одобрение от компетентния орган или държавата на регистрацията на въздухоплавателното средство, където е приложимо съгласно буква б), операторът може да използва процедура за еднократно удължаване на сроковете за отстраняване на неизправност за категории В, С и D, когато са налице следните предпоставки:
 - (1) удължаването на срока за отстраняване на неизправностите е в рамките на обхвата на MMEL за типа въздухоплавателно средство;
 - (2) удължаването на срока за отстраняване на неизправностите е най-много със същата продължителност, като срока за отстраняване на неизправностите, посочен в MEL;
 - (3) удължаването на срока за отстраняване на неизправностите не се използва като обичайно средство за отстраняване на неизправност на части от MEL, а се използва единствено когато събития извън контрола на оператора са възпрепятствали отстраняването на неизправността;
 - (4) операторът представи описание на определени задължения и отговорности за контролиране на удължаването;

¹⁷ Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 година за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации, *OB L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.*

- (5) компетентният орган е информиран за всяко удължаване на приложимия срок за отстраняване на неизправностите; и
- (6) установен е план за отстраняване на неизправностите при първа възможност.
- ж) Операторът установява експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MEL, като взема предвид експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MMEL. Тези процедури са част от ръководствата на оператора или MEL.
- з) Операторът изменя експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MEL, след внасянето на приложимите промени в експлоатационните и свързаните с поддръжката процедури, посочени в MMEL.
- (i) Освен ако в MEL не е посочено друго, операторът извършва:
 - (1) експлоатационните процедури, посочени в MEL, когато прави планове за и/или експлоатира посочената в списъка неработеща част; и
 - (2) свързаните с поддръжката процедури, посочени в MEL, преди да експлоатира посочената в списъка неработеща част.
- й) При условие, че има одобрение за конкретния случай от компетентния орган или държавата на регистрация на въздухоплавателното средство, където е приложимо съгласно буква б), операторът може да експлоатира въздухоплавателно средство с неработещи прибори, части от оборудване или функции извън ограниченията на MEL, но в рамките на ограниченията на MMEL, когато са налице следните предпоставки:
 - (1) въпросните прибори, части от оборудване или функции са в рамките на обхвата на MMEL, както е определено в оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията;
 - (2) одобрението не се използва като обичайно средство за извършване на операции извън ограниченията на одобрения MEL, а се използва единствено когато събития извън контрола на оператора са възпрепятствали съответствието с MEL;
 - (3) операторът представи описание на определени задължения и отговорности за контролиране на експлоатацията на въздухоплавателното средство при наличие на такова одобрение; и
 - (4) установен е план за възможно най-бързо отстраняване на неизправностите в неработещите прибори, части от оборудване или функции или за връщане на експлоатацията на въздухоплавателното средство в рамките на ограниченията на MEL.

ORO.MLR.110 Полетен дневник

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

ORO.MLR.115 Водене на отчетност

- а) Посочените по-долу отчети се съхраняват за период от най-малко 5 години:
 - (1) отчети за дейностите, посочени в ORO.GEN.200; и

Приложение III „Част-ORO“

- (2) за нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга – отчети за дейностите, посочени в декларацията на оператора.
- б) Посочената по-долу информация, използвана при подготовка и изпълнение на полет, и свързаните доклади се съхраняват за период от 3 месеца:
- (1) експлоатационен полетен план, ако е приложимо;
 - (2) специфична за маршрута NOTAM/ AIS информация, ако е обработвана от оператора;
 - (3) документация за масата и центровката;
 - (4) нотификация за специални товари, включително писмена информация до командира за опасни товари;
 - (5) полетен дневник или равностоеен; и
 - (6) доклад(и) от полет за детайлите на всяко събитие или събитие, което командирът счита за нужно да бъде докладвано/записано;
- в) Записите за персонала се съхраняват за посочените по-долу периоди:

Свидетелство за летателна правоспособност на полетния екипаж и атестация на кабинния екипаж	Докато членът на екипажа упражнява правата на свидетелството или атестацията за оператора на ВС
Подготовка, проверка и квалификация на членовете на екипажа	3 години
Записи за скорошен опит на членовете на екипажа	15 месеца
Компетентност на членовете на екипажа за маршрута и летището/задачите и зоните, където е подходящо	3 години
Обучение по опасни товари, където е подходящо	3 години
Записи от подготовка/квалификация за друг персонал, за когото се изисква преминаването на програма за подготовка	Последните два записа от подготовката

- г) Операторът:
- (1) съхранява записи от всички обучения, проверки и квалификации на всички членове на екипажа, предвидени съгласно част-ORO; и
 - (2) при поискване, предоставя тези записи на съответния член на екипажа.
- д) Операторът съхранява информацията, използвана при подготовката и изпълнението на полет, както и записите от подготовката на персонала дори ако престане да бъде оператор на това въздухоплавателно средство или работодател на този член на екипажа, при условие че това стане в рамките на сроковете, предписани съгласно буква в).
- е) Ако даден член на екипажа стане член на екипажа за друг оператор, операторът предоставя записите за члена на екипажа на новия оператор, при условие че това стане в рамките на сроковете, предписани съгласно буква в).

Подчаст SEC — Сигурност

ORO.SEC.100.A Сигурност на пилотската кабина

- а) В самолет, в който пилотската кабина е отделена с врата, вратата е с възможност за заключване и се осигуряват средства, чрез които кабинният екипаж уведомява полетния екипаж в случай на подозрителни действия или нарушения на сигурността в кабината.
- б) Всички пътнически самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 45 500 kg или с максимална пътническа конфигурация за над 60 пътнически места, отделени за търговски превоз на пътници, се оборудват с одобрена врата на пилотската кабина с възможност за заключване и отключване от работното място на всеки пилот и е конструирана така, че да отговаря на всички приложими изисквания за летателна годност.
- в) Във всички самолети, оборудвани с врата на пилотската кабина в съответствие с буква б) по-горе:
 - (1) тази врата е затворена преди запуск на двигателите за излитане и ще е заключена, когато това се изисква съгласно процедурите по сигурност или от командира, до изключване на двигателите след кацане, с изключение на случаите, в които се налага упълномощени лица да получат право на достъп или изход в съответствие с националните програми за сигурност в гражданското въздухоплаване; и
 - (2) се осигуряват начини за наблюдаване от работното място на всеки пилот на цялата зона около вратата извън пилотската кабина, с оглед на идентифицирането на лицата, изискващи право на достъп, и на установяване на подозрително поведение или потенциална заплаха.

ORO.SEC.100.H Сигурност на пилотската кабина

В случай че такава е поставена, вратата на пилотската кабина на вертолетите, експлоатирани с цел превоз на пътници, трябва да може да се заключва откъм пилотската кабина с оглед на предотвратяването на неразрешен достъп.

Подчаст FC — Полетен екипаж

ORO.FC.005 Обхват

- а) Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора във връзка с обучението, опита и квалификацията на полетния екипаж и се състои от:
 - (1) раздел 1, който определя общи изисквания, приложими както за нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, така и за всяка търговска експлоатация;
 - (2) раздел 2, който определя допълнителни изисквания, приложими за операциите на търговския въздушен транспорт, с изключение на посочените в буква б); и

- (3) раздел 3, който определя допълнителни изисквания, приложими за търговските операции, различни от търговския въздушен транспорт.
- б) Операторите, които извършват посочените по-долу операции на търговския въздушен транспорт, отговарят на изискванията, посочени в буква а), точки (1) и (3):
 - (1) операции на търговския въздушен транспорт на планери или аеростати; или
 - (2) операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети (VFR) през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка и с максимална продължителност 30 минути, или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, с:
 - (i) еднодвигателни витлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и превозващи максимум шест човека, включително пилота; или
 - (ii) еднодвигателни вертолети, превозващи максимум шест човека, включително пилота.

Раздел 1 — Общи изисквания

ORO.FC.100 Състав на полетния екипаж

- а) Съставът на полетния екипаж и броят на членовете на полетния екипаж на определените за екипажа работни места не е по-малък от минимума, определен в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство или в експлоатационните ограничения, предписани за ВС.
- б) Полетният екипаж включва допълнителни членове, когато това се изисква от вида на експлоатацията и не е намален под броя, определен в ръководството за експлоатация.
- в) Всички членове на полетния екипаж притежават свидетелства за правоспособност или квалификации, издадени или приети в съответствие с Регламент (ЕО) № xxx/xxxx на Комисията¹⁸ и съответстващи на възложените им задачи.
- г) Член на екипажа може да бъде освободен от неговите/нейните задължения по управление на самолета от друг подходящо квалифициран член на полетния екипаж.
- д) Когато се използват услугите на членове на полетния екипаж, които работят като нещатни сътрудници или на непълно работно време, операторът проверява дали са изпълнени всички приложими изисквания на настоящата подчаст и съответните елементи на част- FCL, включително изискванията за скорошен опит, вземайки предвид всички услуги, предоставени от члена на полетния екипаж на другия/те оператор/и, за да се определи по-конкретно:
 - (1) общия брой експлоатирани типове или видове въздухоплавателни средства; и
 - (2) приложимите ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

¹⁸ Регламент (ЕО) № XXX/XXXX на Комисията относно екипажите.

ORO.FC.105 Определяне на командир

- а) В съответствие с точка 8.д. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 операторът определя за командир един пилот от полетния екипаж, квалифициран като командир съгласно част-FCL.
- б) Операторът определя член на полетния екипаж за командир единствено ако същият:
 - (1) притежава минималното ниво на опит, посочено в ръководството за експлоатация;
 - (2) освен в случая на аеростатите, е запознат в достатъчно висока степен с маршрута или зоната, по които се изпълнява полетът, и с летищата, включително резервните, съоръженията и процедурите, които се използват; и
 - (3) в случая на многочленен екипаж, е преминал курс на оператора за подготовка на командири ако е втори пилот, назначен като командир.
- в) В случая на търговска експлоатация на самолети и вертолети командирът или пилотът, на когото може да е възложено провеждането на полета, е преминал първоначална опознавателна подготовка по маршрута или зоната, по които се изпълнява полетът, и по летищата, съоръженията и процедурите, които се използват. Тези познания за маршрута/ зоната и летищата се поддържат чрез извършването на поне един полет по маршрута или зоната или до летището в рамките на всеки дванадесетмесечен период.
- г) Буква в) не се прилага в случая на самолети с летателни характеристики клас В, участващи в операции на търговския въздушен транспорт по правилата за визуални полети през деня.

ORO.FC.110 Борден инженер

Когато конструкцията на самолета съдържа отделно място за бордния инженер, полетният екипаж включва един член на екипажа, който е подходящо квалифициран в съответствие с приложимите национални правила.

ORO.FC.115 Обучение по управление на ресурсите на екипажа

- а) Преди експлоатация членът на полетния екипаж е преминал обучение по управление на ресурсите на екипажа, съответстващо на неговата роля, както е посочено в ръководството за експлоатация.
- б) Елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа се включват в обучението относно типа или класа въздухоплавателно средство и периодичното обучение, както и в курса за подготовка на командири.

ORO.FC.120 Курс по преподготовка на оператора

- а) При експлоатация на самолет или вертолет всеки член на полетния екипаж преминава курс по преподготовка на оператора преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия:
 - (1) когато преминава на друго въздухоплавателно средство, за което се изисква нов квалификационен клас за тип или клас; или
 - (2) когато постъпва на работа при оператор.

- б) Курсът по преподготовка на оператора включва подготовка за инсталираното на въздухоплавателното средство оборудване, което има отношение към ролята на членовете на полетния екипаж.

ORO.FC.125 Подготовка за новостите и опознавателна подготовка

- а) Членовете на полетния екипаж преминават подготовка за новостите или опознавателна подготовка, когато това се изисква от част-FCL и когато променят оборудването или процедурите, при което се изискват допълнителни познания за типовете или вариантите, които те експлоатират в момента.
- б) В ръководството за експлоатация се посочват случаите, в които се изисква подготовка за новостите или опознавателна подготовка.

ORO.FC.130 Периодично обучение и проверка

- а) Всеки член на полетния екипаж преминава годишно периодично летателно и наземно обучение, съответстващо на типа или варианта на въздухоплавателното средство, което той експлоатира, включително обучение за разположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване на борда.
- б) Всеки член на екипажа преминава периодични проверки, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, особени и аварийни процедури.

ORO.FC.135 Квалификация на пилота за експлоатация на ВС от всяко пилотско място

Членът на полетния екипаж, на когото може да бъде възложена експлоатация от всяка пилотска седалка, е преминал съответната подготовка и проверка, както е посочено в ръководството за експлоатация.

ORO.FC.140 Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС

- а) Членовете на екипажа, които експлоатират повече от един тип или вариант въздухоплавателно средство, отговарят на изискванията, предвидени в настоящата подчаст за всеки тип или вариант, освен ако в оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, за съответните типове или варианти не са определени кредити във връзка с подготовката, проверката и изискванията за скорошен опит.
- б) В ръководството за експлоатация се посочват подходящи процедури и/или експлоатационни ограничения за всяка дейност на повече от един тип или вариант.

ORO.FC.145 Предоставяне на обучение

- а) Цялото обучение, изисквано по настоящата подчаст се извършва:
 - (1) в съответствие с учебните програми и планове, установени от оператора в ръководството за експлоатация;
 - (2) от подходящо квалифициран персонал. В случая на летателно обучение и проверки, както и обучение и проверки на полетен симулатор персоналот, който предоставя обучението и извършва проверките, е квалифициран в съответствие с част-FCL.

- б) Когато установява учебните програми и планове операторът взема предвид стандартите на оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, за съответните типове.
- в) В случая на търговска експлоатация, програмите за обучение и проверки, включително учебните планове и използването на индивидуални летателни тренажори (FSTD), се одобряват от компетентния орган.
- г) FSTD е копие на въздухоплавателното средство, използвано от оператора, доколкото това е изпълнимо. Различията между FSTD и въздухоплавателното средство се описват и на тях се обръща внимание чрез инструктаж или обучение, както е подходящо.
- д) Операторът установява система за наблюдение на промените в FSTD и гарантиране, че тези промени не засягат съответствието на програмите за обучение.

Раздел 2 — Допълнителни изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт

ORO.FC.200 Състав на полетния екипаж

- а) Във всеки полетен екипаж няма повече от един неопитен член на екипажа.
- б) Командирът може да делегира управлението на полета на друг пилот, подходящо квалифициран в съответствие с част-FCL при условие че са изпълнени изискванията на ORO.FC.105, буква б), точка (1), буква б), точка (2) и буква в).
- в) Специфични изисквания за операциите със самолети по правилата за полети по прибори (IFR) или през нощта.
 - (1) За всички самолети с турбовитлови двигатели с максимална оперативна конфигурация на пътнически места за повече от девет места и за всички самолети с турбореактивни двигатели, минималният полетен екипаж е двама пилоти.
 - (2) Самолетите, различни от посочените по буква в), точка (1), се експлоатират с минимален екипаж от двама пилоти, освен когато са изпълнени изискванията на ORO.FC.202, в който случай те могат да бъдат експлоатирани от един пилот.
- г) Специфични изисквания за операциите на вертолети.
 - (1) За всички операции на вертолети с максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC) за повече от 19 места и за операциите по IFR на вертолетите с MOPSC за повече от 9 места:
 - (i) минималният полетен екипаж е двама пилоти; и
 - (ii) Командирът притежава свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (вертолети) (ATPL(H)) с квалификация за полети по прибори, издадено в съответствие с част-FCL.
 - (2) Операциите, които не са обхванати от буква г), точка (1) могат да бъдат изпълнени от един пилот по IFR или през нощта, при условие че са изпълнени изискванията на ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Освобождение на членове на полетния екипаж от задължения по време на полет

- а) Командирът може да делегира управлението на полета на:
- (1) друг квалифициран командир; или
 - (2) на пилот, чиято квалификация отговаря на посочената по-долу минимална квалификация, само при полет над полетно ниво 200:
 - (i) ATPPL;
 - (ii) преподготовка и проверка, включително подготовка за квалификация за тип, съгласно ORO.FC.220;
 - (iii) всички последващи подготовки и проверки, съгласно ORO.FC.230 и ORO.FC.240; и
 - (iv) компетентност по маршрута/ зоната и летището съгласно ORO.FC.105.
- б) Задълженията на втория пилот могат да бъдат поети от:
- (1) друг подходящо квалифициран пилот;
 - (2) друг втори пилот, който поема задълженията при крейсерски полет, чиято квалификация отговаря на посочената по-долу минимална квалификация, само при полет над полетно ниво 200:
 - (i) валидно свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL) с квалификация за полети по прибори;
 - (ii) преподготовка и проверка, включително подготовка за квалификация за тип съгласно ORO.FC.220, с изключение на изискването за подготовка за излитане и кацане; и
 - (iii) всички последващи подготовки и проверки съгласно ORO.FC.230, с изключение на изискването за подготовка за излитане и кацане.
- в) Бордният инженер може да бъде освободен от задължения по време на полет от член на екипажа, който е подходящо квалифициран в съответствие с приложимите национални правила.

ORO.FC.202 Еднопилотна експлоатация през нощта или по IFR

За да могат ВС да бъдат експлоатирани от минимален полетен екипаж от един пилот при полети по IFR или през нощта, както е предвидено в ORO.FC.200, буква в), точка (2) и буква г), точка (2), са изпълнени следните изисквания:

- а) операторът включва в ръководството за експлоатация програмата за преподготовка и периодично обучение на пилота, която включва допълнителните изисквания за еднопилотни полети. Пилотът е преминал обучение по процедурите на оператора, по-специално що се отнася до:
- (1) управление на двигателите и аварийни действия;
 - (2) използването на контролен лист при нормални, особени и аварийни ситуации;
 - (3) комуникации с органите за контрол на въздушното движение;
 - (4) процедури за излитане и подход;
 - (5) управление на автопилота, ако е приложимо;
 - (6) употребата на опростена документация по време на полет; и
 - (7) управление на ресурсите на еднопилотния екипаж.

- б) Последващите проверки, които се изискват съгласно ORO.FC.230, се извършват при еднопилотни полети за съответния тип или клас въздухоплавателно средство при съответните условия на средата.
- в) За операциите на самолети по IFR пилотът следва:
- (1) да има най-малко 50 летателни часа при полети по IFR на съответния тип или клас самолет, от които 10 часа като командир; и
 - (2) да има извършени през последните 90 дни на съответния тип или клас самолет:
 - (i) пет еднопилотни полета по IFR, включително три подхода по прибори; или
 - (ii) проверка на подхода при полети по IFR.
- г) За операциите на самолети през нощта пилотът следва:
- (1) да има най-малко 15 летателни часа при полети през нощта, които могат да бъдат включени в 50-те летателни часа при полети по IFR по буква в), точка (1); и
 - (2) да има извършени през последните 90 дни на съответния тип или клас самолет:
 - (i) три излитания и кацания при еднопилотни полети през нощта; или
 - (ii) проверка на излитането и кацането през нощта.
- д) За операциите на вертолетите по IFR пилотът следва:
- (1) да има общо 25 часа опит в полети по IFR в съответната експлоатационна среда; и
 - (2) да има 25 часа летателен опит като единичен пилот на конкретния тип вертолет, одобрен за еднопилотни полети по IFR, от които 10 часа могат да бъдат изпълнени под контрол на инструктор, включително пет участъци на полети по IFR в рейсови условия под контрол на инструктор, като се използват процедурите за еднопилотни полети; и
 - (3) да има извършени през последните 90 дни:
 - (i) пет еднопилотни полета по IFR, включително три подхода по прибори; изпълнени на вертолет, одобрен за тази цел, или
 - (ii) проверка на подхода при еднопилотни полети по IFR на съответния тип вертолет, средство за летателно обучение (FTD) или тренажор за пълна имитация на полета (FFS).

ORO.FC.205 Курс за подготовка на командири

- а) За операциите на самолет и вертолет курсът за подготовка на командири включва най-малко следните елементи:
- (1) подготовка на FSTD, която включва подготовка за изпълнение на полети в рейсови условия, и/или летателна подготовка.
 - (2) квалификационна проверка на командира от страна на оператора;
 - (3) подготовка за отговорностите на командира;
 - (4) подготовка в рейсови условия като командир под контрол на инструктор, за най-малко:
 - (i) 10 летателни сектора в случая на самолети; и

- (ii) 10 часа, включително най-малко 10 летателни сектора в случая на вертолети;
- (5) извършване на проверка в рейсови условия като командир и демонстриране на запознатост в достатъчно висока степен с маршрута или зоната, по които се изпълнява полетът, и с летищата, включително резервните, съоръженията и процедурите, които се използват; и
- (6) подготовка по управление на ресурсите на екипажа.

ORO.FC.215 Първоначално обучение на оператора по управление на ресурсите на екипажа

- а) Всеки член на полетния екипаж преминава първоначално обучение по управление на ресурсите на екипажа на оператора преди да започне самостоятелни полети в рейсови условия.
- б) Първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа се провежда поне от един подходящо квалифициран инструктор по управление на ресурсите на екипажа, който може да използва помощта на експерти, за да се обхванат специфични области.
- в) В случай че член на полетния екипаж не е преминал предварително теоретично обучение по човешки фактор към нивото за ATPL, преди или по време на първоначалното обучение по управление на ресурсите на екипажа той завършва теоретичен курс, осигурен от оператора и основан на учебния план за характеристики на поведението и възможностите на човека за ATPL, както е определено в част-FCL.

ORO.FC.220 Преподготовка и проверка от страна на оператора

- а) Обучението по управление на ресурсите на екипажа се включва в курса по подготовка на оператора.
- б) След започване на курс по подготовка на оператора, член на полетния екипаж не може да изпълнява полети на друг тип или клас въздухоплавателно средство, докато курсът не бъде завършен или прекъснат. Членовете на екипажа, които експлоатират само самолети с летателни характеристики клас В, могат да получат задание за полети на типове самолети, различни от клас В, по време на курсовете за подготовка доколкото е необходимо за поддържането на експлоатацията.
- в) Степента на подготовка, изисквана от члена на полетния екипаж за курса за подготовка на оператора, се определя в съответствие със стандартите за квалификация и опит, определени в ръководството за експлоатация, като се взема под внимание неговия предишен опит и подготовка.
- г) Всеки член на полетния екипаж преминава:
 - (1) квалификационна проверка на оператора и аварийно-спасителна подготовка и проверка преди да започне полети в рейсови условия под контрол на инструктор; и
 - (2) проверка в рейсови условия след изпълнение на полети в рейсови условия под контрол на инструктор. За самолетите с летателни характеристики клас В

полетите в рейсови условия могат да бъдат изпълнени на всеки самолет от приложимия клас.

- д) При самолетите, пилотите, които имат издадена квалификация за тип въз основа на курс за летателно обучение само на земя (ZFTT):
- (1) изпълняват полет в рейсови условия под контрол на инструктор не по-късно от 21 дни след приключването на квалификационната проверка или след подходящо обучение, предоставено от оператора. Съдържанието на това обучение се описва в ръководството за експлоатация.
 - (2) изпълняват шест излитания и кацания на тренажор (FSTD) не по-късно от 21 дни след приключването на квалификационната проверка под контрола на инструктор за обучение за квалификация за тип (TRI(A), заемащ другото пилотско място. Броят на излитанията и кацанията може да бъде намален, когато в оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, са определени кредити. Ако тези излитания и кацания не са били извършени в рамките на 21 дни, операторът осигурява опресняваща подготовка. Съдържанието на това обучение се описва в ръководството за експлоатация.
 - (3) извършват първите четири излитания и кацания на полета в рейсови условия в самолета под контрола на инструктор за обучение за квалификация за тип (TRI(A), заемащ другото пилотско място. Броят на излитанията и кацанията може да бъде намален, когато в оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, са определени кредити.

ORO.FC.230 Периодично обучение и проверка

- а) Всеки член на полетния екипаж преминава периодично обучение и проверки, съответстващи на типа или варианта на въздухоплавателното средство, което той експлоатира.
- б) *Квалификационна проверка на оператора*
- (1) Всеки член на полетния екипаж преминава квалификационни проверки на оператора като част от цялостното обучение на полетния екипаж, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, особени и аварийни процедури.
 - (2) Когато от член на полетния екипаж се изисква да изпълнява полет по IFR, квалификационната проверка на оператора се извършва без визуални ориентири.
 - (3) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е шест календарни месеца. Що се отнася до операциите на самолети с летателни характеристики клас В по VFR през деня, когато експлоатацията се извършва през сезони, не по-дълги от осем последователни месеца, една квалификационна проверка на оператора е достатъчна. Квалификационната проверка се извършва преди започване на търговските полети.
 - (4) Всеки член на полетния екипаж, който участва в операции през деня и по маршрути, допускащи визуална навигация, с вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, може да премине квалификационна проверка на оператора само за един от съответните типове. Квалификационната проверка

на оператора се извършва всеки път на типа, който е използван най-отдавна за квалификационна проверка. Съответните типове вертолети, които могат да бъдат групирани за целите на квалификационната проверка на оператора, се съдържат в ръководството за експлоатация.

- (5) Независимо от ORO.FC.145, буква а), точка (2), за операциите с вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, през деня и по маршрути, допускащи визуална навигация, както и със самолети с летателни характеристики от клас В, проверката може да бъде извършена от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на уменията за управление на ресурсите на екипажа. Операторът информира компетентния орган за определените лица.

в) *Проверки в рейсови условия*

- (1) Всеки член на полетния екипаж преминава проверка в рейсови условия на ВС, за да демонстрира своята компетентност при извършване на нормалните действия, описани в ръководството за експлоатация, в рейсови условия. Периодът на валидност на проверката в рейсови условия е 12 календарни месеца.
- (2) Независимо от ORO.FC.145, буква а), точка (2), проверките в рейсови условия могат да бъдат извършени от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на уменията за управление на ресурсите на екипажа.

г) *Подготовка и проверка на работа с аварийно-спасително оборудване*

Всеки член на полетния екипаж преминава подготовка и проверка по познаване на разположението и използване на аварийно-спасителното оборудване на борда. Периодът на валидност на проверката за работа с аварийно-спасително оборудване е 12 календарни месеца.

д) *Обучение по управление на ресурсите на екипажа*

- (1) Елементи от обучението по управление на ресурсите на екипажа се съчетават с всички подходящи фази на периодичното обучение.
- (2) Всеки член на екипажа преминава определено модулно обучение по управление на ресурсите на екипажа. Всички основни теми на обучението по управление на ресурсите на екипажа се обхващат чрез разпределяне на сесиите на модулното обучение възможно най-равномерно за период от три години.

- е) Всеки член на полетния екипаж преминава наземно и летателно обучение на FSTD или въздухоплавателно средство или комбинация от обучение на FSTD и въздухоплавателно средство поне веднъж на всеки 12 календарни месеца.

- ж) Периодите на валидност, посочени в буква б), точка (3), буква в) и буква г) започват да текат от края на месеца, през който е премината проверката.

- з) Когато подготовката или проверките, изисквани по-горе, се извършват в рамките на последните 3 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

ORO.FC.235 Квалификация на пилота за експлоатация на ВС от всяко пилотско място

- а) Командири, чиито задължения включват експлоатиране на самолета от всяко пилотско място и изпълнението на задълженията на втори пилот, или командири, от които се изисква изпълнението на задължения по подготовка или проверка, завършват допълнителна подготовка и проверка, както е определено в ръководството за експлоатация. Проверката може да бъде извършена едновременно с квалификационната проверка на оператора, предвидена съгласно ORO.FC.230, буква б).
- б) Допълнителната подготовка включва най-малко следното:
 - (1) отказ на двигател по време на излитане;
 - (2) подход и минаване на втори кръг с един неработещ двигател; и
 - (3) кацане с един неработещ двигател.
- в) В случая на вертолети, командирите са преминали своите квалификационни проверки от лявата и от дясната седалка, при редуващи се квалификационни проверки, при условие че, когато квалификационната проверка за квалификация за тип е комбинирана с квалификационната проверка на оператора, командирът премине своето обучение или проверка от обичайно заеманото място.
- г) Когато се извършват маневри на въздухоплавателно средство с неработещ двигател, отказът на двигателя се симулира.
- д) Когато експлоатацията се извършва от мястото на втория пилот, проверките, които се изискват съгласно ORO.FC.230 за управление от мястото на командира, освен това, са валидни и текущи.
- е) Пилот, който поема задълженията на командира, едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в ORO.FC.230, буква б), демонстрира и практически опит за действия и процедури, които обикновено не са сред неговите отговорности. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни, практическият опит може да се получи на всяко едно от двете места.
- ж) Пилот, различен от командира, който заема мястото на командира демонстрира практически опит за действия и процедури едновременно с квалификационните проверки на оператора, предвидени в ORO.FC.230, буква б), които са отговорности на командира, който действа като наблюдаващ пилот. В случаите, в които различията между лява и дясна пилотска седалка са незначителни, практическият опит може да се получи на всяко едно от двете места.

ORO.FC.240 Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС

- а) Процедурите или експлоатационните ограничения за всяка дейност на повече от един тип или вариант, установени в ръководството за експлоатация и одобрени от компетентния орган, обхващат:
 - (1) минималния опит на членовете на полетния екипаж;
 - (2) минималния опит на един тип или вариант преди започване на подготовка или експлоатация на друг тип или вариант;
 - (3) процеса, чрез който полетен екипаж, квалифициран на един тип или вариант, ще бъде обучен и квалифициран на друг тип или вариант; и

- (4) всички приложими изисквания за скорошен опит за всеки тип или вариант.
- б) Когато член на полетния екипаж експлоатира както вертолет, така и самолети, същият се ограничава до дейности само на един тип самолети и един тип вертолет.
- в) Буква а) не се прилага за дейностите на самолети с летателни характеристики клас В, ако те са ограничени до еднопилотни класове самолети, задвижвани от бутални двигатели, експлоатирани по VFR през деня. Буква б) не се прилага за дейностите на самолети с летателни характеристики клас В, ако те са ограничени до еднопилотни класове самолети, задвижвани от бутални двигатели.

ORO.FC.A.245 Алтернативна програма за обучение и квалификация

- а) Авиационен оператор, който има съответният опит и може да замести едно или повече от посочените по-долу изисквания за обучение и проверки на полетния екипаж с алтернативна програма за обучение и квалификация, одобрена от компетентните органи:
- (1) SPA.LVO.120 относно обучението и квалификацията на полетния екипаж;
 - (2) преподавателна и проверка;
 - (3) подготовка за новостите и опознавателна подготовка;
 - (4) курс за подготовка на командири;
 - (5) периодично обучение и проверка; и
 - (6) експлоатация на повече от един тип или вариант ВС.
- б) Тя може да съдържа процедури за обучение и проверки, които са установени и поддържани на същото професионално ниво и са в съответствие с разпоредбите на ORO.FC.220 и ORO.FC.230. Преди компетентният орган да одобри алтернативна програма за обучение и квалификация, се демонстрирана степен на подготовка и квалификация на полетния екипаж.
- в) Операторът, кандидатстващ за одобрение да приложи алтернативна програма за подготовка и квалификация, предоставя на компетентния орган план за прилагането ѝ, включително описание на степен на подготовка и квалификация на полетния екипаж, която трябва да бъде постигната.
- г) В допълнение към проверките, изисквани по ORO.FC.230 и FCL.060, всеки член на полетния екипаж преминава на тренажор оценка на изпълнението на полети в рейсови условия (LOE). Периодът на валидност на проверката в рейсови условия е 12 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е преминалата проверката. Когато LOE се извършва в рамките на последните 3 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.
- д) След 2 години експлоатация в рамките на одобрена алтернативна програма за подготовка и квалификация операторът може, с одобрението на компетентния орган, да удължи периодите на валидност на ORO.FC.230 както следва:
- (1) Квалификационната проверка на оператора – на 12 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е преминалата проверката. Когато проверката се извършва в рамките на последните 3 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

- (2) Проверката в рейсови условия – на 24 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е преминала проверката. Когато проверката се извършва в рамките на последните 6 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.
- (3) Проверка на работа с аварийно-спасително оборудване – на 24 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е преминала проверката. Когато проверката се извършва в рамките на последните 6 месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

ORO.FC.A.250 Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот CPL(A)

- а) Притежателят на CPL(A) (самолети) действа като командир в търговския въздушен транспорт на еднопилотен самолет, ако:
 - (1) при извършване на пътнически превоз по VFR извън радиус от 50 nm (90 km) от летището на излитане, той има минимум общо 500 летателни часа на самолети и притежава валидна квалификация за полети по прибори; или
 - (2) когато извършва полет на многодвигателен тип самолет по IFR, той има минимум общо 700 летателни часа на самолети, което включва 400 часа като командир на полет. Тези часове включват 100 часа по IFR и 40 часа полет на многодвигателни самолети. Полетното време от 400 часа като командир може да се замени с полетно време като втори пилот в рамките на установената система за многопилотен екипаж, описана в ръководството за експлоатация, като два часа полетно време като втори пилот се равняват на един час полетно време като командир.
 - (3) Буква а), точка (1) не се прилага за операции по VFR през деня на самолети с летателни характеристики клас В.

ORO.FC.H.250 Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот CPL(H)

- а) Притежателят на CPL(H) (вертолети) действа като командир в търговския въздушен транспорт на еднопилотен вертолет, ако:
 - (1) когато извършва полет по IFR, той има минимум общо 700 летателни часа на вертолети, което включва 300 часа като командир на полет. Тези часове включват 100 часа по IFR. Полетното време от 300 часа като командир може да се замени с полетно време като втори пилот в рамките на установената система за многопилотен екипаж, описана в ръководството за експлоатация, като два часа полетно време като втори пилот се равняват на един час полетно време като командир;
 - (2) когато извършва полет при нощни визуални метеорологични условия (VMC), той има:
 - (i) валидна квалификация за полети по прибори; или
 - (ii) 300 часа полетно време на вертолети, което включва 100 часа като командир и 10 часа като пилот при нощни полети.

Раздел 3 — Допълнителни изисквания за търговските операции, различни от търговския въздушен транспорт и операциите на търговския въздушен транспорт в съответствие с ORO.FC.005, буква б)

ORO.FC.330 Периодично обучение и проверка — квалификационна проверка на оператора

- а) Всеки член на екипажа преминава квалификационни проверки на оператора, за да демонстрира компетентността си при извършване на нормални, особени и аварийни процедури, обхващащи съответните аспекти, свързани със специализираните задачи, описани в ръководството за експлоатация.
- б) Когато операциите се извършват по IFR или през нощта, се обръща подходящо внимание.
- в) Периодът на валидност на квалификационната проверка на оператора е 12 календарни месеца. Периодът на валидност започва да тече от края на месеца, през който е преминала проверката. Когато квалификационната проверка на оператора се извършва в рамките на последните три месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

Подчаст СС — Кабинен екипаж

ORO.CC.005 Обхват

Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора при експлоатация на въздухоплавателно средство с кабинен екипаж, и се състои от:

- а) раздел 1, който определя общи изисквания, приложими както за нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, така и за операциите на търговския въздушен транспорт, и
- б) раздел 2, който определя допълнителни изисквания, приложими само за операциите на търговския въздушен транспорт.

Раздел 1 — Общи изисквания

ORO.CC.100 Брой и състав на кабинния екипаж

- а) Броят и съставът на кабинния екипаж се определят в съответствие с точка 7.а. на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, като се отчитат експлоатационните фактори или условия на конкретния полет. Поне един член на кабинния екипаж се включва при експлоатацията на въздухоплавателно средство с одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места, когато се превозва един или повече пътници.
- б) Минималният брой на членовете на кабинния екипаж е по-голям от:
 - (1) Броят на членовете на кабинния екипаж, установен чрез демонстрацията за евакуация или разбора, извършен за кабинната конфигурация на

въздухоплавателното средство, което ще бъде експлоатирано, в съответствие с приложимите сертификационни спецификации; или

- (2) един член на кабинния екипаж за всеки 50 или кратни на 50 пътнически места, монтирани в един салон на въздухоплавателното средство, което ще бъде експлоатирано.
- в) Когато кабинният екипаж се състои от повече от един член, операторът определя член на кабинния екипаж, който отговаря пред командира.

ORO.CC.110 Условия за възлагане на функции

- а) На членовете на кабинния екипаж се възлага изпълнението на функции на въздухоплавателно средство само ако те:
- (1) са на възраст не по-малко от 18 години;
 - (2) са освидетелствани, съгласно приложимите изисквания на част-MED, за физически и психически годни за безопасно изпълнение на техните задължения и отговорности; и
 - (3) са преминали успешно цялото приложимо обучение и проверки, изисквани по настоящата подчаст, и са компетентни да изпълняват възложените им задължения в съответствие с процедурите, описани в ръководството за експлоатация.
- б) Преди да бъдат възложени функции на членове на кабинния екипаж, които работят като нещатни сътрудници или почасово, операторът проверява дали са спазени всички приложими изисквания на настоящата подчаст, като се вземат предвид всички услуги, предоставяни от члена на кабинния екипаж на друг оператор, за да се определи по-специално:
- (1) общият брой експлоатирани типове и варианти въздухоплавателни средства; и
 - (2) приложимите ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.
- в) Действащите членове на кабинния екипаж, както и тяхната роля по отношение на безопасността на пътниците и полета се указват ясно на пътниците.

ORO.CC.115 Провеждане на курсове за обучение и свързани проверки

- а) Операторът установява подробна програма и учебен план за всеки курс на обучение в съответствие с приложимите изисквания на настоящата подчаст и на част-СС, където е приложимо, така че да бъдат обхванати задълженията и отговорностите, които ще имат членовете на кабинния екипаж.
- б) Всеки курс на обучение включва теоретично и практическо обучение, заедно с индивидуална или колективна практика, съответстваща на всеки предмет на обучение, така че съответният член на кабинния екипаж да постигне и поддържа подходящо професионално ниво в съответствие с настоящата подчаст.
- в) Всеки курс на обучение се извършва:
- (1) структурирано и по реалистичен начин; и
 - (2) от персонал, подходящо квалифициран за предмета, който трябва да се обхване.

- г) По време на или след приключването на цялото обучение, изисквано съгласно настоящата подчаст, всеки член на кабинния екипаж преминава проверка, обхващаща всички елементи на съответната програма за обучение, с изключение на обучението по управление на ресурсите на екипажа. Проверките се извършват от персонал, подходящо квалифициран да провери дали членът на кабинния екипаж е постигнал и/или поддържа изискваното професионално ниво.
- д) Курсовете за обучение по управление на ресурсите на екипажа, както и модулите на това обучение, се извършват от инструктор за обучение по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж. Когато елементи от управлението на ресурсите на екипажа са включени в друга подготовка, дефинирането и прилагането на учебния план се извършва от инструктор за обучение по управление на ресурсите на екипажа на кабинния екипаж.

ORO.CC.120 Първоначален курс на обучение

- а) Всеки нов член, който все още не притежава валидна атестация на кабинен екипаж, издадена в съответствие с част-СС:
 - (1) получава първоначален курс на обучение, както е посочено в СС.TRA.220; и
 - (2) полага успешно свързания изпит, преди да премине другото обучение, изисквано съгласно настоящата подчаст.
- б) Елементи от програмата на първоначалното обучение могат да бъдат съчетани с първото специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курса по преподавателна подготовка на оператора, при условие че са изпълнени изискванията на СС.TRA.220 и всички тези елементи са записани като елементи на първоначалния курс на обучение в записите от обучението на въпросните членове на кабинния екипаж.

ORO.CC.125 Специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподавателна подготовка на оператора

- а) Всеки член на кабинния екипаж е преминал подходящо, специфично за типа въздухоплавателно средство, обучение и курс по преподавателна подготовка на оператора, както и свързаните проверки, преди:
 - (1) първото му назначение от оператора за член на кабинния екипаж; или
 - (2) назначението му от този оператор на друг тип въздухоплавателно средство.
- б) Когато установява учебните програми и планове за специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение и курса по преподавателна подготовка на оператора, операторът взема предвид съответните стандарти на оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, за типа ВС, когато такива стандарти са налице.
- в) Учебната програма за специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение:
 - (1) включва подготовка и практически опит на подходящо оборудване за подготовка или на въздухоплавателното средство; и
 - (2) обхваща най-малко следните елементи на специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение:
 - (i) описание на въздухоплавателното средство, имащо отношение към задълженията на кабинния екипаж;

- (ii) цялото оборудване и всички системи за безопасност на борда, имащи отношение към задълженията на кабинния екипаж;
 - (iii) работа с и фактическо отваряне, от всеки член на кабинния екипаж, на всеки вид или вариант на нормални и аварийни врати и изходи при нормален и аварийен режим на работа;
 - (iv) демонстрация на работа с другите изходи включително прозорците на пилотската кабина;
 - (v) противопожарно и противодимно оборудване, където има такова;
 - (vi) подготовка за използване на евакуационната пързалка, където е уместно; и
 - (vii) работа с оборудването на седалките, предпазните средства и кислородната система във връзка с евентуално възпрепятстване на пилота.
- г) Учебната програма за курса по подготовка на оператора за всеки тип въздухоплавателно средство, което ще бъде експлоатирано:
- (1) включва подготовка и практически опит на подходящо оборудване за подготовка или на въздухоплавателно средство;
 - (2) включва обучение по стандартните експлоатационни процедури на оператора за членовете на кабинния екипаж при първото им назначение от оператора; и
 - (3) обхваща най-малко следните елементи на специфичното обучение на оператора, относими към типа въздухоплавателно средство, което ще бъде експлоатирано:
 - (i) описание на кабинната конфигурация;
 - (ii) разположението, отстраняването и употребата на цялото преносимо аварийно-спасително оборудване на борда;
 - (iii) всички нормални и аварийни процедури;
 - (iv) обслужване на пътниците и контрол на струпванията на хора;
 - (v) подготовка за случаи на дим и пожар, включваща употребата на цялото свързано противопожарно и защитно оборудване, представително за оборудването на борда;
 - (vi) евакуационни процедури;
 - (vii) процедури при възпрепятстване на пилота;
 - (viii) приложими изисквания и процедури по сигурността; и
 - (ix) управление на ресурсите на екипажа.

ORO.CC.130 Подготовка за новостите

- а) В допълнение към обучението, изисквано по ORO.CC.125, членовете на кабинния екипаж преминават подходящо обучение и проверки, обхващащи всички новости, преди да бъдат назначени на:
- (1) друг вариант на типа въздухоплавателно средство, който се експлоатира понастоящем; или
 - (2) експлоатиран понастоящем тип или вариант на въздухоплавателно средство с различни:
 - (i) оборудване за безопасност;

- (ii) разположение на аварийно-спасителното оборудване; или
 - (iii) нормални и аварийни процедури.
- б) Учебната програма за подготовката за новостите:
- (1) се определя като необходима въз основа на сравнение с учебната програма, преминава от члена на кабинния екипаж, в съответствие с ORO.CC.125, букви в) и г), за съответния тип въздухоплавателно средство; и
 - (2) включва подготовка и практически опит на подходящо оборудване за подготовка или на въздухоплавателно средство, в зависимост от това кое е подходящо за елемента от подготовката за новостите, който трябва да бъде обхванат.
- в) Когато установява учебната програма и план за подготовката за новостите за вариант на експлоатиран понастоящем тип въздухоплавателно средство, операторът взема предвид съответните стандарти на оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, за типа ВС и неговите варианти, когато такива стандарти са налице.

ORO.CC.135 Оpozнаване

След като премине специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по преподготовка на оператора за тип въздухоплавателно средство, всеки член на кабинния екипаж преминава подходящо опознаване на типа с инструктор преди, да бъде назначен за член на минималния кабинен екипаж, изискван в съответствие с ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Периодично обучение

- а) Всеки член на кабинния екипаж ежегодно преминава периодично обучение и проверка.
- б) Периодичното обучение обхваща функциите на всеки член на кабинния екипаж в нормални и аварийно-спасителни процедури и действия, съответни за типа и/или варианта въздухоплавателно средство, което се експлоатира.
- в) Елементи на специфичното за типа въздухоплавателно средство обучение:
- (1) Периодичното обучение включва ежегодно симулиране на действия от всеки член на кабинния екипаж за симулиране на експлоатацията на всеки тип или вариант на нормални и аварийни врати и изходи за евакуация на пътниците.
 - (2) На интервали, които не надвишават 3 години, периодичното обучение включва също така:
 - (i) работа с и фактическо отваряне от всеки член на кабинния екипаж, на подходящо оборудване за подготовка или на въздухоплавателно средство, на всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи при нормален и аварийен режим на работа;
 - (ii) фактическа работа, от страна на всеки член на кабинния екипаж, на подходящо оборудване за подготовка или на въздухоплавателно средство, на вратата на пилотската кабина при нормален и аварийен режим на работа, както и работа с оборудването на седалките и предпазните средства, и практическа демонстрация на кислородната система във връзка с евентуално възпрепятстване на пилота;

Приложение III „Част-ORO“

- (iii) демонстрация на работа с всички други изходи включително прозорците на пилотската кабина; и
 - (iv) демонстрация на използването на спасителни салове или евакуационни пързалки, които се използват като спасителни салове, където е възможно.
- г) Елементи на специфичното обучение на оператора:
- (1) Периодичното обучение всяка година включва:
 - (i) от страна на всеки член на кабинния екипаж:
 - А) разположение и работа с цялото съответно аварийно-спасително оборудване на борда; и
 - Б) обличане на спасителни жилетки, преносимо кислородно и защитно дихателно оборудване (PBE);
 - (ii) натоварване на багаж в пътническия салон;
 - (iii) процедури, свързани с отлаганията по повърхността на въздухоплавателното средство;
 - (iv) аварийни процедури;
 - (v) евакуационни процедури;
 - (vi) преглед на произшествия и събития;
 - (vii) управление на ресурсите на екипажа;
 - (viii) авиомедицински аспекти и оказване на първа помощ, включително свързаното оборудване; и
 - (ix) процедури по сигурността.
 - (2) На интервали, които не надвишават 3 години, периодичното обучение включва също така:
 - (i) използване на пиротехника (реални или представителни устройства);
 - (ii) практическа демонстрация на използването на контролните листове на полетния екипаж;
 - (iii) реална и практическа подготовка за използване на пожарогасително оборудване, включително защитни дрехи, представителни за тези на борда на самолета; и
 - (iv) от страна на всеки член на кабинния екипаж:
 - А) гасене на пожар, типичен за вътрешността на въздухоплавателното средство; и
 - Б) обличане и използване на защитна дихателна екипировка в затворено пространство, симулиращо ситуация в условия на дим.
- д) Срокове на валидност:
- (1) Периодът на валидност на годишното периодично обучение е 12 календарни месеца и започва да тече от края на месеца, през който е премината проверката.
 - (2) Когато периодичното обучение и проверките, изисквани по буква а), се извършват в рамките на последните 3 календарни месеца от периода на валидност, новият период на валидност започва да тече от първоначалната дата на изтичане на периода.

- (3) За допълнителните елементи на обучението, провеждано на интервали от 3 години и посочено в буква в), точка (2) и буква г), точка (2), периодът на валидност е 36 календарни месеца и започва да тече от края на месеца, през който е преминалата проверката.

ORO.CC.145 Опреснителна подготовка

- а) Когато член на кабинния екипаж по време на предходните 6 месеца от периода на валидност на последното съответно периодично обучение и проверка:
- (1) не е изпълнявал полети, преди да може отново да изпълнява такива задължения, той/тя преминава опреснителна подготовка и проверка за всеки тип въздухоплавателно средство, което ще бъде експлоатирано; или
 - (2) не е изпълнявал полети на конкретен тип въздухоплавателно средство, преди да може да изпълнява отново полети, той/тя преминава на този тип въздухоплавателно средство:
 - (i) опреснителна подготовка и проверка; или
 - (ii) два опознавателни полета в съответствие с ORO.CC.135.
- б) Програмата за опреснителната подготовка за всеки тип въздухоплавателно средство включва най-малко следното:
- (1) аварийни процедури;
 - (2) евакуационни процедури;
 - (3) работа с и фактическо отваряне, от всеки член на кабинния екипаж, на всеки вид или вариант на нормални и аварийни изходи и на вратата на пилотската кабина при нормален и аварийен режим на работа;
 - (4) демонстрация на работа с всички други изходи, включително прозорците на пилотската кабина; и
 - (5) разположение и работа с цялото съответно аварийно-спасително оборудване на борда.
- в) Операторът може да реши да замени опреснителната подготовка с периодично обучение, ако възстановяването на изпълнението на полети на члена на кабинния екипаж започва в рамките на периода на валидност на последното периодично обучение и проверка. Ако този период на валидност е изтекъл, опреснителната подготовка може да бъде заменена единствено със специфично за типа въздухоплавателно средство обучение и курс по подготовка на оператора, както е посочено в ORO.CC.125.

Раздел 2 — Допълнителни изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт

ORO.CC.200 Брой и състав на кабинния екипаж

Когато се изисква наличието на повече от един член на кабинния екипаж, съставът на кабинния екипаж включва старши член на кабинния екипаж, определен от оператора и квалифициран в съответствие с ORO.CC.260.

ORO.CC.205 Обичайни наземни операции и непредвидени обстоятелства

- а) Когато на борда на въздухоплавателно средство има пътници, в пътническия салон е налице минималният брой членове на кабинния екипаж, изискван в съответствие с ORO.CC.100.
- б) При условие че са изпълнение условията, посочени в буква в), този брой може да бъде намален:
 - (1) по време на обичайни наземни операции, които не включват презареждане/източване на гориво, когато въздухоплавателното средство се намира на мястото си за паркиране; или
 - (2) при непредвидени обстоятелства, ако броят на пътниците, превозвани по време на полета, е намален. В този случай, след приключване на полета на компетентния орган се представя доклад.
- в) Условия:
 - (1) в ръководството за експлоатация са установени процедури, гарантиращи че с намаления брой на членовете на кабинния екипаж е постигнато еквивалентно равнище на безопасност, по-специално за евакуацията на пътници;
 - (2) намаленият брой на членовете на кабинния екипаж включва старши член на кабинния екипаж, както е посочено в ORO.CC.260;
 - (3) за всеки 50 или кратни на 50 пътници в един салон на въздухоплавателното средство се изисква поне един член на кабинния екипаж; и
 - (4) в случая на обичайни наземни операции, където въздухоплавателното средство изисква повече от един член на кабинния екипаж, определеният в съответствие с буква в), точка (3) брой се увеличава, така че да включва по един член на кабинния екипаж на всяка двойка аварийни изходи на нивото на пода.

ORO.CC.210 Условия за възлагане на функции

На членовете на кабинния екипаж се възлага изпълнението на функции и експлоатацията на конкретен тип или вариант на въздухоплавателно средство само ако те:

- а) притежават валидна атестация, издадена в съответствие с част-СС;
- б) са квалифицирани за типа или варианта в съответствие с настоящата подчаст;
- в) отговарят на другите приложими изисквания на настоящата подчаст и част-САТ; и
- г) носят униформата за кабинен екипаж на оператора.

ORO.CC.215 Провеждане на курсове за обучение и свързани проверки

- а) Програмите за обучение и проверки, включително учебните планове, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват от компетентния орган и се описват в ръководството за експлоатация.
- б) След като членът на кабинния екипаж премине успешно курс на обучение и свързаната проверка, операторът:
 - (1) актуализира записите за подготовка на члена на кабинния екипаж в съответствие с ORO.MLR.115; и
 - (2) предоставя на члена списък, в който са посочени актуализираните периоди на валидност по отношение на типа(овете) и варианта(ите) на

въздухоплавателното средство, на което членът на кабинния екипаж е квалифициран да изпълнява задълженията си.

ORO.CC.250 Експлоатация на повече от един тип или вариант ВС

- а) На члена на кабинния екипаж не може да бъде възложено да изпълнява функции на повече от три типа въздухоплавателни средства, с изключението, че ако компетентният орган даде своето одобрение, на члена на кабинния екипаж, може да бъде възложено да изпълнява функции на четири типа въздухоплавателни средства, ако за поне два от типовете:
 - (1) аварийно-спасителното оборудване и специфичните за типа нормални и аварийни процедури са подобни; и
 - (2) неспецифичните за типа нормални и аварийни процедури са идентични.
- б) За целите на буква а) и за обучението и квалификацията на кабинния екипаж операторът определя:
 - (1) всяко въздухоплавателно средство като тип или вариант, като взема предвид съответните стандарти на оперативните данни за ВС, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, за съответния тип или вариант на ВС, когато такива стандарти са налице; и
 - (2) варианти на тип въздухоплавателно средство за различни типове, ако те не са сходни в следните аспекти:
 - (i) работа с аварийните изходи;
 - (ii) разположение и тип на преносимото аварийно-спасително оборудване;
 - (iii) специфични за типа аварийни процедури.

ORO.CC.255 Работа като едночленен кабинен екипаж

- а) Операторът избира, набира, обучава и проверява квалификацията на членовете на кабинния екипаж, на които ще бъдат възложени функции на едночленен кабинен екипаж, в съответствие с критерии, подходящи за този тип функции.
- б) На членовете на кабинния екипаж, които не притежават предишен опит като едночленен кабинен екипаж, се възлагат такъв тип функции едва след като те:
 - (1) преминат обучението, изисквано по буква в), в допълнение към тяхното приложимо обучение и проверки, изисквани по настоящата подчаст;
 - (2) преминат успешно проверките, удостоверяващи тяхната квалификация за изпълнение на техните задължения и отговорности в съответствие с процедурите, описани в ръководството за експлоатация; и
 - (3) извършат опознавателни полети от най-малко 20 часа и 15 сектора на съответния тип въздухоплавателно средство под контрола на член на кабинния екипаж, който притежава подходящ опит.
- в) За да се отрази работата като едночленен кабинен екипаж, са обхванати следните допълнителни елементи на обучение, като се поставя особено ударение на следното:
 - (1) отговорност пред командира за провеждането на нормалните и аварийни процедури;
 - (2) значимост на координацията и комуникацията с полетния екипаж, по-специално при справяне с проблемни и недисциплинирани пътници;

- (3) преглед на изискванията на оператора и нормативните изисквания;
- (4) документация;
- (5) докладване на произшествия и инциденти; и
- (6) ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

ORO.CC.260 Старши член на кабинния екипаж

- а) Операторът определя членове на кабинния екипаж на длъжността старши член на кабинния екипаж само ако те:
 - (1) имат поне 1 година опит като действащ член на кабинния екипаж; и
 - (2) са преминали успешно курс на обучение за старши член на кабинния екипаж и свързаната проверка.
- б) Курсът на обучение за старши член на кабинния екипаж обхваща всички задължения и отговорности на старшите членове на кабинния екипаж и включва най-малко следните елементи:
 - (1) предполетен брифинг;
 - (2) сътрудничество с екипажа;
 - (3) преглед на изискванията на оператора и нормативните изисквания;
 - (4) докладване на произшествия и инциденти;
 - (5) човешки фактор и управление на ресурсите на екипажа; и
 - (6) ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.
- в) Старшият член на кабинния екипаж отговаря пред командира за провеждането и координирането на нормалните и аварийни процедури, описани в ръководството за експлоатация, включително за прекратяването на изпълнението на задължения, които не са безопасни, от съображения, свързани с безопасността или сигурността.
- г) Операторът установява процедури за избор на най-подходящо квалифициран член на кабинния екипаж, който да изпълнява функциите на старши член на кабинния екипаж, в случай че определеният старши член на кабинния екипаж не е в състояние да изпълнява задълженията си. Промените в тези процедури се съобщават на компетентния орган.

Подчаст ТС — Членове на техническия екипаж при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), подземни работи (ННО) или при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS)

ORO.TC.100 Обхват

Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора, когато той експлоатира въздухоплавателно средство с членове на техническия екипаж при превози с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS), при използване на системата за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS) или подземни работи (ННО) в търговския въздушен транспорт.

ORO.TC.105 Условия за възлагане на функции

- а) На членовете на техническия екипаж се възлага изпълнението на функции при превози с HEMS, ННО или NVIS в търговския въздушен транспорт само ако те:
- (1) са на възраст не по-малко от 18 години;
 - (2) са физически и психически годни за безопасно изпълнение на техните задължения и отговорности;
 - (3) са преминали цялото приложимо обучение, изисквано по настоящата подчаст, за да изпълняват възложените им задължения; и
 - (4) са преминали проверка за професионална годност за изпълнение на всички възложени задължения в съответствие с процедурите, описани в ръководството за експлоатация.
- б) Преди да бъдат възложени функции на членове на техническия екипаж, които са самостоятелно заети и/или работят като нещатни сътрудници или почасово, операторът проверява дали са спазени всички приложими изисквания на настоящата подчаст, като се вземат предвид всички услуги, предоставяни от члена на техническия екипаж на друг оператор, за да се определи по-специално:
- (1) общият брой експлоатирани типове и варианти въздухоплавателни средства; и
 - (2) приложимите ограничения на времето за полети и дежурства и изисквания за почивка.

ORO.TC.110 Обучение и проверки

- а) Операторът установява учебна програма в съответствие с приложимите изисквания на настоящата подчаст, така че да бъдат обхванати задълженията и отговорностите на членовете на техническия екипаж.
- б) След преминаване на първоначалната подготовка, подготовката, обучението за новостите и периодичното обучение, всеки член на техническия екипаж преминава проверка, за да демонстрира квалификацията си при извършване на нормални и аварийни процедури.
- в) За всеки курс на обучение обучението и проверките се извършват от персонал с подходяща квалификация и опит по обхванатия предмет на обучение. Операторът уведомява компетентния орган за персонала, който извършва проверките.

ORO.TC.115 Първоначално обучение

Преди да премине курс по подготовка на оператора, всеки член на техническия екипаж преминава през първоначално обучение, което включва:

- а) общи теоретични познания за авиацията и авиационните нормативни документи, които обхващат всички теми, свързани със задълженията и отговорностите, изисквани от членовете на техническия екипаж;
- б) подготовка за случаи на дим и пожар;
- в) подготовка по оцеляване на земята и във вода, подходяща за типа и зоната на експлоатация;
- г) авиомедицински аспекти и оказване на първа помощ; и
- д) комуникации и съответни елементи от управлението на ресурсите на екипажа на ORO.FC.115 и ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Курс по преподготовка на оператора

Всеки член на техническия екипаж преминава:

- а) курс по преподготовка на оператора, включително съответните елементи от управлението на ресурсите на екипажа,
 - (1) преди първото му назначение от оператора за член на техническия екипаж; или
 - (2) когато преминава на различен тип или клас въздухоплавателно средство, ако някои от процедурите или оборудването, споменати в буква б) се различават.
- б) Курсът по преподготовка на оператора включва:
 - (1) разположението и използването на цялото оборудване за безопасност и спасителната екипировка на борда на въздухоплавателното средство;
 - (2) всички нормални и аварийни процедури;
 - (3) оборудването на борда, използвано за изпълнение на задълженията в полет или на земята с цел подпомагане на пилота при изпълнение на действия свързани с HEMS, ННО, NVIS.

ORO.TC.125 Подготовка за новостите

- а) Всеки член на техническия екипаж преминава подготовка за новостите, когато се променят оборудването или процедурите за типовете или вариантите, които той експлоатира в момента.
- б) Операторът посочва в ръководството за експлоатация случаите, в които се изисква подготовка за новостите.

ORO.TC.130 Опознавателни полети

След завършване на курса по преподготовка на оператора, всеки член на техническия екипаж извършва опознавателни полети, преди да започне работа като член на техническия екипаж в операции по HEMS, ННО или NVIS.

ORO.TC.135 Периодично обучение

- а) В рамките на всеки 12-месечен период всеки член на техническия екипаж преминава периодично обучение, съответстващо на типа или класа на въздухоплавателното средство и оборудването, което той експлоатира. Елементите от управлението на ресурсите на екипажа се включват във всички части на периодичното обучение, където е необходимо.
- б) Периодичното обучение включва теоретично и практическо обучение, и практика.

ORO.TC.140 Опреснителна подготовка

- а) Всеки член на техническия екипаж, който не е изпълнявал полети през последните шест месеца, преминава опреснителната подготовка, определена в ръководството за експлоатация.
- б) Ако членът на техническия екипаж не е изпълнявал полети на конкретен тип или клас въздухоплавателно средство през последните 6 месеца, преди да бъде назначен на този тип или клас, той преминава:
 - (1) опреснителна подготовка на типа или класа; или

Приложение III „Част-ORO“

- (2) изпълнява опознавателни полети по два сектора на типа или класа въздухоплавателно средство.

Допълнение I към приложение III

ДЕКЛАРАЦИЯ
в съответствие с Регламент (ЕО) № XXX/XXX на Комисията относно въздушните операции
<p>Оператор:</p> <p>Име:</p> <p>Място, на което операторът е установен или пребивава:</p> <p>Име и информация за контакт на отговорния ръководител:</p>
<p>Експлоатация на ВС</p> <p>Начална дата на експлоатацията/дата на приложимост на промяната:</p> <p>Вид(ове) на експлоатацията:</p> <p><input type="checkbox"/> Част-NCC: (посочете пътнически и/или товарен)</p> <p><input type="checkbox"/> Част-SPO: (посочете специализираната(ите) задача(и))</p> <p>Тип(ове) ВС, регистрация и база(и)</p> <p>Информация за притежаваните одобрения (приложете списък на специфичните одобрения към декларацията, ако е приложимо)</p> <p>Списък на алтернативните средства за съответствие с позоваване на AMC, които те заменят (да се приложи към декларацията)</p>
<p>Декларация</p> <p><input type="checkbox"/> Документацията за системата на управление, включително ръководството за експлоатация отразява приложимите изисквания, посочени в част-NCC, част-SPO и част-SPA. Всички полети ще бъдат извършвани в съответствие с процедурите и инструкциите, описани в ръководството за експлоатация.</p> <p><input type="checkbox"/> Всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават валиден сертификат за летателна годност и отговарят на изискванията на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията.</p> <p><input type="checkbox"/> Всички членове на полетния екипаж, членове на кабинния екипаж и членове на техническия екипаж, както е приложимо, са преминали обучение в съответствие с приложимите изисквания.</p> <p><input type="checkbox"/> (Ако е приложимо)</p> <p>Операторът прилага и е демонстрирал съответствие с официално признат стандарт на индустрията.</p> <p>Номер на стандарта:</p> <p>Сертифициращ орган:</p> <p>Дата на последната проверка за съответствие:</p> <p><input type="checkbox"/> Всички промени в експлоатацията, които засягат оповестената в настоящата декларация информация, се съобщават на компетентния орган.</p>

Приложение III „Част-ОРО“

Операторът потвърждава верността на информацията, оповестена в настоящата декларация.

Дата, име и подпис на отговорния ръководител

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Част-САР

Подчаст А - Общи изисквания

CAT.GEN.100 Компетентен орган

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

Раздел 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга

CAT.GEN.MPA.100 Отговорности на екипажа

- а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на неговите/нейните задължения, които:
- (1) са свързани с безопасността на въздухоплавателното средство и неговите пътници; и
 - (2) са посочени в инструкциите и процедурите в ръководството за експлоатация.
- б) Членът на екипажа:
- (1) докладва на командира за всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи, ако това вече не е докладвано от друг член на екипажа;
 - (2) докладва на командира за всеки инцидент, който застрашава или може да застраши безопасната експлоатация, ако той вече не е докладван от друг член на екипажа;
 - (3) спазва съответните изисквания на схемите за докладване на събития на оператора;
 - (4) спазва всички ограничения на времето за полети и дежурства (FTL) и изисквания за почивка, приложими за неговата дейност; и
 - (5) когато поема задължения за повече от един оператор:
 - (i) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в ORO.OPS.FTL;
 - (ii) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.
- в) Членът на екипажа не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство:
- (1) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или по други причини, както е посочено в точка 7.ж. на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;

- (2) докато не измине приемлив период от време след дълбочинен подводен престой/ гмуркане, или след кръводаряване;
- (3) ако не са изпълнени приложимите медицински изисквания;
- (4) ако той/тя има каквито и да е съмнения относно възможността да изпълни предвидените му/й служебни задължения; или
- (5) ако той/тя е или предполага, че е изморен(а), както е посочено в точка 7.е. на приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 или се чувства по друг начин непригоден(на) до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена.

CAT.GEN.MPA.105 Отговорности на командира

- а) В допълнение към спазването на изискванията на CAT.GEN.MPA.100 командирът:
- (1) е отговорен за безопасността на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда, от момента на качването му/й на борда до напускането на въздухоплавателното средство след края на полета;
 - (2) е отговорен за експлоатацията и безопасността на въздухоплавателното средство:
 - (i) за самолети – от момента, в който самолетът е готов за движение с цел рулиране преди излитане, до момента, в който самолетът спре окончателно след края на полета и двигателят(ите), използван(и) като първично(и) устройство(а) за двигателна тяга, бъде(ат) спрян(ени);
 - (ii) за вертолети - при въртене на носещите витла;
 - (3) е упълномощен да издава всякакви заповеди и да предприема всички необходими действия с цел да гарантира безопасността на въздухоплавателното средство и на превозваните в него лица и/или собственост, в съответствие с точка 7.в. на приложение IV към Регламент(ЕО) № 216/2008;
 - (4) има правомощия да сваля от борда всяко лице или част от товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;
 - (5) не допуска превоз на лице, което изглежда е под въздействие на алкохол или упойващи средства до степен, предполагаща възможна заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на хората на борда;
 - (6) има право да откаже превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица, ако техният превоз увеличава риска за безопасността на въздухоплавателното средство или на хората на борда;
 - (7) гарантира, че всички пътници са информирани за разположението на аварийните изходи и за разположението и използването на съответното аварийно-спасително оборудване;
 - (8) гарантира, че всички експлоатационни процедури и проверки са изпълнени в съответствие с ръководството за експлоатация;

Приложение IV „Част-САТ“

- (9) не разрешава член на екипажа да изпълнява каквато и да е дейност по време на критични фази на полета, освен задълженията, необходими за осигуряване на безопасна експлоатация на въздухоплавателното средство;
- (10) гарантира, че полетните записващи устройства:
- (i) не се изключват по време на полет; или
 - (ii) в случай на произшествие или инцидент, което(йто) 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;
- (11) решава 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;
- (12) гарантира, че предполетната инспекция е проведена в съответствие с изискванията на част-М; и
- (13) се уверява, че до аварийно-спасителното оборудване има лесен достъп с цел незабавно използване.
- б) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г. на 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.
- в) Командирът подава ACAS доклад до компетентния орган, когато въздухоплавателното средство е извършило по време на полет маневри в отговор на инструкции за разрешаване на конфликти от системата ACAS.
- г) Опасност от сблъскване и сблъскване с птици
- (1) Когато е забелязал потенциална опасност от сблъскване с птици, командирът информира органа за обслужване на въздушното движение веднага щом работното натоварване на полетния екипаж позволи това.
 - (2) Когато въздухоплавателното средство, за което е отговорен командирът, е било ударено от птици и в резултат от това е настъпила значителна повреда по въздухоплавателното средство или загуба или неправилно функциониране на основна част, след кацане командирът подава писмен доклад за сблъскване с птици до компетентния орган.

САТ.GEN.MPA.110 Правомощия на командира

Операторът взема всички необходими мерки, за да гарантира, че всички лица на борда на въздухоплавателното средство се подчиняват на всички законни команди, дадени от командира с цел осигуряване на безопасността на самолета и на хората или товара, превозвани с него.

CAT.GEN.MPA.115 Персонал или членове на екипажа, различни от кабинния екипаж в пътническият салон

Операторът гарантира, че персоналът или членовете на екипажа, различни от действащите членове на кабинния екипаж, които изпълняват своите задължения в пътническият салон на въздухоплавателното средство:

- а) не могат да бъдат сбъркани от пътниците с действащи членове на кабинния екипаж;
- б) не заемат определените за кабинния екипаж позиции; и
- в) не затрудняват действащите членове на кабинния екипаж при изпълнението на техните задължения.

CAT.GEN.MPA.120 Общ език

Операторът гарантира, че всички членове на екипажи могат да комуникират помежду си на общ език.

CAT.GEN.MPA.125 Рулиране на самолети

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

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

CAT.GEN.MPA.130 Използване на носещите витла — вертолети

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

CAT.GEN.MPA.135 Достъп до пилотската кабина

- а) Операторът гарантира, че лице, което не е член на полетния екипаж, определен за конкретния полет, не се допуска или превозва в пилотската кабина, освен в случаите, когато това лице е:
 - (1) действащ член на екипажа;
 - (2) представител на компетентния или инспектиращия орган, ако това се изисква за изпълнение на неговите/нейните преки задължения; или
 - (3) допуснато и превозвано в съответствие с инструкциите, съдържащи се в ръководството за експлоатация.

- б) Командирът гарантира, че:
 - (1) достъпът до пилотската кабина не предизвиква отклоняване на вниманието или смущения при провеждането на полета; и
 - (2) всички лица, превозвани в пилотската кабина, са запознати със съответните процедури за безопасност.
- в) Командирът взема окончателното решение за допускане в пилотската кабина.

CAT.GEN.MPA.140 Преносими електронни устройства

Операторът не допуска използването и взема всички необходими мерки, за да гарантира, че никой на борда на въздухоплавателното средство не използва преносимо електронно устройство, което би могло да има неблагоприятен ефект върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

CAT.GEN.MPA.145 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда

Операторът гарантира, че списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда на всички негови въздухоплавателни средства са налични и могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

CAT.GEN.MPA.150 Принудително кацане — самолети

Операторът експлоатира самолет с конфигурация на пътническите места за повече от 30 пътници при полети над море/океан на разстояние от сушата, подходящо за извършване на аварийно кацане, по-голямо от 120 минути при крейсерска скорост или 400 морски мили, която стойност е по-малка, само ако самолетът отговаря на изискванията за принудително кацане в море/океан, предписани в приложимите правила за летателна годност.

CAT.GEN.MPA.155 Превоз на бойно оръжие и бойни муниции

- а) Операторът превозва бойно оръжие или муниции по въздуха, само ако е получил разрешение за това от всички държави, чието въздушно пространство се планира да бъде използвано за полета и евентуално отклонение.
- б) Когато разрешение е получено, операторът осигурява, че бойното оръжие и мунициите са:
 - (1) натоварени във въздухоплавателното средство на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета; и
 - (2) в случай на огнестрелно оръжие, то не е заредено.
- в) Операторът осигурява, че преди началото на полета командирът е уведомен за детайлите и разположението на борда на въздухоплавателното средство на предвидените за превоз бойно оръжие и муниции.

CAT.GEN.MPA.160 Превоз на спортно оръжие и муниции

- а) Операторът предприема всички необходими мерки, за да гарантира, че всяко спортно оръжие, предназначено за превоз по въздух, му е докладвано.

- б) Операторът, приемащ за превоз спортно оръжие, е длъжен да осигури, че:
- (1) то е натоварено във въздухоплавателното средство на място, което е недостъпно за пътниците по време на полета; и
 - (2) в случай на огнестрелно или друго оръжие, което може да съдържа муниции, то не е заредено.
- в) Муниции за спортно оръжие могат да бъдат превозвани в пътническия багаж, при спазване на определени ограничения в съответствие с техническите инструкции.

САТ.GEN.MPA.161 Превоз на спортно оръжие и муниции - облекчения

Независимо от САТ.GEN.MPA.160, буква б), за вертолетите с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ), равна или по-малка от 3 175 kg, експлоатирани в дневни условия и по маршрут в съответствие с визуални ориентири, спортното оръжие може да бъде превозвано на място, което е достъпно по време на полета, при условие, че операторът е установил подходящи процедури и натоварването му на недостъпно място по време на полета е неприложимо.

САТ.GEN.MPA.165 Метод за превоз на хора

Операторът предприема всички мерки да гарантира, че няма човек, който по време на полет да се намира в която и да е част от въздухоплавателното средство, която не е предназначена за хора, освен в случаите, когато е даден временен достъп от командира:

- а) с цел предприемане на действия, необходими за безопасността на въздухоплавателното средство или на хора, животни или стоки в него; или
- б) в част на въздухоплавателното средство, в която се превозват товари или запаси, като тази част е конструирана така, че да позволява достъп на хора по време на полет.

САТ.GEN.MPA.170 Алкохол и наркотични вещества

Операторът взема всички необходими мерки да не допусне качване или пребиваване на борда на въздухоплавателното средство на лица под въздействие на алкохол или наркотични вещества до степен, предполагаща възможна заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на пътниците.

САТ.GEN.MPA.175 Заплаха за безопасността

Операторът взема всички необходими мерки, за да гарантира, че никое лице не действа или бездейства самонадеяно или небрежно, така че да:

- а) застраши безопасността на въздухоплавателното средство или на хората на борда; или
- б) предизвика или допусне да бъдат застрашени безопасността на лице или на имущество.

САТ.GEN.MPA.180 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) сертификатът за шум, включително с превод на английски език, когато такъв е предоставен от органа, отговорен за издаването на сертификата за шум;
 - (5) заверено копие на свидетелството за авиационен оператор;
 - (6) спецификациите на операции, свързани с типа въздухоплавателно средство, издадени със CAO;
 - (7) оригиналът на 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) техническият борден дневник на въздухоплавателното средство, в съответствие с част-М;
 - (11) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;
 - (12) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полета;
 - (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, която е лесно достъпна в пилотската кабина;
 - (15) действащите части на ръководството за експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа, които са лесно достъпни за членовете на екипажа;
 - (16) списъкът на минималното оборудване (MEL);
 - (17) NOTAM/ AIS информация;
 - (18) съответната метеорологична информация;
 - (19) декларации за товара и/ или пътниците, ако е приложимо;
 - (20) документация за масата и центровката;
 - (21) експлоатационен полетен план, ако е приложимо;
 - (22) информация за специални категории пътници и специални товари, ако е приложимо; и

- (23) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.
- б) Независимо от буква а), за операции по правилата за визуални полети (VFR) през деня с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, излитащи и кацащи на едно и също летище или оперативна площадка в рамките на 24 часа, или оставащи в местна географска област, посочена в ръководството за експлоатация, на летището или оперативната площадка могат да бъдат оставени следните документи:
- (1) сертификат за шум;
 - (2) разрешението за използване на бордните радиостанции;
 - (3) полетният дневник или равностоеен;
 - (4) техническият борден дневник на ВС;
 - (5) NOTAM/ AIS информация;
 - (6) метеорологичната информация;
 - (7) информацията за специални категории пътници и специални товари, ако е приложимо; и
 - (8) документацията за масата и центровката.
- в) Независимо от буква а), в случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), точки 2–8, е разрешено експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне своята дестинация или място, където може да се извърши подмяна на документите.

САТ.GEN.MPA.185 Информация, която трябва да бъде съхранявана на земята

- а) Операторът осигурява, че поне за времето на всеки полет или серия от полети:
- (1) информацията, съответстваща за полета и подходяща за вида експлоатация, се съхранява на земята;
 - (2) информацията се запазва, докато бъде копирана на място, в което ще бъде съхранявана; или, ако това е неприложимо,
 - (3) същата информация се превозва в пожароустойчив контейнер на борда на въздухоплавателното средство.
- б) Информацията, посочена в буква а) включва:
- (1) копие от експлоатационния полетен план, когато е подходящо;
 - (2) копия от съответната(ите) част(и) на техническия борден дневник на ВС;
 - (3) съответната за маршрута НОТАМ документация, ако тази документация е специално обработвана от оператора;
 - (4) документация за масата и центровката, ако се изисква; и
 - (5) информация за специални товари.

CAT.GEN.MPA.190 Предоставяне на документи и записи

Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от лице, упълномощено от органа.

CAT.GEN.MPA.195 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства

- а) След произшествие или инцидент, което(йто) 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 CAT.IDE.A.190, 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) Без да се засягат приложимите национални наказателноправни норми:
 - (1) 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.
 - (2) 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:
 - (i) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване; или
 - (ii) са представени без данните за лицата; или
 - (iii) са разкрити при процедура, чиято сигурност е гарантирана.

CAT.GEN.MPA.200 Превоз на опасни товари

- а) Освен ако настоящата част не позволява друго, превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с *Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха* (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.

Приложение IV „Част-САТ“

- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с SPA.DG, освен в случаите, когато:
 - (1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или
 - (2) те се пренасят от пътници или членове на екипажа, или са в багаж, в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
- в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности, както се изисква от техническите инструкции.
- 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 недекларирани или неправилно декларирани опасни товари в товар или пощенска пратка; или
 - (3) намиране на опасни товари, пренасяни от пътници или членове на екипажа, или в техния багаж, когато това не е в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
- е) Операторът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.
- ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на техническите инструкции.

Подчаст В — Експлоатационни процедури

Раздел 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга

САТ.ОР.МРА.100 Използване на обслужване на въздушното движение

- а) Операторът гарантира, че:
- (1) за всички полети се използва обслужване на въздушното движение, подходящо за въздушното пространство и приложимите правила за полети, винаги когато такова е налице;
 - (2) оперативните инструкции по време на полет, включващи промяна в полетния план, при възможност се координират със съответните органи за обслужване на въздушното движение, преди да се предадат към въздухоплавателното средство.
- б) Независимо от буква а), използването на обслужване на въздушното движение не е задължително, освен ако това не се налага от изискванията на въздушното пространство за:
- (1) операциите по VFR през деня със самолети, различни от тези със сложна моторна тяга;
 - (2) вертолетите с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ), равна или по-малка от 3 175 kg, експлоатирани в дневни условия и по маршрути в съответствие с визуални ориентири; или
 - (3) местните полети с вертолет,
- при условие, че може да се поддържа обслужването по търсене и спасяване.

САТ.ОР.МРА.105 Използване на летища и експлоатационни площадки

- а) Операторът използва само онези летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типа(овете) въздухоплавателно(и) средство(а) и естеството на експлоатация.
- б) Използването на експлоатационни площадки е приложимо само за:
- (1) самолети, различни от тези със сложна моторна тяга; и
 - (2) вертолети.

САТ.ОР.МРА.106 Използване на изолирани летища — самолети

- а) Използването на изолирано летище като летище за местоназначение при полети със самолет изисква предварително одобрение от компетентния орган.
- б) Изолирано летище е летището, за което необходимото гориво до резервното летище и резервно гориво при кацане до най-близкото подходящо резервно летище за местоназначение е повече от:

Приложение IV „Част-САТ“

- (1) за самолетите, задвижвани с бутални двигатели – гориво за 45 минути полет плюс 15% от полетното време за планираното крейсерско ниво или 2 часа, която стойност е по-малка; или
- (2) за самолетите с турбинни двигатели – гориво за 2 часа полет при нормален крейсерски разход на гориво над летището за местоназначение, включително резервното гориво при кацане.

САТ.ОР.МРА.107 Подходящо летище

Операторът приема едно летище за подходящо, ако през планираното време за използване летището е на разположение и е снабдено с необходимите спомагателни услуги, напр. обслужване на въздушното движение, достатъчно осветление, комуникации, метеорологични прогнози, помощни навигационни средства и служби за спешна помощ.

САТ.ОР.МРА.110 Експлоатационен минимум на летищата

- а) Операторът установява експлоатационни минимума на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което се планира да бъде използвано. Тези минимума не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира съответното летище, освен ако това не е специално одобрено от тази държава. Всяко увеличение, определено от компетентния орган, се добавя към посочените минимума.
- б) Използването на проекционен дисплей (HUD), проекционна система за ръководство при кацане (HUDLS) или усъвършенствана визуална система (EVS) може да позволи операции при по-ниска видимост в сравнение с установения експлоатационен минимум на летището, ако е налице одобрение в съответствие с SPA.LVO.
- в) При определяне на експлоатационните минимума на летищата операторът отчита:
 - (1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;
 - (2) състава на полетния екипаж и неговата компетентност и опит;
 - (3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане/ 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) за определянето на минималната безопасна височина над препятствията - 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) летателната техника, която ще бъде използвана в крайния етап на подхода за кацане.
- г) Операторът посочва метода за определяне на експлоатационните минимума на летищата в ръководството за експлоатация.
- д) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват само ако са изпълнени посочените по-долу условия:
 - (1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата съгласно схемата, е функциониращо;
 - (2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;
 - (3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
 - (4) екипажът е подходящо квалифициран.

САТ.ОР.МРА.115 Летателна техника при подход за кацане — самолети

- а) Всички подходи за кацане се изпълняват като стабилизиран подход, освен ако компетентният орган не е одобрил друго за конкретен подход на конкретна писта.
- б) Неточни подходи
 - (1) Техниката финален подход с непрекъснато снижение при неточен подход (CDFA) се използва за всички неточни подходи.
 - (2) Независимо от точка (1), за конкретна комбинация подход/писта може да се използва друга летателна техника за подход, ако такава бъде одобрена от компетентния орган. В тези случаи приложимата минимална хоризонтална видимост на пистата (RVR):
 - (i) се увеличава с 200 m за самолетите категория А и В, и с 400 m за самолетите категория С и D; или
 - (ii) за летищата, за поддържането на чиято текуща експлоатация има обществен интерес и техниката CDFa не може да се използва, тя се установява и преразглежда редовно от компетентния орган, като се отчита опитът, програмата за обучение и квалификацията на полетния екипаж на оператора.

САТ.ОР.МРА.120 Подходи за кацане с борден радар (ARA) при операции над вода — вертолет

- а) Подход за кацане с борден радар се предприема само ако:
 - (1) радарът осигурява насочване по курса за обезпечаване на безопасно преминаване над препятствията; и
 - (2) или:
 - (i) минималната относителна височина на снижение (MDH) се определя от радиовисотомер; или

- (ii) се прилага минималната абсолютна височина на снижение (MDA) плюс подходяща стойност.
- б) Подходи за кацане с борден радар на сондажни платформи или на плавателни съдове на път се изпълняват само при операции с многочленен екипаж.
- в) Разстоянието за вземане на решение осигурява достатъчно свободно от препятствия пространство при преминаване на втори кръг от всяка дестинация, за която се планира АRA.
- г) Подходът за кацане продължава да се извършва извън разстоянието за вземане на решение или под MDA/H само ако е установен визуален ориентир с местоназначението.
- д) За еднопилотни операции, към MDA/H и разстоянието за вземане на решение се добавя съответно увеличение.

САТ.ОР.МРА.125 Инструментални процедури за излитане и подход

- а) Операторът гарантира използването на инструменталните процедури за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището.
- б) Независимо от буква а), командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане, при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина над препятствията и са отчетени всички експлоатационни условия. При всички случаи, финалният подход за кацане е изпълнен визуално или в съответствие с установените процедури за инструментален подход.
- в) Независимо от буква а), операторът може да използва процедури, различни от посочените в буква а), при условие че те са одобрени от държавата, на чиято територия се намира летището, и са посочени в ръководството за експлоатация.

САТ.ОР.МРА.130 Процедури за намаляване на шума — самолети

- а) С изключение на операциите по VFR със самолети, различни от тези със сложна моторна тяга, операторът установява подходящи експлоатационни процедури за излитане и кацане/подход за всеки тип самолети, като отчита необходимостта от минимизиране на ефекта от шума на въздухоплавателното средство.
- б) Тези процедури:
 - (1) гарантират, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума; и
 - (2) са опростени и безопасни за използване, без да се увеличава значително работното натоварване на екипажа по време на критични етапи на полета.

САТ.ОР.МРА.131 Процедури за намаляване на шума — вертолети

- а) Операторът гарантира, че процедурите за излитане и кацане отчитат необходимостта от минимизиране на ефекта от шума на вертолета.
- б) Тези процедури:
 - (1) гарантират, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума; и

- (2) са опростени и безопасни за използване, без да се увеличава значително работното натоварване на екипажа по време на критични етапи на полета.

САТ.ОР.МРА.135 Маршрути и зони за експлоатация — общи положения

- а) Операторът гарантира, че операциите се осъществяват само по маршрути и в зони, в които:
- (1) предоставяното наземно оборудване и обслужване, включително метеорологичното обслужване, съответстват на планираната експлоатация;
 - (2) характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на изискванията за минимални височини на полета;
 - (3) оборудването на въздухоплавателното средство съответства на минимално необходимото оборудване за планираната експлоатация; и
 - (4) необходимите карти и схеми са налице.
- б) Операторът гарантира, че експлоатацията се осъществява в съответствие с ограниченията по маршрутите и зоните на експлоатация, определени от компетентния орган.
- в) Буква а), точка (1) не се прилага за операциите по правилата за визуални полети (VFR) през деня с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, за полети , тръгващи и пристигащи на едно и също летище или оперативна площадка.

САТ.ОР.МРА.136 Маршрути и зони за експлоатация — едновигателни самолети

Операторът гарантира, че операциите с едновигателни самолети се извършват само по маршрути и в зони, в които има площадки, позволяващи безопасно изпълнение на принудително кацане.

САТ.ОР.МРА.137 Маршрути и зони за експлоатация — вертолети

Операторът гарантира, че:

- а) за вертолетите с летателно-технически характеристики от клас 3 има площадки, позволяващи безопасно изпълнение на принудително кацане, освен когато вертолетът има одобрение за експлоатация в съответствие с САТ.POL.H.420;
- б) за вертолетите с летателно-технически характеристики от клас 3, изпълняващи брегови транзитни операции, ръководството за експлоатация съдържа процедури, които да гарантират, че ширината на бреговия коридор и носеното оборудване отговарят на преобладаващите по това време условия.

САТ.ОР.МРА.140 Максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS

- а) С изключение на случаите, когато е налице одобрение от компетентния орган в съответствие с SPA.ETOPS, операторът не експлоатира самолети с два двигателя по маршрут, съдържащ точка, отстояща на по-голямо разстояние от подходящото летище, при стандартни условия при безветрие, освен в случай на:

Приложение IV „Част-САТ“

- (1) самолети с летателни характеристики клас А с:
 - (i) максимална оперативна конфигурация на пътническите места от 20 и повече; или
 - (ii) максимална излетна маса, равна или по-голяма от 45 360 kg, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 60 минути с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б);
- (2) самолети с летателни характеристики клас А с:
 - (i) максимална оперативна конфигурация на пътническите места от 19 или по-малко; и
 - (ii) максимална излетна маса, по-малка от 45 360 kg, на разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути или, ако е одобрено от компетентния орган – до 180 минути за турбореактивни самолети с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б);
- (3) самолети с летателни характеристики клас В или С с:
 - (i) разстояние, което може да бъде прелетяно в рамките на 120 минути с крейсерска скорост за един отказал двигател, определено в съответствие с буква б); или
 - (ii) 300 морски мили, в зависимост от това кое е по-малко.
- б) Операторът определя скорост за изчисляване на максималното разстояние до подходящо летище за всеки експлоатиран тип или вариант на самолет с два двигателя, ненадвишаваща V_{MO} (максимална оперативна скорост), на базата на действителната въздушна скорост, която самолетът може да поддържа с един отказал двигател.
- в) В ръководството за експлоатация операторът включва следните данни, специфични за всеки тип или вариант ВС:
 - (1) определената крейсерска скорост за един отказал двигател; и
 - (2) определеното максимално разстояние от подходящо летище.
- г) За да получи одобрението, посочено в буква а), точка (2), операторът представя доказателства, че:
 - (1) комбинацията самолет/двигател притежава одобрение за тип проект и надеждност за увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS) за планираната експлоатация;
 - (2) въведена е група условия с цел гарантиране, че самолетът и неговите двигатели се поддържат така, че да отговарят на необходимите критерии за надеждност; и
 - (3) полетният екипаж и всички други участващи членове на експлоатационния персонал са обучени и подходящо квалифицирани за осъществяване на планираната операция.

САТ.ОР.МРА.145 Установяване на минимални височини на полета

- а) За всички участъци от маршрута за прелитане операторът установява:
- (1) минимални височини на полета, които осигуряват спазване на изискванията за безопасна височина над препятствията при отчитане на изискванията в САТ.POL, и
 - (2) метод за определяне на тези височини от страна на полетния екипаж.
- б) Методът за установяване на минимални височини за полет се одобрява от компетентния орган.
- в) Когато минималните височини за полет, установени от оператора и държава, над която се прелита, се различават, се прилагат по-високите стойности.

САТ.ОР.МРА.150 Политика за горивото

- а) Операторът установява политика за горивото за целите на планиране на полетите и за препланиране в полет, прилагането на която осигурява достатъчно количество гориво на борда на самолета за планирания полет и резерв за покриване на евентуални отклонения от него. Политиката за горивото и всяко нейно изменение изисква предварително одобрение от компетентния орган.
- б) Операторът гарантира, че планирането на полетите се базира най-малкото на:
- (1) процедурите, съдържащи се в ръководството за експлоатация, и:
 - i) данните, предоставени от производителя на въздухоплавателното средство, или
 - ii) актуалните специфични данни за съответното въздухоплавателно средство, получени от системата за следене на консумацията на гориво,и
 - (2) експлоатационните условия, при които ще бъде изпълнен полетът, включително:
 - i) данните за разхода на гориво на въздухоплавателното средство;
 - ii) предвидената маса;
 - iii) очакваните метеорологични условия; и
 - iv) процедурите и ограниченията на доставчика(ците) на въздушни навигационни услуги.
- в) Операторът гарантира, че предполетните изчисления за необходимото използваемо гориво за полет включват:
- (1) гориво за рулиране;
 - (2) гориво за изпълнение на полета;
 - (3) резервно гориво, включващо:
 - i) гориво при изменение на условията на полета;
 - ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище;
 - iii) резервно гориво при кацане; и

- iv) допълнително гориво, ако е необходимо за типа експлоатация;
 - и
 - (4) допълнително гориво, по искане на командира на въздухоплавателното средство.
- г) Операторът гарантира, че процедурите за преизчисляване на използваемо гориво по време на полет, изисквани при продължаване на полета по маршрута или за полет до летище, различно от първоначално планираното летище за местоназначение, включват:
- (1) гориво за оставащата част от полета; и
 - (2) резервно гориво, включващо:
 - i) гориво при изменение на условията на полета;
 - ii) гориво до резервното летище, ако се изисква резервно летище;
 - iii) резервно гориво при кацане; и
 - iv) допълнително гориво, ако е необходимо за типа експлоатация;
 - и
 - (3) допълнително гориво, по искане на командира на въздухоплавателното средство.

САТ.ОР.МРА.151 Политика за горивото — облекчения

- а) Независимо от САТ.ОР.МРА.150, букви б) до г) за експлоатацията на самолети клас Б:
- (1) за полети, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, операторът определя минималното съдържание на гориво, с което трябва да завърши полетът. Този минимален краен резерв от гориво е не по-малък от количеството, необходимо за полет от 45 минути.
 - (2) за останалите полети операторът гарантира, че предполетните изчисления за необходимото използваемо гориво за полет включват:
 - i) гориво за рулиране, ако е значително количество;
 - ii) гориво за изпълнение на полета;
 - iii) резервно гориво, включващо:
 - А) гориво при изменение на условията на полета, което е не по-малко от 5 % от планираното за полета гориво, или в случай на промяна на полетния план по време на полета — 5 % от горивото за полета за остатъка от полета; и
 - Б) резервно гориво при кацане за допълнителен полет от 45 минути за бутални двигатели или от 30 минути за турбинни двигатели;
 - iv) гориво до резервното летище за достигане до резервното летище през основното летище, ако се изисква резервно летище; и
 - v) допълнително гориво, ако е заявено от командира.

- б) Независимо от САТ.ОР.МРА.150, букви б) до г) за вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg по маршрут в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири или местни търговски полети с вертолет, политиката за горивото гарантира при завършване на полета, или на серията от полети, резервното гориво при кацане да не е по-малко от количеството гориво, достатъчно за:
- (1) 30 минути полетно време с нормална крейсерска скорост или
 - (2) 20 минути полетно време с нормална крейсерска скорост, когато полетът се извършва в район, който осигурява непрекъснати и подходящи предпазни площадки за кацане.

САТ.ОР.МРА.155 Превоз на специални категории пътници (СКП)

- а) Лица, които изискват специални условия, помощ и/или помощни средства, когато използват въздушен транспорт, се считат за СКП и включват поне:
- (1) лица с намалена подвижност (ЛНП), които без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1107/2006, означават всяко лице, чиято способност за придвижване е намалена поради физическо увреждане (сетивно или двигателно, постоянно или временно), умствен недостатък или увреждане, както и поради друга причина за инвалидност, или поради възраст;
 - (2) бебета и деца без придружител; и
 - (3) депортирани пътници, пътници с ограничени права за достъп или задържани лица.
- б) СКП се превозват при условия, които гарантират безопасността на въздухоплавателното средство и пътниците в него съгласно процедурите, установени от оператора.
- в) СКП не се разполагат и не заемат места, които позволяват пряк достъп до аварийните изходи или където тяхното присъствие би могло да:
- (1) възпрепятства членовете на екипажа при изпълнението на техните задължения;
 - (2) възпрепятства достъпа до аварийното оборудване; или
 - (3) възпрепятства аварийната евакуация на въздухоплавателното средство.
- г) Когато се предвижда превоз на СКП, командирът се уведомява преди полета.

САТ.ОР.МРА.160 Натоварване на ръчен багаж и карго

Операторът установява процедури, гарантиращи, че:

- а) в пътническата кабина се превозва само такъв ръчен багаж, който може да бъде разположен подходящо и сигурно; и
- б) всеки багаж или товар, превозван на борда, който може да причини наранявания и повреди или да възпрепятства достъпа до изходите, е разположен така, че да се осигури неговата неподвижност.

САТ.ОР.МРА.165 Настаняване на пътниците

Операторът установява процедури, гарантиращи, че пътниците са настанени така, че в случай на необходимост от аварийна евакуация на въздухоплавателното средство да бъдат в състояние да я улеснят, а не да я възпрепятстват.

САТ.ОР.МРА.170 Инструктаж на пътниците

Операторът гарантира пътниците да получат:

- а) инструкции и демонстрации, свързани с безопасността, под форма, която улеснява прилагането на процедурите, предвидени в случай на аварийна ситуация; и
- б) аварийни карти, съдържащи инструкции по безопасност под формата на схеми, показващи използването на аварийно-спасителното оборудване и изходите, които биха могли да се използват от пътниците.

САТ.ОР.МРА.175 Подготовка за полета

- а) За всеки планиран полет се попълва експлоатационен полетен план въз основа на съображения за характеристиките на въздухоплавателното средство, други експлоатационни ограничения и съответните очаквани условия по маршрута, който ще се следва, и на съответните летища/експлоатационни площадки.
- б) Полетът не започва, ако командирът не е убеден, че:
 - (1) могат да бъдат изпълнени всички изисквания, посочени в точка 2.а.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, относно летателната годност и регистрацията на въздухоплавателното средство, съоръженията и оборудването, масата и центъра на тежестта, багажа и товара, и експлоатационните ограничения;
 - (2) въздухоплавателното средство не се експлоатира в несъответствие с разпоредбите на списъка с отклонения на конфигурацията (CDL);
 - (3) тези части от ръководството за провеждане на полети, които са необходими за извършване на полета, са налице;
 - (4) на борда са налични документите, допълнителната информация и бланките, изисквани по САТ.GEN.МРА.180;
 - (5) налични са актуални карти и свързана документация или еквивалентни данни за планираната експлоатация на самолета, включително за всяко отклонение, което може да се предвиди;
 - (6) наземното оборудване и обслужване, необходими за планирания полет, са налице и са достатъчни;
 - (7) разпоредбите, посочени в ръководството за провеждане на полети във връзка с гориво, смазочни материали, кислород, минимални безопасни височини, експлоатационни минимума на летищата и налични резервни летища, когато се изисква, могат да бъдат изпълнени за планирания полет; и
 - (8) всички допълнителни експлоатационни ограничения могат да бъдат спазени.
- в) Независимо от буква а) експлоатационен полетен план не се изисква за операции по правилата за визуален полет на:

- (1) самолети, различни от тези със сложна моторна тяга, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, или
- (2) вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3175 kg по маршрут в дневни условия, в съответствие с визуални ориентири, проведени в местни райони, които са посочени в ръководството за експлоатация.

САТ.ОР.МРА.180 Избор на летища — самолети

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

- (1) за самолети с два двигателя:
 - i) 1 час полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса; или
 - ii) ETOPS полетното време одобрено съгласно SPA.ETOPS, предмет на ограничения по MEL, до максимум 2 часа с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса;
- (2) за самолети с три и четири двигателя, 2 часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета в стандартни условия на спокойна атмосфера, базирана на действителната излетна маса.

Ако в ръководството за летателна експлоатация на самолета не е включен вариант за полет с един отказал двигател с крейсерска скорост, скоростта, която трябва да се използва при изчисленията, е тази скорост, която се достига с останалия(те) двигател(и), работещ(и) на максимален непрекъснат режим.

б) Операторът избира поне едно резервно летище на летището за местоназначение за всеки полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, освен ако летището за местоназначение не е изолирано или:

- (1) продължителността на планирания полет от излитането до кацането, или в случай на промяна на полетния план по време на полета съгласно САТ.ОР.МРА.150 буква г), не превишава 6 часа, и
- (2) летището за местоназначение е оборудвано с две отделни писти за излитане и кацане и съответните доклади за метеорологичните прогнози за летището за местоназначение показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане в местоназначението височината на долната граница на облаците ще бъде най-малко 2 000 ft или височината на визуалния кръг ще бъде +500 ft, което е по-голямо, а видимостта ще бъде най-малко 5 км.

в) Операторът избира две резервни летища, когато:

- (1) съответните метеорологични доклади и/или прогнози за летището за местоназначение показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното

време на пристигане в местоназначението метеорологичните условия ще бъдат по-лоши от приложимите планирани минимума; или

(2) няма на разположение метеорологична информация.

г) Операторът посочва всяко(всички) необходимо(и) резервно(и) летище(а) в експлоатационния план на полета.

САТ.ОР.МРА.181 Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолети

а) За полети при инструментални метеорологични условия (IMC), командирът избира резервно летище за излитане в рамките на 1 час полетно време с нормална крейсерска скорост, в случай че не е възможно връщане на площадката за излитане поради метеорологични причини.

б) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори (IFR) или по правилата за визуални полети (VFR) и пилотиране без визуални ориентири, командирът определя поне едно резервно летище на летището за местоназначение в експлоатационния план на полета, освен ако:

(1) местоназначението е крайбрежно летище и вертолетът лети по маршрут от крайбрежни зони;

(2) за полети до всяко друго местоназначение на сушата продължителността на полета и преобладаващите метеорологични условия не са такива, че в момента на очакваното време на пристигане на площадката за кацане не е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия; или

(3) площадката за кацане е изолирана и не съществува резервна площадка; в този случай се определя граница за връщане.

в) Операторът избира две резервни летища, когато:

(1) съответните метеорологични доклади и/или прогнози за летището за местоназначение показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане в местоназначението метеорологичните условия ще бъдат по-лоши от приложимите планирани минимума; или

(2) няма на разположение метеорологична информация за летището за местоназначение.

г) Операторът може да избере резервни летища на летището за местоназначение извън сушата, ако бъдат приложени следните критерии:

(1) резервно летище на летището за местоназначение извън сушата се използва само след определяне на граница за връщане. Преди определянето на граница за връщане се използват резервни летища на сушата;

(2) на резервното летище има възможност за кацане с един отказал двигател;

(3) доколкото е възможно, наличието на площадка (палуба) е гарантирано. Размерите, конфигурацията и безопасната височина над препятствията на отделните вертолетни площадки или други площадки се оценяват, за да се установи експлоатационната годност за използване на дадена резервна площадка от всеки тип вертолет, предложен за използване;

- (4) метеорологичните минимума се установяват при отчитане на точността и надеждността на метеорологичната информация;
 - (5) списъкът на минималното оборудване отразява важните основни изисквания за този тип експлоатация; и
 - (6) резервно летище извън сушата се избира единствено ако операторът е установил процедура за това в ръководството за експлоатация.
- д) Операторът посочва всяко(всички) необходимо(и) резервно(и) летище(а) в експлоатационния план на полета.

САТ.ОР.МРА.185 Планови минимума за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори — самолети

- а) Планови минимума за летище, резервно на летището за излитане

Операторът определя летище за резервно на летището за излитане единствено ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо 1 час преди и завършващо 1 час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат на или над приложимите минимума за кацане, определени в съответствие с САТ.ОР.МРА.110. Когато е възможно изпълнението само на неточни подходи за кацане и/или визуален кръг, се отчита височината на долната граница на облаците. Отчитат се всички ограничения, свързани с операции с един отказал двигател.

- б) Планови минимума за летище за местоназначение с изключение на изолирани летища за местоназначение

Операторът избира летище за местоназначение само когато:

- (1) съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане на летището метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от приложимите планирани минимума, както следва:

- i) RVR/видимост (VIS), определени съгласно САТ.ОР.МРА.110, и
- ii) за неточни подходи за кацане или визуален кръг височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от минималната височината за снижение (MDH);

или

- (2) са избрани две резервни летища на летището за местоназначение.

- в) Планови минимума за резервно летище за местоназначение, изолирано летище, резервно гориво за запасно летище по маршрута, резервно летище по маршрута

Операторът определя летище за една от тези цели само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо 1 час преди и завършващо 1 час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от плановите минимума, определени в таблица 1.

Таблица 1: Планови минимуми
Резервно летище за местоназначение, изолирано летище, резервно гориво за
запасно летище по маршрута, резервно летище по маршрута

Вид подход	Планови минимуми
Категории II и III	Категория I RVR
Категория I	Неточен подход RVR/VIS Височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH
Неточен подход	Неточен подход RVR/VIS + 1 000 м Височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH + 200 ft
Визуален кръг	Визуален кръг

САТ.ОР.МРА.185 Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори — вертолети

а) Планови минимуми за летище(а), резервно на летището за излитане

Операторът определя летище или площадка за кацане за резервни на летището за излитане само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо 1 час преди и завършващо 1 час след планираното време за пристигане на това летище, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от приложимите минимуми за кацане, определени в съответствие с САТ.ОР.МРА.110. Когато е възможно изпълнението само на неточни подходи за кацане, се отчита височината на долната граница на облаците. Отчитат се всички ограничения, свързани с операции с един отказал двигател.

б) Планови минимуми за летище за местоназначение и резервно(и) летище(а)

Операторът избира летище за местоназначение и/или резервно(и) на това летище само когато съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище или експлоатационна площадка, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от приложимите планови минимуми, както следва:

- (1) с изключение на случаите, посочени в САТ.ОР.МРА.181 буква г), плановите минимуми за летище за местоназначение са:
 - i) RVR/VIS, определени съгласно САТ.ОР.МРА.110, и
 - ii) за неточни подходи за кацане височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDH;
- (2) плановите минимуми за резервното(ите) летище(а) за местоназначение са посочени в таблица 1.

Таблица 1: Планови минимуми за резервно летище за местоназначение

Вид подход	Планови минимуми
Категории II и III	Категория I RVR
Категория I	Категория I + 200 ft / 400 m видимост
Неточен подход	Неточен подход RVR/VIS + 400 м Височината на долната граница на облаците е равна или по-висока от MDA + 200ft

САТ.ОР.МРА.190 Предаване на ОВД полетен план

- а) Ако не бъде предаден ОВД полетен план, тъй като не се изисква от правилата за полети, се депозира необходимата информация, позволяваща на органите за оповестяване да предприемат необходимите действия, ако е необходимо.
- б) Когато полети се извършват от площадка, където е невъзможно предаването на ОВД полетен план, този план се предава възможно най-бързо след излитането от командира или оператора.

САТ.ОР.МРА.195 Презареждане/източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане

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

САТ.ОР.МРА.200 Презареждане/източване на други видове гориво

Презареждане/източване на други видове гориво се извършва само ако операторът е установил подходящи процедури, отчитайки високите рискове, свързани с използването на тези видове гориво.

САТ.ОР.МРА.205 Бутане и буксиране — самолети

Определените от оператора процедури за бутане и буксиране се извършват съгласно установените авиационни стандарти и процедури.

САТ.ОР.МРА.210 Членове на екипажа по работни места

- а) Членове на полетния екипаж
 - (1) По време на излитане и кацане всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, заема своето място.

- (2) През останалите фази на полета всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, остава на работното си място, освен ако отсъствието му не е необходимо за изпълнение на задълженията му, свързани с експлоатацията, или за физиологични нужди, при условие че поне един квалифициран пилот управлява въздухоплавателното средство през цялото време.
- (3) По време на всички фази на полета всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, се намира в състояние на бдителност. Ако се установи липса на бдителност се предприемат съответните мерки. При състояние на неочаквана умора може да се приложи процедура за контролирана почивка, организирана от командира, ако работното натоварване позволява това. Контролираната почивка, ползвана по този начин, не се счита при никакви обстоятелства за част от периода за почивка за целите на изчисляване на ограниченията на времето за полет, нито се използва за оправдаване на удължаването на периода на дежурство.

б) Членове на кабинния екипаж

По време на критичните фази на полета всеки член на кабинния екипаж заема определеното му работно място и не изпълнява никакви други дейности, освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

САТ.ОР.МРА.215 Използване на пилотски слушалки — самолети

а) Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка. Слушалките се използват като основно средство за гласова комуникация с ОВД:

(1) на земята:

- i) при получаване на разрешение за излитане от органите за контрол на въздушното движение посредством гласова комуникация, и
- ii) когато двигателите работят;

(2) по време на полет:

- i) под преходната височина или
 - ii) 10 000 ft, в зависимост от това коя е по-висока,
- и

(3) когато това се счита за необходимо от командира.

б) При условията на буква а) слушалките с микрофон или еквивалентното средство за връзка са в положение, което позволява използването им за двустранна радиокомуникация.

САТ.ОР.МРА.216 Използване на пилотски слушалки — вертолети

Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и да ги използва като основно средство за комуникация с ОВД.

САТ.ОР.МРА.220 Спомагателни средства за аварийна евакуация

Операторът прилага процедури, гарантиращи, че преди рулиране, излитане и кацане и когато е безопасно и практически възможно, всички спомагателни средства за аварийна евакуация, които се задействат автоматично, са поставени в положение на готовност за работа.

САТ.ОР.МРА.225 Пътнически места, предпазни колани и предпазни средства

а) Членове на екипажа

- (1) По време на излитане и кацане и когато в интерес на безопасността се счита за необходимо от командира, сигурността на всеки член на екипажа се осигурява надлежно чрез всички предвидени предпазни колани и предпазни средства.
- (2) През останалите етапи на полета всеки член на полетния екипаж, когато е на работното си място в пилотската кабина, е със закопчан и затегнат предпазен колан.

б) Пътници

- (1) Преди излитане и кацане, и по време на рулиране, и когато в интерес на безопасността се счита за необходимо, командирът осигурява, че всеки пътник на борда заема място или лежанка със закопчан и затегнат предпазен колан или предпазно средство.
- (2) Операторът създава такива условия, че заемането на една пътническа седалка от повече от един пътник да бъде разрешено само на определени места. Командирът се уверява, че заемането на една пътническа седалка от повече от един пътник става само в случаите, когато седалката се заема от един възрастен пътник и едно бебе, подходящо осигурено с допълнителен предпазен колан или с друго предпазно средство.

САТ.ОР.МРА.230 Обезопасяване на пътническия салон и кухнята на самолета

- а) Операторът установява процедури, гарантиращи, че преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп.
- б) Командирът гарантира, че преди излитане и кацане и когато по своя преценка счита, че е в интерес на безопасността, всяко оборудване и багаж са подходящо обезопасени.

САТ.ОР.МРА.235 Спасителни жилетки — вертолети

Операторът установява процедури, гарантиращи, че при полет на вертолет с летателно – технически характеристики от клас 3 над вода се вземат предвид продължителността на полета и условията, които могат да възникнат, когато се взема решение дали всички пътници трябва да носят спасителни жилетки.

САТ.ОР.МРА.240 Тютюнопушене на борда

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

- а) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността;

- б) по време на презареждане и източване на гориво;
- в) при престой на въздухоплавателното средство на земята, освен ако операторът не е определил процедури за намаляване на рисковете по време на наземната експлоатация;
- г) извън определените за пушене зони и в тоалетната(ите);
- д) в багажните помещения и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери или не са покрити с пожароустойчиво платнище; и
- е) в тези зони на пътническия салон, в които се подава кислород.

САТ.ОР.МРА.245 Метеорологични условия — всички въздухоплавателни средства

- а) При полет по правилата за полети по прибори командирът не:
 - (1) предприема излитане; или
 - (2) продължава след точката, от която влиза в действие коригиран ОВД полетен план в случай на препланиране в полет,освен ако не разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището за местоназначение и/или резервното(ите) летище(а) съответстват на или са по-добри от плановите минимума.
- б) При полет по правилата за полети по прибори командирът продължава към планираното летище за местоназначение само ако последната налична информация показва, че в очакваното време на пристигане метеорологичните условия на летището за местоназначение или най-малко на едно резервно летище ще съответстват или ще бъдат по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимума.
- в) При полет по правилата за визуални полети командирът предприема излитане само ако съответните метеорологични доклади или/и прогнози показват, че по частта от маршрута, по която полетът ще бъде изпълнен по правилата за визуални полети, и по съответното време, метеорологичните условия ще бъдат равни или по-добри от лимитите, предвидени в тези правила.

САТ.ОР.МРА.246 Метеорологични условия — самолети

В допълнение на САТ.ОР.МРА.245 при полет на самолети по правилата за полети по прибори командирът не продължава след:

- а) точката на вземане на решение, когато се използва процедурата за намаляване на горивото при изменение на условията на полета, или
 - б) предварително определена точка, когато се използва съответна процедура,
- освен ако не разполага с информация, че очакваните метеорологични условия на летището за местоназначение и/или резервното(ите) летище(а) съответстват на или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимума.

САТ.ОР.МРА.247 Метеорологични условия — вертолети

В допълнение на САТ.ОР.МРА.245:

- а) При полети над вода по правилата за визуални полети, когато сушата не се вижда, командирът предприема излитане само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози показват, че височината на долната граница на облаците ще бъде по-голяма от 600 ft през деня и 1 200 ft през нощта.
- б) Независимо от буква а) във въздушно пространство клас G, когато се лети между вертолетни площадки, разположени върху палуби, където секторът над вода е по-малък от 10 морски мили, полетите по правила за визуални полети се провеждат, когато лимитите са равни или по-добри от следните:

Таблица 1: Минимуми за полети между вертолетни площадки, разположени във въздушно пространство клас G

	През деня		През нощта	
	Височина *	Видимост	Височина *	Видимост
С един пилот	300 ft	3 км	500 ft	5 км
С двама пилоти	300 ft	2 км **	500 ft	5 км ***

*: Височината на долната граница на облаците трябва да бъде такава, че да позволява полет на посочената височина под и на разстояние от облака.

**: С вертолети може да се оперира при видимост по време на полет намалена до 800 m, при условие че дестинацията или междинна конструкция се вижда непрекъснато.

***: С вертолети може да се оперира при видимост по време на полет намалена до 1 500 m, при условие че дестинацията или междинна конструкция се вижда непрекъснато.

- в) Полет с вертолети до вертолетни площадки, разположени върху палуби, или повдигна зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане се осъществяват само ако е докладвано, че средната скорост на вятъра на площадката или зоната е по-малка от 60 kt.

САТ.ОР.МРА.250 Лед и други замърсители — наземни процедури

- а) Операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на въздухоплавателното средство с цел безопасната му експлоатация.
- б) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на самолета са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на самолета, с изключение на случаите, разрешени съгласно буква а) и в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на самолета.

САТ.ОР.МРА.255 Лед и други замърсители — полетни процедури

- а) Операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.
- б) Командирът предприема излитане или извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия.
- в) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е

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

САТ.ОР.МРА.260 Зареждане с гориво и смазочни материали

Командирът започва полет или продължава в случай на препланиране в полет само ако е убеден, че въздухоплатателното средство е заредено най-малко с планираното количество гориво и смазочни материали за безопасно завършване на полета, отчитайки очакваните експлоатационни условия.

САТ.ОР.МРА.265 Условия за излитане

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

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

САТ.ОР.МРА.270 Минимални височини на полета

Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, не изпълнява полет на височини, по-ниски от определените минимални безопасни височини на полета, освен когато:

- а) това е необходимо за излитане или кацане; или
- б) снижаване съгласно процедурите, одобрени от компетентния орган.

САТ.ОР.МРА.275 Симулиране на особени ситуации по време на полет

Операторът гарантира, че при превоз на пътници или товар не се допуска симулирането на следното:

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

САТ.ОР.МРА.280 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет — самолети

Операторът установява процедура, гарантираща, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво съгласно следните критерии.

- а) Проверки на горивото по време на полет
 - (1) Командирът гарантира, че по време на полет се правят редовни проверки на горивото. Оставащото използваемо гориво се записва и се оценява, като:
 - і) се сравнява действителната консумация с планираната;

Приложение IV „Част-САТ“

- ii) се проверява, че оставащото използваемо гориво е достатъчно за изпълнение на целия полет в съответствие с буква б); и
- iii) се определя очакваното гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение.

(2) Съответните данни се записват.

б) Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет

(1) Полетът се изпълнява по такъв начин, че очакваното използваемо гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение, да бъде не по-малко от:

- i) необходимото гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане или
- ii) резервното гориво при кацане, ако не е необходимо резервно летище.

(2) Ако проверка на горивото по време на полет покаже, че очакваното използваемо гориво, оставащо при кацане на летището на местоназначение, е по-малко от:

- i) необходимото гориво до резервното летище плюс резервното гориво при кацане, командирът взема предвид въздушното движение и експлоатационните условия на летището на местоназначение, резервното летище на местоназначение и всяко друго подходящо летище при вземането на решение дали да продължи до летището на местоназначение или да се отклони, така че да може да се извърши безопасно кацане с гориво, не по-малко от резервното гориво при кацане; или
- ii) резервното гориво при кацане, ако не е необходимо резервно летище, командирът предприема съответни действия и продължава до подходящо летище, така че да може да се извърши безопасно кацане с гориво, не по-малко от резервното гориво при кацане.

(3) Командирът обявява аварийна ситуация, когато изчисленото използваемо гориво при кацане на най-близкото подходящо летище, където може да се извърши безопасно кацане, е по-малко от резервното гориво при кацане.

(4) Допълнителни условия за специфични процедури

i) При полет, когато се използва процедурата за намаляване на горивото за случайни отклонения, за да продължи до летище за местоназначение 1, командирът гарантира, че количеството оставащо използваемо гориво в точката на вземане на решение е най-малкото равно на сумата от:

- А) горивото за изпълнение на полета от точката на вземане на решение до летище за местоназначение 1;
- Б) гориво при изменение на условията на полета, равно на 5 % от горивото за изпълнение на полета от точката на вземане на решение до летище за местоназначение 1;
- В) гориво до резервно на летище за местоназначение 1 летище, ако се изисква резервно летище;
- Г) резервно гориво при кацане.

- ii) При полет, когато се използва процедурата за предварително определена точка, за да продължи до летището за местоназначение, командирът гарантира, че количеството оставащо използваемо гориво в предварително определена точка е най-малкото равно на сумата от:
 - А) горивото за изпълнение на полета от предварително определената точка до летището за местоназначение;
 - Б) горивото при изменение на условията на полета от предварително определената точка до летището за местоназначение; и
 - В) допълнително гориво.

САТ.ОР.МРА.281 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет— вертолети

- а) Операторът установява процедура, гарантираща, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво.
- б) Командирът гарантира, че количеството използваемо гориво, оставащо на борда, е не по-малко от необходимото гориво за полет до летище или експлоатационна площадка, където може да бъде осъществено безопасно кацане с наличие на полагащото се резервно гориво при кацане.
- в) Командирът обявява аварийна ситуация, когато действителното количество използваемо гориво на борда е по-малко от резервното гориво при кацане.

САТ.ОР.МРА.285 Използване на допълнителен кислород

Командирът гарантира, че членовете на полетния екипаж, които имат задължения от съществена важност за безопасната експлоатация на въздухоплатателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft.

САТ.ОР.МРА.290 Констатиране на близост със земята

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

САТ.ОР.МРА.295 Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS) — самолети

- а) Операторът установява процедури, гарантиращи, че когато бордовата система за избягване на сблъсък е инсталирана и е функционираща, тя се използва по време на полет в режим, който дава възможност да бъдат генерирани инструкции за разрешаване на конфликта (RA), когато бъде констатирана неочаквана близост с друго въздухоплатателно средство, освен ако процедура за особени ситуации или условия, ограничаващи полета, не изисква забрана на режим RA с използване само на консултативна информация за въздушното движение.
- б) Когато ACAS генерира RA:

- (1) пилотът, който провежда полета, незабавно изпълнява посоченото в RA, дори ако това противоречи на инструкциите от органа за контрол на въздушното движение, освен ако действията му няма да застрашат безопасността на въздухоплавателното средство;
- (2) веднага след като работното натоварване на полетния екипаж позволи, уведомява съответната служба на органа за контрол на въздушното движение за всяка RA, която изисква отклонение от текущите инструкции и разрешение на органа за контрол на въздушното движение; и
- (3) когато конфликтът се разреши, самолетът:
 - i) незабавно се подчинява отново на инструкциите и разрешението на органа за контрол на въздушното движение, който се уведомява за маневрата, или
 - ii) изпълнява всяко ново разрешение или инструкция на органа за контрол на въздушното движение.

САТ.ОР.МРА.296 Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS) — вертолети

Операторът установява процедури, гарантиращи, че когато бордовата система за избягване на сблъсък е инсталирана и е функционираща, тя се използва по време на полет в режим, който дава възможност за показване на консултативната информация за въздушното движение.

САТ.ОР.МРА.300 Условия за подход за кацане и кацане

Преди да започне подход за кацане, командирът се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището и условията на планираната за използване 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, отчитайки експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за провеждане на полети.

САТ.ОР.МРА.305 Започване и продължаване на подхода за кацане

- а) Командирът или пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната RVR/VIS.
- б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите 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. Ако е докладвана и подходяща, RVR в средната точка и в точката на спиране също се контролира. Минималната стойност на RVR за средната точка е 125 m или RVR, необходима за зоната на съприкосновение, ако е по-малка, и 75 m за точката на спиране. За въздухоплателни средства, оборудвани със система за насочване и контрол на изтъркулването, минималната стойност на RVR за средната точка е 75 m.

САТ.ОР.МРА.310 Експлоатационни процедури — височина на пресичане на прага — самолети

Операторът установява експлоатационни процедури, за да гарантира, че самолетът, изпълняващ точни подходи за кацане, пресича прага на пистата за излитане и кацане на височина в безопасния диапазон, когато самолетът се намира в положение и конфигурация за кацане.

САТ.ОР.МРА.315 Докладване на летателните часове — вертолети

Операторът предоставя на компетентния орган летателните часове за всеки експлоатиран през предходната година вертолет.

САТ.ОР.МРА.320 Категории въздухоплателни средства

- а) Категориите въздухоплателни средства се основават на приборната въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане (VAT), която е равна на скоростта на пропадане (VSO), умножена по 1,3, или на скоростта на пропадане при нормално претоварване от 1 g (VS1g), умножена по 1,23, при конфигурация на въздухоплателното средство за кацане и максимална сертифицирана маса на кацане. Ако разполагаме с VSO и VS1g, се използва по-високата получена V_{AT} .
- б) Използват се категориите въздухоплателни средства, посочени в таблицата по-долу.

Таблица 1: Категории въздухоплавателни средства, съответстващи на стойностите на VAT

Категория ВС	VAT
A	По-малко от 91 kt
B	От 91 до 120 kt
C	От 121 до 140 kt
D	От 141 до 165 kt
E	От 166 до 210 kt

- в) Конфигурацията за кацане, която трябва да бъде взета предвид, се определя в ръководството за експлоатация.
- г) Операторът може да използва по-ниска маса за кацане за определяне на V_{AT} , ако това е одобрено от компетентния орган. Тази по-ниска маса за кацане е постоянна величина, независеща от променливите условия на всекидневната експлоатация.

Подчаст В — Летателни характеристики на въздухоплавателните средства и експлоатационни ограничения

Раздел 1 — Самолети

Глава 1 — Общи изисквания

САТ.POL.A.100 Летателни характеристики

- а) Самолетът се експлоатира в съответствие с приложимите изисквания за летателните характеристики на неговия клас.
- б) Когато не може да се покаже пълно съответствие с приложимите изисквания, предвидени в тази раздел, поради специфични характеристики на проекта, операторът прилага одобрени стандарти за експлоатация, които гарантират ниво на безопасност, еквивалентно на нивото за безопасност на съответната глава.

САТ.POL.A.105 Общи разпоредби

- а) Масата на самолета:
 - (1) в началото на излитането или
 - (2) в случай на промяна на плана в полет, в точката, от която се прилага ревизирианият план на полета,не е по-голяма от масата, за която изискванията на съответната глава могат да се изпълнят за планирания полет. Може да се даде възможност за очаквано намаление на масата на самолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво.
- б) Одобрените данни за експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на самолета, се използват за определяне на съответствие с изискванията на съответната глава, допълнени, при необходимост, с други данни, както е посочено в съответната глава. Операторът уточнява другите данни в ръководството за експлоатация. Когато се прилагат факторите, посочени в съответната глава, могат да се отчитат всички експлоатационни фактори, които вече са включени в данните за летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на самолета, за да се избегне дублирано прилагане на фактори.
- в) Надлежно се отчитат конфигурацията на самолета, условията на околната среда и действието на системите, които оказват неблагоприятно влияние върху летателните характеристики на самолета.
- г) За целите на експлоатацията влажна писта за излитане и кацане, различна от тревна писта за излитане и кацане, може да бъде считана за суха.
- д) Операторът отчита точността на картите, когато оценява изискванията за излитане от приложимите глави.

Глава 2 — Летателни характеристики клас А

САТ.POL.A.200 Общи разпоредби

- а) Одобрените данни за летателните характеристики в ръководството за летателна експлоатация на самолета се допълват, ако е необходимо, с други данни, ако одобрените данни за летателните характеристики в ръководството за летателна експлоатация на самолета са недостатъчни по отношение на пунктове като:
- (1) отчитане на очаквани неблагоприятни експлоатационни условия като излитане и кацане на замърсени писти; и
 - (2) отчитане на отказ (неизправност) на двигател във всички фази на полета.
- б) За мокри и замърсени писти за излитане и кацане се използват данните за летателните характеристики, определени в съответствие с приложимите стандарти за сертифициране на големи самолети.
- в) Използването на другите данни, посочени в буква а) и еквивалентните изисквания, посочени в буква б) се посочват в ръководството за експлоатация.

САТ.POL.A.205 Излитане

- а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището за излитане.
- б) При определяне на максимално допустимата излетна маса се изпълняват следните изисквания:
- (1) необходимата дистанция за прекратено излитане не превишава наличната дистанция за прекратено излитане (ASDA);
 - (2) необходимата дистанция за излитане не превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробегата (TORA);
 - (3) пробегът при излитане не превишава TORA;
 - (4) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане (V_1) за прекратяване или продължаване на излитането; и
 - (5) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.
- в) Когато се установява съответствие с буква б), се отчита следното:
- (1) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;
 - (2) температурата на въздуха на летището;

- (3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;
- (4) наклона на пистата за излитане и кацане в посока на излитането;
- (5) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра; и
- (6) загубената част, ако има такава, от дължината на пистата за излитане и кацане поради подреждане на самолета преди излитане.

CAT.POL.A.210 Безопасна височина над препятствията при излитане

- а) Чистата траектория при излитане се определя по такъв начин, че самолетът преминава над препятствията с превишение не по-малко от 35 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс 0,125 по D, където D е хоризонталното разстояние, изминато от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане (TODA) или края на дистанцията за излитане, ако е предвиден завой преди края на TODA. За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 по D.
- б) Когато се установява съответствие с буква а):
 - (1) Взема се предвид следното:
 - i) масата на самолета в началото на пробегата при излитане;
 - ii) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;
 - iii) температурата на въздуха на летището; и
 - iv) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра.
 - (2) Не се допуска промяна в курса на самолета до достигането на точка от чистата траектория на полета, на която самолетът е достигнал височина, съответстваща на половината от разпереността му, но не по-малко от 50 ft над превишението в края на TORA. След това до достигане на височина 400 ft се приема, че самолетът изпълнява завои с наклон, не повече от 15°. Над височина 400 ft наклоните могат да са по-големи от 15°, но не повече от 25° по крен.
 - (3) Във всяка точка от чистата траектория на полета, на която самолетът е с наклон повече от 15°, се осигурява разстояние до препятствията в границите на хоризонталните разстояния, посочени в букви а), б), точка (6) и б), точка (7), и височина над тях не е по-малка от 50 ft.
 - (4) Операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон повече от 20° между 200 ft и 400 ft, или не повече от 30° над 400 ft, се извършват в съответствие с CAT.POL.A.240.
 - (5) Отчита се ефектът от наклона върху експлоатационните скорости и траекторията на полета, включително увеличените дистанции в резултат от увеличените експлоатационни скорости.
 - (6) В случаите, когато разчетната траектория на полета не изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:

Приложение IV „Част-САТ“

- i) 300 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или
 - ii) 600 m за полети при всички останали условия.
- (7) В случаите, когато разчетната траектория на полета изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:
- i) 600 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или
 - ii) 900 m за полети при всички останали условия.
- в) Операторът установява процедури при извънредни случаи, за да изпълни изискванията на букви а) и б) и да гарантира безопасно преминаване над препятствията, за да осигури самолетът да изпълни изискванията на САТ.POL.A.215 или да може да кацне на летището за излитане или на резервното на летището за излитане.

САТ.POL.A.215 Полет по маршрута с един отказал двигател

- а) Данните за частта от траекторията на полета при един неработещ двигател, посочени в ръководството за летателна експлоатация за типа самолет и съобразени с очакваните метеорологични условия на полета, позволяват установяване на съответствие с изискванията на буква б) или в) за всички точки по маршрута. Траекторията на полета има положителен градиент на височина 1 500 ft над превишението на летището, където ще се изпълни кацането след отказ на двигател. При метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, се отчита и въздействието от тяхното използване върху чистата траектория на полета.
- б) Чистата траектория на полета има положителен градиент на височина най-малко 1 000 ft над терена или препятствията в границите на 9,3 км (5 NM) от двете страни на направлението на полета.
- в) Чистата траектория на полета позволява на самолета да продължи полета от крейсерска височина до летище, където кацането би могло да се извърши в съответствие с САТ.POL.A.225 или САТ.POL.A.230, според случая. Чистата траектория на полета осигурява минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 км (5 NM) от всяка страна на направлението на полета в съответствие със следното:
 - (1) приема се, че двигателят е отказал в най-критичната точка на маршрута;
 - (2) отчита се въздействието на вятъра върху полетната траектория;
 - (3) разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва безопасна процедура; и
 - (4) летището, на което се планира да кацне самолетът след отказ на двигател, отговаря на следните критерии:

- i) изискванията за летателни характеристики при очакваната маса при кацане са изпълнени; и
 - ii) метеорологичните доклади и прогнози и условията на летателното поле показват, че може да се извърши безопасно кацане в разчетното време за кацане.
- г) Операторът увеличава стойностите в букви б) и в) до 18,5 км (10 NM), ако навигационната точност не отговаря поне на изискуемите навигационни характеристики 5 (RNP5).

САТ.POL.A.220 Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели

- а) Самолет с три или повече двигатели не изпълнява полет по маршрут, съдържащ точка, отстояща на разстояние, по-голямо от това, което може да бъде прелетяно в стандартни условия на спокойна атмосфера в рамките на 90 минути с крейсерска скорост, за максимална далечина и работещи всички двигатели от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане, освен ако не са изпълнени изискванията на букви от б) до е).
- б) Чистата траектория на полет по маршрут с два отказали двигателя позволява на самолета да продължи полета в очакваните метеорологични условия от точката, в която се приема, че два двигателя са отказали едновременно, до летище, на което е възможно кацане и пълно спиране, прилагайки установената процедура за кацане с два отказали двигателя. Чистата траектория на полета осигурява минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 км (5 NM) от всяка страна на направлението на полета. На височини и при метеорологични условия, изискващи използването на противообледенителни системи, се отчита въздействието от тяхното използване върху чистата траектория на полета. Ако навигационната точност не отговаря поне на RNP5, операторът увеличава стойностите, дадени по-горе до 18,5 км (10 NM).
- в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът е на разстояние повече от 90 минути полет при крейсерска скорост за максимална далечина и работещи всички двигатели в стандартни условия на спокойна атмосфера от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане.
- г) Траекторията на полета има положителен градиент на височина 1 500 ft над превишението на летището, където ще се изпълни кацането след отказ на два двигателя.
- д) Разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва безопасна процедура.
- е) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, е не по-малка от масата, включваща необходимото гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се извърши кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 1 500 ft над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути.

CAT.POL.A.225 Кацане — летище за местоназначение и резервни летища

- а) Масата за кацане на самолета, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а), не превишава максималната маса за кацане, определена за височината и температурата на летището за местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

CAT.POL.A.230 Кацане — сухи писти за излитане и кацане

- а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището за местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане:

- (1) за самолети с турбореактивни двигатели в границите на 60 % от разполагаемата дистанция за кацане; и
- (2) за самолети с турбовитлови двигатели в границите на 70 % от разполагаемата дистанция за кацане.

- б) Когато се прилагат процедури за стръмен подход за кацане операторът използва по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане спрямо посочените в буква а), на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 60 ft, но не по-ниска от 35 ft, при спазване на предвиденото в CAT.POL.A.245.

- в) При скъсени дистанции за кацане операторът използва по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане спрямо посочените в буква а) и спазване на предвиденото в CAT.POL.A.250.

- г) При определяне на масата за кацане операторът взема предвид следното:

- (1) надморската височина на летището;
- (2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от опашната компонента на вятъра; и
- (3) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане, ако е по-голям от ± 2 %.

- д) За да бъде допуснат самолетът до полет, се правят следните допускания:

- (1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и
- (2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.

- е) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква д), точка (1) по-горе за летище за местоназначение с една писта за излитане и кацане, където кацането зависи от определен компонент на вятъра, самолетът може да бъде допуснат до полет, ако са определени две резервни летища, които позволяват пълно съответствие с изискванията от букви а) до д). Преди да започне подходът за кацане на летището за местоназначение, командирът се убеждава, че кацането може да бъде изпълнено в пълно съответствие с изискванията от букви а) до д) и CAT.POL.A.225.

- ж) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква д), точка 2 за летището за местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а) до д).

САТ.POL.A.235 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане

- а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде мокра, наличната дистанция за кацане съответства на поне 115 % от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с САТ.POL.A.230.
- б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, наличната дистанция за кацане съответства най-малко на дистанцията за кацане, определена в съответствие с буква а), или най-малко на 115 % от дистанцията за кацане, определена в съответствие с одобрени данни за разчет на дистанция за кацане на замърсена писта, която стойност е по-голяма. Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети случаите, в които се изисква прилагането на еквивалентни данни за разчет на дистанция за кацане.
- в) Дистанция за кацане на мокра писта за излитане и кацане, по-къса от необходимата по буква а), но не по-къса от необходимата по САТ.POL.A.230, буква а), може да бъде използвана, ако ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа специфична допълнителна информация за определяне на дистанциите за кацане на мокри писти.
- г) Дистанция за кацане на специално подготвена замърсена писта за излитане и кацане, по-къса от необходимата по буква б), но не по-къса от необходимата по САТ.POL.A.230, буква а), може да бъде използвана, ако ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа специфична допълнителна информация за определяне на дистанциите за кацане на замърсени писти.
- д) За букви б), в) и г) се прилагат съответните критерии от САТ.POL.A.230, като изискванията на САТ.POL.A.230, буква а) не се прилагат за буква б) по-горе.

САТ.POL.A.240 Одобряване на операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон

- а) Операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон, изискват предварително одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:
- (1) ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа одобрени данни за необходимото увеличение на оперативната скорост, както и данни, позволяващи конструирането на траектория на полета при отчитане на увеличените ъгли на наклон и увеличената скорост;
 - (2) има налични визуални ориентири за навигационна точност;
 - (3) метеорологичните минимума и ограниченията, свързани с вятъра, са определени за всяка писта за излитане и кацане; и

- (4) полетният екипаж е запознат в достатъчно висока степен с маршрута, по който се изпълнява полетът, и с процедурите, които се използват съгласно ORO.OPS.FC.

САТ.POL.A.245 Одобряване на операции, при които се прилага стръмен подход за кацане

- а) Операции, при които се прилага стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от $4,5^\circ$, и с височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане, по-малка от 60 ft, но не по-малка от 35 ft, изискват предварително одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:
- (1) в ръководството за летателна експлоатация са посочени максималният ъгъл на наклона на глисадата за кацане, всякакви други ограничения, нормални, особени или аварийни процедури за стръмен подход за кацане, както и изменения на стойностите на дистанциите за кацане при използване на критериите за стръмен подход;
- (2) за всяко летище, на което ще се извършват операции, при които се прилага стръмен подход за кацане:
- i) налице е подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща най-малко система за визуално определяне на глисадата;
- ii) метеорологичните минимума са определени; и
- iii) взема се предвид следното:
- А) разположението на препятствията;
- Б) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните помощни средства за насочване по пистата за излитане и кацане;
- В) минималният визуален ориентир, изискван на DH и на MDA;
- Г) наличното бордово оборудване;
- Д) квалификацията на пилотите и специално опознаване на летището;
- Е) ограниченията и процедури на ръководството за летателна експлоатация; и
- Ж) критериите за преминаване на втори кръг.

САТ.POL.A.250 Одобряване на операции, при които се прилага кацане на скъсени дистанции

- а) Операциите, при които се прилага кацане на скъсени дистанции, изискват предварително одобрение на компетентния орган.
- б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:

Приложение IV „Част-САТ“

- (1) дистанцията, използвана за изчисляване на допустимата маса при кацане, може да се състои от използваната дължина на декларираната безопасна зона плюс декларираната налична дистанция за кацане;
- (2) държавата, в която се намира летището, е установила обществен интерес и експлоатационна необходимост, дължащи се на отдалечеността на летището или на физическите ограничения, свързани с удължаването на пистата за излитане и кацане;
- (3) вертикалното разстояние между линията на погледа на пилота и траекторията на най-ниската част от колесника не надвишава 3 m, когато самолетът е установен на нормална глисада;
- (4) минималната RVR/VIS не е по-малка от 1 500 m и ограниченията, свързани с вятъра, са посочени в ръководството за провеждане на полети;
- (5) изискванията за минимален пилотски опит, за обучение и познаване на летището са посочени и изпълнени;
- (6) височината на пресичане над началото на използваемата дължина на обявената безопасна зона е 50 ft;
- (7) използването на декларираната безопасна зона е одобрено от държавата, в която се намира летището;
- (8) използваемата дължина на обявената безопасна зона не надвишава 90 m;
- (9) широчината на обявената безопасна зона не е по-малка от удвоената широчина на пистата за излитане и кацане или от удвоения размер на разпереността на крилата на самолета (избира се по-голямата стойност), центрирана върху продължената осова линия на пистата за излитане и кацане;
- (10) в границите на обявената безопасна зона няма препятствия или вдлъбнатини, които представляват заплаха за безопасността на самолета, приближаващ пистата за излитане и кацане. Не се допуска наличието на движещи се обекти по обявената безопасна зона, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции;
- (11) наклонът на обявената зона на безопасност не надвишава 5 % над посоката на кацане и 2 % под нея; и
- (12) допълнителни условия, определени от компетентния орган, като отчита характеристиките на типа на самолета, орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход и съображенията за преминаване на втори кръг/прекратяване на кацането.

Глава 3 — Летателни характеристики клас В

САТ.POL.A.300 Общи разпоредби

- а) Операторът не експлоатира самолет с един двигател:
 - (1) през нощта; или
 - (2) при инструментални метеорологични условия освен при специални правила за визуални полети.
- б) Операторът счита самолетите с два двигателя, които не отговарят на изискванията за набиране на височина от САТ.POL.A.340, като самолети с един двигател.

САТ.POL.A.305 Излитане

- а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището за излитане.
- б) Непроменената дистанция за излитане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета, не надвишава:
 - (1) разполагаемата дистанция за пробег при излитане (TORA), когато е използван коефициент за умножение 1,25; или
 - (2) следните стойности, когато е наличен спирателен път и/или чиста от препятствия зона:
 - i) TORA;
 - ii) разполагаемата дистанция за излитане (TODA), когато е използван коефициент за умножение 1,15; или
 - iii) наличната дистанция за прекратено излитане (ASDA), когато е използван коефициент за умножение 1,3.
- в) Когато се установява съответствие с буква б), се отчита следното:
 - (1) масата на самолета в началото на пробег при излитане;
 - (2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;
 - (3) температурата на въздуха на летището;
 - (4) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;
 - (5) наклона на пистата за излитане и кацане в посока на излитането; и
 - (6) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра.

САТ.POL.A.310 Безопасна височина над препятствията при излитане — самолети с няколко двигателя

- а) Чистата траектория при излитане на самолети с два или повече двигателя се определя по такъв начин, че самолетът преминава над препятствията с превишение не по-малко от 50 ft и встрани от тях на разстояние не по-малко от 90 m плюс 0,125 по D, където D е хоризонталното разстояние, изминато от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане (TODA) или края на дистанцията за излитане, ако е предвиден завой преди края на TODA, с изключение на предвиденото в букви б) и в). За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 по D. Приема се, че:
- (1) траекторията за излитане започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по САТ.POL.A.305, буква б) и завършва на височина 1500 ft;
 - (2) самолетът не се наклонява, преди да достигне височина 50 ft, а след това ъгълът на наклон не надвишава 15°;
 - (3) отказ на критичен двигател възниква в точката от траекторията за излитане с всички работещи двигатели, където се очаква изгубване на визуалния ориентир за избягване на препятствия;
 - (4) градиентът на траекторията за излитане от височина 50 ft до приетата височина на отказ на двигател е равен на средния градиент при набиране на височина с всички двигатели и преход към конфигурация за полет по маршрута, умножен с коефициент 0,77; и
 - (5) градиентът на траекторията за излитане от височината, достигната в съответствие с буква а), точка 4, до края на траекторията за излитане е равен на градиента при набиране на височина по маршрута с един отказал двигател, даден в ръководството за летателна експлоатация на самолета.
- б) В случаите, когато разчетната траектория на полета не изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:
- (1) 300 m, ако полетът се извършва при условия, позволяващи използването на визуално насочване, или ако са налични навигационни средства, даващи възможност на пилота да поддържа планираната траектория със същата точност; или
 - (2) 600 m за полети при всички останали условия.
- в) В случаите, когато разчетната траектория на полета изисква наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:
- (1) 600 m за полети, които се извършват при условия, позволяващи използването на визуално насочване, или
 - (2) 900 m за полети при всички останали условия.
- г) Когато се установява съответствие с букви а) до в), се отчита следното:
- (1) масата на самолета в началото на пробега при излитане;

- (2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;
- (3) температурата на въздуха на летището; и
- (4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра.

САТ.POL.A.315 Полет по маршрута — самолети с няколко двигателя

- а) При очакваните метеорологични условия на полета и в случай на отказ на един двигател самолетът, с всички останали двигатели, работещи на допустимата максимална мощност, може да продължи полета на или над съответните минимални височини за безопасен полет, посочени в ръководството за провеждане на полети на самолета, до точка, намираща се на 1 000 ft над летище, на което могат да бъдат изпълнени изискванията на летателните характеристики.
- б) Приема се, че в точката на отказ на двигател:
 - (1) самолетът не извършва полет на височина, надвишаваща височината, при която скоростта на набиране на височина е равна на 300 ft за минута с всички двигатели, работещи на допустимата максимална мощност; и
 - (2) градиентът по маршрута с един неработещ двигател е градиентът на снижение или набиране на височина, както е подходящо, съответно увеличен или намален с 0,5 %.

САТ.POL.A.320 Полет по маршрута — самолети с един двигател

- а) При очакваните метеорологични условия на полета и в случай на отказ на двигател самолетът може да достигне място, където може да се извърши безопасно изпълнение на принудително кацане.
- б) Приема се, че в точката на отказ на двигател:
 - (1) самолетът не извършва полет на височина, надвишаваща височината, при която скоростта на набиране на височина е равна на 300 ft за минута с двигател, работещ на допустимата максимална мощност; и
 - (2) градиентът по маршрута е градиентът на снижение, увеличен с градиент от 0,5 %.

САТ.POL.A.325 Кацане — летище за местоназначение и резервни летища

Масата за кацане на самолета, определена в съответствие с САТ.POL.A.105, буква а), не превишава максималната маса за кацане, определена за височината и температурата на летището за местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

САТ.POL.A.330 Кацане — сухи писти за излитане и кацане

- а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с САТ.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището по местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от разполагаемата дистанция за кацане, отчитайки:

- (1) надморската височина на летището;
 - (2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от опашната компонента на вятъра;
 - (3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане; и
 - (4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.
- б) Когато се прилагат процедури за стръмен подход за кацане операторът използва по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане спрямо посочените в буква а), на основата на височина на прелитане на прага, по-ниска от 60 ft, но не по-ниска от 35 ft, при спазване на предвиденото в САТ.POL.A.345.
- в) При скъсени дистанции за кацане операторът използва по-голяма част от разполагаемата дистанция за кацане спрямо посочените в буква а) и спазване на предвиденото в САТ.POL.A.350.
- г) За да бъде допуснат самолетът до полет съгласно букви от а) до в), се правят следните допускания:
- (1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и
 - (2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.
- д) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква г), точка 2 за летището за местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а) до г).

САТ.POL.A.335 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане

- а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде мокра, наличната дистанция за кацане трябва да бъде равна или по-голяма от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с САТ.POL.A.330, като се използва коефициент за умножение 1,15.
- б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, дистанцията за кацане не трябва да надвишава наличната дистанция за кацане. Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети данните за разчет на дистанцията за кацане.
- в) Дистанция за кацане на мокра писта за излитане и кацане, по-къса от необходимата по буква а), но не по-къса от необходимата по САТ.POL.A.330, буква а), може да бъде използвана, ако ръководството за летателна експлоатация за типа самолет съдържа специфична допълнителна информация за определяне на дистанциите за кацане на мокри писти.

САТ.POL.A.340 Изисквания за набиране на височина при излитане и кацане

Операторът на самолети с два двигателя изпълнява следните изисквания за набиране на височина при излитане и кацане.

а) Набиране на височина при излитане

(1) Всички двигатели работещи

- i) Стабилният градиент при набиране на височина след излитане е най-малко 4 % при:
 - А) всеки двигател, работещ с мощност на излитане;
 - Б) спуснат колесник, освен ако колесникът може да се прибере за по-малко от седем секунди;
 - В) задкрилките на крилата в положение(я) на излитане; и
 - Г) скорост при набиране на височина, не по-малка от по-голямата от двете стойности на $1,1 V_{MC}$ (минималната скорост на управление на самолета на земя или близо до земя) и $1,2 V_{S1}$ (скоростта на пропадане или минимална постоянна полетна скорост в конфигурация за кацане).

(2) Един неработещ двигател

- i) Стабилният градиент на набиране на височина при 400 ft над пистата за излитане и кацане се измерва положително при:
 - А) неработещ критичен двигател с минимално бавно въртяща се перка;
 - Б) останалият двигател работи с мощност на излитане;
 - В) прибран колесник;
 - Г) задкрилките на крилата в положение(я) на излитане; и
 - Д) скорост при набиране на височина, равна на скоростта, достигната на височина 50 ft.
- ii) Стабилният градиент на набиране на височина е не по-малък от 0,75 % при 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:
 - А) неработещ критичен двигател с минимално бавно въртяща се перка;
 - Б) останалият двигател работи с не по-голяма от максималната непрекъсната мощност;
 - В) прибран колесник;
 - Г) задкрилките на крилата прибрани; и
 - Д) скорост при набиране на височина, не по-малка от $1,2 V_{S1}$.

б) Набиране на височина при конфигурация за кацане

(1) Всички двигатели работещи

- i) Стабилният градиент при набиране на височина е най-малко 2,5 % при:

Приложение IV „Част-САТ“

- А) не повече от мощността или тягата, която е налична осем секунди след задвижване на ръчките за управление на мощността от минимална позиция за полет на малък газ;
 - Б) спуснат колесник;
 - В) задкрилките на крилата в положение на кацане; и
 - Г) скорост при набиране на височина, равна на V_{REF} (референтна скорост на кацане).
- (2) Един неработещ двигател
- і) Стабилният градиент на набиране на височина е не по-малък от 0,75 % при 1 500 ft над пистата за излитане и кацане при:
 - А) неработещ критичен двигател с минимално бавно въртяща се перка;
 - Б) останалият двигател работи с не по-голяма от максималната непрекъсната мощност;
 - В) прибран колесник;
 - Г) задкрилките на крилата прибрани; и
 - Д) скорост при набиране на височина, не по-малка от $1,2 V_{S1}$.

САТ.POL.A.345 Одобряване на операции, при които се прилага стръмен подход за кацане

- а) Операции, при които се прилага стръмен подход за кацане с ъгъл на наклон на глисадата за кацане, равен или по-голям от $4,5^\circ$, и с височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане, по-малка от 60 ft, но не по-малка от 35 ft, изискват предварително одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:
 - (1) в ръководството за летателна експлоатация са посочени максималният ъгъл на наклона на глисадата за кацане, всякакви други ограничения, нормални, особени или аварийни процедури за стръмен подход за кацане, както и изменения на стойностите на дистанциите за кацане при използване на критериите за стръмен подход; и
 - (2) за всяко летище, на което ще се извършват операции, при които се прилага стръмен подход за кацане:
 - і) е налице подходяща система за определяне на глисадата за кацане, включваща най-малко система за визуално определяне на глисадата;
 - іі) метеорологичните минимума са определени; и
 - ііі) следното е взето предвид:
 - А) разположението на препятствията;
 - Б) типът на системата за определяне на глисадата и визуалните помощни средства за насочване по пистата за излитане и кацане;
 - В) минималният визуален ориентир, изискван на DH и на MDA;

- Г) наличното бордово оборудване;
- Д) квалификацията на пилотите и специално опознаване на летището;
- Е) ограниченията и процедури на ръководството за летателна експлоатация; и
- Ж) критериите за преминаване на втори кръг.

САТ.POL.A.350 Одобряване на операции, при които се прилага кацане на скъсени дистанции

- а) Операциите, при които се прилага кацане на скъсени дистанции, изискват предварително одобрение на компетентния орган.
- б) За да получи одобрение, операторът представя доказателства, че са изпълнени следните условия:
 - (1) дистанцията, използвана за изчисляване на допустимата маса при кацане, може да се състои от използваната дължина на декларираната безопасна зона плюс декларираната налична дистанция за кацане;
 - (2) използването на декларираната безопасна зона е одобрено от държавата, в която се намира летището;
 - (3) в границите на обявената безопасна зона няма препятствия или вдлъбнатини, които представляват заплаха за безопасността на самолета, приближаващ пистата за излитане и кацане. Не се допуска наличието на движещи се обекти по обявената безопасна зона, когато пистата за излитане и кацане се използва за кацане на скъсени дистанции;
 - (4) наклонът на обявената зона на безопасност не надвишава 5 % над посоката на кацане и 2 % под нея;
 - (5) използваемата дължина на обявената безопасна зона не надвишава 90 м;
 - (6) широчината на декларираната безопасна зона не е по-малка от удвоената широчина на пистата за излитане и кацане, центрирана върху продължената осова линия на пистата за излитане и кацане;
 - (7) височината на пресичане над началото на използваемата дължина на обявената безопасна зона не е по-малка от 50 ft;
 - (8) метеорологични минимуми са определени за всяка писта за излитане и кацане, която се използва, като тези минимуми не са по-малки от по-голямата от двете стойности — за минимуми при полети по правила за визуални полети или при неточен подход;
 - (9) изискванията за пилотски опит, за обучение и познаване на летището са посочени и изпълнени;
 - (10) допълнителни условия, определени от компетентния орган, като отчита характеристиките на типа на самолета, орографските характеристики в зоната на подхода, наличните средства за подход и съображенията за преминаване на втори кръг/прекратяване на кацането.

Глава 4 — Летателни характеристики клас С

САТ.POL.A.400 Излитане

- а) Излетната маса не превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата на въздуха на летището за излитане.
- б) За самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за полети, но не включват отчетност за отказ на двигател, дистанцията за пробег при излитане, необходима за самолета да достигне височина от 50 ft над пистата за излитане и кацане с всички двигатели работещи при определени условия на максимална излетна мощност, когато е използван коефициент за умножение от:
- (1) 1,33 за самолети с два двигателя;
 - (2) 1,25 за самолети с три двигателя; или
 - (3) 1,18 за самолети с четири двигателя,
- не надвишава наличната дистанция за пробег при излитане (TORA) на летището, на което трябва да се изпълни излитането.
- в) За самолети, за които данните за дължината на полето за излитане се съдържат в техните ръководства за полети и включват отчети за отказ на двигател, в съответствие със спецификациите в ръководството за летателна експлоатация се изпълняват следните изисквания:
- (1) необходимата дистанция за прекратено излитане не превишава наличната дистанция за прекратено излитане (ASDA);
 - (2) необходимата дистанция за излитане не превишава наличната дистанция за излитане (TODA), като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробега (TORA);
 - (3) пробегът при излитане не превишава TORA;
 - (4) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане (V_1) за прекратяване или продължаване на излитането; и
 - (5) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.
- г) Взема се предвид следното:
- (1) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;
 - (2) температурата на въздуха на летището;
 - (3) състоянието и типа на покритието на пистата за излитане и кацане;
 - (4) наклона на пистата за излитане и кацане в посока на излитането;

- (5) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра; и
- (6) загубената част, ако има такава, от дължината на пистата за излитане и кацане поради подреждане на самолета преди излитане.

САТ.POL.A.405 Безопасна височина над препятствията при излитане

- а) Траекторията на полета при излитане за самолети с един неработещ двигател се определя така, че самолетът да преминава над препятствията с превишение, не по-малко от 50 ft плюс 0,01 по D, или встрани от тях на разстояние, не по-малко от 90 m плюс 0,125 по D, където D е хоризонталната дистанция, измината от самолета от края на разполагаемата дистанция за излитане. За самолети с разпереност на крилата, по-малка от 60 m, може да се използва разстояние встрани от препятствията, което е равно на половината от разпереността плюс 60 m и плюс 0,125 по D.
- б) Траекторията на полета при излитане започва на височина 50 ft над края на дистанцията за излитане, необходима по САТ.POL.A.405, буква б) или в), и завършва на височина 1 500 ft.
- в) Когато се установява съответствие с буква а), се отчита следното:
 - (1) масата на самолета в началото на пробегата при излитане;
 - (2) атмосферното налягане и барометричната височина на летището;
 - (3) температурата на въздуха на летището; и
 - (4) не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра.
- г) Не се допуска промяна в курса на самолета до достигането на точка от траекторията на полета, на която самолетът е достигнал височина 50 ft. След това до достигане на височина 400 ft се приема, че самолетът изпълнява завои с наклон, не повече от 15°. Над височина 400 ft наклоните могат да са по-големи от 15°, но не повече от 25° по крен. Отчита се ефектът от наклона върху експлоатационните скорости и траекторията на полета, включително увеличените дистанции в резултат от увеличените експлоатационни скорости.
- д) В тези случаи, които не изискват наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:
 - (1) 300 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или
 - (2) 600 m за полети при всички останали условия.
- е) В тези случаи, които изискват наклони, по-големи от 15°, не е необходимо операторът да отчита препятствията, които се намират встрани от траекторията на полета на разстояние, по-голямо от:
 - (1) 600 m, ако пилотът има възможност да поддържа необходимата навигационна точност през зоната с препятствия, които трябва да бъдат отчетени; или
 - (2) 900 m за полети при всички останали условия.

- ж) Операторът установява процедури при извънредни случаи, за да изпълни изискванията на букви от а) и е) и да гарантира безопасно преминаване над препятствията, за да осигури самолетът да изпълни изискванията на САТ.POL.A.410 или да може да кацне на летището за излитане или на резервното на летището за излитане.

САТ.POL.A.410 Полет по маршрута — всички двигатели работят

- а) При очакваните за полета метеорологични условия самолетът във всяка точка от маршрута или планирано отклонение от него има възможност за скорост на набор, най-малко 300 ft за минута с всички двигатели, работещи в условия на максимална непрекъсната мощност, като:
- (1) във всеки етап от маршрута или планирано отклонение от него са прелетени най-малко височини с цел безопасен полет, като тези височини са дадени в ръководството за летателна експлоатация на самолета или са изчислени, като се използва информацията, съдържаща се в ръководството за провеждане на полети на самолета; и
 - (2) са прелетени най-малко височини, необходими за изпълнение на условията, посочени в САТ.POL.A.415 и 420, в зависимост от случая.

САТ.POL.A.415 Полет по маршрута с един отказал двигател

- а) При очакваните за полета метеорологични условия самолетът, в случай на отказ на един двигател във всяка точка от маршрута или планирано отклонение от него и другият(те) двигател(и), работещ(и) в условия на максимална непрекъсната мощност, има възможност за продължаване на полета от крейсерска височина до летище, където може да се извърши кацане в съответствие с САТ.POL.A.430 или САТ.POL.A.435, в зависимост от случая. Самолетът лети при осигурено превишение над терена или препятствията в границите на 9,3 км (5 NM) от двете страни на планираното направление на полета най-малко:
- (1) 1 000 ft, когато скоростта на набор е равна или по-голяма от нула; или
 - (2) 2 000 ft, когато скоростта на набор е по-малка от нула.
- б) Траекторията на полета има положителен градиент на височина 450 m (1 500 ft) над летището, на което се планира да бъде извършено кацане след отказ на един двигател.
- в) Разполагаемата скорост на набор на самолета се приема да бъде със 150 ft за минута по-малка от определената брутна скорост на набор.
- г) Ако навигационната точност не отговаря поне на RNP5, стойностите, дадени в буква а), се увеличават до 18,5 км (10 NM).
- д) Разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва безопасна процедура.

CAT.POL.A.420 Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели

- а) Самолет с три или повече двигатели не изпълнява полет по маршрут, съдържащ точка, отстояща на разстояние, по-голямо от това, което може да бъде прелетяно в стандартни условия на спокойна атмосфера в рамките на 90 минути с крейсерска скорост, за максимална далечина и работещи всички двигатели от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане, освен ако не са изпълнени изискванията на букви от б) до д).
- б) Траекторията на полет по маршрут с два отказали двигателя позволява на самолета да продължи полета в очакваните метеорологични условия при минимална височина над повърхността и препятствията най-малко 2 000 ft в границите на 9,3 км (5 NM) от всяка страна на направлението на полета до летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане.
- в) Приема се, че двата двигателя отказват в най-критичната точка от тази част от маршрута, където самолетът е на разстояние повече от 90 минути полет при крейсерска скорост за максимална далечина и работещи всички двигатели в стандартни условия на спокойна атмосфера от летище, съответстващо на експлоатационните характеристики на самолета за очакваната маса за кацане.
- г) Очакваната маса на самолета в точката, в която се приема, че са отказали двата двигателя, е не по-малка от масата, включваща необходимото гориво за полет до летище, на което се приема, че ще се извърши кацане, и за пристигането на самолета на най-малко 450 m (1 500 ft) над зоната за кацане, след което той да има запас от полетно време в рамките на 15 минути.
- д) Разполагаемата скорост на набор на самолета се приема да бъде със 150 ft за минута по-малка от определената.
- е) Ако навигационната точност не отговаря поне на RNP5, стойностите, дадени в буква б), се увеличават до 18,5 км (10 NM).
- ж) Разрешено е изразходването/изхвърлянето на гориво до количество, съответстващо на необходимия резерв от гориво за достигане на летището за кацане, ако се използва безопасна процедура.

CAT.POL.A.425 Кацане — летище по местоназначение и резервни летища

Масата за кацане на самолета, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а), не превишава максималната маса за кацане, определена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за височината и, ако е предвидено в ръководството, температурата на летището за местоназначение и резервното летище към разчетното време за кацане.

CAT.POL.A.430 Кацане — сухи писти за излитане и кацане

- а) Масата на самолета при кацане, определена в съответствие с CAT.POL.A.105, буква а) за разчетното време на кацане на летището по местоназначение или на което и да е резервно летище, позволява кацане и окончателно спиране от височина 50 ft над прага на пистата за излитане и кацане в границите на 70 % от располагаемата дистанция за кацане, отчитайки:

- (1) надморската височина на летището;
 - (2) не повече от 50 % от насрещната компонента на вятъра или не по-малко от 150 % от опашната компонента на вятъра;
 - (3) условията на повърхността и типа на пистата за излитане и кацане; и
 - (4) наклона на пистата за излитане и кацане в направлението за кацане.
- б) За да бъде допуснат самолетът до полет, се правят следните допускания:
- (1) кацането ще бъде изпълнено на най-подходящата писта за излитане и кацане при безветрие; и
 - (2) кацането ще бъде изпълнено на писта за излитане и кацане, която ще бъде определена, като се отчитат предполагаемите направление и скорост на вятъра, характеристиките на самолета, както и други условия, като навигационни средства за кацане и терен.
- в) Ако операторът не може да изпълни изискванията на буква б), точка 2 за летището за местоназначение, самолетът се допуска до полет само ако е определено резервно летище, което позволява пълно съответствие с изискванията от букви а) и б).

САТ.POL.A.435 Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане

- а) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде мокра, наличната дистанция за кацане трябва да бъде равна или по-голяма от необходимата дистанция за кацане, определена в съответствие с САТ.POL.A.430, като се използва коефициент за умножение 1,15.
- б) Когато съответните метеорологични доклади или прогнози покажат, че към разчетното време за кацане пистата за излитане и кацане може да бъде замърсена, дистанцията за кацане не трябва да надвишава наличната дистанция за кацане. Операторът посочва в ръководството за провеждане на полети данните за разчет на дистанцията за кацане.

Раздел 2 — Вертолети

Глава 1 — Общи изисквания

САТ.POL.H.100 Приложимост

- а) Вертолетите се експлоатират в съответствие с приложимите изисквания за летателните характеристики на техния клас.
- б) Вертолети се експлоатират с летателно-технически характеристики от клас 1:
 - (1) когато се експлоатират до/от летища или експлоатационни площадки, намиращи се в неблагоприятна среда, с голямо струпване на хора и движение на превозни средства, освен когато се експлоатират до/от площадка от обществен интерес съгласно САТ.POL.H.225; или
 - (2) когато са с максимална одобрена конфигурация за сядане (MAPSC) с повече от 19 места за пътници, освен когато се експлоатират до/от вертолетни площадки от клас 2 съгласно одобрение в съответствие с САТ.POL.H.305.
- в) Освен ако не е предвидено друго в буква б), вертолетите с максимална одобрена конфигурация за сядане (MAPSC) с 19 или по-малко места за пътници, но повече от 9, се експлоатират в съответствие с летателно-технически характеристики клас 1 или 2.
- г) Освен ако не е предвидено друго в буква б), вертолетите с максимална одобрена конфигурация за сядане (MAPSC) с 9 или по-малко места за пътници, се експлоатират в съответствие с летателно-технически характеристики клас 1, 2 или 3.

САТ.POL.H.105 Общи разпоредби

- а) Масата на вертолета:
 - (1) в началото на излитането или
 - (2) в случай на промяна на полетния план в полет, в точката, от която се прилага ревизирият план на полета,

не надвишава от масата, за която приложимите изисквания на настоящия раздел могат да се изпълнят за планирания полет, като се отчита очакваното намаление на масата на вертолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво.

- б) Одобрените данни за експлоатационните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация, се използват за определяне на съответствие с изискванията на настоящия раздел, допълнени, при необходимост, с други данни, както е посочено в съответното изискване. Операторът уточнява другите данни в ръководството за летателна експлоатация. Когато се прилагат факторите, посочени в настоящия раздел, могат да се отчитат всички експлоатационни фактори, които вече са включени в данните за летателните характеристики, съдържащи се в ръководството за летателна експлоатация на вертолета, за да се избегне дублирано прилагане на фактори.

- в) При установяване на съответствие с изискванията на настоящия раздел, се отчитат следните параметри:
- (1) масата на вертолета;
 - (2) конфигурацията на вертолета;
 - (3) условията на околната среда и по-специално:
 - i) атмосферното налягане и барометричната височина, както и температурата;
 - ii) вятъра:
 - А) с изключение на случаите, посочени в буква В), изискването за излитане, траектория за излитане и кацане, се отчита не повече от 50 % от докладваната насрещна компонента на вятъра от 5 kt или повече;
 - Б) когато излитане и кацане с опасна компонента на вятъра е разрешено съгласно ръководството за летателна експлоатация, и във всички случаи за траекторията за излитане, се отчита не по-малко от 150 % от докладваната опасна компонента на вятъра; и
 - В) когато има оборудване за точно измерване на вятъра, позволяващо точно измерване скоростта на вятъра над точката на излитане и кацане, операторът може да определи компоненти на вятъра над 50%, при условие че докаже на компетентния орган, че близостта до зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане и точността на измервателното оборудване осигуряват еквивалентно равнище на безопасност;
 - (4) експлоатационни способности; и
 - (5) действието на системите, които оказват неблагоприятно влияние върху летателните характеристики на вертолета.

САТ.POL.H.110 Отчитане на препятствията

- а) За целите на изискванията за прелитане над препятствията, препятствие, разположено извън зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, при траекторията на излитане или траекторията на преминаване на втори кръг се отчита, ако страничното разстояние от него до най-близката точка на повърхността под разчетната траектория на полета е не по-голямо от:
- (1) За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети:
 - i) половината от минималната ширина, посочена в ръководството за летателна експлоатация или когато ширината не е определена, „ $0,75 \times D$ “, където D е най-големият размер на вертолета при въртящи се ротори;
 - ii) плюс по-голямата от двете стойности на „ $0,25 \times D$ “ или „3 м“;
 - iii) плюс:
 - А) $0,10 \times$ разстояние DR (хоризонталното разстояние, което вертолетът е изминал от края на разполагаемата дължина за излитане) за полети по правилата за визуални полети през деня; или

Приложение IV „Част-САТ“

- Б) $0,15 \times$ разстояние DR за полети по правилата за визуални полети през нощта.
- (2) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори:
- i) по-голямата от двете стойности на „ $1,5 \times D$ ” или „3 м” плюс:
- А) $0,10 \times$ разстояние DR за полети по правилата за полети по прибори с точно поддържане на курса;
- Б) $0,15 \times$ разстояние DR за полети по правилата за полети по прибори със стандартно поддържане на курса;
- В) $0,30 \times$ разстояние DR за полети по правилата за полети по прибори без поддържане на курса.
- ii) Когато се изчислява траекторията на полета при преминаване на втори кръг, отклонението от разчетната зона на препятствието се прилага само след края на разполагаемата дистанция на излитане.
- (3) За операции с първоначално визуално излитане и преминаване към полет по правилата за полети по прибори/инструментални метеорологични условия в точка на преминаване, до точката на преминаване се прилагат критериите, изисквани в точка (1), а след нея се прилагат критериите, изисквани в точка (2). Точката на преминаване не може да бъде разположена преди края на необходимата дистанция за излитане на вертолети (TODRH) с летателно-технически характеристики от клас 1 и преди дефинираната точка след излитането (DPATO) за вертолети с летателно-технически характеристики от клас 2.
- б) За излитане с използване на процедура на заден ход (или странично преминаване) за целите на изискванията за прелитане над препятствията едно препятствие, разположено в зоната отзад (или за странично преминаване) се отчита, ако страничното разстояние от най-близката точка върху повърхността под разчетната траектория на полета е не по-голямо от:
- (1) половината от минималната ширина, определена в ръководството за експлоатация или, когато няма определена ширина, „ $0,75 \times D$ ”;
- (2) плюс по-голямата от двете стойности на „ $0,25 \times D$ ” или „3 м”;
- (3) плюс:
- i) за полети по правилата за визуални полети през деня $0,10 \times$ разстоянието, изминато назад във зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане; или
- ii) за полети по правилата за визуални полети през нощта $0,15 \times$ разстоянието, изминато назад във зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане.
- в) Препятствията може да се пренебрегнат, ако са разположени по-далеч от:
- (1) $7 \times$ радиуса на ротора (R) за полети денем, ако се гарантира, че точността на навигацията може да се постигне чрез подходящи визуални ориентири по време на изкачването;

Приложение IV „Част-САТ“

- (2) $10 \times (R)$ за полети нощем, ако се гарантира, че точността на навигацията може да се постигне чрез подходящи визуални ориентири по време на изкачването;
- (3) 300 m, ако точността на навигацията може да се постигне чрез подходящи навигационни средства; или
- (4) 900 m във всички останали случаи.

Глава 2 — Летателно-технически характеристики клас 1

САТ.POL.H.200 Общи разпоредби

Вертолетите, които се експлоатират с летателно-технически характеристики клас 1 се сертифицират в категория А или еквивалентна такава.

САТ.POL.H.205 Излитане

- а) Масата при излитане не превишава максимално допустимата маса при излитане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за процедурата, която ще се използва.
- б) Масата при излитане е тази, при която:
- (1) може да се прекрати излитането и да се кацне в зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане в случай на отказ на критичен двигател при или преди точката на вземане на решение за излитане (TDP).
 - (2) необходимата дистанция за прекратено излитане (RTODRH) не превишава разполагаемата дистанция за прекратено излитане (RTODAH); и
 - (3) TODRH не превишава разполагаемата дистанция на излитане (TODAH).
 - (4) Независимо от буква б), точка (3) TODRH може да превиши TODAH, ако вертолетът с отказ на критичен двигател, установен в TDP, може, ако продължи излитането, да прелети над всички препятствия до края на TODRH с изискваното превишение от не по-малко от 10,7 m (35 ft).
- в) Когато се установява съответствие с букви а) и б), се отчитат съответните параметри от САТ.POL.H.105, буква в) в летището или експлоатационната площадка на излитане.
- г) Частта от излитането до и включително TDP се изпълнява при видимост на повърхността, така че да може да се изпълни прекратяването на излитането.
- д) За излитане с използване на процедурата на заден ход (странично преминаване), при отказ на критичен двигател, установен в или преди TDP, всички препятствия при движението назад (страничното преминаване) да бъдат прелетени с подходящо превишение.

САТ.POL.H.210 Траектория на излитането

- а) От края на TODRH при установяване на отказ на критичен двигател в TDP:
- (1) масата при излитане е такава, че траекторията на полета при излитане да осигурява превишение от не по-малко от 10,7 m (35 ft) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети, и $10,7 \text{ m (35 ft)} + 0,01 \times \text{разстояние DR}$ за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори, над всички препятствия, разположени в траекторията за изкачване. Необходимо е да се отчитат само препятствията, посочени в САТ.POL.H.110.

- (2) Когато се извършва промяна на посоката на повече от 15°, се отчита ефектът на наклона върху способността за спазване на изискванията за прелитане над препятствията. Този завой не трябва да се започва преди достигане на височина 61 m (200 ft) над повърхността на излитане, освен ако това не е разрешено като част от одобрена процедура в ръководството за летателна експлоатация.
- б) Когато се установява съответствие с буква а), се отчитат съответните параметри от САТ.POL.H.105, буква в) в летището или експлоатационната площадка на излитане.

САТ.POL.H.215 Полет по маршрута с неработещ критичен двигател

- а) Масата на вертолета и траекторията на полета при неработещ критичен двигател в съответствие с очакваните метеорологични условия за полета отговарят на точки (1), (2) или (3) по-долу във всички точки по маршрута.
- (1) Когато се очаква полетът да се провежда през цялото време без видимост на земята, масата на вертолета да позволява скорост на изкачване най-малко 50 ft/мин. с неработещ критичен двигател на височина най-малко 300 m (1 000 ft) или 600 m (2 000 ft) в планинска местност над всички точки на терена и препятствията по целия маршрут на разстояние 9,3 км (5 NM) от всяка страна на направлението на полета.
- (2) Когато се очаква полетът да се провежда без видимост на земята, траекторията на полета да позволява вертолетът да продължи полета от крейсерската височина до височина 300 m (1 000 ft) над площадката за кацане, където кацането може да се изпълни в съответствие с САТ.POL.H.220. Траекторията на полета трябва да бъде с превишение най-малко 300 m (1 000 ft) или 600 m (2000 ft) в планинска местност над всички точки на терена и препятствията по целия маршрут на разстояние 9,3 км (5 NM) от всяка страна на направлението на полета. Могат да се използват способности за снижаване в крейсерски режим.
- (3) Когато се очаква полетът да се провежда при визуални метеорологични условия с видимост на земята, траекторията на полета да позволява вертолетът да продължи полета от крейсерската височина до височина 300 m (1 000 ft) над площадката за кацане, където кацането може да се изпълни в съответствие с САТ.POL.H.220, без да се слиза под съответната минимална височина на полета. Необходимо е да се имат предвид препятствията на разстояние 900 m от всяка страна на маршрута.
- б) Когато се установява съответствие с буква а), точка (2) или буква а), точка (3):
- (1) приема се, че критичният двигател е отказал в най-критичната точка на маршрута;
- (2) отчетен е ефектът на вятъра върху полетната траектория;
- (3) изразходването/изхвърлянето на гориво се планира да се извършва само дотолкова, че да се достигне летището или експлоатационната площадка за кацане с необходимия резерв от гориво и с използване на процедура за безопасност; и
- (4) изразходването/изхвърлянето на гориво не е позволено от височина под 1 000 ft над терена.

- в) Ако навигационната точност не може да отговори на 95% от общото време на полета, стойностите, дадени в буква а), точки (1) и (2), се увеличават до 18,5 км (10 NM).

САТ.POL.H.220 Кацане

- а) Масата при кацане в разчетеното време за кацане не превишава максимално допустимата маса при кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за процедурата, която ще се използва.
- б) В случай на установяване на отказ на критичен двигател във всяка точка в или преди точката на вземане на решение за кацане (LDP) е възможно да се извърши кацане със спиране в рамките на зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане или да се премине на втори кръг и да се прелетят всички препятствия по траекторията на полета с превишение 10,7 m (35 ft). Необходимо е да се отчитат само препятствията, посочени в САТ.POL.H.110.
- в) В случай на установяване на отказ на критичен двигател във всяка точка в или след LDP е възможно да се:
- (1) прелети над всички препятствия по траекторията на подхода; и
 - (2) извърши кацане със спиране в рамките на зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане.
- г) Когато се установява съответствие с букви а) до в), се отчитат съответните параметри от САТ.POL.H.105, буква в) за разчетеното време за кацане на летището за местоназначение или експлоатационната площадка, или на всяко резервно летище.
- д) Тази част на кацането – от LDP до съприкосновението със земята – се изпълнява при видимост на земята.

САТ.POL.H.225 Полети на вертолети до и от площадка от обществен интерес

- а) Полети до и от площадки от обществен интерес (PIS) могат да се извършват с характеристики клас 2, без да се спазват САТ.POL.H.310, буква б) или САТ.POL.H.325, буква б), при условие че е спазено следното:
- (1) PIS е установена преди 1 юли 2002 г.;
 - (2) размерите на площадката или препятствията около нея не позволяват съответствие с характеристики клас 1;
 - (3) полетът се извършва с вертолет с максимална одобрена конфигурация за сядане (MAPSC) с шест или по-малко места;
 - (4) операторът е изпълнил изискванията на САТ.POL.H.305, буква б), точки (2) и (3);
 - (5) масата на вертолета не превишава максималната маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация за изкачване с градиент 8% при безветрие; при подходяща безопасна скорост на излитане (V_{TOSS}) с неработещ критичен двигател, а оставащите двигатели, работещи на съответната мощност;
- и

- (б) операторът има предварителното одобрение на компетентния орган и държавата, в която се намира PIS.
- б) В ръководството за експлоатация се определят конкретни процедури за площадката, за да се сведе до минимум периодът, през който може да съществува опасност за пътниците във вертолета и лицата на земята при случай на отказ на двигател при излитане и кацане.
- в) Ръководството за експлоатация съдържа за всяка PIS: схема или аотирана снимка, показваща основните подходи, размерите, несъответствията с характеристики клас 1, основните рискове и планове за действие в случай на възникване на инцидент.

Глава 3 — Летателно-технически характеристики клас 2

САТ.POL.H.300 Общи разпоредби

Вертолетите, които се експлоатират с летателно-технически характеристики клас 2, се сертифицират в категория А или еквивалентна такава.

САТ.POL.H.305 Полети без гарантирани възможности за безопасно принудително кацане

- а) Полети без гарантирани възможности за безопасно принудително кацане на етапите излитане и кацане се провеждат само ако операторът е получил разрешение от компетентния орган.
- б) За да получи и поддържа такова разрешение, операторът:
 - (1) извършва оценка на риска, като посочва:
 - i) типа вертолет и
 - ii) видовете полети;
 - (2) изпълнява следните условия:
 - i) постигане и след това поддържане на определения от производителя стандарт на модификация на вертолета/двигателя;
 - ii) провеждане на препоръчаните от производителя на вертолета или двигателя планово-предпазни действия;
 - iii) включване в ръководството за експлоатация на процедури за излитане и кацане, ако такива вече не са включени в ръководството за летателна експлоатация на вертолета;
 - iv) определяне на обучение на летателния екипаж; и
 - v) осигуряване на система за докладване на производителя всяка загуба на мощност, спиране на двигателя или отказ (повреда) на двигателя;
 - и
 - (3) прилага система за мониторинг на използването.

САТ.POL.H.310 Излитане

- а) Масата при излитане не превишава максимално допустимата маса при излитане, посочена за скорост на изкачване 150 ft/мин на 300 m (1000 ft) над нивото на летището или експлоатационната площадка с неработещ критичен двигател, а оставащия(те) двигател(и), работещ на съответната мощност.
- б) При полети, освен посочените в САТ.POL.H.305 излитането се изпълнява по такъв начин, че да може да се изпълни безопасно принудително кацане преди точката, от която е възможно безопасно продължаване на полета.
- в) За полети съгласно САТ.POL.H.305 в допълнение към изискванията на буква а):

- (1) масата при излитане да не превишава максималната, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за висене извън зоната на влияние на земята, с всички двигатели работещи (АЕО OGE) при безветрие при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или
- (2) за полети от вертолетна палуба:
 - i) с вертолети с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над 19; или
 - ii) за всеки вертолет, който лети от вертолетна палуба, разположена в неблагоприятна среда,

при определяне на масата при излитане се взема предвид: процедурата, избягването на ръба на палубата и падането, присъщо на височината на вертолетната палуба - с неработещ(и) критичен(ни) двигател(и), а останалите двигатели работещи на съответната мощност.

- г) Когато се установява съответствие с букви а) до в), се отчитат съответните параметри от САТ.POL.H.105, буква в) в точката на излитане.
- д) Частта от излитането преди изпълнение на изискването на САТ.POL.H.315 се изпълнява при видимост на повърхността.

САТ.POL.H.315 Траектория на излитането

От дефинираната точка след излитането (DPATO) или, като алтернатива не по-късно от 200 ft над повърхността на излитане, с неработещ критичен двигател са постигнати изискванията на САТ.POL.H.210, буква а), точки (1) и (2) и буква б).

САТ.POL.H.320 Полет по маршрута с неработещ критичен двигател

Изпълнено е изискването на САТ.POL.H.215.

САТ.POL.H.325 Кацане

- а) Масата при кацане към разчетното време за кацане не превишава максимално допустимата маса при излитане, посочена за скорост на изкачване 150 ft/мин на 300 m (1000 ft) над нивото на летището или експлоатационната площадка с неработещ критичен двигател, а оставащия(те) двигател(и), работещ на съответната мощност.
- б) Ако критичният двигател откаже във всяка точка по траекторията на подхода:
 - (1) може да се изпълни минаване на втори кръг в съответствие с изискванията на САТ.POL.H.315 или
 - (2) при полети освен посочените в САТ.POL.H.305 вертолетът може да изпълни безопасно принудително кацане.
- в) За полети съгласно САТ.POL.H.305 в допълнение към изискванията на буква а):
 - (1) масата при кацане да не превишава максималната, посочена в ръководството за летателна експлоатация на вертолета за висене АЕО OGE при безветрие при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или
 - (2) за полети до вертолетна палуба:

Приложение IV „Част-САТ“

- i) с вертолети с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над 19; или
- ii) за всеки вертолет, който лети до вертолетна палуба, разположена в неблагоприятна среда,

при определяне на масата при кацане се взема предвид процедурата и падането, присъщо на височината на вертолетната палуба – с неработещ критичен двигател, а останалия(те) двигател(и) работещ(и) на съответната мощност.

- г) Когато се установява съответствие с букви а) до в), се отчитат съответните параметри от САТ.POL.H.105, буква в) на летището за местоназначение или на което и да е резервно летище, ако е необходимо.
- д) Частта от кацането, след която изискването на буква б), точка (1) не може да бъде изпълнено, се изпълнява при видимост на повърхността.

Глава 4 — Летателно-технически характеристики клас 3

САТ.POL.H.400 Общи разпоредби

- а) Вертолетите, които се експлоатират с летателно-технически характеристики клас 3, се сертифицират в категория А или еквивалентна такава, или категория Б.
- б) Полетите се провеждат само в благоприятна среда, освен:
 - (1) когато се провеждат съгласно САТ.POL.H.420 или
 - (2) при етапите на излитане и кацане, когато се провеждат съгласно буква б).
- в) Когато операторът е одобрен съгласно САТ.POL.H.305, могат да се провеждат полети до/от летище или експлоатационна площадка, разположени извън гъстонаселена неблагоприятна среда, без гарантирани възможности за безопасно принудително кацане:
 - (1) по време на излитане, преди достигане на V_y (най-високата скорост на изкачване) или 200 ft над повърхността на излитане; или
 - (2) по време на кацане, под 200 ft над повърхността на кацане.
- г) Полети не се провеждат:
 - (1) без видимост на повърхността;
 - (2) нощем;
 - (3) когато долната граница на облаците е под 600 ft; или
 - (4) когато видимостта е под 800 m.

САТ.POL.A.405 Излитане

- а) Масата при излитане е по-малката от:
 - (1) максималната сертифицирана излетна маса или
 - (2) максималната маса при излитане, определена за висене в зоната на влияние на земята и всички двигатели, работещи на режим на излитане, или, ако условията са такива, че не е възможно да се установи висене в зоната на влияние на земята, максималната маса за висене извън зоната на влияние на земята при всички двигатели, работещи на режим на излитане.
- б) С изключение на случаите, посочени в САТ.POL.H.400, буква б), в случай на отказ на двигател вертолетът трябва да бъде в състояние да извърши безопасно принудително кацане.

САТ.POL.H.410 По маршрут

- а) Вертолетът трябва да може при работа на всички двигатели в режим на максимална продължителна мощност да лети по планирания маршрут или към планираното отклонение, без да лети, в която и да било точка, под съответната минимална височина на полета.

- б) С изключение на случаите, посочени в САТ.POL.H.420, в случай на отказ на двигател вертолетът трябва да бъде в състояние да извърши безопасно принудително кацане.

САТ.POL.H.415 Кацане

- а) Масата на вертолета при кацане в разчетеното време за кацане е по-малката от:
- (1) максималната сертифицирана маса на кацане или
 - (2) максималната маса при кацане, определена за висене в зоната на влияние на земята и всички двигатели, работещи на режим на излитане, или, ако условията са такива, че не е възможно да се установи висене в зоната на влияние на земята, максималната маса за висене извън зоната на влияние на земята при всички двигатели, работещи на режим на излитане.
- б) С изключение на случаите, посочени в САТ.POL.H.400, буква б), в случай на отказ на двигател вертолетът е в състояние да извърши безопасно принудително кацане.

САТ.POL.H.420 Полети над неблагоприятна среда, разположена извън зона с голямо струпване на хора и движение на превозни средства

- а) Полети над неблагоприятна среда извън гъстонаселени райони без възможности за безопасно принудително кацане с вертолети с газотурбинни двигатели и с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки 6 или по-малко се извършват само ако операторът има одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи и поддържа такова разрешение, операторът:
- (1) провежда тези полети само в планински или отдалечен район, определен и одобрен от отговорния орган за този район;
 - (2) не провежда тези полети съгласно одобрение за спешна медицинска помощ;
 - (3) докаже, че ограниченията за вертолетите или други законни съображения изключват използването на присъщите критерии за ефективност; и
 - (4) бъде одобрен в съответствие с САТ.POL.H.305, буква б).
- в) Независимо от САТ.IDE.H.240 такива полети могат да се извършват без допълнително кислородно оборудване, при условие че височината в кабината не превишава 10 000 ft за период не по-дълъг от 30 минути и никога не превишава 13 000 ft барометрична височина.

Раздел 3 — Маса и центровка

Глава 1 — Въздухоплавателни средства с моторна тяга

САТ.POL.MAB.100 Маса и центровка, разпределение на товара

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центровката съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за летателна експлоатация или в ръководството за провеждане на полети, ако то е по-ограничително.
- б) Операторът установява масата и центровката на всяко въздухоплавателно средство чрез действително претегляне, преди въвеждането му в експлоатация и след това през интервали от четири години, ако се използват индивидуалните маси на въздухоплавателните средства, и девет години, ако се използват масите на групата/парка от въздухоплавателни средства. Натрупващият се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации се отчита и съответно документира. Освен това въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- в) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.
- г) Операторът определя масата на всички експлоатационни елементи и масата на всеки член от екипажа, включен в експлоатационната суха маса на въздухоплавателното средство, чрез претегляне или чрез използване на стандартни данни за теглата. Влиянието на местоположението им върху центровката на въздухоплавателното средство също се определя.
- д) Операторът установява масата на полетния товар, включително всеки баласт, чрез действително претегляне или определяне на масата на полезния товар в съответствие със стандартните маси за пътници и багаж.
- е) В допълнение към стандартните маси за пътници и регистриран багаж операторът може да използва стандартни маси за други товари, ако докаже пред компетентния орган, че тези товари имат същата маса или че масите им са в рамките на посочените допустими граници.
- ж) Операторът определя масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за провеждане на полети.
- з) Операторът гарантира, че натоварването на:
 - (1) въздухоплавателното средство се извършва под контрола на квалифициран персонал и
 - (2) полезният товар се натоварва в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.

- i) Операторът спазва допълнителните ограничения като здравина на пода, максимален товар на изминат метър, максимална маса за отсек за товар и максимален брой места. Освен това за вертолети операторът отчита промените на натоварването по време на полета.
- й) Операторът определя в ръководството за провеждане на полети принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви а) до и). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

САТ.POL.MAB.105 Документация и данни за масата и центровката

- a) Операторът установява данни и подготвя документацията за масата и центровката преди всеки полет, посочвайки товара и неговото разпределение. Документацията за масата и центровката позволява на командира да определи, че товарът и неговото разпределение са такива, че не надвишават граничните стойности за въздухоплавателното средство. Документацията за маса и центровка съдържа следната информация:
 - (1) регистрацията и типа на въздухоплавателното средство;
 - (2) идентификационния номер на полета и датата;
 - (3) име на командира;
 - (4) имената на лицето, подготвило документацията;
 - (5) сухата експлоатационна маса и съответния център на тежестта на въздухоплавателното средство;
 - i) за самолети с летателни характеристики клас В и за вертолети може да не е необходимо да се посочи местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако например разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица на центровката или ако може да се докаже, че за планираните експлоатации може да се осигури правилна центровка независимо от реалния товар.
 - (6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета;
 - (7) масата на консумативите, различни от горивото, ако е приложимо;
 - (8) компонентите на товара, включително пътници багаж, полезен товар и баласт;
 - (9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;
 - (10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство; и
 - (12) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.

Горната информация е на разположение в документите за планиране на полета или системите за маса и центровка. Част от тази информация може да се съдържа в други леснодостъпни за използване документи.
- б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът проверява интегритета на изходните данни.

Приложение IV „Част-САТ“

- в) Лицето, контролиращо натоварването на въздухоплавателното средство, потвърждава чрез своя подпис или по подобен начин, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и центровката, дадена на командира. Командирът удостоверява чрез своя подпис или по подобен начин приемането.
- г) Операторът определя процедури за промени на товара в последната минута, за да гарантира, че:
- (1) всяка промяна в последната минута след попълване на документацията за масата и центровката е доведена до знанието на командира и въведена в документите за планиране на полета, съдържащи документацията за масата и центровката;
 - (2) максимално допустимата стойност на промяна в броя на пътниците или товара е посочена; и
 - (3) ако тази максимално допустима стойност се надвиши, е подготвена нова документация за масата и центровката.
- д) Операторът трябва да получи одобрението на компетентния орган, ако желае да използва бордова интегрирана компютърна система за маса и центровка или отделна компютъризирана система за маса и центровка, като основен източник за изпращане на документацията за масата и центровката. Операторът доказва точността и надеждността на тази система.

Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване

Раздел 1 - Самолети

САТ.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003 с изключение на следните изделия и оборудване:
- (1) резервни предпазители;
 - (2) електрически фенерчета;
 - (3) точни хронометри;
 - (4) държатели за карти и схеми;
 - (5) комплекти за оказване на първа помощ;
 - (6) аварийен медицински комплект;
 - (7) мегафони;
 - (8) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет;
 - (9) морски котви и оборудване за акостиране; и
 - (10) обезопасителни средства за деца.
- в) Приборите и оборудването, неизисквани по настоящата част, които не подлежат на одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003, но се пренасят при полет, трябва да отговарят на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за съответствие с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008 или САТ.IDE.A.330, САТ.IDE.A.335, САТ.IDE.A.340 и САТ.IDE.A.345; и
 - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на откази или неизправности.
- г) Ако определено оборудване е предвидено за ползване от един член на полетния екипаж на неговото/нейното работно място по време на полет, то е достъпно от работното място на този член на екипажа. В случаите, когато част от оборудването е предвидена да се използва от повече от един член на полетния екипаж, тя се монтира така, че оборудването да бъде достъпно за експлоатация от всяко работно място, от което се изисква да бъде експлоатирано.
- 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/□ 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.

CAT.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) на оператора или
- б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители

- а) Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.
- б) Броят на резервните предпазители, които трябва да се носят, е по-големият от:
 - (1) 10 % от броя на предпазителите от всеки вид или
 - (2) три предпазителя от всеки вид.

CAT.IDE.A.115 Експлоатационни светлини

- а) Самолетите, които се експлоатират през деня, се оборудват с:
 - (1) светлинна система за предпазване от сблъскване;
 - (2) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;
 - (3) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони; и
 - (4) електрически фенерчета за всеки член на полетния екипаж в готовност за използване и достъпни за членовете на полетния екипаж, когато са на своето работно място.
- б) Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват допълнително с:
 - (1) навигационни светлини/светлини за позициониране;
 - (2) с два фара за кацане или един фар, който има две отделно захранвани осветителни тела; и
 - (3) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

CAT.IDE.A.120 Оборудване за чистене на челното стъкло на пилотската кабина

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5700 kg се оборудват със средство пред всяко пилотско работно място за поддържане на чист сектор на челното стъкло, позволяващ видимост в условия на валеж.

CAT.IDE.A.125 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

- а) Средства за измерване и показване на:
 - (1) магнитната посока;
 - (2) времето в часове, минути и секунди;
 - (3) атмосферното налягане и барометричната височина;
 - (4) приборната въздушна скорост;
 - (5) вертикалната скорост;
 - (6) завоя и плъзгането;
 - (7) положението; и
 - (8) направлението.
- б) Средства за показване:
 - (1) температурата на външния въздух;
 - (2) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М; и
 - (3) нарушено захранване на изискуемите пилотажно-навигационни прибори.
- в) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на следното:
 - (1) атмосферното налягане и барометричната височина;
 - (2) приборната въздушна скорост;
 - (3) вертикалната скорост;
 - (4) завоя и плъзгането;
 - (5) положението; и
 - (6) направлението.
- г) Осигуряват се средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост поради кондензация или обледеняване за:
 - (1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5 700 kg или максимална пътникова вместимост над девет седалки и
 - (2) самолети, за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1999 г.
- д) Самолетите с един двигател, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 22 май 1995 г., са освободени от изискванията по

буква а), точки (6), (7) и (8) и буква б), точка (1), ако изпълнението на тези изисквания налага допълнителен монтаж.

CAT.IDE.A.130 Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през нощта или по правилата за полети по прибори се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

- а) Средства за измерване и показване на:
 - (1) магнитната посока;
 - (2) времето в часове, минути и секунди;
 - (3) приборната въздушна скорост;
 - (4) вертикалната скорост;
 - (5) завоя и плъзгането, или ако самолетите са оборудвани с резервно средство за измерване и показване положението на самолета – плъзгането;
 - (6) положението; и
 - (7) стабилизираното направление.
- б) Две средства за измерване и показване на атмосферното налягане и барометричната височина.
- в) Средства за показване:
 - (1) температурата на външния въздух;
 - (2) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М; и
 - (3) нарушено хранване на изискуемите пилотажно-навигационни прибори.
- г) Средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (3) и буква з), точка (2), поради кондензация или обледеняване.
- д) Средства за сигнализиране на полетния екипаж за отказ на средствата, изисквани по буква г) за самолети:
 - (1) за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., или
 - (2) с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5700 kg или максимална пътникова вместимост над девет седалки, за които първият сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г.
- е) Две независими системи за статично налягане, с изключение на случаите при витлови самолети с максимална сертифицирана маса, равна или по-малка от 5700 kg.
- ж) Една система за статично налягане и един алтернативен източник на статично налягане за витлови самолети с максимална сертифицирана маса, равна или по-малка от 5700 kg.
- з) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на:

Приложение IV „Част-САТ“

- (1) атмосферното налягане и барометричната височина;
 - (2) приборната въздушна скорост;
 - (3) вертикалната скорост;
 - (4) завоя и плъзгането;
 - (5) положението; и
 - (6) стабилизираното направление.
- и) Резервно средство за измерване и показване положението на самолета, което може да се използва от всяко пилотско работно място, за самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5 700 kg или максимална пътникова вместимост над девет седалки, което:
- (1) се захранва непрекъснато в процеса на нормална експлоатация, а при пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване се захранва от независим източник;
 - (2) осигурява надеждна работа в течение на минимум 30 минути след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване с отчитане на всякакъв друг товар върху системата за аварийно захранване и всякакви експлоатационни процедури;
 - (3) работи независимо от всички останали средства за измерване и показване на положението на самолета;
 - (4) може да функционира автоматично след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване;
 - (5) е подходящо осветено във всички етапи на експлоатацията, с изключение на самолети с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, регистрирани в държава-членка към 1 април 1995 г. и оборудвани с резервен индикатор на положението на самолета в левия панел за прибори;
 - (6) е ясно видимо за екипажа, когато резервният индикатор на положението на самолета се захранва от аварийен източник; и
 - (7) когато резервният индикатор на положението на самолета има собствено захранване, има съответна индикация върху прибора или върху панела за приборите, когато това захранване се използва.
- й) Държателят на карти и схеми се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация.

САТ.IDE.A.135 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори

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

САТ.IDE.A.140 Система за сигнализиране на височината

- а) Следните самолети се оборудват със система за сигнализиране на височината:

- (1) турбовитлови самолети с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места; и
 - (2) самолети с турбореактивни двигатели.
- б) Системата за сигнализиране на височината осигурява:
- (1) предупреждаване на полетния екипаж при достигане на предварително избраната височина в процес на снижаване или набор; и
 - (2) предупреждаване на полетния екипаж най-малко със звуков сигнал при отклонение от предварително избраната височина.
- в) Независимо от буква а) самолети с максимално сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и максимално одобрена пътническа конфигурация за девет или повече пътници и издаден първоначален индивидуален сертификат за летателна годност преди 1 април 1972 г., регистрирани в държава-членка към 1 април 1995 г., са освободени от задължението да бъдат оборудвани със система за сигнализиране на височината.

CAT.IDE.A.150 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)

- а) Самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5700 kg или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт.
- б) Самолети с бутални двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5700 kg или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за оборудване клас В, както е посочено в приемлив стандарт.

CAT.IDE.A.155 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)

Самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5700 kg, или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места се оборудват с ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка

Следните самолети се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато се експлоатират през нощта или 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 по-голяма от 5700 kg; и
- в) самолети без височинна система с максимално одобрена конфигурация от повече от девет пътнически места.

CAT.IDE.A.165 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта

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

CAT.IDE.A.170 Система за разговори между членовете на полетния екипаж

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

CAT.IDE.A.175 Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина

Самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 15 000 kg, или с максимално одобрена конфигурация за повече от 19 пътнически места се оборудват със система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина с изключение на самолетите, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1965 г. и са регистрирани в държава-членка към 1 април 1995 г.

CAT.IDE.A.180 Аудиосистема за осведомяване на пътниците

Самолети с максимално одобрена конфигурация за повече от 19 пътнически места се оборудват с аудиосистема за осведомяване на пътниците.

CAT.IDE.A.185 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 (CVR):
 - (1) самолети със сертифицирана излетна маса по-голяма от 5700 kg; и
 - (2) многодвигателни самолети с турбинни двигатели, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 1990 г. или след тази дата, които имат максимална сертифицирана излетна маса равна или по-малка от 5700 kg и максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места.
- б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от:
 - (1) последните два часа в случая на самолетите, посочени в буква а), точка (1), когато индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на 1 април 1998 г. или след тази дата;

Приложение IV „Част-САТ“

- (2) последните 30 минути за самолетите, посочени в буква а), точка (1), когато индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г.; или
 - (3) последните 30 минути за самолетите, посочени в буква а), точка (2).
- в) 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:
 - i) самолети, за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон;
 - ii) за самолети, посочени в буква а), точка (2), за които първият сертификат за летателна годност е издаден преди 1 април 1998 г., звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон, доколкото е възможно;
- 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 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. Освен това в случая на самолети, за които индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина автоматично започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- 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, в случая на:
- (1) самолети, посочени в буква а), точка (1), за които първият сертификат за летателна годност е издаден след 1 април 1998 г., или
 - (2) самолети, посочени в буква а), точка (2).
- е) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

САТ.ІДЕ.А.190 Полетно записващо устройство за параметрите на полета

- а) Следните самолети се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство:
- (1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 юни 1990 г.;
 - (2) самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 юни 1990 г.; и
 - (3) многодвигателни самолети с турбинни двигатели, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 април 1998 г. или след тази дата, които имат максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, и максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места.
- б) Полетното записващо устройство за параметрите на полета записва:
- (1) време, височина, въздушна скорост, нормално ускорение и курс и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 25 часа за самолетите, посочени в буква а), точка (2) с максимална сертифицирана излетна маса по-малка от 27 000 kg;
 - (2) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите и конфигурация на устройствата за издигане и съпротивление, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 25 часа за самолетите, посочени в буква а), точка (1) с максимална сертифицирана излетна маса по-малка от 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.;
 - (3) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите, конфигурация и експлоатация, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 25 часа за самолетите, посочени в буква а), точка (2) с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.;
 - (4) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите и конфигурация на устройствата за издигане и съпротивление, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 10 часа за самолетите, посочени в буква а), точка (3), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.; или
 - (5) параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на полета, скоростта, положението на самолета, мощност на двигателите, конфигурация и експлоатация, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 25 часа за самолетите, посочени в буква а),

точки (1) и (3), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г.

- в) Данните задължително се получават от 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 запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход. Освен това в случая на самолети, за които индивидуалният сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 април 1998 г., полетното записващо устройство за параметрите на полета автоматично започва запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

CAT.IDE.A.195 Записване предаването на данни

- а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 8 април 2014 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и се оборудват с 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;
 - (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 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 САТ.IDE.A.185.
- 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 САТ.IDE.A.185, букви г) и д).

САТ.IDE.A.200 Комбинирано записващо устройство

Спазването на изискванията за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина и 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;
- б) едно комбинирано записващо устройство, ако самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, равна или по-малка от 5 700 kg, се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета; или
- в) две комбинирани записващи устройства, ако самолетите с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета.

САТ.IDE.A.205 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца

- а) Самолетите се оборудват с:
 - (1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
 - (2) места за членовете на кабинния екипаж;
 - (3) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка, с изключение на посоченото в точка (4);
 - (4) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка за самолети с максимална сертифицирана излетна маса по-малка от 5 700 kg и с максимална конфигурация на пътнически седалки по-малко от девет след 8 април 2015 г.;
 - (5) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;
 - (5) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение:
 - і) за всяка седалка на член на екипажа и за всяка седалка до пилотска седалка;

- ii) за всяко място на наблюдател, разположено в пилотската кабина;
 - (б) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж.
- б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:
- (1) се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка;
 - (2) за седалките на член на екипажа, за всяка седалка до пилотска седалка и за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж включва два раменни колана и предпазен колан, който може да бъде използван отделно.

CAT.IDE.A.210 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето

Самолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не може да се виждат всички пътнически места, се оборудват със средства за индикация за всички пътници и за членовете на кабинния екипаж, за времето, когато предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

CAT.IDE.A.215 Вътрешни врати и завеси

Самолетите се оборудват с:

- а) за самолети с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътници, с врата между пътническия салон и кабината на екипажа с табела „Само за екипаж“ и средство за заключване, което не позволява на пътниците да я отворят без разрешение от член на екипажа в пилотската кабина;
- б) с лесно достъпно средство за отваряне на всяка врата, която отделя пътнически салон от друго помещение, което има аварийни изходи;
- в) средство за задържане в отворено положение всяка врата или завеса, отделяща пътническия салон от други зони, през които е необходимо да се преминава, за да се достигне до аварийен изход от всяка пътническа седалка;
- г) с табела върху всяка вътрешна врата или в близост до завеса, която е средство за достъп на пътниците до аварийен изход, като на табелата е указано, че в процеса на излитане и кацане вътрешната врата или завесата трябва да бъдат в отворено положение; и
- д) със средство за членовете на екипажа за отключване на всяка врата, до която пътниците имат достъп и която може да бъде заключена от тях.

CAT.IDE.A.220 Комплект за оказване на първа помощ

- а) Самолетите се оборудват с комплекти за оказване на първа помощ в съответствие с таблица 1.

Таблица 1: Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ

Брой на монтираните пътнически седалки	Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 или повече	6

б) Комплектите за първа помощ са:

- (1) лесно достъпни за ползване и
- (2) редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

CAT.IDE.A.225 Аварийен медицински комплект

- а) Самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 30 пътнически места се оборудват с аварийен медицински комплект, ако планираният маршрут на самолета съдържа точка на разстояние повече от 60 минути полетно време (с нормална крейсерска скорост) от летище, на което може да се очаква да бъде предоставена квалифицирана медицинска помощ.
- б) Командирът гарантира, че медикаментите от аварийния медицински комплект се използват само от подходящо квалифицирани лица.
- в) Аварийните медицински комплекти, посочени в буква а):
 - (1) са прахо- и влагоустойчиви;
 - (2) се превозват по начин, предотвратяващ неразрешен достъп; и
 - (3) редовно се заменят в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

CAT.IDE.A.230 Кислород за първа помощ

- а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft, когато се изисква наличие на кабинен екипаж, се оборудват със запас от неразреден кислород за пътниците, които по физиологични причини може да се нуждаят от кислород при разхерметизация на самолета.

- б) Количеството на кислорода се изчислява, като се използва средна скорост на потока от най-малко три литра налягане при стандартна температура (STPD) за минута за човек. То трябва да е достатъчно за остатъка от полета след разхерметизация на самолета на височина над 8000 ft, но не надвишаваща 15 000 ft, за най-малко 2 % от пътниците, но във всеки случай не по-малко от един човек.
- в) Осигурява се достатъчно количество кислородни апарати, във всеки случай не по-малко от два, и средства, позволяващи на кабинния екипаж да използва наличния запас от кислород.
- г) Оборудването за кислород за първа помощ трябва има възможност да генерира поток от най-малко четири литра на минута STPD към всеки ползвател на кислород.

САТ.IDE.A.235 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина

- а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 10 000 ft, се оборудват с допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас в съответствие с таблица 1.
- б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft, се оборудват с:
 - (1) вида маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж;
 - (2) резервни крайници и маски или преносими кислородни апарати, разпределени равномерно в пътническия салон, за да се осигури незабавно наличие на кислород за всеки член от кабинния екипаж, който има нужда;
 - (3) крайници за подаване на кислород, свързани с устройствата за кислороден запас, леснодостъпни за всеки член и допълнителен член на кабинния екипаж и пътниците, независимо от неговото местоположение; и
 - (4) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация.
- в) В случая на самолети с херметична кабина, чиито първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 9 ноември 1998 г. и се експлоатират на височина по-голяма от 25 000 ft или на височина, равна или по-малка от 25 000 ft, при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft, индивидуалните крайници за подаване на кислород, посочени в буква б), точка (3), са автоматични.
- г) Общият брой на крайниците за подаване на кислород, посочени в буква б), точка (3) и буква в) надвишава броя на местата най-малко с 10 %. Тези допълнителни крайници се разпределят равномерно в пътническия салон.
- д) Независимо от буква а) изискванията за снабдяване с кислород на всеки член и допълнителен член на кабинния екипаж и пътниците за самолети, които не са сертифицирани за полети на височина над 25 000 ft, могат да бъдат редуцирани за цялото полетно време на височина между 10 000 ft и 13 000 ft за всички членове на кабинния екипаж и за най-малко 10 % от пътниците, ако във всички точки по маршрута самолетът може да снижи безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.

- е) Необходимият минимален резерв в таблица 1, ред 1, буква б), точка (1) и ред 2 е това количество кислород, което е необходимо за снижаване с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 10 000 ft в продължение на 10 минути, последвано от 20-минутен полет на височина 10 000 ft.
- ж) Необходимият минимален резерв в таблица 1, ред 1, буква б), точка (2) е това количество кислород, което е необходимо за снижаване с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 10 000 ft в продължение на 10 минути, последвано от 110-минутен полет на височина 10 000 ft.
- з) Необходимият минимален резерв в таблица 1, ред 3 е това количество кислород, което е необходимо за снижаване с постоянна скорост от максималната сертифицирана експлоатационна височина на самолета до 15 000 ft в продължение на 10 минути.

Таблица 1: Минимални изисквания за кислород за самолети с херметична кабина

Резерв за:	Продължителност и налягане в кабината
1) Лица на работни места в пилотската кабина	<p>а) Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.</p> <p>б) Остатъка от полетното време на височини в границите 10 000—13000 ft след първите 30 минути на тези височини, но във всеки случай не по-малко от:</p> <p>(1) резерв за 30 минути за самолети, сертифицирани за полет на височини до 25 000 ft; и</p> <p>(2) резерв за 2 часа за самолети, сертифицирани за полет на височини до 25 000 ft.</p>
2) Членове на кабинния екипаж	<p>а) Цялото полетно време на височина над 13000 ft, но не по-малко от 30 минути.</p> <p>б) Остатъка от полетното време на височини в границите 10 000—13000 ft след първите 30 минути на тези височини.</p>
3) 100 % от пътниците *	Цялото полетно време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути.
4) 30 % от пътниците *	Цялото полетно време на височини в границите 14 000—15 000 ft.
5) 10 % от пътниците *	Остатъка от полетното време на височини в границите 10 000—14 000 ft след първите 30 минути на тези височини.

* Броят на пътниците в таблица 1 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

САТ.IDE.A.240 Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина

Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 10 000 ft, се оборудват с допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас в съответствие с таблица 1.

Таблица 1: Минимални изисквания за кислород за самолети с нехерметична кабина

Резерв за:	Продължителност и налягане в кабината
1) Лица на работни места в пилотската кабина и членове на екипажа, които ги подпомагат в изпълнението на техните задължения	Цялото полетно време на височина над 10 000 ft.
2) Членове на кабинния екипаж	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000—13 000 ft.
3) Допълнителни членове на кабинния екипаж и 100 % от пътниците *	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.
4) 10 % от пътниците *	Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft.

* Броят на пътниците в таблица 1 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

САТ.IDE.A.245 Оборудване за защита на дишането на екипажа

- а) Всички самолети с херметична или нехерметична кабина с максимална сертифицирана излетна маса над 5700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътническите места се оборудват с оборудване за защита на очите, носа и устата и за осигуряване за период, не по-кратък от 15 минути на:
- (1) кислород за всеки член на екипажа на работно място в пилотската кабина;
 - (2) газ за дишане за всеки член на необходимия кабинен екипаж, в близост до работното му място; и
 - (3) газ за дишане от преносимо защитно оборудване за дишане за защита на очите, носа и устата за един член на полетния екипаж, в близост до работното му място, когато полетният екипаж е повече от едно лице и няма кабинен екипаж.
- б) Защитното оборудване за дишане, предназначено за полетния екипаж, се разполага в пилотската кабина, по такъв начин, че да бъде леснодостъпно за незабавно използване от всеки член на полетния екипаж на работното му място.
- в) Защитното оборудване за дишане, предназначено за кабинния екипаж, се инсталира в близост до работното място на всеки член на кабинния екипаж.

Приложение IV „Част-САТ“

- г) Самолетите се оборудват с допълнително преносимо защитно оборудване за дишане, разположено в близост до преносимите пожарогасители, изисквани по САТ.IDE.A.250, или в близост до входа на товарното отделение, когато пожарогасителят е разположен в това отделение.
- д) Използването на защитното оборудване за дишане не трябва да пречи на комуникацията, посочена в САТ.IDE.A.170, САТ.IDE.A.175, САТ.IDE.A.270 и САТ.IDE.A.330.

САТ.IDE.A.250 Преносими пожарогасители

- а) Самолетите се оборудват с поне един преносим пожарогасител в пилотската кабина.
- б) Най-малко един преносим пожарогасител се разполага във, или на лесно достъпно място с оглед на използването му във, всяка кухня, която не се намира в основната пътническа кабина на самолета.
- в) Най-малко един преносим пожарогасител е наличен за използване във всяко товарно или багажно отделение класа А или класа В, или багажно отделение, както и във всяко товарно отделение класа Е, достъпно за членовете на екипажа по време на полет.
- г) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който 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.
- д) Самолетите се оборудват най-малкото с минималното количество преносими пожарогасители съгласно таблица 1, които се разполагат на удобни за достъп места във всеки пътнически салон.

Таблица 1: Брой преносими пожарогасители

Максимална одобрена конфигурация на пътническите места	Брой пожарогасители
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
601 или повече	8

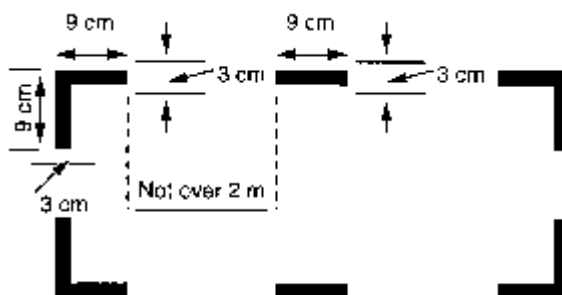
САТ.IDE.A.255 Брадва или средство за разсичане

- а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5 700 kg, или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътници, се оборудват поне с една аварийна брадва или средство за разсичане, разположени в пилотската кабина.
- б) Ако максималната одобрена пътническа конфигурация е за повече от 200 пътници, допълнителна аварийна брадва или средство за разсичане задължително се разполага във възможно най-задната кухня или в близост до нея.
- в) Аварийните брадви, разположени в пътническия салон, не трябва да бъдат видими за пътниците.

САТ.IDE.A.260 Маркиране на зоните за разсичане

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

Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане



САТ.IDE.A.265 Средства за аварийна евакуация

- а) Самолети, които имат аварийни изходи за пътниците, разположени на височина, която е по-голяма от 1,83 m (6 ft) над земята, се оборудват на всеки от тези изходи със средства, които дават възможност на пътниците и екипажа да достигнат безопасно до земята при аварийна ситуация.
- б) Независимо от буква а) такива средства не са необходими над изходите на крилата, ако определеното място върху тялото на самолета, в което свършва пътят за евакуация, е на височина, по-малка от 1,83 m (6 ft) над земята, когато самолетът е на земята, колесникът му е в спуснато положение и задкрилките са в положение на излитане или кацане в зависимост в коя позиция те са по-високо от земята.
- в) Самолетите, за които се изисква да имат отделен аварийен изход за полетния екипаж и в които най-ниската точка на аварийния изход е на повече от 1,83 m (6 ft) над земята, се оборудват със средства, които да могат да помогнат на всички членове на полетния екипаж безопасно да се спуснат на земята в случай на аварийна ситуация.
- г) Височините, посочени в букви а) и в), се измерват:

- (1) със спуснат колесник и
- (2) след счупване или отказ за спускане на един или повече колесници за самолети с типов сертификат, издаден след 31 март 2000 г.

CAT.IDE.A.270 Мегафони

Самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 60 пътници, превозващи най-малко един пътник, се оборудват със следните количества преносими мегафони, захранвани с батерии, разположени на леснодостъпно за използване от член на екипажа място в случай на аварийна евакуация:

- а) за всеки пътнически салон:

Таблица 1: Брой мегафони

Конфигурация на пътническите места	Брой мегафони
61 до 99	1
100 или повече	2

- б) За самолети с повече от един пътнически салон във всички случаи, когато конфигурацията на пътническите места е повече от 60 места, се изисква най-малко един мегафон.

CAT.IDE.A.275 Аварийно осветление и маркировка

- а) Самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват със система за аварийно осветление, имаща независим източник на захранване, която да подпомага евакуацията на самолета.
- б) За самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва:
 - (1) средства за общо осветление на салоните и всички достъпни места;
 - (2) осветление на нивото на пода в зоните на аварийните изходи;
 - (3) осветление на табелите, указващи аварийните изходи и посоката към тях;
 - (4) за самолети, за които заявлението за типов сертификат е подадено преди 1 май 1972 г., когато се експлоатират през нощта, аварийното осветление включва външно аварийно осветление над аварийните изходи на крилата, както и на изходите, когато се използват средства за подпомагане на снижаването;
 - (5) за самолети, за които заявлението за типов сертификат е подадено след 30 април 1972 г., когато се експлоатират през нощта, аварийното осветление включва външно аварийно осветление на всички аварийни изходи за пътници; и
 - (6) за самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден на или след 31 декември 1957 г., аварийното осветление включва маркирани пътеки към аварийните изходи в пътническите салони.

Приложение IV „Част-САТ“

- в) За самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация от 19 пътнически места или по-малко, които са сертифицирани за тип въз основа на кодовете за летателна годност на Агенцията, системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва оборудването, посочено в буква б), точки (1) до (3).
- г) За самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация от 19 пътнически места или по-малко, които не са сертифицирани въз основа на кодовете за летателна годност на Агенцията, системата за аварийно осветление, посочена в буква а), включва оборудването, посочено в буква б), точка (1).
- д) Самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация от 9 пътнически места или по-малко, които се експлоатират през нощта, се оборудват с източник за общо осветление на салоните за подпомагане на евакуацията на самолета.

САТ.IDE.A.280 Аварийен предавател (ELT)

- а) Самолети с максимално одобрена конфигурация за повече от 19 пътнически места се оборудват най-малкото с:
 - (1) два аварийни предавателя, от които един автоматичен, за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
 - (2) един автоматичен аварийен предавател и два аварийни предавателя от всякакъв тип за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.
- б) Самолети с максимално одобрена конфигурация за 19 пътнически места или по-малко се оборудват най-малкото с:
 - (1) един автоматичен аварийен предавател за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
 - (2) един аварийен предавател от всякакъв тип за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.
- в) Аварийният предавател трябва да може, независимо от своя тип, да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

САТ.IDE.A.285 Полети над вода

- а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени:
 - (1) самолети, проектирани за кацане на земя, които се експлоатират над вода на дистанция по-голяма от 50 морски мили от брега, или при излитане и кацане на летище, чиято зона на подход е разположена над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата; и
 - (2) хидроплани, които се експлоатират над вода.

- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство 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 хидроплана 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) Самолети, които се експлоатират над водно пространство на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на:
 - (1) по-малката стойност от 120-минутен полет с крейсерска скорост или 400 морски мили за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал критичен двигател (или двигатели) от която и да е точка по планирания маршрут; или
 - (2) по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 100 морски мили за всички останали самолети,се оборудват с оборудването, посочено в буква д).
- д) Самолетите, които отговарят на посоченото в буква г), притежават следното оборудване:
 - (1) 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 с достатъчен размер, за да поемат всички лица, намиращи се на борда на самолета в случай на загуба на един от спасителните плотове с най-голям капацитет;
 - (2) аварийно опознавателно осветление на всеки спасителен плот;
 - (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет; и
 - (4) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT(S)).

САТ.IDE.A.305 Животоспасяващо оборудване

- а) Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:
 - (1) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;
 - (2) най-малко един автоматичен аварийен 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 е 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.

CAT.IDE.A.325 Пилотски слушалки

- a) 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 шурвала, за всеки член на полетния екипаж.

CAT.IDE.A.330 Радиокомуникационно оборудване

- a) Самолетите се оборудват с радиокомуникационно оборудване, изискуемо от приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Радиокомуникационното оборудване осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Пулт за превключване на аудиоканалите

Самолетите, експлоатирани по правилата за полети по прибори, се оборудват с пулт за превключване на аудиоканалите, който може да се експлоатира от работното място на всеки член на полетния екипаж.

CAT.IDE.A.340 Радиооборудване за извършване на полети по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация

Самолетите, експлоатирани по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационното оборудване, необходимо при нормални експлоатационни условия, което да отговаря на следните изисквания:

- a) да извършва комуникация със съответните наземни станции;
- б) да извършва комуникация със съответните станции на органа за контрол на въздушното движение от всяка точка на контролираното въздушно пространство, в рамките на което са планирани полетите; и
- в) да приема метеорологична информация.

CAT.IDE.A.345 Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация

- а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети или по правилата за полети по прибори по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационно и навигационно оборудване съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Радиокомуникационното оборудване съдържа най-малко две независими радиокомуникационни системи, необходими при нормални условия за комуникация със съответната наземна станция от всяка точка по маршрута, включително отклоненията.
- в) Независимо от буква б) самолети, които се експлоатират за кратки полети във въздушното пространство на спецификациите на минималните навигационни характеристики за Северния атлантук (NAT MNPS) и не пресичат океана, се снабдяват с най-малко една система за далечни комуникации, в случай че за това въздушно пространство се публикуват алтернативни комуникационни процедури.
- г) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно полетния план.
- д) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при 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 за всяко летище, на което се планира кацане при инструментални метеорологични условия и за всяко определено резервно такова.

CAT.IDE.A.350 Транспондер

Самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.

CAT.IDE.A.355 Управление на електронни навигационни данни

- а) Операторът използва само софтуер за електронни навигационни данни, който поддържа навигационно приложение, което отговаря на стандартите за интегритет, които са подходящи за планираното използване на данните.
- б) Когато този софтуер поддържа навигационно приложение необходимо за експлоатация, за която Част-SPA изисква одобрение, операторът доказва пред компетентния орган, че прилаганият процес и резултатите отговарят на стандартите за интегритет, които са подходящи за планираното използване на данните.
- в) Операторът непрекъснато контролира интегритета на процеса и софтуера пряко или като контролира изпълнението на доставчици-трети страни.
- г) Операторът осигурява своевременното разпределение и записване на актуални и непроменени електронни навигационни данни на всички самолети, които се нуждаят от тях.

Раздел 2 — Вертолети

САТ.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003 с изключение на следните изделия и оборудване:
- (1) резервни предпазители;
 - (2) електрически фенерчета;
 - (3) точни хронометри;
 - (4) държатели за карти и схеми;
 - (5) комплект за оказване на първа помощ;
 - (6) мегафони;
 - (7) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет;
 - (8) морски котви и оборудване за акостиране; и
 - (9) обезопасителни средства за деца.
- в) Приборите и оборудването, неизисквани по настоящата част, които не подлежат на одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003, но се пренасят при полет, трябва да отговарят 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 САТ.IDE.H.330, САТ.IDE.H.335, САТ.IDE.H.340 и САТ.IDE.H.345; и
 - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на откази или неизправности.
- г) Ако определено оборудване е предвидено за ползване от един член на полетния екипаж на неговото/нейното работно място по време на полет, то е достъпно от работното място на този член на екипажа. В случаите, когато част от оборудването е предвидена да се използва от повече от един член на полетния екипаж, тя се монтира така, че оборудването да бъде достъпно за експлоатация от всяко работно място, от което се изисква да бъде експлоатирано.
- 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/□ 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.

CAT.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:

- a) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора или
- б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL).

CAT.IDE.H.115 Експлоатационни светлини

- a) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със светлинна система за предпазване от сблъскване.
- б) Вертолети, които се експлоатират през нощта или по правилата за полети по прибори, освен посоченото в а) се оборудват също така с:
 - (1) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на вертолета;
 - (2) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
 - (3) електрически фенерчета за всеки член на полетния екипаж в готовност за използване и достъпни за членовете на полетния екипаж, когато са на своето работно място;
 - (4) навигационни светлини/светлини за позициониране;
 - (5) две светлини за кацане, от които поне една да може да се регулира по време на полет, така че да осветява земята пред и под вертолета и земята от двете страни на вертолета; и
 - (6) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

CAT.IDE.H.125 Експлоатация на вертолета по правилата за визуални полети през деня — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

- a) Средства за измерване и показване на:
 - (1) магнитната посока;
 - (2) времето в часове, минути и секунди;
 - (3) атмосферното налягане и барометричната височина;
 - (4) приборната въздушна скорост;
 - (5) вертикалната скорост;
 - (6) плъзгането.

- б) Средства за показване:
 - (1) температурата на външния въздух и
 - (2) нарушено захранване на изискуемите пилотажно-навигационни прибори.
- в) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на следното:
 - (1) атмосферното налягане и барометричната височина;
 - (2) приборната въздушна скорост;
 - (3) вертикалната скорост; и
 - (4) плъзгането.
- г) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 3 175 kg или всеки вертолет, когато оперира над вода, без визуален контакт със сушата или когато видимостта е по-малка от 1 500 m, средства за измерване и показване на:
 - (1) положението и
 - (2) направлението.
- д) За вертолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 3 175 kg или с максимална одобрена конфигурация за сядане на пътници за повече от 9 пътници, системата за показване на въздушна скорост се оборудва със средство за предотвратяване на получаване на неизправност вследствие на кондензация или обледеняване.

САТ.ІDE.Н.130 Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през нощта или по правилата за полети по прибори се оборудват със следното оборудване, достъпно на пилотското работно място:

- а) Средства за измерване и показване на:
 - (1) магнитната посока;
 - (2) времето в часове, минути и секунди;
 - (3) приборната въздушна скорост;
 - (4) вертикалната скорост;
 - (5) плъзгането;
 - (6) положението; и
 - (7) стабилизираното направление.
- б) Две средства за измерване и показване на атмосферното налягане и барометричната височина. За нощни операции, само с един пилот, по правила за провеждане на визуални полети, единият барометричен висотомер може да бъде заменен с радиовисотомер.
- в) Средства за показване:
 - (1) температурата на външния въздух и

Приложение IV „Част-САТ“

- (2) нарушено захранване на изискуемите пилотажно-навигационни прибори.
- г) Средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (3) и буква з), точка (2), поради кондензация или обледеняване.
- д) Средства за сигнализиране на полетния екипаж за отказ на средствата, изисквани по буква г) за вертолети:
 - (1) за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г., или
 - (2) с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 3 175 kg или максимална пътникова вместимост над девет седалки, за които първият сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г.
- е) Резервно средство за измерване и показване положението на вертолета, което:
 - (1) се захранва непрекъснато в процеса на нормална експлоатация, а при пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване се захранва от независим източник;
 - (2) работи независимо от всички останали средства за измерване и показване на положението на вертолета;
 - (3) може да се използва от всяко пилотско работно място;
 - (4) може да функционира автоматично след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване;
 - (5) осигурява надеждна работа в продължение на най-малко 30 минути или на времето необходимо за прелитане до подходяща резервна площадка за кацане, когато експлоатацията е над неблагоприятен терен или извън сушата (приема се по-продължителното време), след пълен отказ на нормалната система за електрическо захранване, като се отчитат другите товари върху аварийното електрозахранване и експлоатационните процедури;
 - (6) е подходящо осветен във всички етапи на експлоатацията; и
 - (7) е свързан със средство за предупреждаване на полетния екипаж, когато работи на собствено захранване, включително когато се захранва от аварийен източник.
- ж) Алтернативен източник на статично налягане за средствата за измерване на височината, въздушната и вертикалната скорост.
- з) Когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с отделни средства за показване на:
 - (1) атмосферното налягане и барометричната височина;
 - (2) приборната въздушна скорост;
 - (3) вертикалната скорост;
 - (4) плъзгането;
 - (5) положението; и
 - (6) стабилизираното направление.

- i) За експлоатация по правилата за полети по прибори държателят на карти и схеми се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация.

CAT.IDE.H.135 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.

CAT.IDE.H.145 Радиовисотомери

- a) Вертолети при полети над вода се оборудват с радиовисотомер с гласово предупреждение, което да се задейства под зададена височина и визуално предупреждение, работещо на височина, зададена от пилота, когато се експлоатират:
- (1) без видимост на брега;
 - (2) когато видимостта е под 1 500 м;
 - (3) през нощта; или
 - (4) на разстояние от брега, отговарящо на повече от 3 минути при нормална крейсерска скорост.

CAT.IDE.H.160 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка

Вертолети с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над девет, 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.

CAT.IDE.H.165 Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта

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

CAT.IDE.H.170 Система за 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.

САТ.ІДЕ.Н.175 Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина

Вертолетите се оборудват със система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина при полети, когато има член на екипажа, който не е от полетния екипаж.

САТ.ІДЕ.Н.180 Аудиосистема за осведомяване на пътниците

- а) Вертолетите с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над девет се оборудват с аудиосистема за осведомяване на пътниците с изключение на следното:
- (1) за вертолетите с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над девет, но по-малко от 20, ако:
 - i) вертолетът е конструиран без преграда между пилота и пътниците и
 - ii) операторът може да докаже, че по време на полет гласът на пилота се чува и разбира от всички пътнически седалки.

САТ.ІДЕ.Н.185 Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина

- а) Следните типове вертолетите се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина (CVR):
- (1) всички вертолетите със сертифицирана излетна маса по-голяма от 7000 kg; и
 - (2) вертолетите с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 3175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 1987 г.
- б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от:
- (1) последните 2 часа за вертолетите, посочени в буква а), точки (1) и (2), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г.
 - (2) последния 1 час за вертолетите, посочени в буква а), точка (1), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г. и преди 1 януари 2016 г.;
 - (3) последните 30 минути за вертолетите, посочени в буква а), точка (1), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г.; или
 - (4) последните 30 минути за вертолетите, посочени в буква а), точка (2), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.
- 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;

Приложение IV „Част-САТ“

- (2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори във вертолета и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
- (3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване:
 - i) за вертолети, за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г., звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон на екипажа;
 - ii) за вертолети, за които първият сертификат за летателна годност е издаден преди 1 август 1999 г., звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон на екипажа, доколкото е възможно;
- и
- (4) звуковите 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 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) за вертолети, посочени в буква а), точка (2), за които първият сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.:
 - (1) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина автоматично започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
 - (2) В допълнение, 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 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.

САТ.IDE.H.190 Полетно записващо устройство за параметрите на полета

- а) Следните вертолети се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, използващо цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство:
 - (1) вертолети с максимална сертифицирана излетна маса по-голяма от 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г., и
 - (2) вертолети със сертифицирана излетна маса по-голяма от 7 000 kg или с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над девет, чиито първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 1989 г., но преди 1 август 1999 г.
- б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на:

- (1) траекторията на полета, скоростта, положението на вертолета, мощност на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 10 часа за вертолетите, посочени в буква а), точка (1), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г.;
 - (2) траекторията на полета, скоростта, положението на вертолета, мощност на двигателите и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 8 часа за вертолетите, посочени в буква а), точка (1), чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 1 януари 2016 г.; или
 - (3) траекторията на полета, скоростта, положението на вертолета, мощност на двигателите и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 5 часа за вертолетите, посочени в буква а), точка (2).
- 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 автоматично започва запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

САТ.IDE.H.195 Записване предаването на данни

- а) Вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 8 април 2014 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и се оборудват с 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;
 - (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 САТ.IDE.H.185.
 - 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 САТ.IDE.H.185, букви г) и д).

САТ.IDE.H.200 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.

САТ.IDE.H.205 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца

- а) Вертолетите се оборудват с:
 - (1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
 - (2) места за членовете на кабинния екипаж;
 - (3) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка;
 - (4) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 август 1999 г.;
 - (5) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;
 - (6) на всяка седалка на полетния екипаж предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение; и
 - (7) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж.
- б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:

- (1) се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка;
- (2) включва два раменни колана и предпазен колан, който може да бъде използван отделно.

САТ.IDE.H.210 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето

Вертолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не може да се виждат всички пътнически места, се оборудват със средства за индикация за всички пътници и за членовете на кабинния екипаж, за времето, когато предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

САТ.IDE.H.220 Комплекти за оказване на първа помощ

- а) Вертолетите се оборудват с поне един комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектите за първа помощ са:
 - (1) лесно достъпни за ползване и
 - (2) редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

САТ.IDE.H.240 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина

Вертолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 10 000 ft, се оборудват с допълнително кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на кислородния запас в съответствие със следните таблици.

Таблица 1: Минимални изисквания за кислород за сложни вертолети с нехерметична кабина

Резерв за:	Продължителност и налягане в кабината
1) Лица на работни места в пилотските кабинни и членове на екипажа, които ги подпомагат в изпълнението на техните задължения	Цялото полетно време на височина над 10 000 ft.
2) Членове на кабинния екипаж	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000—13 000 ft.
3) Допълнителни членове на кабинния екипаж и 100 % от пътниците *	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.
4) 10 % от пътниците *	Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft.

* Броят на пътниците в таблица 1 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

Таблица 2: Минимални изисквания за кислород за вертолети с нехерметична кабина различни от сложните вертолети

Резерв за:	Продължителност и налягане в кабината
1) Лица на работни места в пилотските кабинни и членове на екипажа, които ги подпомагат в изпълнението на техните задължения, и членовете на кабинния екипаж	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft и за всеки период над 30 минути на височина в границите 10 000—13 000 ft.
2) Допълнителни членове на кабинния екипаж и 100 % от пътниците *	Цялото полетно време на височина над 13 000 ft.
3) 10 % от пътниците *	Цялото полетно време след 30 минути на височини в границите 10 000—13 000 ft.

* Броят на пътниците в таблица 2 се отнася за действително превозваните пътници, включително лицата на възраст под 24 месеца.

САТ.IDE.H.250 Преносими пожарогасители

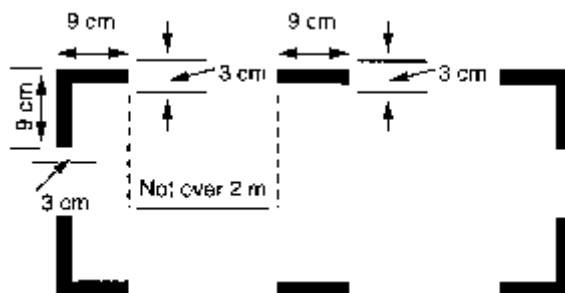
- а) Вертолетите се оборудват с поне един преносим пожарогасител в пилотската кабина.
- б) Най-малко един преносим пожарогасител се разполага във, или на лесно достъпно място с оглед на използването му във, всяка кухня, която не се намира в основната пътническа кабина на вертолета.
- в) Най-малко един преносим пожарогасител е наличен за използване във всяко товарно отделение, достъпно за членовете на екипажа по време на полет.
- г) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който 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.
- д) Вертолетите се оборудват най-малкото с минималното количество преносими пожарогасители съгласно таблица 1, които се разполагат на удобни за достъп места във всеки пътнически салон.

Таблица 1: Брой преносими пожарогасители

Максимална одобрена конфигурация на пътническите места	Брой пожарогасители
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

САТ.ИДЕ.Н.260 Маркиране на зоните за разсичане

Когато определените зони на тълото 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

САТ.ИДЕ.Н.270 Мегафони

Вертолети с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътници се оборудват с един преносим мегафон, захранван с батерии, разположен на леснодостъпно за използване от член на екипажа място в случай на аварийна евакуация.

САТ.ИДЕ.Н.275 Аварийно осветление и маркировка

- а) Вертолети с максимално одобрена конфигурация за повече от 19 пътнически места се оборудват с:
 - (1) система за аварийно осветление, имаща независим източник на захранване, която осигурява източник за общо осветление на салоните, за да подпомага евакуацията на вертолета; и
 - (2) маркировки на аварийните изходи и знаците за насочване към тях, които се виждат през деня и през нощта.
- б) Вертолетите се оборудват с маркировки на аварийните изходи, видими през деня и през нощта, когато се експлоатират:
 - (1) с летателно-технически характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост; или
 - (2) с летателно-технически характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

САТ.ИДЕ.Н.280 Аварийен предавател (ELT)

- а) Вертолетите се оборудват поне с един автоматичен аварийен предавател.

Приложение IV „Част-САТ“

- б) Вертолети, които се експлоатират с летателно – технически характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, се оборудват с автоматично задействащ се аварийен предавател (ELT(AD)).
- в) Аварийният предавател от всякакъв тип трябва да може да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

САТ.IDE.H.290 Спасителни жилетки

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени, когато се експлоатират:
 - (1) с летателно-технически характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;
 - (2) с летателно-технически характеристики от клас 3 на разстояние от сушата превишаващо авторотационното разстояние; или
 - (3) с летателно-технически характеристики от клас 2 или 3 при излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство трябва да има електрическа лампа, с цел улесняване определянето на местоположението на лицата.

САТ.IDE.H.295 Аварийно-спасителни комплекти за екипажа

Всеки член на екипажа носи аварийно-спасителен комплект, когато експлоатира:

- а) вертолет с летателно – технически характеристики клас 1 и 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време с нормална крейсерска скорост, когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета или когато очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване; или
- б) вертолет с летателно – технически характеристики клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата превишаващо разстоянието за авторотационно или безопасно принудително кацане, когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета.

САТ.IDE.H.300 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство

- а) Вертолети, които се експлоатират:

- (1) с летателно-технически характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост; или
- (2) с летателно-технически характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, се оборудват с:
 - i) при вертолет, превозващ по-малко от 12 човека – 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;
 - ii) при вертолет, превозващ повече от 11 човека – минимум два спасителни плота достатъчни заедно да съберат всички хора, които могат да бъдат превозени на борда и съответен капацитет на претоварване достатъчен да събере всички намиращи се на вертолета хора, съхранявани по такъв начин, че да улеснят лесното им използване при аварийна ситуация;
 - iii) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT(S)) за всеки изискван спасителен плот; и
 - iv) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

CAT.IDE.H.305 Животоспасяващо оборудване

Вертолетите, 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.

CAT.IDE.H.310 Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона

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 по-ниска 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 на борда са облечени в аварийно-спасителен комплект;
- б) всички спасителни плотове, изискуеми съгласно CAT.IDE.H.300, 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;

Приложение IV „Част-САТ“

- 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, преценени като подходящи 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 пътникът или членът на екипажа не носи цялостен аварийно-спасителен комплект, който отговаря на комбинираното изискване за аварийно-спасителен пакет и спасителна жилетка.

САТ.ІDE.Н.315 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.

САТ.ІDE.Н.320 Всички вертолети при полети над вода – принудително кацане

- а) Вертолетите трябва да са конструирани за кацане на вода или сертифицирани за принудително кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност, когато се експлоатират с летателно – технически характеристики по клас 1 или 2 при полет над вода, в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.
- б) Вертолетите трябва да са конструирани за кацане на вода, сертифицирани за принудително кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират с:
 - (1) с летателно-технически характеристики от клас 1 или 2 при полет над вода в среда, която не е неблагоприятна, на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост;
 - (2) с летателно-технически характеристики от клас 2 при излитане или кацане над вода, с изключение на вертолети за спешна медицинска помощ (HEMS), когато

- с цел минимизиране на експонирането – кацането и излитането на площадка за HEMS, разположена в натоварена среда, се провеждат над вода; или

- (3) с летателно-технически характеристики от клас 3 при полет над вода на разстояние от сушата превишаващо разстоянието за безопасно принудително кацане.

САТ.IDE.H.325 Пилотски слушалки

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

САТ.IDE.H.330 Радиокомуникационно оборудване

- а) Вертолетите се оборудват с радиокомуникационно оборудване, изискуемо от приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Радиокомуникационното оборудване трябва да осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

САТ.IDE.H.335 Пулт за превключване на аудиоканалите

Вертолетите, експлоатирани по правилата за полети по прибори, се оборудват с пулт за превключване на аудиоканалите, който може да се експлоатира от работното място на всеки член на полетния екипаж.

САТ.IDE.H.340 Радиооборудване за извършване на полети по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация

Вертолетите, експлоатирани по правилата за визуални полети по маршрути, допускащи визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационното оборудване, необходимо при нормални експлоатационни условия, което да отговаря на следните изисквания:

- а) да извършва комуникация със съответните наземни станции;
- б) да извършва комуникация със съответните станции на органа за контрол на въздушното движение от всяка точка на контролираното въздушно пространство, в рамките на което са планирани полетите; и
- в) да приема метеорологична информация.

САТ.IDE.H.345 Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация

- а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети или по правилата за полети по прибори по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с радиокомуникационно и навигационно оборудване съгласно приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Радиокомуникационното оборудване съдържа най-малко две независими радиокомуникационни системи, необходими при нормални условия за комуникация

със съответната наземна станция от всяка точка по маршрута, включително отклоненията.

- в) Вертолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно полетния план.
- г) Вертолети, 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 за всяко летище, на което се планира кацане при инструментални метеорологични условия и за всяко определено резервно такова.

САТ.IDE.H.350 Транспондер

Вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Част-SPA

Подчаст А — Общи изисквания

SPA.GEN.100 Компетентен орган

- а) Компетентният орган за издаване на специфично одобрение е:
- (1) за операторите, които участват в търговски операции – органът на държавата-членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, и
 - (2) за операторите, участващи в нетърговска експлоатация – органът на държавата, където е установен или пребивава операторът.
- б) Независимо от буква а), точка (2) за операторите, участващи в нетърговска експлоатация, които използват въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, не се прилагат изискванията по настоящата част за одобрението на следните операции, ако тези одобрения са издадени от трета държава – държава на регистрация:
- (1) навигация базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС;
 - (2) минимални навигационни спецификации (MNPS);
 - (3) въздушно пространство с намалени минимума на вертикална сепарация (RVSM).

SPA.GEN.105 Кандидатстване за специфично одобрение

- а) Оператор, който кандидатства за първоначално издаване на специфично одобрение, представя на компетентния орган изискваната в съответната подчаст документация заедно със следната информация:
- (1) наименование, адрес и адрес за кореспонденция на заявителя; и
 - (2) описание на планираната експлоатация.
- б) Операторът представя на компетентния орган следните доказателства:
- (1) съответствие с изискванията на съответната подчаст и
 - (2) че са взети предвид съответните елементи, определени в оперативните данни за ВС (OSD), установени съгласно Част-21.
- в) Операторът съхранява документите, свързани с букви а) и б) най-малко за времетраенето на експлоатацията, която изисква специфично одобрение, или ако е приложимо, съгласно Част-ORO.

SPA.GEN.110 Права на оператора, притежаващ специфично одобрение

Обхватът на дейностите, които операторът е одобрен да извършва, се документира и посочва:

- а) за оператори, които притежават свидетелство за авиационен оператор (CAO), в оперативните спецификации към CAO, и
- б) за всички останали оператори в списъка на специфичните одобрения.

SPA.GEN.115 Промени в специфично одобрение

Когато условията на специфично одобрение се променят, операторът представя съответната документация на компетентния орган и трябва да получи предварително одобрение за операцията.

SPA.GEN.120 Продължаване на валидността на специфично одобрение

Специфичните одобрения се издават за неопределен срок и остават валидни, при условие че операторът продължи да бъде в съответствие с изискванията, свързани със специфичното одобрение, и отчитайки съответните елементи, определени в оперативните данни за ВС (OSD), установени съгласно Част 21.

Подчаст Б — Експлоатация при навигация базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС (PBN)

SPA.PBN.100 Експлоатация при PBN

Въздухоплавателно средство може да бъде експлоатирано в строго определено въздушно пространство, по маршрути или съгласно процедури, когато са установени спецификации за навигация базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС, само ако операторът е получил одобрението на съответния упълномощен орган да провежда подобни дейности. Не се изисква специфично одобрение за експлоатация в определено въздушно пространство на зонална навигация 5 (RNAV5 (основна зонална навигация, В-RNAV)).

SPA.PBN.105 Одобрение за експлоатация при PBN

За да получи одобрение за експлоатация при PBN от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

- а) е получено съответното одобрение за летателна годност на RNAV системата;
- б) има програма за обучение на членовете на полетния екипаж, които участват в тези операции; и
- в) са установени експлоатационни процедури, които уточняват:
 - (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);
 - (2) състава на полетния екипаж и изисквания за опит;
 - (3) нормални процедури;
 - (4) процедури при извънредни случаи;
 - (5) наблюдение и докладване на инциденти; и
 - (6) управление на електронни навигационни данни.

Подчаст В — Експлоатация със специфицирани минимални навигационни летателно-технически характеристики (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS експлоатация

Въздухоплавателно средство може да бъде експлоатирано във въздушно пространство със строго определени минимални навигационни летателно-технически характеристики (MNPS) в съответствие с допълнителни регионални процедури, когато са установени спецификации на минималните навигационни летателно-технически характеристики, само ако операторът е получил одобрението на съответния упълномощен орган да провежда подобни дейности.

SPA.MNPS.105 MNPS одобрение за експлоатация

За да получи MNPS одобрение за експлоатация от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

- а) навигационното оборудване съответства на изискуемите характеристики;
- б) навигационните дисплеи, индикатори и уреди за управление могат да се виждат и да се използват от всяко пилотско работно място;
- в) има програма за обучение на членовете на полетния екипаж, които участват в тези операции; и
- г) са установени експлоатационни процедури, които уточняват:
 - (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);
 - (2) състава на полетния екипаж и изисквания за опит;
 - (3) нормални процедури;
 - (4) процедури при извънредни случаи, включително определените от органа, който отговаря за съответното въздушно пространство; и
 - (5) наблюдение и докладване на инциденти.

Подчаст Г — Експлоатация във въздушно пространство с намалени минимуми на вертикална сепарация (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM експлоатация

ВС може да бъде експлоатирано в строго определено въздушно пространство, където намалените вертикали минимуми за сепарация от 300 m (1 000 ft) се използват между полетно ниво (FL) 290 и FL 410, включително, ако операторът е получил одобрението на съответния упълномощен орган да провежда подобни дейности.

SPA.RVSM.105 RVSM одобрение за експлоатация

За да получи RVSM одобрение за експлоатация от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

- а) е получено RVSM одобрение за летателна годност;
- б) са установени процедури за наблюдение и докладване на грешки при поддържането на височина;
- в) има програма за обучение на членовете на полетния екипаж, които участват в тези операции; и
- г) са установени експлоатационни процедури, които уточняват:
 - (1) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL);
 - (2) състава на полетния екипаж и изисквания за опит;
 - (3) планирането на полета;
 - (4) предполетните процедури;
 - (5) процедурите преди навлизане в RVSM въздушното пространство;
 - (6) процедурите по време на полета;
 - (7) следполетните процедури;
 - (8) докладването на инциденти; и
 - (9) специфичните регионални експлоатационни процедури.

SPA.RVSM.110 Изисквания за оборудване за RVSM

Въздухоплавателно средство, което се използва за експлоатация във въздушно пространство с RVSM, се оборудва с:

- а) две независими системи за определяне на височината;
- б) система за сигнализиране на височината;
- в) система за автоматичен контрол на височината; и

- г) транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) със система за докладване на височината, която може да бъде свързана с използваната система за определяне на височината за контрол на височината.

SPA.RVSM.115 Грешки при поддържането на височина при RVSM

- а) Операторът докладва записани или съобщени случаи на грешки при поддържането на височина, причинени от неизправност на оборудването на въздухоплавателното средство или от експлоатационен характер, равни или по-големи от:
 - (1) сумарна вертикална грешка (TVE) от ± 90 m (± 300 ft);
 - (2) системна грешка при измерване на височина (ASE) от ± 75 m (± 245 ft); и
 - (3) отклонение спрямо предписаната височина (AAD) от ± 90 m (± 300 ft).
- б) Доклади за такива случаи се изпращат на компетентния орган в срок от 72 часа. Докладите включват първоначален анализ на причините и предприетите мерки за предотвратяване повтарянето на такива събития.
- в) Когато се запишат или получат грешки при поддържането на височина, операторът предприема незабавни действия за коригиране на условията, причинили грешките, и представя последващи доклади, ако компетентният орган поиска такива.

Подчаст Д — Експлоатация при намалена видимост (LVO)

SPA.LVO.100 Експлоатация при намалена видимост

Операторът може да извършва следните операции при намалена видимост само ако това е разрешено от компетентния орган:

- а) излитане при намалена видимост (LVTO);
- б) категория I с намален минимум за кацане;
- в) стандартна експлоатация в категория II;
- г) категория II с намален минимум за кацане;
- д) стандартна експлоатация в категория III; и
- е) изпълнение на подход, като се използват усъвършенствани визуални системи (EVS) , за които се прилага експлоатационен кредит върху минимумите за далечина на видимост на пистата за излитане и кацане (RVR).

SPA.LVO.105 Одобрение на LVO

За да получи одобрение за LVO от компетентния орган, операторът трябва да докаже, че е изпълнил изискванията на настоящата подчаст.

SPA.LVO.110 Общи експлоатационни изисквания

- а) Операторът извършва операции в категория I с намален минимум за кацане само ако:
 - (1) всяко въздухоплавателно средство е сертифицирано за експлоатация категория II и
 - (2) подходът е изпълнен:
 - i) като автоматичен куплиран подход за автоматично кацане, който трябва да бъде одобрен за условия за подход и кацане в категория IIIA; или
 - ii) като се използва одобрена проекционна система за ръководство при кацане (HUDLS) до минимум 150 ft над прага.
- б) Операторът извършва операции категория II, категория II с намален минимум за кацане или категория III само ако:
 - (1) всяко въздухоплавателно средство е сертифицирано за експлоатация при височини на вземане на решение (DH) под 200 ft или за липса на височини за вземане на решения и е оборудвано в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност;

- (2) подходяща система за запис на подхода и/или автоматичното кацане е създадена и се поддържа с цел наблюдение на общата безопасност на експлоатацията;
 - (3) височината на вземане на решение се определя чрез радиовисотомер; и
 - (4) полетният екипаж включва най-малко двама пилоти.
- в) Операторът изпълнява подход, като използва усъвършенствана визуална система, само ако:
- (1) усъвършенстваната визуална система е сертифицирана и
 - (2) за експлоатация при RVR под 550 m – полетният екипаж включва най-малко двама пилоти.
- г) Всяко съобщаване на височината под 200 ft над прага на летището се определя чрез радиовисотомер.

SPA.LVO.115 Изисквания свързани с летището

- а) Операторът не може да използва летище за LVO под видимост от 800 m, освен ако:
- (1) летището не е одобрено за такава експлоатация от държавата на летището и
 - (2) не са установени процедури при намалена видимост (LVP).
- б) Ако операторът избере летище, където не се използва термина LVP, той гарантира, че на летището съществуват еквивалентни процедури, които се придържат към изискванията на LVP. Това положение се отбелязва ясно в ръководството за експлоатация или в ръководството с процедурите, като се включват инструкции към полетния екипаж относно това как да определя, че еквивалентните LVP са в сила.

SPA.LVO.120 Обучение и квалификация на полетния екипаж

Операторът осигурява, че преди да започне да извършва LVO:

- а) всеки член на полетния екипаж:
- (1) отговаря на изискванията за обучение и проверка, посочени в ръководството за експлоатация, включително обучение на летателен тренажор (FSTD) за експлоатация до граничните стойности на RVR/VIS (видимост) и височина на вземане на решение, съответстваща на типа експлоатация и въздухоплавателно средство; и
 - (2) е квалифициран в съответствие със стандартите, посочени в ръководството за експлоатация
- б) обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма.

SPA.LVO.125 Експлоатационни процедури

- а) Операторът установява процедури и инструкции, които да се използват при LVO. Тези процедури и инструкции са включени в ръководството за експлоатация или ръководството с процедурите и съдържат задълженията на членовете на полетния екипаж по време на рулиране, излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, изтъркулване и преминаване на втори кръг, според случая.

- б) Преди започването на LVO командирът се убеждава, че:
- (1) състоянието на визуалните и невизуалните средства е задоволително;
 - (2) съответните процедури при намалена видимост са в сила според получената информация от органите за обслужване на въздушното движение (ОВД); и
 - (3) членовете на полетния екипаж са подходящо квалифицирани.

SPA.LVO.130 Минимално оборудване

- а) Операторът включва минималното оборудване, което трябва да бъде функциониращо при започване на LVO в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или друг одобрен документ, в ръководството за експлоатация или ръководството с процедурите, според случая.
- б) Командирът се убеждава, че състоянието на въздухоплавателното средство и на съответните бордови системи е подходящо за специфичната експлоатация, която трябва да се извърши.

Подчаст Е — Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Самолети с два двигателя могат да бъдат експлоатирани в операции на търговския въздушен транспорт извън праговото разстояние, определено в съответствие с CAT.OP.MPA.140, само ако операторът е получил ETOPS одобрение за експлоатация от компетентния орган.

SPA.ETOPS.105 ETOPS одобрение за експлоатация

За да получи ETOPS одобрение за експлоатация от компетентния орган, операторът представя доказателства, че:

- а) комбинацията самолет/двигател притежава ETOPS одобрение за тип проект и надеждност за планираната експлоатация;
- б) е установена програма за обучение на членовете на полетния екипаж и целия останал експлоатационен персонал, участващи в тези операции, и че те са подходящо квалифицирани за провеждане на планираната експлоатация;
- в) организацията и опитът на оператора са подходящи за поддържане на планираната експлоатация; и
- г) са установени експлоатационни процедури.

SPA.ETOPS.110 Резервно летище по маршрута за ETOPS полети

- а) Резервно летище по маршрута за ETOPS полети се счита за подходящо, ако в очакваното време на използване летището е на разположение и е снабдено с необходимите допълнителни услуги като орган за обслужване на въздушното движение (ОВД), достатъчно осветление, сведения за метеорологичната обстановка, навигационни средства и служби за спешна помощ, и минимум една процедура за подход съгласно правилата за полет по прибори.
- б) Преди провеждането на ETOPS полет операторът осигурява, че по маршрута има подходящо резервно летище в рамките или на одобреното време за отклонение, или на времето за отклонение, базирано на статуса на самолета по MEL, което е по-кратко.

SPA.ETOPS.115 Планови минимуми за резервно летище по маршрута за ETOPS полети

- а) Операторът определя летище за резервно летище по маршрута за ETOPS полети само ако съответните метеорологични доклади и/или прогнози, или комбинация от тях, показват, че за времето, започващо един час преди и завършващо един час след планираното време за пристигане на това летище, условията ще бъдат на или над

плановите минимума, изчислени чрез прибавяне на допълнителните ограничения, предвидени в таблица 1.

- б) В ръководството за експлоатация операторът включва метода за определяне на експлоатационните минимума на резервното летище по маршрута за ETOPS полети.

Таблица 1: Планови минимума за резервното летище по маршрута за ETOPS полети

Вид подход	Планови минимума
Точен подход	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m *
Неточен подход или Визуален кръг	MDA/H + 400 ft * RVR/VIS + 1 500 m

*: VIS: видимост; MDA/H: минимална височина на снижаване

Подчаст Ж — Превоз на опасни товари

SPA.DG.100 Превоз на опасни товари

С изключение на предвиденото в Част-NCO, Част-NCC, Част-CAT и Част-SPO, операторът може да превозва опасни товари по въздуха само ако е получил одобрение от компетентния орган за тази дейност.

SPA.DG.105 Одобрение за превоз на опасни товари

За да получи одобрение за превоз на опасни товари, съгласно техническите инструкции операторът:

- а) установява и поддържа програма за обучение за съответния персонал и доказва пред компетентния орган, че е било осигурено подходящо обучение на целия персонал;
- б) установява експлоатационни процедури за гарантиране на безопасното боравене с опасни товари на всички етапи на въздушния превоз, съдържащи информация и инструкции относно:
 - (1) политиката на оператора за превоз на опасни товари;
 - (2) изискванията за приемане, обслужване, товарене, разпределяне и разделяне на опасните товари;
 - (3) действия, които трябва да се предприемат в случай на произшествие или инцидент на въздухоплавателното средство при превоз на опасни товари;
 - (4) реакция в случай на аварийни ситуации с опасни товари;
 - (5) отстраняване на евентуално замърсяване;
 - (6) задължения на съответния персонал особено по отношение на наземното обслужване и обработката на въздухоплавателното средство;
 - (7) проверка за повреда, изтичане или замърсяване; и
 - (8) доклади за инциденти и произшествия с опасни товари.

SPA.DG.105 Информация и документация за опасни товари

Съгласно техническите инструкции операторът:

- а) предоставя на командира писмена информация:
 - (1) за опасните товари, които ще бъдат превозвани на борда на въздухоплавателното средство;
 - (2) за използване в случай на аварийни ситуации по време на полет;
- б) използва контролен лист за приемане;
- в) гарантира придружаването на опасните товари с документ(и) за превоз на опасни товари, както е попълнен от лицето, което предоставя опасни товари за превоз по

въздуха, освен когато информацията за опасните товари се предоставя в електронна форма;

- г) гарантира съхраняването на земята на копие от предоставения в писмена форма документ за превоз на опасни товари, където ще бъде възможно да се получи достъп до него в приемлив срок, докато товарът стигне до окончателното си местоназначение;
- д) гарантира съхраняването на земята на екземпляр от писмената информация до командира, както и че този екземпляр, или съдържащата се в него информация, са леснодостъпни за летищата на последно отпътуване и за следващата предвидена точка на пристигане до края на полета, за който се отнася информацията;
- е) съхранява контролния лист за приемане, документа за превоз и информацията до командира най-малко 3 месеца след извършване на полета; и
- ж) съхранява документацията от обучението на целия персонал най-малко 3 години.

Подчаст 3 — Експлоатация на вертолети при използване на системи за наблюдение и изображение на терена през нощта

SPA.NVIS.100 Експлоатация при използване на система за наблюдение и изображение на терена през нощта (NVIS)

- a) Вертолети могат да се експлоатират по правилата за визуални полети през нощта с помощта на NVIS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:
 - (1) участва в търговския въздушен транспорт (CAT) и притежава CAT АОС съгласно Част-ORO;
 - (2) докаже пред компетентния орган:
 - i) съответствие с приложимите изисквания на настоящата подчаст и
 - ii) успешното въвеждане на всички елементи на NVIS.

SPA.NVIS.110 Изисквания за оборудване за експлоатация с NVIS

- a) Преди експлоатацията с NVIS всеки вертолет и свързаното с NVIS оборудване трябва да има издадено съответното одобрение за летателна годност съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003.
- б) *Радиовисотомер*: Вертолетът трябва да бъде оборудван с радиовисотомер с гласово предупреждение, което да се задейства под зададена височина и визуално предупреждение, работещо на височина, зададена от пилота, незабавно забележими по време на всички етапи на полета с NVIS.
- в) *Съвместимо с NVIS осветление на въздухоплавателното средство*. С цел намаляване на признаците за намалено периферно зрение и необходимостта от подобряване на информираността за ситуацията трябва да се осигури следното:
 - (1) съвместимо с NVIS прожекторно осветление на панела за приборите, ако има такова, което може да осветява всички основни пилотажно-навигационни прибори;
 - (2) съвместимо с NVIS общо осветление;
 - (3) съвместими с NVIS електрически фенерчета; и
 - (4) средство за премахване или изключване на вътрешното несъвместимо с NVIS осветление.
- г) *Допълнително NVIS оборудване*. Осигурява се следното допълнително NVIS оборудване:
 - (1) резервен или вторичен източник на захранване за очилата за нощно виждане; и
 - (2) шлем със съответно прикрепване на очилата за нощно виждане.

- д) Всички необходими очила за нощно виждане при полет с NVIS трябва да са от един същи тип, поколение и модел.
- е) *Продължаваща летателна годност*
 - (1) Процедурите за продължаваща летателна годност съдържат информацията, необходима за извършване на текуща поддръжка и проверки на NVIS оборудването, монтирано във вертолета, и включват в своя обхват най-малкото:
 - i) предните стъкла и транспарантите на вертолета;
 - ii) NVIS осветлението;
 - iii) очилата за нощно виждане; и
 - iv) всяко допълнително оборудване, което подпомага експлоатацията с NVIS.
 - (2) Всяка последваща модификация или поддръжка на въздухоплавателното средство трябва да бъде в съответствие с одобрението за летателна годност на NVIS.

SPA.NVIS.120 Експлоатационни минимуми при използване на NVIS

- а) Не се извършват полети под метеорологичните минимуми при полети по правила за визуални полети за типа нощен полет, който ще се извършва.
- б) Операторът установява минимална преходна височина, откъдето може да продължи преминаване към/от асистиран полет.

SPA.NVIS.130 Изисквания по отношение на екипажа при експлоатация с NVIS

- а) *Подбор.* Операторът установява критерии за подбор на членовете на екипажа за полети с NVIS.
- б) *Опит.* Командирът трябва да има опит минимум 20 часа полети по правилата за визуални полети през нощта като командир на вертолет, преди да започне обучение.
- в) *Оперативно обучение.* Всички пилоти трябва да са преминали оперативно обучение съгласно процедурите за NVIS, съдържащи се в ръководството за експлоатация.
- г) *Скорошен опит.* Всички пилоти и членове на NVIS техническия екипаж, осъществяващи полети с NVIS, трябва да са изпълнили три полета с NVIS през последните 90 дни. Скорошен опит може да бъде установен наново при тренировъчен полет с вертолет или на одобрен тренажор за пълна имитация на полета (FFS), който включва елементите от буква е), точка (1).
- д) *Състав на екипажа.* Минималният състав на екипажа е по-голям от указания:
 - (1) в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство;
 - (2) за основната дейност; или
 - (3) в одобрението за експлоатация за полети с NVIS.
- е) *Обучение и проверка на екипажа.*
 - (1) Обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от компетентния орган и включена в ръководството за експлоатация.

- (2) Членове на екипажа
- i) Програмите за обучение на персонала: подобряват познанията за работната среда и оборудването на NVIS; подобряват координацията на екипажа; и включват мерки за свеждане до минимум на рисковете, свързани с навлизането в условия на намалена видимост и NVIS нормални и аварийни процедури.
 - ii) Мерките, посочени в буква е), точка (2), подточка i), се оценяват по време на:
 - A) проверки на професионалната подготовка през нощта и
 - B) проверки в рейсови условия.

SPA.NVIS.140 Информация и документация

Операторът гарантира като част от своя анализ на риска и управленски процес свеждането до минимум на рисковете, свързани с NVIS условията, като уточнява в ръководството за експлоатация: подбора, състава и обучението на екипажите; равнищата на оборудване и критериите за допускане до полет; и експлоатационни процедури и минимума, така че нормалните и извънредни ситуации да бъдат описани и подходящо ограничени.

Подчаст И — Подемно-товарни операции с вертолети

SPA.ННО.100 Подемно-товарни операции с вертолети (ННО)

- а) Вертолети могат да се експлоатират за целите на САТ подемно-товарни операции само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:
 - (1) участва в търговския въздушен транспорт (САТ) и да притежава САТ АОС съгласно Част-ОРО; и
 - (2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

SPA.ННО.110 Изисквания за оборудване за ННО

- а) Инсталираното на вертолета на повдигателно оборудване, включително радиооборудване съгласно SPA.ННО.115, и евентуалните последващи модификации, трябва да имат одобрение за летателна годност съответстващо на функцията, за която е предназначено това оборудване. Спомагателното оборудване се конструира и изпитва в съответствие с подходящия стандарт съгласно изискванията на компетентния орган.
- б) Операторът в сътрудничество с производителя установява инструкции за техническо обслужване за ННО. Тези инструкции се включват в програмата за техническо обслужване на вертолета на оператора, както изисква Регламент (ЕО) № 2042/2003.

SPA.ННО.115 Комуникация, свързана с ННО

Установява се двустранна радиокомуникация с организацията, за която се предоставя ННО, и когато е възможно, средство за комуникация с наземния персонал в района за ННО за:

- а) крайбрежни операции през деня и през нощта; и
- б) операции на сушата през нощта с изключение на ННО на експлоатационна площадка за вертолети за спешна медицинска помощ (HEMS).

SPA.ННО.125 Изисквания за летателни характеристики за ННО

С изключение на ННО на оперативна площадка за HEMS, по време на ННО вертолетът, с останалия/останалите работещ(и) двигател(и) на подходяща регулировка на мощността, трябва да може да издържи на отказ на критичен двигател без опасност за качените хора/товар, трети страни или имущество.

SPA.ННО.130 Изисквания по отношение на екипажа при ННО

- а) *Подбор.* Операторът установява критерии за подбор на членовете на полетния екипаж за ННО, като отчита предишния опит.
- б) *Опит.* За провеждане на ННО полети минималното изискване за опит за командири трябва да бъде не по-малко от:
- (1) за полети извън сушата:
 - i) 1 000 часа полетно време като командир на вертолети или 1 000 часа полетно време като втори пилот в операции ННО, от които 200 часа полетно време като командир под наблюдение на инструктор; и
 - ii) 50 повдигателни цикъла, изпълнени извън сушата, от които 20 цикъла през нощта, ако се провеждат нощни операции, като „повдигателен цикъл“ означава един цикъл надолу-и-нагоре на куката на повдигателното устройство.
 - (2) за полети над сушата:
 - i) 500 часа полетно време като командир на вертолети или 500 часа полетно време като втори пилот в операции ННО, от които 100 часа полетно време като командир под наблюдение на инструктор;
 - ii) 200 часа летателен опит с вертолети, натрупан в експлоатационна среда подобна на предвижданата операция; и
 - iii) 50 повдигателни цикъла, от които 20 цикъла през нощта, ако се провеждат нощни операции.
- в) *Оперативно обучение и опит.* Успешно завършване на обучението в съответствие със съдържащите се в ръководството за експлоатация процедури и подходящ опит в ролята и средата, при които се провеждат ННО.
- г) *Скорошен опит.* Всички пилоти и членове на екипаж за провеждане на ННО трябва да са изпълнили през последните 90 дни:
- (1) при опериране през деня: всяка комбинация от 3 дневни или нощни повдигателни цикъла, всеки от които трябва да включва преминаване към или от висене; и
 - (2) при опериране през нощта: 3 нощни повдигателни цикъла, всеки от които трябва да включва преминаване към или от висене.
- д) *Състав на екипажа.* Минималният състав на екипажа за дневни или нощни операции се определя в ръководството за експлоатация. Той зависи от вертолета, атмосферните условия, типа на задачата както и за операциите извън сушата, околната среда на площадката за ННО, състоянието на морето и движението на плавателния съд, като не може да включва по-малко от един пилот и един член на екипажа за ННО.
- е) *Обучение и проверки*
- (1) Обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от компетентния орган и включена в ръководството за експлоатация.
 - (2) Членове на екипажа

- i) Програмите за обучение на персонала: подобряват познанията за работната среда и оборудването за ННО; подобряват координацията на екипажа; и включват мерки за свеждане до минимум на рисковете, свързани с нормални и аварийни процедури при ННО и освобождаване на статично електричество.
- ii) Мерките, посочени в буква е), точка (2), подточка i), се проверяват по време на проверки на професионалната подготовка през деня при визуални метеорологични условия или проверки на професионалната подготовка през нощта при визуални метеорологични условия, когато операторът предприема ННО през нощта.

SPA.ННО.135 Инструктиране на пътниците при ННО

Преди всеки полет или серия полети за ННО пътниците трябва да бъдат инструктирани, за да знаят за опасностите от освобождаване на статично електричество и за други въпроси, на които трябва да се обръща внимание при ННО.

SPA.ННО.140 Информация и документация

- а) Операторът гарантира като част от своя анализ на риска и управленски процес свеждането до минимум на рисковете, свързани с условията при ННО, като уточнява в ръководството за експлоатация: подбора, състава и обучението на екипажите; равнищата на оборудване и критериите за допускане до полет; и експлоатационни процедури и минимума, така че нормалните и извънредни ситуации да бъдат описани и подходящо ограничени.
- б) На организацията, за която се предоставя ННО, се предоставят подходящи извадки от ръководството за експлоатация.

Подчаст Й — Полети с вертолет за спешна медицинска помощ

SPA.HEMS.100 Полети с вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)

- а) Вертолети могат да се експлоатират за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.
- б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:
 - (1) участва в търговския въздушен транспорт (CAT) и да притежава CAT АОС съгласно Част-ORO; и
 - (2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

SPA.HEMS.110 Изисквания за оборудване за HEMS

Инсталирането на специализирано медицинско оборудване за вертолети и, където е приложимо, неговата работа, включително и евентуални следващи модификации, се одобрява съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Комуникация

Освен изискваното от CAT.IDE.H оборудване вертолетите, изпълняващи полети за спешна медицинска помощ, се снабдяват допълнително с комуникационно оборудване, което да може да осъществява двустранна комуникация с организацията, за която се осигурява HEMS и, където е възможно, за връзка с наземния спешен персонал.

SPA.HEMS.120 Експлоатационни минимума за HEMS

- а) Изпълнението на полети за HEMS с вертолети с летателно-технически характеристики от клас 1 и 2 подлежи на метеорологичните минимума, дадени в таблица 1 за началната фаза на полета и по маршрута. Когато по време на фаза на полета по маршрута метеорологичните условия паднат под равнищата на показаните минимума за долна граница на облаците или за видимост, вертолети, сертифицирани за изпълнение само на полети при визуални метеорологични условия, прекъсват изпълнение на полета или се връщат в базата. Вертолети, оборудвани и сертифицирани за полети при инструментални метеорологични условия, могат да прекъснат изпълнението на полета, да се върнат в базата или да преминат в полет, изпълняван по правилата за полети по прибори, ако полетният екипаж има подходяща квалификация.

Таблица 1: Експлоатационни минимуми за HEMS

2 ПИЛОТИ		1 ПИЛОТ	
ПРЕЗ ДЕНЯ			
Долна граница на облаците	Видимост	Долна граница на облаците	Видимост
500 ft и повече	Съгласно приложимите минимуми на правилата за визуални полети за въздушното пространство	500 ft и повече	Съгласно приложимите минимуми на правилата за визуални полети за въздушното пространство
499 - 400 ft	1000 м*	499 - 400 ft	2000 м
399 - 300 ft	2000 м	399 – 300 ft	3000 м
ПРЕЗ НОЩТА			
Долна граница на облаците	Видимост	Долна граница на облаците	Видимост
1200 ft **	2500 м	1200 ft **	3000 м

* По време на фаза на полета по маршрута видимостта може да бъде намалена за къси периоди до 800 m, когато земята се вижда, ако с вертолета се маневрира със скорост, която дава възможност навреме да се види всяко препятствие, за да се избегне сблъскване.

** По време на фаза на полета по маршрута долната граница на облаците за къси периоди може да бъде намалена до 1000 ft.

- б) Метеорологичните минимуми за началната фаза на полета и по маршрута на полети за HEMS с вертолети с летателно-технически характеристики от клас 3 са долна граница на облаците 600 ft и видимост 1500 m, като видимостта може да бъде намалена за къси периоди до 800 m, когато земята се вижда, ако с вертолета се маневрира със скорост, която дава възможност навреме да се види всяко препятствие, за да се избегне сблъскване.

SPA.HEMS.125 Изисквания за летателни характеристики за HEMS полети

- а) Вертолети с летателно-технически характеристики от клас 3 не изпълняват полети над неблагоприятна среда.

б) Излитане и кацане

- (1) Вертолетите, извършващи операции до/от зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане в болница, която е разположена в гъстонаселена неблагоприятна среда и се използва като оперативна база за HEMS, се експлоатират с летателно-технически характеристики клас 1.
- (2) Вертолетите, извършващи операции до/от зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане в болница, която е разположена в гъстонаселена неблагоприятна среда и не се използва като оперативна база за HEMS, се експлоатират с летателно-технически характеристики клас 1, освен ако операторът не притежава одобрение съгласно CAT.POL.H.225.
- (3) Вертолетите, извършващи операции до/от експлоатационна площадка за HEMS, която е разположена в неблагоприятна среда, се експлоатират с летателно-технически характеристики клас 2 и се освобождават от задължението да притежават одобрението, изисквано от CAT.POL.H.305, буква а), при условие че докажат съответствие с CAT.POL.H.305, буква б), точки (2) и (3).
- (4) Експлоатационната площадка за HEMS трябва да е достатъчно голяма, за да осигурява достатъчно свободно разстояние до всички препятствия. За нощни полети площадката трябва да бъде осветена, за да може площадката и всички препятствия да бъдат идентифицирани.

SPA.HEMS.130 Изисквания по отношение на екипажа

- а) *Подбор.* Операторът установява критерии за подбор на членовете на полетния екипаж за HEMS, като отчита предишния опит.
- б) *Опит.* За провеждане на полети за HEMS минималното изискване за опит за командири трябва да бъде не по-малко от:
 - (1) или:
 - i) 1000 часа полетно време като командир на въздухоплавателно средство, от които 500 часа като командир на вертолети; или
 - ii) 1000 часа полетно време като втори пилот при изпълнение на полети за HEMS, от които 500 часа като командир под наблюдение на полетен инструктор и 100 часа като командир на вертолети;
 - (2) 500 часа летателен опит с вертолети, натрупан в експлоатационна среда подобна на предвижданата операция; и
 - (3) за пилоти, включени в нощни полети, 20 часа полетно време при визуални метеорологични условия през нощта като командир.
- в) *Оперативно обучение.* Успешно завършено обучение съгласно процедурите за HEMS, съдържащи се в ръководството за експлоатация.
- г) *Скорошен опит.* Всички пилоти, изпълняващи полети за HEMS, през последните 6 месеца трябва да са провели един най-малко 30-минутен полет само по прибори, във вертолет или в FSTD.
- д) *Състав на екипажа*

(1) *Дневен полет.* За дневен полет минималният екипаж включва един пилот плюс член на техническия екипаж за HEMS.

i) Екипажът може да бъде съкратен до един пилот само когато:

- A) на оперативна площадка за HEMS командирът трябва да вземе допълнителни медицински доставки. В този случай членът на техническия екипаж за HEMS може да остане, за да окаже помощ на болни или ранени хора, докато командирът изпълни този полет;
- B) след пристигане на площадката, монтирането на носилката не дава възможност на члена на техническия екипаж да заеме предната седалка; или
- B) медицинското лице на борда се нуждае от помощта на члена на техническия екипаж по време на полет.

ii) В случаите, описани в подточка i), експлоатационните минимума се определят от приложимите изисквания за въздушното пространство и не се използват експлоатационните изисквания за HEMS в таблица 1 на SPA.HEMS.120.

iii) Единствено в случая описан в подточка i), буква A), командирът може да се приземи на оперативна площадка за HEMS без членът на техническия екипаж да му оказва помощ от предната седалка.

(2) *Нощен полет.* За нощен полет минималният екипаж включва:

i) двама пилоти или

ii) един пилот плюс член на техническия екипаж за HEMS при полети в специфични географски райони, посочени от оператора в ръководството за експлоатация, като се отчита следното:

- A) наличието на подходящ наземен ориентир;
- B) наличието на система за следене на полета при изпълнение на мисията за HEMS;
- B) надеждността на съоръженията, докладващи за метеорологичните условия;
- Г) списък на минималното оборудване за изпълнение на полети за HEMS;
- Д) концепцията за постоянен екипаж;
- Е) квалификационния минимум на екипажа, първоначалното и периодичното обучение;
- Ж) експлоатационните процедури, включително координацията на екипажа;
- З) метеорологичните минимума; и
- И) други съображения свързани със специфични местни условия.

e) *Обучение и проверка на екипажа.*

(1) Обучението и проверката се извършват в съответствие с подробна програма, одобрена от компетентния орган и включена в ръководството за експлоатация.

(2) Членове на екипажа

- i) Програмите за обучение на персонала: подобряват познанията за работната среда и оборудването за HEMS; подобряват координацията на екипажа; и включват мерки за свеждане до минимум на рисковете, свързани с преминаването по маршрута в условия на намалена видимост, избор на експлоатационни площадки за HEMS, и профили на подход и излитане.
- ii) Мерките, посочени в буква е), точка (2), подточка i), се оценяват по време на:
 - А) проверки на професионалната подготовка през деня при визуални метеорологични условия или проверки на професионалната подготовка през нощта при визуални метеорологични условия, когато операторът предприема полети за HEMS през нощта; и
 - Б) проверки в рейсови условия.

SPA.HEMS.135 Инструктаж на медицинските лица на борда и друг персонал, участващи в полети за HEMS

- а) *Медицинско лице на борда.* Преди всеки полет или серия полети за HEMS медицинските лица на борда трябва да бъдат инструктирани, за да се гарантира, че са запознати с работната среда и оборудването за HEMS, могат да работят с медицинското и аварийно-спасителното оборудване на борда, и могат да участват в процедури за влизане и излизане при нормални и при аварийни условия.
- б) *Наземен спешен персонал.* Операторът предприема всички разумни мерки, за да гарантира, че наземният спешен персонал е запознат с работната среда и оборудването за HEMS и рисковете, свързани с наземните операции на оперативна площадка за HEMS.
- в) *Медицински пациент.* Независимо от CAT.OP.MPA.170 инструктаж се провежда само ако медицинското състояние позволява това.

SPA.HEMS.140 Информация и документация

- а) Операторът гарантира като част от своя анализ на риска и управленски процес свеждането до минимум на рисковете, свързани с HEMS условията, като уточнява в ръководството за експлоатация: подбора, състава и обучението на екипажите; равнищата на оборудване и критериите за допускане до полет; и експлоатационни процедури и минимума, така че нормалните и извънредни ситуации да бъдат описани и подходящо ограничени.
- б) На организацията, за която се предоставя HEMS, се предоставят подходящи извадки от ръководството за експлоатация.

SPA.HEMS.145 Съоръжения в оперативната база за HEMS

- а) За членовете на резервния екипаж с време на реагиране по-малко от 45 минути се осигурява специално предназначено подходящо място за настаняване в близост до всяка оперативна база.

- б) Във всяка оперативна база за пилотите се осигуряват възможности за получаване на текуща и прогнозна информация за метеорологичните условия и добри комуникации със съответния орган за обслужване на въздушното движение. Предоставят се подходящи съоръжения за планирането на всички задачи.

SPA.HEMS.150 Зареждане с гориво

- а) Когато мисията за HEMS се провежда по правилата за визуални полети в границите на местен и определен географски район, може да се приложи стандартно планиране на горивото, при условие че операторът установи резервно гориво при кацане, за да гарантира, че при приключване на мисията оставащото гориво не е по-малко от количеството гориво, достатъчно за:
- (1) 30 минути полетно време с нормална крейсерска скорост или
 - (2) 20 минути полетно време с нормална крейсерска скорост, когато полетът се извършва в район, който осигурява непрекъснати и подходящи предпазни площадки за кацане.

SPA.HEMS.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане

Когато командирът счита, че е необходимо презареждане с гориво с пътници на борда, то може да бъде предприето при спрени или при въртящи се ротори, при условие че са изпълнени следните изисквания:

- а) вратата (вратите) на вертолета откъм страната за презареждане с гориво остане (останат) затворена(и);
- б) вратата (вратите) на вертолета откъм страната, на която не се презарежда с гориво, остане (останат) отворена(и), ако метеорологичните условия позволяват;
- в) противопожарни съоръжения със съответния капацитет са разположени така, че да могат да се използват незабавно в случай на възникване на пожар; и
- г) на разположение има достатъчно персонал, за да може в случай на пожар пациентите да бъдат преместени на безопасно място извън вертолета.