

# Официален вестник

## на Европейския съюз

# L 123



Издание  
на български език

### Законодателство

Година 57  
24 април 2014 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) № 379/2014 на Комисията от 7 април 2014 година за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета ..... 1

# BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.



## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 379/2014 НА КОМИСИЯТА

от 7 април 2014 година

**за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, 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 <sup>(1)</sup>, и по специално член 8, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Операторите и персоналят, участващи в експлоатацията на определени въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания, установени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (2) Съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 Комисията следва да приеме необходимите правила за прилагане, за да се установят условията за безопасна експлоатация на въздухоплавателните средства. При тези правила следва да се вземе предвид главно сложността на въздухоплавателните средства, организации и операции, както и рисковете, свързани с различните видове операции.
- (3) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията <sup>(2)</sup> установява правила за прилагане за операции на търговския въздушен транспорт със самолети и вертолетите. Следва да се предвидят и правила за операции на търговския въздушен транспорт с аеростати и планери, за да се постигне съответствие с основните принципи и приложимостта на Регламент (ЕО) № 216/2008. Освен това трябва да се разгледат особеностите на някои търговски операции със самолети и вертолетите, започващи и завършващи на едно и също летище или експлоатационна площадка, с оглед на мащаба и обхвата им, както и на свързания с тях риск.
- (4) С Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията <sup>(3)</sup> се изменя Регламент (ЕС) № 965/2012, за да се включат правила за нетърговски операции в зависимост от сложността на въздухоплавателното средство. Необходимо е също така да се измени Регламент (ЕС) № 965/2012, за да се отрази актуалното развитие на технологиите и да се гарантират пропорционални мерки за някои строго определени дейности с въздухоплавателни средства, различни от сложните въздухоплавателни средства, и участващите в тях организации.

<sup>(1)</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 227, 24.8.2013 г., стр. 1).

- (5) Следва да бъдат включени и правила за специализирани операции със самолети, вертолетите, аеростати и планери, като се вземат предвид специфичните аспекти на такива операции и свързаният с тях риск. От съображения за пропорционалност не е уместно на сертифициране да се подлагат всички търговски оператори, особено специализираните търговски оператори. Макар и търговски по същност, от тези оператори би се изисквала декларация за способност вместо сертификат. Въпреки това в интерес на безопасността следва да се определят условия за някои високорискови специализирани търговски операции, които застрашават трети страни на земята, така че за тези операции да следва да се иска разрешение.
- (6) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъде съответно изменен.
- (7) За да се гарантира плавен преход и високо ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, мерките за прилагане следва да отразяват съвременните достижения, включително най-добрите практики и научно-техническия напредък в областта на въздушните операции. Ето защо следва да се вземат предвид техническите изисквания и административните процедури, договорени под егидата на Международната организация за гражданско въздухоплаване и Обединените авиационни власти на Европа до 30 юни 2009 г., както и съществуващото законодателство, свързано със специфичните национални условия.
- (8) Необходимо е да се осигури достатъчно време на авиационната промишленост и администрациите на държавите членки за привеждане в съответствие с новата регулаторна рамка.
- (9) Европейската агенция за авиационна безопасност подготви проект на правила за прилагане и го представи на Комисията под формата на становище в съответствие с член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

- 1) Член 1 се заменя със следния текст:

„Член 1

#### Предмет и обхват

1. Настоящият регламент определя подробни правила за въздушните операции със самолети, вертолетите, аеростати и планери, включително за наземните инспекции на въздухоплавателни средства на оператори под надзор за безопасност от страна на друга държава, когато са се приземили на летища, намиращи се на територията, която подлежи на разпоредбите на Договора.
2. Настоящият регламент установява също така подробни правила относно условията за издаване, поддържане, изменение, ограничаване, временно прекратяване и отнемане на сертификати на операторите на въздухоплавателни средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008, извършващи операции на търговския въздушен транспорт, относно привилегиите и отговорностите на притежателите на сертификати, както и относно условията, при които операциите се забраняват, ограничават или се подчиняват на определени условия в интерес на безопасността.
3. Настоящият регламент определя също така подробни правила относно условията и процедурите за декларации от оператори, извършващи специализирани търговски операции и нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, включително нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, както и надзора върху тези оператори.
4. Настоящият регламент определя също подробни правила за условията, при които определени високорискови специализирани търговски операции подлежат на разрешение в интерес на безопасността, както и за условията за издаване, поддържане, изменение, ограничаване, временно прекратяване и отнемане на разрешенията.

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

б. Настоящият регламент не се прилага за въздушни операции с привързани аеростати и целелини, както и за полети с привързани аеростати.“

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) в първата алинея се добавят следните точки:

„7. „Специализирана операция“ означава всяка операция, различна от търговски въздушен транспорт, при която въздухоплавателното средство се използва за специализирани дейности като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране или реклама от въздуха.

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

9. „Въвеждащ полет“ е всеки полет срещу заплащане или друго възнаграждение, състоящ се от кратка въздушна обиколка, предлаган от одобрена обучаваща организация или организация, създадена с цел популяризиране на въздушния спорт или развлекателното въздухоплаване, с оглед да се привлекат нови курсисти или членове.

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

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

б) във втората алинея „VII“ се заменя с „VIII“.

3) Член 5 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф 1а:

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

б) параграфи 3, 4 и 5 се заменят със следния текст:

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

4. Операторите на самолети и вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, както и на аеростати и планери, участващи в нетърговски операции, включително специализирани такива, експлоатират въздухоплавателните средства в съответствие с разпоредбите, определени в приложение VII.

5. Когато организациите за обучение със седалище в държава членка, одобрени съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011, провеждат учебни полети към, във или извън Съюза, те експлоатират:

- а) самолети и вертолетите със сложна моторна тяга — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VI;
- б) самолети и вертолетите, различни от тези със сложна моторна тяга, както и аеростати и планери — в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VII.;

в) добавят се следните параграфи 6 и 7:

„6. Операторите експлоатират въздухоплавателни средства за целите на специализирани търговски операции само както е посочено в приложения III и VIII.

7. Полетите, изпълнявани непосредствено преди, по време на или непосредствено след специализирани операции и пряко свързани с тези операции, се изпълняват в съответствие с параграфи 3, 4 и 6, както е приложимо. С изключение на парашутни операции, на борда се превозват не повече от шест лица, които са крайно необходими за изпълнение на мисията, изключвайки членовете на екипажа.“

4) Член 6 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заличава;
- б) вмъква се следният параграф 4а:

„4а. Чрез дерогация от член 5, параграфи 1 и 6, в съответствие с приложение VII могат да се извършват следните операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга:

- а) полети, разходите по които се поделят между частни лица, при условие че преките разходи се разпределят между всички лица на борда на въздухоплавателното средство, включително пилота, а броят на лицата, между които се разпределят преките разходи, не надвишава шест;
- б) състезателни или демонстрационни полети, при условие че даваното за такива полети заплащане или друго възнаграждение се ограничава до преките разходи и пропорционално участие в годишните разходи, както и награди, чиято стойност не надвишава определената от компетентния орган;
- в) въвеждащи полети, парашутни скокове, теглене на планер или фигурен пилотаж, извършвани от обучаваща организация със седалище в държава членка, одобрена съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011, или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушните спортове и развлекателното въздухоплаване, при условие че въздухоплавателното средство се експлоатира от организацията на база сух лизинг, че полетът не генерира печалби, разпределяни извън организацията, и че когато са включени нечленуващи в организацията лица, тези полети представляват само незначителна странична дейност за нея.“

5) Член 8 се изменя, както следва:

- а) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Операциите на ТВТ с вертолетите, аеростати и планери съответстват на националните изисквания.“

- б) добавя се следният параграф 4:

„4. Нетърговските операции, включително специализираните такива, със самолети и вертолетите със сложна моторна тяга, както и специализираните търговски операции със самолети, вертолетите, аеростати и планери продължават да се извършват съгласно приложимото национално законодателство за ограничаване на полетното време до приемането и влизането в сила на съответните правила за прилагане.“

б) В член 10 параграф 3 се изменя, както следва:

- а) в буква а) думите „приложение III“ се заменят с „приложения II и III“;
- б) в буква б) думите „приложения V, VI и VII“ се заменят с „приложения II, V, VI и VII“.

7) В член 10 се добавят следните параграфи 4, 5, 6 и 7:

„4. Чрез дерогация от параграф 1, втора алинея държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на приложения II, III, VII и VIII спрямо специализирани търговски операции до 21 април 2017 г.

5. Чрез дерогация от параграф 1, втора алинея държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на приложения II, III и IV спрямо:

- а) операции на търговския въздушен транспорт, започващи и завършващи на едно и също летище/експлоатационна площадка, със самолети с летателни характеристики клас В или вертолети с опростена тяга до 21 април 2017 г.; както и
- б) операции на търговския въздушен транспорт с аеростати и планери до 21 април 2017 г.

6. Когато държава членка се възползва от дерогацията, предвидена в параграф 5, буква а), се прилагат следните правила:

- а) за самолети — приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 и съответните национални освобождавания в съответствие с член 8, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3922/91;
- б) за вертолети — националните изисквания.

7. Когато държава членка реши да се възползва от дерогациите, предвидени в параграфи 3, 4 и 5, тя уведомява Комисията и Агенцията. В уведомлението се описват причините за тази дерогация и нейната продължителност, както и програмата за изпълнение, която съдържа предвидените действия и техните срокове.“

8) Приложения от I до VII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят, както е посочено в приложение I към настоящия регламент.

9) В Регламент (ЕС) № 965/2012 се добавя приложение VIII (част SPO), както е посочено в приложение II към настоящия регламент.

## Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 юли 2014 г.

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

Съставено в Брюксел на 7 април 2014 година.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

1) Приложение I към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя с „Определения на термините, използвани в приложения II—VIII“;

б) вмъква се следното:

„11а. „Празна маса на аеростата“ означава масата, определена чрез претегляне на аеростата с цялото монтирано оборудване, посочено в ръководството за летателна експлоатация.“;

в) точка 40 се заменя със следното:

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

г) вмъква се следното:

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

д) точка 120 се заменя със следното:

„120. „Полезен товар“ означава общата маса на пътниците, багажа, товара и носеното специализирано оборудване, като с изключение за аеростатите се включва и баластът.“;

е) точка 127 се заменя със следното:

„127. „Споразумение за мокър лизинг“ означава споразумение:

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

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

2) Приложение II към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

а) в ARO.GEN.120, буква г), точка 1 след думата „одобрението“ се добавят думите „, разрешението за специализирана операция“;

б) в ARO.GEN.200, буква в) след думата „сертифицирани“ се добавят думите „или оправомощени“;

в) в ARO.GEN.205, буква а) след думите „първоначалното сертифициране“ се добавят думите „, разрешението за специализирана операция“;

г) в ARO.GEN.205, буква б) след думата „сертифицирането“ се добавя думата „, оправомощаването“;

д) в ARO.GEN.220, буква а):

і) се вмъква следното:



- „4а) процеса на разрешаване на високорискова специализирана търговска операция и продължаващия надзор от страна на притежателя на дадено разрешение;“
- ii) точка 7 се заменя със следното:
- „7) надзора на лицата и организациите, упражняващи дейности на територията на държавата членка, но наблюдавани, сертифицирани или оправомощавани от компетентния орган на друга държава членка или Агенцията, както е договорено между тези органи;“
- iii) в точка 9 след думата „сертифициране“ се добавят думите „или оправомощаване“;
- е) в ARO.GEN.220 буква б) се заменя със следното:
- „б) Компетентният орган поддържа списък на всички издадени от него свидетелства на организации и разрешения за специализирани операции, както и на всички получени декларации.“;
- ж) в ARO.GEN.300, буква а) точки 1 и 2 се заменят със следното:
- „1) съответствието с изискванията, приложими спрямо организациите или типа на операциите преди издаването на свидетелството, одобрението или разрешението, в зависимост от случая;
- 2) продължаващото съответствие с приложимите изисквания на организациите, които е сертифицирал, специализираните операции, които е разрешил и организациите, от които е получил декларация;“
- з) ARO.GEN.305 се изменя, както следва:
- i) буква г) се заменя със следното:
- „г) За организации, деклариращи своята дейност пред компетентния орган, програмата за надзор се изготвя въз основа на специфичното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по надзор, както и оценката на свързаните с този тип дейност рискове. Тя включва проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции при необходимост.“;
- ii) вмъква се следната буква г1):
- „г1) за организации, притежаващи разрешение за специални операции, програмата за надзор се изготвя в съответствие с разпоредбите на буква г), като също така се вземат предвид миналият и настоящият процес на издаване на разрешение и периодът на валидност на разрешението.“;
- и) ARO.GEN.350, буква б) се заменя със следното:
- „б) Констатации от ниво 1 се издават от компетентния орган, когато се установи значително несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, с процедурите и ръководствата на организацията или с условията на одобрението, сертификата или разрешението за специализирани операции, или със съдържанието на декларация, което води до намалена безопасност или сериозно застрашава безопасността на полетите.“;
- й) в ARO.GEN.350, буква б), точки 2) и 3) след думите „свидетелството на организацията“ се добавят думите „или разрешението за специализирани операции“;

к) ARO.GEN.350, буква в) се заменя със следното:

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

л) в ARO.GEN.350, буква г), точка 1 след думата „свидетелството“ се добавят думите „, разрешението за специализирани операции“;

м) в ARO.GEN.350, буква д) след думите „организация, която е сертифицирана“ се добавят думите „или оправомощена“;

н) в ARO.GEN.355, буква а) препратката към Регламент (ЕО) № 290/2012 се заменя с препратка към Регламент (ЕО) № 1178/2011;

о) добавя се следната точка ARO.GEN.360:

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

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

п) в ARO.OPS.100 се добавя следната буква в):

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

р) в подчаст OPS се вмъква следният раздел Ia:

*„РАЗДЕЛ Ia*

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

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

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

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

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

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

- д) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато операторът въведе промени, без да е представил изменена оценка на риска и стандартни оперативни процедури (СОП), компетентният орган на оператора временно прекратява, ограничава или отнема разрешението.
- е) При получаване на заявление за издаване на разрешение за трансгранична високорискова специализирана търговска операция компетентният орган на оператора преглежда документацията за оценката на риска на оператора и стандартните оперативни процедури (СОП) в координация с компетентния орган на мястото, където е планирано да се проведе операцията. Ако и двата органа са удовлетворени от оценката на риска и стандартните оперативни процедури (СОП), компетентният орган на оператора издава разрешението.

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

- а) Компетентният орган одобрява споразумение за лизинг, включващо регистрирано въздухоплавателно средство на трета страна или оператор от трета страна, когато операторът, извършващ специализирани операции, е показал съответствие с ORO.SPO.100.
- б) Одобрението на споразумение за сух лизинг се прекратява временно или отнема, когато удостоверението за летателна годност на въздухоплавателното средство е временно прекратено или отнето.“;
- в) в ARO.OPS.200, буква б), точка 2 след думите „нетърговски операции“ се добавят думите „и специализирани операции“;
- г) ARO.OPS.210 се заменя със следното:

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

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

- у) в подчаст OPS се вмъква следният раздел III:

#### **„РАЗДЕЛ III**

#### **Надзор на операциите**

#### **ARO.OPS.300 Въвеждащи полети**

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

- ф) в допълнение I:
  - i) подзаглавието се заменя с „(График за одобрение на въздушни оператори)“;
  - ii) думите „специализирани търговски операции (SPO)“ и бележка под линия 2 се заличават;
- х) в допълнение II повтарящата се дума „излитане“ се заличава и бележка под линия 10 се заменя със следното:

„10. Въвежда се приложимата категория точен подход: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Въвежда се минималната хоризонтална видимост по пистата (RVR) в метри и височината на вземане на решение (DH) във футове. За всяка посочена категория подход се използва по един ред.“;
- ц) в допълнение V под „нетърговски операции“ се добавят думите „специализирани операции“;
- ч) добавя се следното допълнение VI:

## „Допълнение VI

<b>ДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЯ ЗА ВИСОКОРИСКОВИ СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ТЪРГОВСКИ ОПЕРАЦИИ</b>	
Издаващ орган <sup>(1)</sup> : Разрешение № <sup>(2)</sup> :	
Наименование на оператора <sup>(3)</sup> : Адрес на оператора <sup>(4)</sup> : Телефон <sup>(5)</sup> : Факс: Адрес на електронна поща:	
Модел и регистрационен номер на въздухоплавателното средство <sup>(6)</sup> :	
Разрешени специализирани операции <sup>(7)</sup> :	
Разрешена зона или обект за операцията <sup>(8)</sup> :	
Специални ограничения <sup>(9)</sup> :	
С настоящото се потвърждава, че на ..... се разрешава да извършва високорискови специализирани търговски операции в съответствие с настоящото разрешение, със стандартните оперативни процедури на оператора, с приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.	
Дата на издаване <sup>(10)</sup> :	Име и подпис <sup>(11)</sup> : Длъжност:

Формуляр 151 на EASA, издание 1

<sup>(1)</sup> Име на компетентния орган и данни за контакт с него.<sup>(2)</sup> Вписва се номерът на съответното разрешение.<sup>(3)</sup> Вписват се регистрираното наименование на оператора и търговското му наименование, ако са различни. Преди търговското наименование се вписва „Dba“ (Doing business as — „в качеството си на“).<sup>(4)</sup> Адрес на основното място на стопанска дейност на оператора.<sup>(5)</sup> Номер на телефон и факс в основното място на стопанска дейност на оператора, включително код на държавата. Посочва се адрес на електронна поща, ако има такъв.<sup>(6)</sup> Вписват се марката, моделът и серията на въздухоплавателното средство, установени съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ИКАО, или основната серия, ако серията е определена (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономията на CAST/ИКАО е на разположение на адрес: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Регистрационните знаци следва да бъдат посочени в списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в списъка на специалните одобрения се прави препратка към съответната страница в ръководството за експлоатация.

<sup>(7)</sup> Посочва се типът на експлоатацията, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха.<sup>(8)</sup> Посочва се географският район или обект за извършване на подлежащата на разрешение операция (с географски координати или райони за полетна информация или национални или регионални граници).<sup>(9)</sup> Изброяват се приложимите специални ограничения (напр. само VFR, само през деня и т.н.).<sup>(10)</sup> Дата на издаване на разрешението (дд-мм-гггг).<sup>(11)</sup> Длъжност, наименование и подпис на представителя на компетентния орган. Освен това на разрешението може да се положи и официален печат.“

3) Приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

- а) всички препратки към Регламент (ЕИО) № 1702/2003 се заменят с препратки към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията <sup>(1)</sup>;
- б) всички препратки към Регламент (ЕС) № 290/2012 се заменят с препратки към Регламент (ЕС) № 1178/2011;
- в) текстът на ORO.GEN.005 се заменя със следното:

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

- а) операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ);
- б) специализирани търговски операции;
- в) нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга;
- г) нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.“;
- г) в ORO.GEN.105 след думите „задължение за деклариране“ се добавят думите „или разрешение за специализирана операция“;

д) в ORO.GEN.110 буква а) се заменя със следното:

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

е) в ORO.GEN.110, буква в) след думата „свидетелство“ се добавят думите „или разрешението за специализирани операции“;

ж) в ORO.GEN.110 се добавя следната буква:

„к) Независимо от буква й), операторът на планер или аеростат или на полети, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня, със:

i) витлови самолети с един двигател с максимална сертифицирана излетна маса, равна на или по-малка от 5 700 kg, и максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC) по-малка или равна на 5; или

ii) едномотелни вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, с MOPSC по-малка или равна на 5,

гарантира, че полетният екипаж е получил подходящо обучение или инструктаж, които им позволяват да разпознават недеклаирани опасни стоки, качени на борда от пътници или като товар.“;

з) в ORO.GEN.115:

i) заглавието се заменя със следното: „Заявление за издаване на свидетелство за авиационен оператор“;

ii) в буква а) думата „авиационен“ се вмъква преди „оператор“;

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1).

и) в ORO.GEN.120 се добавя следната буква:

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

й) заглавието на ORO.GEN.125 се заменя със следното: **„Условия за одобрение и привилегии на притежателя на свидетелство за авиационен оператор“**;

к) заглавието на ORO.GEN.130 се заменя със следното: **„Промени, свързани с притежателя на свидетелство за авиационен оператор“**;

л) заглавието на ORO.GEN.135 се заменя със следното: **„Продължаваща валидност на свидетелството за авиационен оператор“**;

м) в ORO.GEN.140, буква а) след думата „сертифициране“ се добавят думите „или издаване на разрешение за специализирани операции“;

н) в ORO.GEN.140, буква б) след „Достъпът до въздухоплавателните средства, посочен в буква а)“ се добавят думите „, при извършване на търговски въздушен транспорт“;

о) ORO.GEN.205 се заменя със следното:

**„ORO.GEN.205 Договорени дейности**

а) Операторът гарантира, че когато договаря или купува каквато и да било част от своята дейност, договорената или купена услуга или продукт отговарят на приложимите изисквания.

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

п) в ORO.AOC.100, буква а) думата „транспортни“ се вмъква преди думата „операции“;

р) в ORO.AOC.100 букви б) и в) се заменят със следното:

„б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:

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

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

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

4) име на отговорния ръководител;

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

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

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

- в) Заявителите доказват на компетентния орган, че:
- 1) са изпълнили всички приложими изисквания съгласно приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящото приложение и приложение IV (част САТ), както и приложение V (част SPA) към настоящия регламент;
  - 2) всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават сертификат за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2012; както и
  - 3) техните организация и управление са подходящи и съответстват точно на мащаба и обхвата на експлоатацията.;
- с) в ORO.AOC.125, буква а), точка 1, подточка ii) след думата „търговски“ се добавят думите „въздушен транспорт“;
- т) в ORO.DEC.100 първото изречение се заменя със следното:
- „Операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващ нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции.“;
- у) след подчаст DEC „Декларация“ се вмъква следната подчаст:

„ПОДЧАСТ SPO

**СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ТЪРГОВСКИ ОПЕРАЦИИ**

**ORO.SPO.100 Общи изисквания за специализирани търговски оператори**

- а) В допълнение към ORO.DEC.100 специализираните търговски оператори спазват също така ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 и ORO.AOC.150.
- б) Въздухоплавателните средства да притежават сертификат за летателна годност в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2012 или да са взети на лизинг в съответствие с буква в).
- в) Специализираният търговски оператор да получи предварително разрешение от компетентния орган и да отговаря на следните условия, ако:
- 1) взема на мокър лизинг въздухоплавателно средство на оператор от трета страна:
    - i) стандартите за безопасност на оператора от трета страна по отношение на продължаващата летателна годност и въздушните операции са еквивалентни на приложимите изисквания, установени с Регламент (ЕО) № 2042/2003 и с настоящия регламент;
    - ii) въздухоплавателното средство на оператора от трета страна притежава стандартен сертификат за летателна годност, издаден в съответствие с приложение 8 на ИКАО;
    - iii) продължителността на мокрия лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца; или
  - 2) взема на сух лизинг въздухоплавателно средство, регистрирано в трета страна, ако:
    - i) е установена оперативна необходимост, която не може да бъде удовлетворена чрез лизинг на въздухоплавателно средство, регистрирано в ЕС;
    - ii) продължителността на сухия лизинг не надвишава седем месеца в рамките на всеки период от 12 последователни месеца;
    - iii) е гарантирано съответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 2042/2003;

iv) въздухоплавателното средство е оборудвано в съответствие с приложение VIII [част SPO].

**ORO.SPO.110 Даване на разрешения за високорискови специализирани търговски операции**

- a) Специализираният търговски оператор подава заявление и получава разрешение, издадено от компетентния орган на оператора, преди да предприеме високорискова специализирана търговска операция:
- 1) която се провежда над район, където безопасността на трети страни на земята вероятно ще бъде застрашена в случай на извънредна ситуация; или
  - 2) която поражда висок риск, особено за трети страни на земята, както е определено от компетентния орган на мястото, където операцията се провежда, поради нейното специфично естество и местната среда, в която се провежда.
- б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:
- 1) официално наименование и търговско наименование, адрес и адрес за кореспонденция със заявителя;
  - 2) описание на системата за управление, включително организационната структура;
  - 3) описание на предвидената експлоатация, включително типове и броят на въздухоплавателните средства, които ще бъдат експлоатирани;
  - 4) документацията за оценката на риска и свързаните с него стандартни оперативни процедури, изисквани от SPO.OP.230;
  - 5) декларация, че цялата документация, изпратена на компетентния орган, е била проверена от оператора и е установено, че отговаря на приложимите изисквания.
- в) Кандидатството за разрешение или за изменение на съществуващо разрешение се извършва във форма и по начин, установени от компетентния орган, отчитайки приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

**ORO.SPO.115 Промени**

- a) За всяка промяна, която влияе на обхвата на разрешението или разрешените операции, се изисква предварително одобрение от компетентния орган. За всяка промяна, която не е обхваната от първоначалната оценка на риска, се изисква на компетентния орган да се представят изменена оценка на риска и стандартни оперативни процедури (СОП).
- б) Заявлението за одобрение на промяна се подава преди осъществяването на промяната, за да се даде възможност на компетентния орган да определи дали продължава съответствието с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане и да измени, ако е необходимо, разрешението. Операторът представя на компетентния орган цялата съответна документация.
- в) Промяната се осъществява само след получаване на официално одобрение от компетентния орган съгласно ARO.OPS.150.
- г) Операторът функционира при условията, предписани от компетентния орган по време на такива промени, където е приложимо.

**ORO.SPO.120 Продължаваща валидност**

- a) Оператор, притежаващ разрешително за специализирана операция, спазва обхвата и правата, определени в разрешението.



- б) Разрешението на оператора остава валидно, при условие че:
- 1) операторът продължи да спазва съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, отчитайки разпоредбите, отнасящи се до третирането на констатациите, както е посочено в ORO.GEN.150;
  - 2) на компетентния орган се предоставя достъп до оператора, както е посочено в ORO.GEN.140, за да определи дали продължава спазването на съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане; както и
  - 3) разрешението не е отказано или отнето.
- в) След отнемане или отказ разрешението незабавно се връща на компетентния орган.“;
- ф) ORO.MLR.100, буква б) се заменя със следното:
- „б) Съдържанието на ръководството за експлоатация отразява изискванията, посочени в настоящото приложение, приложение IV (част CAT), приложение V (част SPA), приложение VI (част NCC), и приложение VIII (част SPO), както е приложимо, и не е в разрез с условията, които се съдържат в спецификациите на операциите към свидетелството за авиационен оператор (CAO), разрешението за специални операции или с декларацията и списъка със специални одобрения към нея, както е приложимо.“;
- х) В ORO.MLR.100 се вмъква следната буква ж1):
- „ж1) титулярите на разрешения за специални операции трябва да получат предварително одобрение за всяко изменение, свързано с утвърдените стандартни оперативни процедури, преди влизане в сила на това изменение.“;
- ц) в ORO.MLR.100, буква з) думите „независимо от буква ж)“ се заменят с „независимо от букви ж) и ж1)“;
- ч) в ORO.MLR.101 първото изречение се заменя със следното:
- „С изключение на операции с витлови самолети с един двигател с MOPSC 5 пътнически места или несложни вертолети с един двигател с MOPSC 5 пътнически места, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, изпълнявани по VFR през деня, и за полети с планери и аеростати, основната структура на ръководството за експлоатация е както следва“;
- ш) ORO.MLR.115, буква а) се заменя със следното:
- „а) Посочените по-долу записи се съхраняват за период от най-малко 5 години:
- 1) за оператори на TBT — записи за дейностите, посочени в ORO.GEN.200;
  - 2) за декларирани оператори — копие от декларацията на оператора, информация за притежаваните одобрения и ръководство за експлоатация;
  - 3) за титулярите на разрешения за специални операции освен посоченото в буква а), точка 2 — също така записи, свързани с оценката на риска, извършена съгласно SPO.OP.230, и свързаните стандартни оперативни процедури.“;
- щ) в ORO.MLR.115, буква б), точка 4 след думите „опасни товари“ се добавят думите „, ако е приложимо“;
- ъ) в ORO.SEC.100 заглавието се заменя със следното:
- „ORO.SEC.100 Сигурност на обособената за полетния екипаж част — самолети“;**

ю) в ORO.SEC.100.H заглавието се заменя със следното:

**„ORO.SEC.105 Сигурност на обособената за полетния екипаж част — вертолети“;**

я) ORO.FC.005 се заменя със следното:

**„ORO.FC.005 Обхват**

Настоящата подчаст установява изисквания, които трябва да бъдат изпълнени от оператора във връзка с обучението, опита и квалификацията на полетния екипаж, и се състои от:

а) РАЗДЕЛ 1, който определя общи изисквания, приложими както за нетърговските операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, така и за всяка търговска експлоатация;

б) РАЗДЕЛ 2, който определя допълнителни изисквания, приложими за операциите на търговския въздушен транспорт, с изключение на:

1) операции на търговския въздушен транспорт на планери или аеростати; или

2) операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, със:

— витлови самолети с един двигател с максимална сертифицирана излетна маса, равна на или по-малка от 5 700 kg, и MOPSC от 5 пътнически места; или

— вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, с един двигател и MOPSC от 5 пътнически места.

в) РАЗДЕЛ 3, който определя допълнителни изисквания за специализирани търговски операции и за тези, посочени в буква б), точки 1 и 2.“

aa) в ORO.FC.105:

i) в буква в) в началото на първото изречение се вмъкват думите „При търговски операции със самолети и вертолети,“;

ii) буква г) се заменя със следното:

„г) буква в) не се прилага:

1) за самолети клас В, участващи в операции на търговския въздушен транспорт по правилата за визуални полети през деня; както и

2) при операции на търговския пътнически въздушен транспорт, извършвани по правилата за визуални полети през деня, започващи и завършващи на едно и също летище или оперативна площадка или в рамките на местна област, определена от компетентния орган, с вертолети, различни от тези със сложна моторна тяга, с един двигател и MOPSC от 5 пътнически места.“;

аб) ORO.FC.145, буква в) се заменя със следния текст:

„в) При операции на ТВТ програмите за обучение и проверки, включително учебните планове и използването на индивидуални летателни тренажори (FSTD), се одобряват от компетентния орган.“

ав) след ORO.FC.H.250 се добавя следният раздел:

„РАЗДЕЛ 3

**Допълнителни изисквания за специализирани търговски операции и операции на ТВТ, посочени в ORO.FC.005, буква б), точки 1 и 2**

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

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

аг) в ORO.CC.100, буква а) в началото на второто изречение се добавят думите „Освен при аеростати,“;

ад) допълнение I се заменя със следното:

## „Допълнение I

<b>ДЕКЛАРАЦИЯ</b>
в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции
<p><b>Оператор</b></p> <p>Име:</p> <p>Място, където е установен или пребивава операторът, и място, откъдето се управляват операциите:</p> <p>Име на отговорния ръководител и данни за контакт с него:</p>
<p><b>Организация за управление на поддържането на летателната годност в съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003.</b></p> <p>Име и адрес на организацията и номер на одобрението (съгласно формуляр 14 на EASA)</p>
<p><b>Експлоатация на въздухоплавателните средства</b></p> <p>Начална дата на експлоатацията/дата на приложимост на промяната:</p> <p>Вид/видове експлоатация:</p> <p><input type="checkbox"/> част NCC: (посочете пътнически и/или товарен)</p> <p><input type="checkbox"/> част SPO: (посочете кои видове дейности)</p> <p>Типове въздухоплавателни средства, регистрация и основна база:</p> <p>Информация за притежаваните одобрения (приложете списък на специфичните одобрения към декларацията, ако е приложимо)</p> <p>Подробности за притежаваното разрешение за специализирани търговски операции (приложете разрешения, ако е уместно)</p> <p>Списък на алтернативните средства за съответствие с позоваване на AMC, които те заменят (да се приложи към декларацията)</p>
<p><b>Декларации</b></p> <p><input type="checkbox"/> Документацията на системата за управление, включително ръководството за експлоатация, отразява приложимите изисквания, посочени в част ORO, 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.</p> <p><input type="checkbox"/> Всички членове на полетния екипаж и членове на кабинния екипаж, според случая, са преминали обучение в съответствие с приложимите изисквания.</p> <p><input type="checkbox"/> (Ако е приложимо)</p> <p>Операторът е постигнал и демонстрирал съответствие с официално признат промишлен стандарт.</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> <p><input type="checkbox"/> Операторът потвърждава верността на информацията, оповестена в настоящата декларация.</p>
Дата, име и подпис на отговорния ръководител*

4) Приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

- а) всички препратки към Регламент (ЕО) № 1702/2003 се заменят с препратки към Регламент (ЕС) № 748/2012;
- б) добавя се следната точка CAT.GEN.105:

**„CAT.GEN.105 Туристически мотопланери, мотоделтапланери и смесени аеростати**

- а) Мотоделтапланерите, с изключение на туристическите мотопланери, се експлоатират и оборудват съгласно изискванията, приложими за планери.
  - б) Туристическите мотопланери се експлоатират съгласно изискванията за:
    - 1) самолети, когато се задвижват от двигател; и
    - 2) планери, когато се експлоатират без използване на двигател.
  - в) Туристическите мотопланери се оборудват в съответствие с изискванията, приложими за самолети, освен ако в CAT.IDE.A е посочено друго.
  - г) Смесените аеростати се експлоатират в съответствие с изискванията за аеростати с горещ въздух.“;
- в) в CAT.GEN.MPA.180, буква а) точки 5 и 6 се заменят със следното:
- „5) Заверено копие на свидетелството за авиационен оператор (CAO), включително превод на английски език, когато CAO е издадено на друг език.
  - б) Спецификациите на операции, свързани с типа въздухоплавателно средство, издадени със CAO, включително превод на английски език, когато спецификациите на операциите са издадени на друг език;“
- г) в подчаст А „Общи изисквания“ се вмъква следният раздел:

„РАЗДЕЛ 2

**Безмоторни въздухоплавателни средства**

**CAT.GEN.NMPA.100 Задължения на командира**

- а) Командирът:
  - 1) е отговорен за безопасността на всички членове на екипажа и пътниците, 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 аеростати — от момента на започване на надуването до свиването на обшивката, ако командирът не е делегирал отговорността на друго квалифицирано лице по време на фазата на надуване до пристигането на командира, както е посочено в ръководството за експлоатация;
    - ii) за планери — от момента, в който планерът започне излитане, до момента, в който той спре в края на полета;
  - 3) е упълномощен да издава всякакви заповеди и да предприема всички необходими действия с цел да гарантира безопасността на въздухоплавателното средство и на превозваните в него лица и/или собственост в съответствие с точка 7.в от приложение IV към Регламент(ЕО) № 216/2008;

- 4) има право да не качи на борда или да свали от борда всяко лице, което може да представлява потенциална заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;
  - 5) не допуска превоз на лице, което изглежда е под въздействието на алкохол или упойващи вещества до степен, която може да представлява заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;
  - 6) гарантира, че всички пътници са получили инструктаж за безопасност;
  - 7) гарантира, че всички оперативни процедури и проверки са изпълнени в съответствие с ръководството за експлоатация;
  - 8) гарантира, че предполетната инспекция е проведена в съответствие с изискванията на приложение I (част М) към Регламент (ЕО) № 2042/2003;
  - 9) се уверява, че достъпът до аварийно-спасителното оборудване е лесен и позволява незабавно използване;
  - 10) спазва съответните изисквания на схемите на оператора за докладване на събития;
  - 11) спазва всички ограничения на времето за полети и дежурства (FTL) и изисквания за почивка, приложими за неговата дейност;
  - 12) когато поема задължения към повече от един оператор:
    - i) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, посочени в приложимите изисквания за FTL; и
    - ii) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.
- б) Командирът не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство:
- 1) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или когато е неспособен да ги изпълнява поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини;
  - 2) преди да е изтекъл приемлив период от време след подводен престой на голяма дълбочина или след кръводаряване;
  - 3) ако не са изпълнени приложимите медицински изисквания;
  - 4) ако той/тя има каквито и да е съмнения относно възможността да изпълни възложените му/й служебни задължения; или
  - 5) ако той/тя е или предполага, че е изморен/а, както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден(на) до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена.
- в) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такива случаи той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методи в интерес на безопасността.
- г) Командирът на аеростат:
- 1) отговаря за предполетния инструктаж на лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата;

- 2) гарантира, че никой не пуши на борда или в непосредствена близост до аеростата; и
- 3) гарантира, че лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата, носят подходящо защитно облекло.

#### **CAT.GEN.NMPA.105 Допълнителен член на екипажа на аеростат**

- a) Когато аеростатът превозва повече от 19 пътници, на борда да има поне един допълнителен член на екипажа с подходящ опит и подходящо обучен, който да оказва помощ на пътниците в случай на аварийна ситуация.
- b) Допълнителният член на екипажа не изпълнява задължения на аеростата:
  - 1) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол;
  - 2) когато е неспособен да ги изпълнява поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини; или
  - 3) преди да е изтекъл приемлив период от време след подводен престой на голяма дълбочина или след кръводаряване.

#### **CAT.GEN.NMPA.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.NMPA.115 Общ език**

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

#### **CAT.GEN.NMPA.120 Преносими електронни устройства**

Операторът взема всички необходими мерки, за да предотврати и не допусне някой на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да окаже неблагоприятно въздействие върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

#### **CAT.GEN.NMPA.125 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

На всички свои въздухоплавателни средства операторът винаги да разполага със списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

#### **CAT.GEN.NMPA.130 Алкохол и наркотични вещества**

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

#### **CAT.GEN.NMPA.135 Заплаха за безопасността**

Операторът взема всички необходими мерки, за да гарантира, че никое лице не предприема безотговорно или небрежно действие или бездействие, с което да:

- a) застрашава въздухоплавателното средство или лице на борда или на земята; или
- b) предизвика или допусне въздухоплавателното средство да застраши безопасността на лице или на имущество.

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

- а) Освен ако е посочено друго, по време на всеки полет на борда са налични оригинали или копия на посочените по-долу документи, ръководства и информация:
- 1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентни документи;
  - 2) оригиналът на сертификата за регистрация;
  - 3) оригиналът на сертификата за летателна годност;
  - 4) сертификат за шум, ако е приложимо;
  - 5) копие на свидетелството за авиационен оператор;
  - 6) спецификациите на операции, свързани с типа въздухоплавателно средство, издадени със CAO, ако е приложимо;
  - 7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
  - 8) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;
  - 9) полетният дневник за въздухоплавателното средство или еквивалентен документ;
  - 10) техническия борден дневник на въздухоплавателното средство съгласно приложение I (част M) към Регламент (ЕО) № 2042/2003, ако е приложимо;
  - 11) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списък с отклонения от конфигурацията (CDL), ако е приложимо;
  - 12) подробности от представения на обслужването на въздушното движение (ОВД) полетен план, ако е приложимо;
  - 13) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът;
  - 14) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и прехващано въздухоплавателно средство;
  - 15) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;
  - 16) подходящи известия за авиаторите (NOTAM) и документи за аеронавигационното информационно обслужване (AIS);
  - 17) съответната метеорологична информация;
  - 18) декларации за пътниците, ако е приложимо;
  - 19) за планери — документация за масата и центровката, а за аеростати — документация за масата;
  - 20) експлоатационен полетен план, ако е приложимо; и
  - 21) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, за които полетът е от значение.
- б) Независимо от буква а) документите, ръководствата и информацията, посочени в нея, могат да се носят в спасителното превозно средство или да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка при полети, за които е планирано:
- 1) излитане и кацане на едно и също летище/експлоатационна площадка; или



- 2) да останат в местна област, посочена в ръководството за експлоатация.

#### **CAT.GEN.NMPA.145 Предоставяне на документи и записи**

Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в разумен срок след поискването им от лице, упълномощено от съответен орган.

#### **CAT.GEN.NMPA.150 Превоз на опасни товари**

- а) Превозът на опасни товари не се разрешава освен ако:

- 1) те не са предмет на Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905) 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.

- б) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.

- в) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности.“;

- д) в CAT.OP.NMPA.151 се вмъква следната буква а1):

„а1) Независимо от CAT.OP.NMPA.150, букви от б) до г), за операции, започващи и завършващи на едно и също летище или експлоатационна площадка със самолети от тип ELA2 при правила за визуални полети през деня, операторът посочва минимален краен резерв от гориво в ръководството за експлоатация. Този минимален краен резерв от гориво е не по-малко от количеството, необходимо за полет с продължителност 45 минути.“

- е) в подчаст Б „Експлоатационни процедури“ се вмъква следният раздел:

#### *„РАЗДЕЛ 2*

#### *Безлоторни въздухоплавателни средства*

#### **CAT.OP.NMPA.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Операторът използва само летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типовете въздухоплавателни средства и естеството на експлоатация.

#### **CAT.OP.NMPA.105 Процедури за намаляване на шума — аеростати и мотоделтапланери**

Командирът взема предвид шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

#### **CAT.OP.NMPA.110 Зареждане с гориво и баласт и планиране — аеростати**

- а) Операторът гарантира, че горивото и баластът на борда са достатъчни за продължителността на планирания полет, плюс допълнителен 30-минутен полет.

- б) Изчисленията на зареждането с гориво или баласт се основават най-малко на следните експлоатационни условия, при които ще се проведе полетът:

- 1) данни, предоставени от производителя на аеростата;
- 2) предвидената маса;

- 3) очакваните метеорологични условия; и
  - 4) процедурите и ограниченията на доставчиците на въздушни навигационни услуги.
- в) Изчисленията се вписват в експлоатационния полетен план.

#### **CAT.OP.NMRA.115 Превоз на специални категории пътници (СКП)**

Лица, които изискват специални условия, помощ и/или помощни средства, когато се превозват с полет, се считат за СКП и се превозват при условия, които гарантират безопасността на въздухоплавателното средство и пътниците в него съгласно процедурите, установени от оператора.

#### **CAT.OP.NMRA.120 Инструктаж за пътниците**

Операторът гарантира, че преди или — ако е необходимо — по време на полета на пътниците е проведен инструктаж за безопасност.

#### **CAT.OP.NMRA.125 Подготовка за полета**

Преди да започне полета, командирът:

- а) се уверява с всички налични разумни средства, че наземните съоръжения, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет, за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са подходящи за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът; и
- б) се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, включва:
  - 1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и
  - 2) планиране на алтернативен начин на действие за случай, когато полетът не може да приключи, както е планирано, поради метеорологичните условия.

#### **CAT.OP.NMRA.130 Подаване на ОВД на полетен план**

- а) Ако подаването на ОВД на полетен план не се изисква от правилата за полети и такъв не бъде подаден, 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 подаването на ОВД на полетен план, този план се предава възможно най-бързо след излитането от командира или оператора.

#### **CAT.OP.NMRA.135 Обезопасяване на пътническата и пилотската кабина — аеростати**

Преди излитане и кацане и винаги, когато сметне, че е в интерес на безопасността, командирът се уверява, че:

- а) цялото оборудване и багаж са подходящо обезопасени; и
- б) аварийната евакуация остава възможна.

#### **CAT.OP.NMRA.140 Тютюнопушене на борда**

На никого не е позволено тютюнопушене на борда на планер или аеростат.

**CAT.OP.NMPA.145 Метеорологични условия**

Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището за местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват на или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.

**CAT.OP.NMPA.150 Лед и други замърсители — наземни процедури**

Командирът предприема изпитане само ако външните повърхности на въздухоплавателното средство са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, разрешени съгласно ръководството за летателна експлоатация.

**CAT.OP.NMPA.155 Условия за излитане**

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

**CAT.OP.NMPA.160 Симулиране на извънредни ситуации по време на полет**

Командирът гарантира, че когато на борда има пътници, не се симулират извънредни или аварийни ситуации, изискващи прилагането на процедури за извънредни или аварийни ситуации.

**CAT.OP.NMPA.165 Процедури за управление на разхода на гориво и баласта по време на полет — аеростати**

Командирът редовно проверява дали количеството използваемо гориво и баласт, оставащо на борда, не е по-малко от необходимото гориво и баласт за завършване на планирания полет и резерва, планиран за кацане.

**CAT.OP.NMPA.170 Използване на допълнителен кислород**

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

**CAT.OP.NMPA.175 Условия за предприемане на подход за кацане и кацане**

Преди да започне подход за кацане, командирът се убеждава в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на планираното летище или експлоатационна площадка и условията на планираната за използване повърхност няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход и кацане.

**CAT.OP.NMPA.180 Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух**

- а) Аеростат с горещ въздух не се приземява през нощта освен при извънредни ситуации.
- б) Аеростат с горещ въздух може да извърши излитане през нощта, при условие че има достатъчно гориво за кацане през деня.

**CAT.OP.NMPA.185 Експлоатационни ограничения — планери**

Планери се експлоатират само през деня.;

- ж) в CAT.POL.A.240, буква б) точка 4 „ORO.OPS“ се заменя с „ORO.FC“;
- з) в CAT.POL.A.310 се добавя следната буква д):  

„д) изискванията в буква а), точки 3, 4 и 5, буква б), точка 2 и буква в), точка 2 не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети през деня.“;
- и) в CAT.POL.A.405, буква б) позоваването на „CAT.POL.A.405, буква б) или буква в)“ се заменя с позоваване на „CAT.POL.A.400, буква б) или в)“;

- й) в подчаст В „Летателни характеристики на въздухоплавателните средства и експлоатационни ограничения“ се добавят следните раздели 4 и 5:

„РАЗДЕЛ 4

**Планери**

**CAT.POLS.100 Експлоатационни ограничения**

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на планера разпределението на товара, масата и центровката да съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за летателна експлоатация или в ръководството за експлоатация, ако то е по-ограничително.
- б) Във въздухоплавателното средство се излагат табели, списъци, маркировки по приборите, или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне.

**CAT.POLS.105 Претегляне**

- а) Операторът гарантира, че масата и центровката на планера са установени чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Сумарният ефект от извършваните модификации и ремонтни работи върху масата и центровката се отчита и документира по подходящ начин. Тази информация се предоставя на командира. Планерът се претегля отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с точност.
- б) Претеглянето се извършва от производителя на планера или в съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003, според случая.

**CAT.POLS.110 Летателни характеристики**

Командирът експлоатира планера само ако характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на приложимите правила за полети и други ограничения, приложими за полета, въздушното пространство или използваните летища и експлоатационни площадки, отчитайки точността на използваните карти.

РАЗДЕЛ 5

**Аеростати**

**CAT.POL.V.100 Експлоатационни ограничения**

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на аеростата разпределението на товара и масата да съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за летателна експлоатация или в ръководството за експлоатация, ако то е по-ограничително.
- б) В аеростата се излагат табели, списъци, маркировки по приборите, или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне.

**CAT.POL.V.105 Претегляне**

- а) Операторът гарантира, че масата на аеростата е установена чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Натрупаните въздействия от извършваните модификации и ремонти върху масата на аеростата се отчитат и съответно документират. Тази информация се предоставя на командира. Освен това аеростатите се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата не е известен с точност.
- б) Претеглянето се извършва от производителя на аеростата или в съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003, според случая.

**CAT.POL.V.110 Система за определяне на масата**

- а) Операторът на аеростат установява система, уточняваща как се определя следното за всеки полет, за да даде възможност на командира да провери спазването на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация:

- 1) масата на празен аеростат;

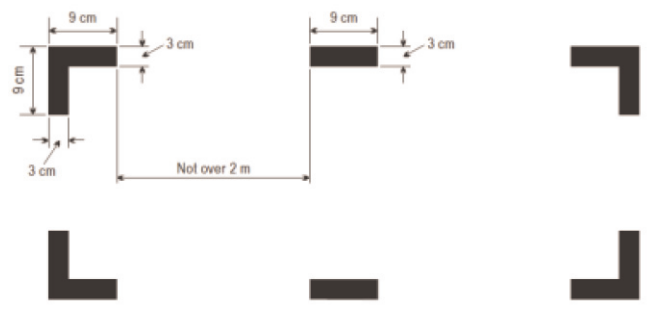
- 2) масата на полезния товар;
  - 3) масата на горивото или баласта, заредени за полет;
  - 4) излетна маса;
  - 5) натоварване на аеростата, извършено под надзора на командира или квалифициран персонал;
  - 6) изготвяне и разпределение на всички документи.
- б) Командирът да може да възпроизведе изчислението на масата по електронен начин.
- в) Документацията за масата се подготвя преди потегляне и се вписва в експлоатационния полетен план.

#### **CAT.POL.B.115 Летателни характеристики**

Командирът експлоатира аеростата само ако характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на приложимите правила за полети и други ограничения, приложими за полета, въздушното пространство или използваните летища и експлоатационни площадки, отчитайки точността на използваните карти.“;

- к) в CAT.IDE.A.100, буква в), CAT.IDE.A.215, буква г) и в CAT.IDE.H.100, буква в) думите „трябва да“ се заменят с „е“;
- л) в CAT.IDE.A.260 фигура 1 се заменя със следната фигура:

фигура 1



- м) в подчаст Г „Прибори, данни и оборудване“ се добавят следните раздели 3 и 4:

#### **„РАЗДЕЛ 3**

#### **Планери**

#### **CAT.IDE.S.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно Регламент (ЕС) № 748/2012, ако:
- 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с CAT.IDE.S.140;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с CAT.IDE.S.145; или
  - 4) са инсталирани в планера.

- б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват по настоящата подчаст:
- 1) преносими лампи с независимо захранване;
  - 2) точни хронометри; и
  - 3) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет.
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други приложения, но се пренасят на борда, отговарят на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от полетния екипаж за постигането на съответствие с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на планера, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването да са леснодостъпни или използвани от седалката на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване да е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

#### **CAT.IDE.S.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на планера, необходими за планирания полет, освен ако планерът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL).

#### **CAT.IDE.S.110 Експлоатация на планера по правилата за визуални полети – пилотажно-навигационни прибори**

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

#### **CAT.IDE.S.115 Полети в облаци — пилотажно-навигационни прибори**

Планери, които извършват полети в облаци, се оборудват със средства за измерване и показване на:

- а) магнитен курс;

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

#### **CAT.IDE.S.120 Седалки и предпазни средства**

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

#### **CAT.IDE.S.125 Допълнителен кислород**

Планери, експлоатирани на барометрични височини над 10 000 ft, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, осигуряващи достатъчно кислород за дишане на:

- а) членовете на екипажа за всеки период, надвишаващ 30 минути, през който барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и пътници за всеки период, през който барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

#### **CAT.IDE.S.130 Полети над вода**

Командирът на планер, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на планера в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

- а) спасителни жилетки или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката на лицето, за което са предназначени;
- б) аварийен предавател (ELT) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или пътник, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие, когато се извършва полет:
  - 1) над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или
  - 2) където траекторията на излитане или на подхода за кацане е разположена така над водна площ, че в случай на злополука може да се наложи аварийно приводняване.

#### **CAT.IDE.S.135 Животоспасяващо оборудване**

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

**CAT.IDE.S.140 Радиокommunikациoннo oбoрyдвaнe**

- a) Кoгaтo тoвa сe изисквa зa въздушнoтo прoстpaнствo, в кoтo сe извършвa полeтът, плaнeритe сe снaбдявaт с рaдиoкoмyникaциoннo oбoрyдвaнe, кoтo мoжe дa oсъщeствявa двyпocчнa връзкa с aepoнaвигaциoннитe стaнции и нa чeстoтитe, изисквaни зa въздушнoтo прoстpaнствo.
- b) Рaдиoкoмyникaциoннoтo oбoрyдвaнe, aкo сe изисквa тaкoвa съглaснo бyквa a), дa oсигyрявa възмoжнoст зa кoмyникaция нa aвaрийнaтa aepoнaвигaциoнa чeстoтa oт 121,5 MHz.

**CAT.IDE.S.145 Нaвигaциoннo oбoрyдвaнe**

Плaнeритe сe снaбдявaт с нaвигaциoннoтo oбoрyдвaнe, нeoбхoдимo зa прoдължaвaнe нa полeтa, в съoтвeтствиe съc:

- a) прeдстaвeния нa OВД полeтeн плaн, aкo e прилoжимo; и
- b) прилoжимитe изисквaния зa въздушнoтo прoстpaнствo.

**CAT.IDE.S.150 Тpaнспoндeр**

Кoгaтo тoвa сe изисквa зa прeлитaнoтo въздушнo прoстpaнствo, плaнeритe сe oбoрyдвaт с тpaнспoндeр нa втoричeн oбзoрeн рaдиoлoкaтoр (SSR) с вcички нeoбхoдими фyнкциoнaлни възмoжнoсти.

## РАЗДЕЛ 4

**Аеростати****CAT.IDE.V.100 Прибoри и oбoрyдвaнe — oбщи рaзпoрeдби**

- a) Прибoритe и oбoрyдвaнeтo, изисквaни пo нaстoящaтa чaст, сe oдoбрявaт съглaснo Рeглaмeнт (EC) № 748/2012, aкo:
  - 1) сe изпoлзвaт oт полeтния eкипaж зa oпpeдeлянe нa тpaектoриятa нa полeтa;
  - 2) сe изпoлзвaт зa пoстигaнe нa съoтвeтствиe с CAT.IDE.V.155; или
  - 3) сa инстaлирaни в aepoстaтa.
- b) Зa слeднитe eлeмeнти нямa нyждa oт oдoбрeниe, в слyчaй чe сe изисквaт пo нaстoящaтa пoдчaст:
  - 1) прeнoсими лaмпитe с нeзaвисимo зaxрaнвaнe;
  - 2) тoчнитe хрoнoмeтpи;
  - 3) кoмплeкт принaдлeжнoсти зa първa пoмoщ;
  - 4) сигнaлнo oбoрyдвaнe и aвaриeн cпacитeлeн пaкeт;
  - 5) aлтepнaтивeн изтoчник нa зaпaлвaнe;
  - 6) прoтивoпoжapнo oдeялo или oгнeупoрнo пoкривaлo;
  - 7) вьжe зa cпycкaнe; и
  - 8) нoж.



- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други приложения, но се пренасят на борда, отговарят на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от полетния екипаж за постигането на съответствие с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на аеростата, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използвани от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

#### **CAT.IDE.V.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, ако не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на аеростата, необходими за планирания полет, освен ако аеростатът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL).

#### **CAT.IDE.V.110 Експлоатационни светлини**

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

- а) сигнални светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство с цел да се предотврати сблъскване;
- б) средство, осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на аеростата; и
- в) преносима лампа с независимо хранване.

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

Аеростатите, които се експлоатират по правилата за визуални полети, се оборудват със:

- а) средство за показване на посоката на отклонение; и
- б) средства за измерване и показване на:
  - 1) времето в часове, минути и секунди;
  - 2) вертикалната скорост, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация;
  - 3) барометричната височина, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация, от изискванията за въздушното пространство или когато е необходим контрол на височината за целите на използване на кислород; и
  - 4) с изключение на аеростатите с газ — налягането на всяка горелка.

#### **CAT.IDE.V.120 Предпазни средства**

Аеростатите с отделение за командира се оборудват с предпазни средства за командира.

**CAT.IDE.V.125 Комплект за оказване на първа помощ**

- a) Аеростатите се оборудват с комплект за оказване на първа помощ.
- b) В спасителното превозно средство да има допълнителен комплект за оказване на първа помощ.
- b) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:
  - 1) леснодостъпен за ползване; и
  - 2) с редовно подновявано съдържание.

**CAT.IDE.V.130 Допълнителен кислород**

Аеростати, експлоатирани на барометрични височини над 10 000 ft, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, осигуряващи достатъчно кислород за дишане на:

- a) членовете на екипажа за всеки период, надвишаващ 30 минути, през който барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- b) всички членове на екипажа и пътници за всеки период, през който барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

**CAT.IDE.V.135 Преносими пожарогасители**

Аеростатите с горещ въздух се оборудват с поне един преносим пожарогасител, както се изисква от приложимия код за летателна годност.

**CAT.IDE.V.140 Полети над вода**

Командирът на аеростат, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на аеростата в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

- a) спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от мястото на лицето, за което са предназначени;
- b) аварийен предавател (ELT) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или пътник, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- b) оборудване за сигнализиране на бедствие.

**CAT.IDE.V.145 Животоспасяващо оборудване**

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

**CAT.IDE.V.150 Допълнително оборудване**

- a) Аеростатите се оборудват с предпазни ръкавици за всеки член на екипажа.
- b) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:
  - 1) алтернативен източник на запалване;
  - 2) средство за измерване и указване на количеството гориво;

- 3) противопожарно одеяло или огнеупорно покривало; и
- 4) въже за спускане, дълго най-малко 25 m.
- в) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:
  - 1) нож; и
  - 2) въже за спускане от естествени влакна или електростатичен проводим материал, дълго най-малко 20 m.

#### **CAT.IDE.V.155 Радиокommunikационно оборудване**

- а) Когато изискванията за въздушното пространство го налагат, аеростатите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване на работното място на пилота, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции на честотите, съответстващи на изискванията за въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква такова съгласно буква а), осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.

#### **CAT.IDE.V.160 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, аеростатите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.“

- 5) Приложение V към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:
  - а) всички препратки към Регламент (ЕО) № 1702/2003 се заменят с препратки към Регламент (ЕС) № 748/2012;
  - б) в SPA.GEN.100, буква а), точка 1 думите „въздушен транспорт“ се заличават;
  - в) SPA.DG.100 се заменя със следното:

#### **„SPA.DG.100 Превоз на опасни товари**

С изключение на предвиденото в приложение IV (част CAT), приложение VI (част NCC), приложение VII (част NCO) и приложение VIII (част SPO), операторът може да превозва опасни товари по въздуха само ако е получил одобрение от компетентния орган за тази дейност.“

- 6) В приложение VI към Регламент (ЕС) № 965/2012 буква б) от NCC.POL.125 се заменя със следното:
  - „б) С изключение на самолет, оборудван с турбовитлови двигатели и с максимална излетна маса, не надвишаваща 5 700 kg, в случай на отказ на двигател по време на излитане, командирът гарантира, че самолетът е в състояние:
    - 1) да прекрати излитането и да спре в наличната дистанция за прекратено излитане или на наличната писта; или
    - 2) да продължи излитането и да прелети над всички препятствия по траекторията на полета с достатъчен марж, докато самолетът е в състояние да спазва NCC.POL.130.“

- 7) Приложение VII към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

- а) всички препратки към Регламент (ЕО) № 1702/2003 се заменят с препратки към Регламент (ЕС) № 748/2012;

б) NCO.GEN.102 се изменя, както следва:

i) заглавието се заменя със следното:

**„Туристически мотопланери, мотоделтапланери и смесени аеростати“;**

ii) добавя се следната буква г):

„г) смесените аеростати се експлоатират в съответствие с изискванията за аеростати с горещ въздух.“;

в) вмъква се следната точка NCO.GEN.103:

**„NCO.GEN.103 Въвеждащи полети**

Когато въвеждащите полети, посочени в член 6, параграф 5, буква в) от настоящия регламент, се провеждат в съответствие с разпоредбите на настоящото приложение, те:

а) започват и завършват на едно и също летище или експлоатационна площадка, с изключение на аеростати и планери;

б) се извършват по правилата за визуални полети през деня;

в) се надзират от лице, определено да отговаря за тяхната безопасност; и

г) отговарят на всички други условия, определени от компетентния орган.“;

г) NCO.GEN.106 се заменя със следното:

**„NCO.GEN.106 Задължения и права на командира — аеростати**

Освен предвиденото в NCO.GEN.105 командирът на аеростат:

а) отговаря за предполетния инструктаж на лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата;

б) гарантира, че никой не пуши на борда или в непосредствена близост до аеростата; и

в) гарантира, че лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата носят подходящо защитно облекло.“;

д) в NCO.GEN.135 буква а), точка 10 думата „район“ се вмъква след думите „за маршрута“;

е) в NCO.OP.110, буква в), в първото изречение след думата „използва“ се вмъква думата „само“;

ж) заглавието на NCO.OP.113 се заменя със следното: **„Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата“;**

з) в NCO.OP.127, букви а) и б) думата „газ“ се заличава;

и) NCO.OP.215 се заменя със следното:

**„NCO.OP.215 Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух**

а) Аеростат с горещ въздух не се приземява през нощта освен при извънредни ситуации.

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

й) NCO.POL.105, буква б) се заменя със следното:

„б) Претеглянето се извършва:

- 1) за самолети и вертолетите — от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване; и
- 2) за планери и аеростати — от производителя на въздухоплавателното средство или в съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003, според случая.“;

к) NCO.IDE.V.110 се заменя със следното:

**„NCO.IDE.V.110 Експлоатационни светлини**

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

- а) сигнални светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство с цел да се предотврати сблъскване;
- б) средство, осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на аеростата; и
- в) преносима лампа с независимо захранване.“;

л) NCO.IDE.V.125 се заменя със следното:

**„NCO.IDE.V.125 Преносими пожарогасители**

Аеростатите се оборудват най-малко с един ръчен пожарогасител, ако това се изисква от приложимите спецификации за сертифициране.“;

м) NCO.IDE.V.140 се заменя със следното:

**„NCO.IDE.V.140 Допълнително оборудване**

а) Аеростатите се оборудват с предпазни ръкавици за всеки член на екипажа.

б) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:

- 1) алтернативен източник на запалване;
- 2) средство за измерване и указване на количеството гориво;
- 3) противопожарно одеяло или огнеупорно покривало; и
- 4) въже за спускане с дължина най-малко 25 m.

в) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:

- 1) нож; и
- 2) въже за спускане от естествени влакна или електростатичен проводим материал, дълго най-малко 20 m.“;

н) добавя се следната подчаст Д:

„ПОДЧАСТ Д

### СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ

РАЗДЕЛ 1

#### Общи положения

##### **NCO.SPEC.100 Обхват**

Настоящата подчаст установява специфични изисквания, които трябва да се следват от командира при провеждане на нетърговски специализирани операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.

##### **NCO.SPEC.105 Контролен списък**

- а) Преди започване на специализирана операция командирът извършва оценка на риска, преценявайки сложността на дейността с цел определяне на заплахите и свързаните рискове, присъщи на операцията и установяване на мерки за ограничаване на последствията.
- б) Специализираните операции се извършват съгласно контролен списък. Въз основа на оценката на риска командирът изготвя такъв контролен списък, съответстващ на специализираната дейност и използваното въздухоплавателно средство, като взема предвид разделите на настоящата подчаст.
- в) Контролният списък, който се отнася до задълженията на командира, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания, да е леснодостъпен при всеки полет.
- г) Контролните списъци редовно се преразглеждат и актуализират по целесъобразност.

##### **NCO.SPEC.110 Задължения и права на командира**

Когато членове на екипажа или специалисти за изпълнение на специални задания участват в операцията, командирът:

- а) осигурява спазването на NCO.SPEC.115 и NCO.SPEC.120 от страна на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- б) не започва полет, ако той/тя или някой друг член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания е възпрепятстван/а да изпълнява задълженията си поради каквато и да било причина като травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;
- в) не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, ако неговата/нейната способност или тази на който и да било друг член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;
- г) гарантира, че членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, в които се осъществяват операциите;
- д) гарантира, че всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания могат да комуникират помежду си на общ език; и
- е) гарантира, че специалистите за изпълнение на специални задания и членовете на екипажа непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и винаги когато височината в кабината превиши 13 000 ft.

##### **NCO.SPEC.115 Задължения на екипажа**

- а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на екипажа са посочени в контролния списък.

- б) С изключение на аеростати, по време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, ако не е посочено друго в контролния списък.
- в) По време на полет всеки член на полетния екипаж, когато е на своето място, е със закопчан и затегнат предпазен колан.
- г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.
- д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на борда на въздухоплавателно средство:
  - 1) ако той/тя знае или предполага, че е изморен/а, както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден/на да изпълнява своите задължения; или
  - 2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:
  - 1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № 965/2012, ако е приложимо; и
  - 2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.
- ж) Членът на екипажа докладва на командира за:
  - 1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - 2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

#### **NCO.SPEC.120 Задължения на специалистите за изпълнение на специални задания**

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

#### **NCO.SPEC.125 Инструктаж по безопасност**

- а) Преди излитане командирът инструктира специалистите за изпълнение на специални задания относно:
  - 1) аварийното оборудване и процедури;
  - 2) експлоатационните процедури, свързани със специалното задание, преди всеки полет или поредица от полети

- б) Инструктажът, посочен в буква а), точка 2 може да не се изисква, ако специалистите за изпълнение на специални задания са били инструктирани относно оперативните процедури преди началото на оперативния сезон през същата календарна година.

**NCO.SPEC.130 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

За всеки полет командирът определя минимални височини на полета, които осигуряват необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори. Минималните височини на полета не трябва да бъдат по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

**NCO.SPEC.135 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

NCO.OP.125 буква а), точка 1, подточка i) не се прилага за теглене на планери, авиошоута, фигурен пилотаж или състезателни полети.

**NCO.SPEC.140 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

Независимо от NCO.OP.126 буква а), точка 1, командирът на вертолет може да започне полет по правилата за визуални полети през деня само когато не се отдалечава на повече от 25 морски мили от летището/експлоатационната площадка на излитане с резервно гориво за не по-малко от 10 минути полет при най-добра скорост за разстоянието.

**NCO.SPEC.145 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

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

- а) ситуации, изискващи прилагането на извънредни или аварийни процедури; или
- б) полет при приборни метеорологични условия (IMC).

**NCO.SPEC.150 Констатиране на близост със земята**

Ако има инсталирана система за предупреждение за близост със земята, тя може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателното средство на разстояние от земята под това, което би задействало системата.

**NCO.SPEC.155 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS II)**

Независимо от NCO.OP.200, бордовата система за избягване на сблъсък ACAS II може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателните средства на разстояние едно от друго под това, което би задействало системата.

**NCO.SPEC.160 Разпръскване на опасни товари**

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

**NCO.SPEC.165 Превоз и използване на оръжия**

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

**NCO.SPEC.170 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — самолети**

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

- а) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател; и



- б) провежда инструктаж на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

#### **NCO.SPEC.175 Летателни характеристики и експлоатационни критерии — вертолети**

- а) Командирът може да управлява въздухоплавателно средство над натоварени зони, при условие че:

- 1) вертолетът е сертифициран за категория А или В; и
- 2) са установени мерки за безопасност за предотвратяване на заплахата за лица или имущество на земята

- б) Командирът:

- 1) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател; и
- 2) провежда инструктаж на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

- в) Командирът гарантира, че масата при излитане, кацане и висене няма да надвишава максималната маса, определена за:

- 1) висене извън зоната на влияние на земята (HOGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност; или
- 2) ако преобладаващите условия са такива, че не е възможно да се установи HOGE, масата на вертолета няма да надвишава максималната маса, определена за висене в зоната на влияние на земята (HIGE) при работа на всички двигатели на определения режим на мощност, при условие че преобладаващите условия позволяват висене в зоната на влияние на земята при максималната определена маса.

#### **РАЗДЕЛ 2**

#### **Превоз на окачени външни товари с вертолети (HESLO)**

##### **NCO.SPEC.HESLO.100 Контролен списък**

Контролният списък за HESLO съдържа:

- а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;
- б) съответните данни за летателните характеристики;
- в) изискваното оборудване;
- г) ограниченията; и
- д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

##### **NCO.SPEC.HESLO.105 Специално оборудване за HESLO**

Вертолетът се оборудва най-малкото с:

- а) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куките/товара; и
- б) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.

##### **NCO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни товари**

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

## РАЗДЕЛ 3

**Операции с хора като външен товар (НЕС)****NCO.SPEC.NES.100 Контролен списък**

Контролният списък за НЕС съдържа:

- а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;
- б) съответните данни за летателните характеристики;
- в) изискваното оборудване;
- г) ограниченията; и
- д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.NES.105 Специално оборудване за НЕС**

- а) Вертолетите се оборудват със:
  - 1) оборудване за подемно-товарни операции или кука за товар;
  - 2) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куката; и
  - 3) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.
- б) Инсталирането на цялото подемно оборудване и куката за товара, както и евентуалните последващи модификации, получават одобрение за летателна годност, съответстващо на функцията, за която е предназначено това оборудване.

## РАЗДЕЛ 4

**Парашутни операции (PAR)****NCO.SPEC.PAR.100 Контролен списък**

Контролният списък за PAR съдържа:

- а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;
- б) съответните данни за летателните характеристики;
- в) изискваното оборудване;
- г) ограниченията; и
- д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.PAR.105 Превоз на членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания**

Изискването, посочено в NCO.SPEC.120, буква в), не е приложимо за специалисти за изпълнение на специални задания, които изпълняват парашутни скокове.

**NCO.SPEC.PAR.110 Седалки**

Независимо от NCO.IDE.A.140, буква а), точка 1 и NCO.IDE.H.140, буква а), точка 1, подът може да се използва като седалка, при условие че е налице средство, за което специалистът за изпълнение на специални задания може да се държи или да се завърже.

**NCO.SPEC.PAR.115 Допълнителен кислород**

Независимо от NCO.SPEC.110, буква е), изискването за използване на допълнителен кислород не е приложимо за специалисти за изпълнение на специални задания, които изпълняват съществени за специалното задание задължения, когато височината в кабината:

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

**NCO.SPEC.PAR.120 Разпръскване на опасни товари**

Независимо от NCO.SPEC.160, парашутистите могат да напуснат въздухоплавателното средство с цел парашутни демонстрации над натоварени зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, като същевременно носят димообразуващи средства, при условие че те са произведени за тази цел.

## РАЗДЕЛ 5

**Фигурен пилотаж (ABF)****NCO.SPEC.ABF.100 Контролен списък**

Контролният списък за ABF съдържа:

- а) нормалните, извънредните и аварийните процедури;
- б) съответните данни за летателните характеристики;
- в) изискваното оборудване;
- г) ограниченията; и
- д) отговорностите и задълженията на командира и, ако е приложимо, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**NCO.SPEC.ABF.105 Документи и информация**

Следните документи, посочени в NCO.GEN.135, буква а) не е необходимо да са налични на борда по време на фигурен пилотаж:

- а) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;
- б) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът; и
- в) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и прехващано въздухоплавателно средство;

**NCO.SPEC.ABF.110 Оборудване**

Следните изисквания за оборудване не е необходимо да се прилагат за фигурен пилотаж:

- а) комплект за първа помощ, както е предвидено в NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145;
  - б) преносими пожарогасители, както е предвидено в NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180; и
  - в) аварийни предаватели или преносими локаторни маяци, както е предвидено в NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.“
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## „ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

## СПЕЦИАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

## [ЧАСТ SPO]

**SPO.GEN.005 Обхват**

- а) Настоящото приложение се отнася до всяка специализирана операция, при която въздухоплавателното средство се използва за специализирани дейности като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха.
- б) Независимо от разпоредбите на буква а), при нетърговските специализирани операции на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, се спазват разпоредбите на приложение VII (част NCO).
- в) Независимо от разпоредбите на буква а), следните операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, могат да се провеждат в съответствие с приложение VII (част NCO):
- 1) състезателни или демонстрационни полети, при условие че даваното за такива полети заплащане или друго възнаграждение се ограничава до преките разходи и пропорционален принос към годишните разходи, както и награди, чиято стойност не надвишава определената от компетентния орган.
  - 2) парашутни скокове, теглене на планер или фигурен пилотаж, извършвани от организация за обучение със седалище в държава членка, одобрена съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011, или от организация, създадена с цел популяризиране на въздушните спортове и развлекателното въздухоплаване, при условие че въздухоплавателното средство се експлоатира от организацията на база сух лизинг, че полетът не генерира печалби, разпределяни извън организацията, и че когато са включени нечленуващи в организацията лица, тези полети представляват само незначителна странична дейност за нея.

## ПОДЧАСТ А

**ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ****SPO.GEN.100 Компетентен орган**

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

**SPO.GEN.101 Мерки за съответствие**

Операторите могат да използват алтернативни на приетите от Агенцията мерки за съответствие, за да постигнат съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с правилата за неговото прилагане.

**SPO.GEN.102 Туристически мотопланери, мотоделтапланери и смесени аеростати**

- а) Туристическите мотопланери се експлоатират съгласно изискванията за:
- 1) самолети, когато се задвижват от двигател; и
  - 2) планери, когато се експлоатират без използване на двигател.
- б) Туристическите мотопланери се оборудват в съответствие с изискванията, приложими за самолети, освен ако в подчаст Г е посочено друго.

- в) Мотоделтапланерите, с изключение на туристическите мотопланери, се експлоатират и оборудват съгласно изискванията, приложими за планери.
- г) Смесените аеростати се експлоатират в съответствие с изискванията за аеростати с горещ въздух.

**SPO.GEN.105 Задължения на екипажа**

- а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на екипажа се определят в стандартните оперативни процедури (СОП) и, където е уместно, в ръководството за експлоатация.
- б) С изключение на аеростати, по време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, освен ако в стандартните оперативни процедури е посочено друго.
- в) По време на полет всеки член на полетния екипаж, когато е на своето място, е със закопчан и затегнат предпазен колан.
- г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.
- д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на борда на въздухоплавателно средство:
  - 1) ако той/тя знае или предполага, че е изморен/а, както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, или се чувства по друг начин непригоден/на да изпълнява своите задължения; или
  - 2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:
  - 1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕО) № 965/2012, ако е приложимо; и
  - 2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.
- ж) Членът на екипажа докладва на командира за:
  - 1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - 2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

**SPO.GEN.106 Задължения на специалистите за изпълнение на специални задания**

- а) Всеки специалист за изпълнение на специални задания е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения. Задълженията на специалистите за изпълнение на специални задания са посочени в стандартните оперативни процедури.
- б) С изключение на аеростати, по време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки специалист за изпълнение на специални задания е със закопчан и затегнат предпазен колан на определеното му място, освен ако в стандартните оперативни процедури е посочено друго.

- в) Всеки специалист за изпълнение на специални задания се уверява, че е обезопасен, когато изпълнява специални задания при отворени или премахнати външни врати.
- г) Специалистът за изпълнение на специални задания докладва на командира за:
  - 1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - 2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

#### **SPO.GEN.107 Задължения и права на командира**

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

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

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

Освен предвиденото в SPO.GEN.107 командирът на аеростат:

- а) отговаря за предполетния инструктаж на лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата;
- б) гарантира, че никой не пуши на борда или в непосредствена близост до аеростата; и
- в) гарантира, че лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата, носят подходящо защитно облекло.

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

Командирът, членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания спазват законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, в които се осъществяват операциите с въздухоплавателното средство.

**SPO.GEN.115 Общ език**

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

**SPO.GEN.120 Рулиране на самолети**

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

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

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

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

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

Операторът не допуска никой на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да окаже неблагоприятно въздействие върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

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

Операторът винаги разполага със списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

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

- a) Освен ако е определено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични на борда по време на всеки полет като оригинали или копия:
  - 1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентни документи;
  - 2) оригиналът на сертификата за регистрация;
  - 3) оригиналът на сертификата за летателна годност;
  - 4) сертификат за шум, ако е приложимо;
  - 5) копие от декларацията, както е посочено в ORO.DEC.100 и ако е приложимо, копие от разрешението, както е посочено в ORO.SPO.110;



- 6) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;
  - 7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
  - 8) сертификат/и на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;
  - 9) полетният дневник за въздухоплавателното средство или еквивалентен документ;
  - 10) техническият борден дневник на въздухоплавателното средство съгласно приложение I (част M) към Регламент (ЕО) № 2042/2003, ако е приложимо;
  - 11) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;
  - 12) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута/зоната на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да бъде отклонен полетът;
  - 13) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и прехващано въздухоплавателно средство;
  - 14) информация относно службите по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;
  - 15) актуалните части на ръководството за експлоатация и/или стандартните оперативни процедури или ръководството за летателна експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания, които са леснодостъпни за тях;
  - 16) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списъкът с отклонения от конфигурацията (CDL), ако е приложимо;
  - 17) подходящи известия за авиаторите (NOTAM) и документи за инструктаж във връзка с аеронавигационното информационно обслужване (AIS);
  - 18) съответната метеорологична информация, ако е приложимо;
  - 19) карго манифести, ако е приложимо; и
  - 20) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, за които полетът е от значение.
- б) Независимо от буква а) документите и информацията съгласно буква а), точки от 2 до 11 и буква а), точки 14, 17, 18 и 19 могат да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка при полети:
- 1) планирани да излетят и кацнат на едно и също летище/експлоатационна площадка; или
  - 2) оставащи в рамките на разстояние или зона, определени от компетентния орган съгласно ARO.OPS.210.
- в) Независимо от буква а) при полети с аеростати или планери, с изключение на туристическите мотопланери, документите и информацията съгласно буква а), точки от 1 до 10 и буква а), точки от 13 до 19 могат да се носят в спасителното превозно средство.
- г) В случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), точки от 2 до 8, операцията може да продължи, докато полетът достигне своето местоназначение или място, където може да се осигурят заместващи документи.
- д) Операторът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в разумен срок след поискването им от компетентния орган.

**SPO.GEN.145 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства — операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга**

- а) След произшествие или инцидент, за които задължително се докладва, операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия събитието орган.
- б) Операторът извършва оперативни проверки и оценки на записите от полетното записващо устройство (FDR), гласовото записващо устройство в пилотската кабина (CVR) и устройството за запис на комуникацията по линията за данни, за да гарантира постоянната надеждност на тези устройства.
- в) Операторът съхранява записите за периода на експлоатация на полетното записващо устройство, както се изисква съгласно SPO.IDE.A.145 или SPO.IDE.H.145 освен при изпитване и обслужване на устройството, когато за тази цел се допуска изтриване на информация до 1 час от най-старите данни към момента на изпитването.
- г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която съдържа информацията, необходима за превръщане на суровите данни от полетното записващо устройство в параметри, изразени в инженерни единици.
- д) Операторът предоставя всички съхранени записи от полетното записващо устройство, ако компетентният орган изиска това.
- е) Записите от гласовото записващо устройство се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, само ако всички засегнати членове на екипажа и техническия персонал са съгласни с това.
- ж) Записите от полетното записващо устройство и записите от линията за данни се използват само за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, ако тези записи:
  - 1) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;
  - 2) са представени без данните за лицата; или
  - 3) са разкрити при процедура за сигурност.

**SPO.GEN.150 Превоз на опасни товари**

- а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.
- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част SPA), подчаст Ж от Регламент (ЕС) № 965/2012, освен когато:
  - 1) за тях не се отнасят Техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции;
  - 2) те се пренасят от специалисти за изпълнение на специални задания или членове на екипажа, или са в багаж, който е бил отделен от собственика си, в съответствие с част 8 от Техническите инструкции;
  - 3) те са необходими на борда на въздухоплавателното средство за специализирани цели съгласно Техническите инструкции;
  - 4) те се използват за повишаване безопасността на полета, когато превозът им на борда на въздухоплавателното средство е оправдан, за да се гарантира своевременното им наличие за оперативни цели, независимо дали е необходимо такива предмети и вещества да се превозват или са предназначени за използване във връзка с конкретен полет.

- в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите задължения, както се изисква от Техническите инструкции.
- д) В съответствие с Техническите инструкции операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, всички случаи на:
- 1) инциденти или произшествия с опасни товари;
  - 2) намиране на опасни товари, пренасяни от специалисти за изпълнение на специални задания или членове на екипажа, или в техния багаж, когато това не е в съответствие с част 8 от Техническите инструкции.
- е) Операторът гарантира, че на специалистите за изпълнение на специални задания се предоставя информация за опасните товари.
- ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на Техническите инструкции.

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

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

#### **SPO.GEN.160 Превоз и използване на оръжия**

- а) Операторът гарантира, че при превоз на оръжия на борда за целите на специално задание, те са обезопасени, когато не се използват.
- б) Специалистът за изпълнение на специални задания, който използва оръжията, взема всички необходими мерки, за да избегне застрашаването на безопасността на въздухоплавателното средство и хората на борда или на земята.

#### **SPO.GEN.165 Достъп до пилотската кабина**

Командирът взема окончателното решение за допускане в пилотската кабина и гарантира, че:

- а) достъпът до пилотската кабина не предизвиква отклоняване на вниманието или смущения при провеждането на полета; и
- б) всички лица, превозвани в пилотската кабина, са запознати със съответните процедури за безопасност.

### ПОДЧАСТ Б

#### **ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ**

#### **SPO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

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

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

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

- а) 60 минути за самолети с бутални двигатели; или

б) за самолети с турбинни двигатели — 90 минути.

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

а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) операторът или командирът определя експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което ще бъде използвано. Тези минимуми:

- 1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и
- 2) при предприемане на операции при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част SPA), подчаст Д от Регламент (ЕС) № 965/2012.

б) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата операторът или командирът отчита:

- 1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;
- 2) компетентността и опита на полетния екипаж и, ако е приложимо, неговия състав;
- 3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и на излитане, които могат да бъдат избрани за използване;
- 4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;
- 5) оборудването на борда на въздухоплавателното средство за управление и/или контрол на траекторията при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;
- 6) препятствията в зоните за подход, за преминаване на втори кръг и за първоначално набиране на височина за изпълнение на непредвидени процедури;
- 7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход при кацане по прибори;
- 8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
- 9) летателната техника, която ще бъде използвана в крайния етап на подхода за кацане.

в) Минимумите за дадена специфична процедура за подход и кацане се използват само ако:

- 1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;
- 2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;
- 3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
- 4) полетният екипаж е подходящо квалифициран.

#### **SPO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — операции NPA, APV и CAT I**

а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

- 1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;

- 2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (ОСН) за категорията въздухоплавателно средство;
  - 3) публикуваната ДН според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо;
  - 4) системните минимума, посочени в таблица 1; или
  - 5) минималната ДН, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.
- б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:
- 1) ОСН за категорията въздухоплавателно средство;
  - 2) системните минимума, посочени в таблица 1; или
  - 3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

Таблица 1

**Системни минимума**

Съоръжение	Най-ниски ДН/MDH (ft)
Система за кацане по прибори (ILS)	200
Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV)	200
GNSS (странична навигация (LNAV))	250
GNSS/баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME)	250
Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простиращ се до ½ морска миля)	250
SRA (простиращ се до 1 морска миля)	300
SRA (простиращ се до 2 морски мили или повече)	350
VHF всенасочен радиофар (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочена приводна радиостанция (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF радиопеленгатор (VDF)	350

**SPO.OP.112 Експлоатационни минимума на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

- а) MDH за визуален кръг със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:
- 1) публикуваната ОСН за визуален кръг за съответната категория самолети;
  - 2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или
  - 3) ДН/MDH на предшестващата процедура на подход по прибори.

б) Минималната видимост за визуален кръг е най-високата стойност измежду:

- 1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана;
- 2) минималната видимост, получена от таблица 2; или
- 3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшествашата процедура на подход по прибори.

Таблица 1

**MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета**

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

**SPO.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата**

MDH за визуален кръг с вертолети на сушата е не по-малка от 250 ft, а метеорологичната видимост — не по-малка от 800 m.

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

- а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако тези процедури са публикувани за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.
- б) Командирът може да се отклони от публикуваното трасе за отлитане/долитане или подход за кацане, ако:
  - 1) критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия могат да бъдат изпълнени, изцяло са отчетени експлоатационните условия и е спазено разрешението от органите за контрол на въздушното движение; или
  - 2) е радарно векторизиран от орган за контрол на въздушното движение.
- в) При операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга сегментът на финалния подход за кацане се изпълнява визуално или в съответствие с публикуваните процедури за подход.

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

Командирът взема предвид публикуваните процедури за намаляване на шума с цел да сведе до минимум ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

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

Командирът използва оперативни процедури, когато има такива, за свеждане до минимум на ефекта от шума на системата за подгриване, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

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

- а) Операторът определя метода за установяване на минимални височини на полета, който осигурява необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори.

- б) Командирът установява въз основа на този метод минимални височини на полета за всеки полет. Минималните височини на полета не трябва да бъдат по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

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

- а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

- 1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):

- i) през деня — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет на нормална крейсерска височина; или
- ii) през нощта — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет на нормална крейсерска височина;

- 2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

- i) ако не е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет на нормална крейсерска височина; или
- ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане, до резервно летище и след това за най-малко 45-минутен полет на нормална крейсерска височина.

- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:

- 1) прогнозите за метеорологичните условия;

- 2) маршрутите, които се очаква да бъдат зададени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения на трафика;

- 3) процедури в случай на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и

- 4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

- в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

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

- а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

- 1) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети:

- i) за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; или
- ii) за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня — резервно гориво за 10 минути при най-добра скорост за разстоянието, при условие че не се отдалечава на повече от 25 морски мили от летището/експлоатационната площадка на излитане и

- 2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

- i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет с нормална крейсерска скорост на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, подход и кацане; или

- ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане, извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:
- A) за полет до определеното резервно летище; и
  - B) за 30-минутен полет с нормална скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, подход и кацане.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:
- 1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - 2) маршрутите, които се очаква да бъдат зададени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения в трафика;
  - 3) отказ на двигател по маршрута, когато е приложимо; и
  - 4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

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

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

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

- а) Преди излитане операторът осигурява на специалистите за изпълнение на специални задания инструктаж относно:
- 1) аварийното оборудване и процедури;
  - 2) оперативните процедури, свързани със специалното задание преди всеки полет или поредица от полети
- б) Инструктажът, посочен в буква а), точка 2 може да бъде заменен с програма за първоначално и периодично обучение. В този случай операторът определя също така изисквания за скорошно обучение.

#### **SPO.OP.140 Подготовка на полета**

- а) Преди да започне полет, командирът се уверява с всички налични разумни средства, че наземните съоръжения и/или съоръженията на вода, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са подходящи за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.



б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:

- 1) проучване на наличните актуални метеорологични доклади и прогнози; и
- 2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи както е планирано поради метеорологичните условия.

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

а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището за излитане поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на приложимите експлоатационни летищни минимума или са по-лоши от тях, или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.

б) Резервното летище за излитане се намира на следното разстояние от летището за излитане:

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

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

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

а) наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

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

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

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

а) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход за кацане по прибори и наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 2 часа преди до 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:

1) долната граница на облаци е най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и

2) видимостта е най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; или

б) мястото за планираното кацане е изолирано и:

1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори;

2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 2 часа преди до 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:

i) долната граница на облаци е най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход за кацане по прибори;

ii) видимостта е най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; и

3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

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

а) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (Avgas) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизане от въздухоплавателното средство.

б) За всички останали видове гориво се вземат необходимите предпазни мерки и за въздухоплавателното средство се осигурява достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

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

С изключение на аеростати, всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, трябва да носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и да ги използва като основно средство за комуникация с ОВД, останалите членове на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания.

**SPO.OP.165 Пушене**

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

**SPO.OP.170 Метеорологични условия**

а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището за местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват на или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимума за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.

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

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

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

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

- а) Командирът започва полет или преднамерено извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.a.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно напуска зоната на тези условия, като променя височината и/или маршрута, и ако е необходимо — чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.
- в) В случай на операции с въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.

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

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

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

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

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

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

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

- а) ситуации, изискващи прилагането на извънредни или аварийни процедури; или
- б) полет при приборни метеорологични условия (IMC).

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

- а) Операторът на въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга гарантира, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво.

- б) Командирът редовно проверява дали количеството използваемо гориво, оставащо на борда, не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, както и наличието на планираното резервно гориво съгласно изискванията на SPO.OP.130 и SPO.OP.131.

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

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

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

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

#### **SPO.OP.205 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

- а) Операторът установява оперативни процедури и програми за обучение, когато е инсталирана и функционира бордова система за избягване на сблъсък. Когато се използва бордова система за избягване на сблъсък ACAS II, тези процедури и обучението са съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011.
- б) Бордовата система за избягване на сблъсък ACAS II може да бъде изключена по време на специални задания, които по своя характер изискват експлоатация на въздухоплавателните средства на разстояние едно от друго под това, което би задействало системата.

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

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че съгласно наличната 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 безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

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

- а) Командирът може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).
- б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимума, подходът не може да бъде продължен:
  - 1) под 1 000 ft над летището; или
  - 2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.
- в) Когато няма данни за RVR, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.
- г) Ако след прелитането на 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите 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 на DA/H или MDA/H е установен визуален контакт със земните ориентири, който е подходящ за вида подход и дадената писта за излитане и кацане, и този контакт се поддържа непрекъснато.
- е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

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

- а) Аеростат с горещ въздух не се приземява през нощта освен при извънредни ситуации.
- б) Аеростат с горещ въздух може да извърши излитане през нощта, при условие че има достатъчно гориво за кацане през деня.

**SPO.OP.230 Стандартни оперативни процедури**

- а) Преди започване на специализирана операция операторът извършва оценка на риска, преценявайки сложността на дейността с цел определяне на заплахите и свързаните рискове, присъщи на операцията и установяване на мерки за ограничаване на последствията.
- б) Въз основа на оценката на риска операторът установява стандартните оперативни процедури (СОП), които са подходящи за специализираната дейност и използваното въздухоплавателно средство, като взема под внимание изискванията на подчаст Д. СОП са част от ръководството за експлоатация или отделен документ. СОП редовно се преразглеждат и актуализират по целесъобразност.
- в) Операторът гарантира, че специализираните операции са изпълнени в съответствие със СОП.

## ПОДЧАСТ В

**ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ****SPO.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

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

**SPO.POL.105 Маса и центровка**

- а) Операторът гарантира, че масата на въздухоплавателното средство и, освен за аеростати, центърът на тежестта са установени чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Сумарният ефект от извършваните модификации и ремонтни работи върху масата и центровката се отчита и документира по подходящ начин. Тази информация се предоставя на командира. Въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- б) Претеглянето се извършва:
- 1) за самолети и вертолетите — от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване; и
  - 2) за планери и аеростати — от производителя на въздухоплавателното средство или в съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003, според случая.

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

- а) Операторът установява система на масата и центровката за всеки полет или поредица от полети:
- 1) сухата експлоатационна маса на въздухоплавателното средство;
  - 2) масата на полезния товар;
  - 3) масата на горивото, заредено за полет;
  - 4) товарът и неговото разпределение;
  - 5) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво; и
  - 6) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство.
- б) На полетния екипаж се осигурява средство за възпроизвеждане и проверка на всяко изчисление на масата и центровката, основано на електронни изчисления.
- в) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за експлоатация.
- г) Командирът гарантира, че натоварването на:
- 1) въздухоплавателното средство се извършва под контрола на квалифициран персонал и и
  - 2) полезният товар е в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.
- д) Операторът определя в ръководството за експлоатация принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви от а) до г). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

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

а) Операторът установява данни и подготвя документацията за масата и центровката преди всеки полет или поредица от полети, посочвайки товара и неговото разпределение по такъв начин, че да не се надвишават граничните стойности за масата и центровката за въздухоплавателното средство. Документацията за масата и центровката съдържа следната информация:

- 1) регистрацията и типа на въздухоплавателното средство;
- 2) идентификационния номер на полета и датата, ако е приложимо;
- 3) имената на командира;
- 4) имената на лицето, подготвило документацията;
- 5) сухата експлоатационна маса и съответния център на тежестта на въздухоплавателното средство;
- 6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета;
- 7) масата на консумативите, различни от горивото, ако е приложимо;
- 8) компонентите на товара;
- 9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво;
- 10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство; и
- 11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.

б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът проверява надеждността на изходните данни.

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

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

**SPO.POL.120 Летателни характеристики — общи разпоредби**

Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако летателните характеристики са в съответствие с приложимите за въздушното пространство правила и с всички останали ограничения, засягащи полета, въздушното пространство или използваните летища или експлоатационни площадки, като взема предвид картографската точност на използваните схеми и карти.

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

Операторът гарантира, че:

- а) масата на самолета при започване на излитането не надвишава ограниченията за масата:
  - 1) при излитане съгласно изискването в SPO.POL.130;
  - 2) по маршрута с един неработещ двигател съгласно изискването в SPO.POL.135; и



3) при кацане съгласно изискването в SPO.POL.140,

като се отчита очакваното намаление на масата на самолета по време на полета и изхвърлянето на гориво;

- б) масата при започване на излитането никога не трябва да превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, отговарящи на височината на летището или експлоатационната площадка, както и за други местни атмосферни условия, ако те са използвани като параметри за определяне на максимално допустимата излетна маса; и
- в) изчислената маса към очакваното време на кацане на летището или експлоатационната площадка за планираното кацане и на резервното летище за местоназначение никога не трябва да превишава максимално допустимата маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, отговарящи на височината на тези летища или експлоатационни площадки, както и за други местни атмосферни условия, ако те са използвани като параметри за определяне на максимално допустимата маса за кацане.

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

а) При определяне на максимално допустимата излетна маса командирът отчита следното:

- 1) изчислената дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробега;
- 2) изчислената дължина на пробега за излитане не трябва да превишава разполагаемата дължина на пробега;
- 3) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане ( $V_1$ ) за прекратяване или продължаване на излитането, когато  $V_1$  е посочена в ръководството за летателна експлоатация; и
- 4) за мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.

б) С изключение на самолет, оборудван с турбовитлови двигатели и с максимална маса на излитане, не надвишаваща 5 700 kg, в случай на отказ на двигател по време на излитане, командирът трябва да гарантира, че самолетът е в състояние:

- 1) да прекрати излитането и да спре в наличната дистанция за прекратено излитане или на наличната писта; или
- 2) да продължи излитането и да прелети над всички препятствия по траекторията на полета с достатъчен марж, докато самолетът е в състояние да спазва SPO.POL.135.

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

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

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

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

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

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

а) установява оперативни процедури за намаляване на последиците при отказ на двигател;



- б) установява учебна програма за членовете на екипажа; и
- в) осигурява на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда инструктаж относно процедурите, които се изпълняват в случай на принудително кацане.

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

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

#### ПОДЧАСТ Г

#### **ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ**

#### РАЗДЕЛ 1

#### **Самолети**

#### **SPO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани в настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
  - 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.A.215;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.A.220; или
  - 4) са инсталирани на борда на самолета.
- б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:
  - 1) резервни предпазители,

- 2) преносими лампи с независимо захранване,
  - 3) точен хронометър,
  - 4) държател за карти и схеми,
  - 5) комплекти за оказване на първа помощ,
  - 6) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет, и
  - 7) морски котви и оборудване за акостиране.
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други валидни приложения, но се пренасят на борда, отговарят на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008 или SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220;
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на самолета, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използвани от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.
- е) Аварийно-спасителното оборудване е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

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

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

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

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

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

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

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

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;

- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;
- д) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) преносима лампа с независимо захранване за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

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

- а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със средства за измерване и индикация на следното:
  - 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach, и
  - 6) плъзгането за самолети със сложна моторна тяга.
- б) Самолети, експлоатирани при визуални метеорологични условия през нощта, в допълнение към посоченото в буква а) се оборудват със:
  - 1) средства за измерване и индикация на следното:
    - i) завоя и плъзгането,
    - ii) положението,
    - iii) вертикалната скорост, и
    - iv) стабилизираното направление;
  - 2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жирокопичните прибори не е подходящо.
- в) Самолети със сложна моторна тяга, експлоатирани при визуални метеорологични условия над вода и без видимост на земята, в допълнение към буква а) и б) се оборудват със средства за предотвратяване на неизправности в системата за показване на въздушната скорост поради кондензация или обледеняване.
- г) Самолети, които се експлоатират при условия, когато желаната траектория не може да се поддържа без прибъгване към един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предотвратяване на неизправности в системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4, поради кондензация или обледеняване.

д) Когато са необходими двама пилоти за полета, самолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:

- 1) барометричната височина,
- 2) приборната въздушна скорост,
- 3) плъзгането, или завоя и плъзгането, според случая,
- 4) положението, ако е приложимо,
- 5) вертикалната скорост, ако е приложимо,
- 6) стабилизираното направление, ако е приложимо, и
- 7) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach, ако е приложимо.

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

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

а) средства за измерване и индикация на следното:

- 1) магнитния курс,
- 2) времето в часове, минути и секунди,
- 3) барометричната височина,
- 4) приборната въздушна скорост,
- 5) вертикалната скорост,
- 6) завоя и плъзгането,
- 7) положението,
- 8) стабилизираното направление,
- 9) температурата на външния въздух и
- 10) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо.

в) когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с допълнителни отделни средства за показване на:

- 1) барометричната височина,
- 2) приборната въздушна скорост,
- 3) вертикалната скорост,

- 4) завоя и плъзгането,
  - 5) положението,
  - 6) стабилизираното направление и
  - 7) скоростта в Mach, когато ограниченията на скоростта са изразени в Mach, ако е приложимо;
- г) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4 и буква в), точка 2, поради кондензация или обледеняване; и
- д) самолети със сложна моторна тяга, когато са експлоатирани по правилата за полети по прибори, освен посоченото в букви а), б), в) и г) се оборудват също така със:
- 1) алтернативен източник на статично налягане;
  - 2) държател на карти и схеми в удобно положение за четене, който може да бъде осветен за нощни операции;
  - 3) второ независимо средство за измерване и показване на височина, освен ако вече е монтирано такова в изпълнение на буква д), точка 1; и
  - 4) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатацията и осветяването на системата за показване на положението на самолета за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване е в състояние да функционира автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора е ясно се посочва кога индикаторът за положението на самолета се захранва от аварийен източник.

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

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

**SPO.IDE.A.130 Система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели и максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 5 700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за:

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

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

Освен ако в Регламент (ЕС) № 1332/2011 е предвидено друго, самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg се оборудват с ACAS II.

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

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

- а) самолети с херметична кабина;

б) самолети без височинна система със сертифицирана излетна маса над 5 700 kg.

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

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

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

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

**SPO.IDE.A.140 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

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

**SPO.IDE.A.145 Полетно записващо устройство**

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

**SPO.IDE.A.150 Запис на линия за предаване на данни**

- a) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и задължително се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина, записват, когато е приложимо:
  - 1) комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от самолета, включително съобщенията, отнасящи се до следните приложения:
    - i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;
    - ii) комуникацията между ръководителите на полети и пилотите;
    - iii) насоченото наблюдение;
    - iv) информация за полета;
    - v) доколкото го позволява архитектурата на системата — наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;
    - vi) доколкото го позволява архитектурата на системата — данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и
    - vii) доколкото го позволява архитектурата на системата — графични изображения;
  - 2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се за комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и
  - 3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- б) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.
- в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за гласовото записващо устройство в пилотската кабина в SPO.IDE.A.140.
- г) Записващото устройство има приспособление, подпомагащо намирането му във вода.

- д) Изискванията приложими за пускането и спирането на записващото устройство са същите като за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в SPO.IDE.A.140, букви г) и д).

#### **SPO.IDE.A.155 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

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

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

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

Самолетите се оборудват със:

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

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

- а) Самолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:
  - 1) леснодостъпен за ползване; и
  - 2) с редовно подновявано съдържание.

#### **SPO.IDE.A.170 Допълнителен кислород — херметизирани самолети**

- а) Херметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания най-малкото:
  - 1) за всеки период от време, когато барометричната височина в кабината превишава 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути;
  - 2) за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, барометричната височина в пилотската и пътническата кабина ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft;



- 3) за всеки период, по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пилотската и пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft; и
  - 4) за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на височина над 25 000 ft или експлоатирани на по-малка височина, но при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.
- в) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина над 25 000 ft, се оборудват допълнително със:
- 1) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация; и
  - 2) за самолети със сложна моторна тяга — маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж.

#### **SPO.IDE.A.175 Допълнителен кислород — нехерметизирани самолети**

- а) Нехерметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, при които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Нехерметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
  - 1) всички членове на екипажа за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - 2) всички пътници на борда за всеки период от време, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.
- в) Независимо от буква б), кратки екскурзии с определена продължителност на височина между 13 000 ft и 16 000 ft могат да се предприемат без допълнителен кислород, в съответствие с SPO.OP.195, буква б).

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

- а) Самолетите, с изключение на туристическите мотопланери и самолетите от тип ELA1, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:
  - 1) в пилотската кабина; и
  - 2) всяка пътническа кабина, която е отделно от пилотската кабина, освен ако кабината е леснодостъпна за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

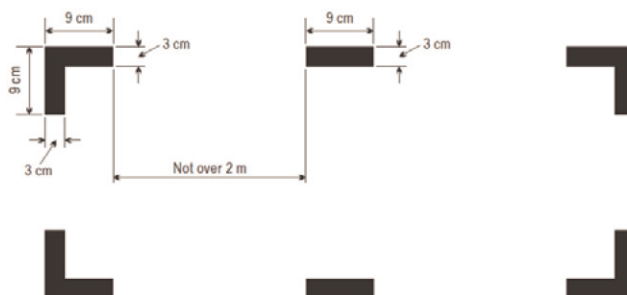
#### **SPO.IDE.A.181 Аварийна брадва и стоманен лост**

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

#### **SPO.IDE.A.185 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на самолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

Фигура 1

**Маркировка на зони за разсичане и влизане****SPO.IDE.A.190 Аварийен предавател (ELT)**

а) Самолетите се оборудват със:

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

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

**SPO.IDE.A.195 Полети над вода**

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

- 1) едномоторни самолети, проектирани за кацане на земя, при:
  - i) полети над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или
  - ii) излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято траектория на излитане или подход за кацане според командира е разположена така над водна площ, че може да се наложи аварийно приводняване;
- 2) хидроплани, които се експлоатират над вода; и
- 3) самолети, експлоатирани на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили.

б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.

в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:

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

- 2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.
- г) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на самолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:
- 1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - 2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и
  - 3) животоподдържащо оборудване, ако е подходящо за планирания полет.

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

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

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

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

#### **SPO.IDE.A.210 Пилотски слушалки**

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

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

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

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

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

**SPO.IDE.A.225 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.

## РАЗДЕЛ 2

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

- а) Приборите и оборудването, изисквани съгласно настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.H.215;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.H.220; или
  - 4) са инсталирани на борда на вертолета.

- б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват по настоящата подчаст:
- 1) преносими лампи с независимо захранване;
  - 2) точен хронометър,
  - 3) държател за карти и схеми,
  - 4) комплект за оказване на първа помощ,
  - 5) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет, и
  - 6) морски котви и оборудване за акостиране.
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други валидни приложения, но се пренасят на борда, отговарят на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение 1 към Регламент (ЕО) № 216/2008 или SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на вертолета, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използвани от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.
- е) Аварийно-спасителното оборудване да е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

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

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

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

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

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

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;

- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната му експлоатация;
- д) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически отсеци;
- е) преносима лампа с независимо захранване за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

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

- а) Вертолетите, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със средства за измерване и индикация на следното:
  - 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост, и
  - 5) плъзгането.
- б) Вертолетите, които се експлоатират над водно пространство при визуални метеорологични условия и без видимост на брега или при визуални метеорологични условия през нощта, се оборудват в допълнение към буква а) със:
  - 1) средства за измерване и показване на:
    - i) положението,
    - ii) вертикалната скорост, и
    - iii) стабилизираното направление;
  - 2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жирокопичните прибори не е подходящо; и
  - 3) за вертолетите със сложна моторна тяга — средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4, поради кондензация или обледяване.
- в) Вертолетите, които се експлоатират при видимост под 1 500 m или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без прибягване към един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4, поради кондензация или обледяване.
- г) Когато са необходими двама пилоти за полета, вертолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на:
  - 1) барометричната височина,

- 2) приборната въздушна скорост,
- 3) плъзгането,
- 4) положението, ако е приложимо,
- 5) вертикалната скорост, ако е приложимо, и
- 6) стабилизираното направление, ако е приложимо.

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

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

а) средства за измерване и показване на:

- 1) магнитния курс,
- 2) времето в часове, минути и секунди,
- 3) барометричната височина,
- 4) приборната въздушна скорост,
- 5) вертикалната скорост,
- 6) плъзгането,
- 7) положението,
- 8) стабилизираното направление и
- 9) температурата на външния въздух;

б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо;

в) когато са необходими двама пилоти за полета, с допълнителни отделни средства за показване на:

- 1) барометричната височина,
- 2) приборната въздушна скорост,
- 3) вертикалната скорост,
- 4) плъзгането,
- 5) положението, и
- 6) стабилизираното направление;

г) средства за предупреждение от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана съгласно буква а), точка 4 и буква в), точка 2, поради кондензация или обледеняване;

- д) резервно средство за измерване и показване положението на вертолета; и
- е) следното за вертолети със сложна моторна тяга:
  - 1) алтернативен източник на статично налягане; и
  - 2) държател на карти и схеми в удобно положение за четене, който може да бъде осветен за нощна експлоатация.

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

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

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

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

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

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

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

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

**SPO.IDE.H.140 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

- а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 7 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина.
- б) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 2 часа.
- в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира времето на:
  - 1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
  - 2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
  - 3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и
  - 4) звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.



- д) В допълнение към буква г), в зависимост от наличието на електрическа мощност, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва запис възможно най-рано от проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- е) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина има приспособление, подпомагащо намирането му във вода.

#### **SPO.IDE.H.145 Полетно записващо устройство**

- а) Вертолетите с максимална сертифицирана излетна маса над 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.
- б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на вертолета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 10 часа.
- в) Данните се получават от източници на борда на вертолета, които осигуряват точно съответствие на записваната информация с тази, показвана на индикаторите или приборите в пилотската кабина.
- г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство има приспособление, подпомагащо намирането му във вода.

#### **SPO.IDE.H.150 Запис на линия за предаване на данни**

- а) Вертолетите, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2016 г., които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и задължително се оборудват с устройство за запис на разговорите в пилотската кабина, записват, когато е приложимо:
- 1) комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от вертолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;
    - ii) комуникацията между ръководителите на полети и пилотите;
    - iii) насочено наблюдение;
    - iv) информация за полета;
    - v) доколкото го позволява архитектурата на системата — наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;
    - vi) доколкото го позволява архитектурата на системата — данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и
    - vii) доколкото го позволява архитектурата на системата — графични изображения;
  - 2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се за комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и
  - 3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- б) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.

- в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за гласовото записващо устройство в пилотската кабина съгласно SPO.IDE.H.140.
- г) Записващото устройство има приспособление, подпомагащо намирането му във вода.
- д) Изискванията, приложими за пускането и спирането на записващото устройство са същите като за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в SPO.IDE.H.140, букви г) и д).

#### **SPO.IDE.H.155 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Съответствие с изискванията за гласовото записващо устройство в пилотската кабина и полетното записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

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

- а) Вертолетите се оборудват със:
  - 1) седалка или работно място за всеки член на екипажа и специалист за изпълнение на специални задания на борда;
  - 2) предпазен колан на всяка седалка и предпазни средства за всяко работно място;
  - 3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г.; и
  - 4) за всяка седалка на полетния екипаж — предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение;
- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава и освобождава от една ключалка.

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

- а) Вертолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:
  - 1) леснодостъпен за ползване; и
  - 2) с редовно подновявано съдържание.

#### **SPO.IDE.H.175 Допълнителен кислород — нехерметизирани вертолети**

- а) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани на височини на полета, при които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
  - 1) всички членове на екипажа за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - 2) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания за всеки период от време, когато барометричната височина в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.

- в) Независимо от буква б), кратки екскурзии с определена продължителност на височина между 13 000 ft и 16 000 ft могат да се предприемат без допълнителен кислород, в съответствие със SPO.OP.195, буква б).

#### SPO.IDE.H.180 Ръчни пожарогасители

- а) Вертолетите, освен тези от тип ELA2, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:

- 1) в пилотската кабина; и
- 2) всяка пътническа кабина, която е отделена от пилотската кабина, освен ако кабината е леснодостъпна за полетния екипаж.

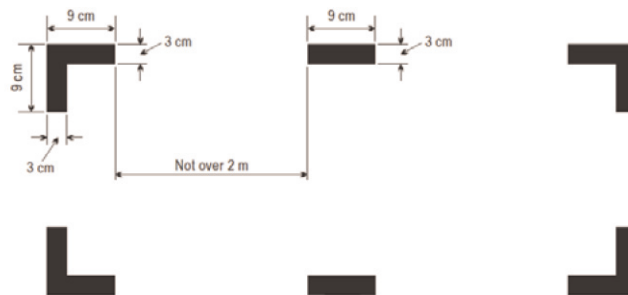
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

#### SPO.IDE.H.185 Маркиране на зони за разсичане и влизане

Ако върху тялото на вертолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

Фигура 1

#### Маркировка на зони за разсичане и влизане



#### SPO.IDE.H.190 Аварийен предавател (ELT)

- а) Вертолетите, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от шест пътнически места, се оборудват със:

- 1) автоматичен аварийен предавател; и
- 2) един автоматичен аварийен предавател от тип ELT(S) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато вертолетът се експлоатира на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

- б) Вертолетите, сертифицирани за максимална конфигурация на пътническите места от шест или по-малко, се снабдяват с един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания.

- в) Аварийните предаватели и преносимите локаторни маяци могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

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

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

- 1) при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или

- 2) полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или
  - 3) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или подход за кацане преминава над водна площ.
- б) Всяка спасителна жилетка се оборудва с електрическа лампа, с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Командирът на вертолет, експлоатиран при полет над вода на разстояние от бреговата ивица, съответстващо на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:
- 1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - 2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и
  - 3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.
- г) Командирът на полета определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда.

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

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

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

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

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

б) командирът реши така въз основа на оценка на риска, отчитайки следните условия:

- 1) при полети над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние или разстоянието за безопасно принудително кацане, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; и
- 2) сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета.

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

Вертолети, които се експлоатират:

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

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

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

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

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

Вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, отговарят 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 предвиданото време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване, или полетът е планиран за през нощта, всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания на борда са облечени в аварийно-спасителен комплект.
- б) Всички спасителни плотове, изисквани съгласно SPO.IDE.H.199, са поставени така, че да могат лесно да се използват при условията на морето, за които са били оценени характеристиките на вертолета за аварийно приводняване, плаване и центровка, за да се отговори на изискванията за сертифициране за аварийно приводняване.
- 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 се проектират така, че 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 аварийно приводняване, са оборудвани с механизъм, задържащ ги в максимално отворено положение, така че да не пречат на намиращите се във вертолета да излязат при всякакви морски условия, както се изисква при оценката за аварийно приводняване и за плаване.
- е) Всички врати, прозорци или други отвори, предназначени за използване за целите на евакуиране под вода, са оборудвани така, че с тях да може да се оперира при аварийна ситуация.
- ж) Спасителните жилетки се носят винаги, освен ако специалистът за изпълнение на специални задания или членът на екипажа, за когото е предназначена спасителната жилетка, не носи цялостен аварийно-спасителен комплект, който отговаря на комбинираното изискване за аварийно-спасителен пакет и спасителна жилетка.

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

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

- а) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на вертолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и
- б) оборудване за издаване на звукови сигнали, посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

#### **SPO.IDE.H.203 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

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

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

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

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

#### **SPO.IDE.H.210 Пилотски слушалки**

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

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

- а) Вертолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия може да:
  - 1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;
  - 2) получава метеорологична информация;

- 3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - 4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не води до отказ на друг.
- в) Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система и в допълнение на системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по SPO.IDE.H.135, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на шурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа на неговото работно място.

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

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

#### **SPO.IDE.H.225 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.

### РАЗДЕЛ 3

#### **Планери**

#### **SPO.IDE.S.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани съгласно настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.S.145;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.S.150; или
  - 4) са инсталирани в планера.
- б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:
- 1) преносими лампи с независимо захранване;

- 2) точни хронометри, и
  - 3) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет.
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други валидни приложения, но се пренасят на борда, отговарят на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на планера, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използвани от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване да е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

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

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

- а) планерът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или
- б) планерът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

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

а) Планери, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със средства за измерване и индикация на следното:

- 1) магнитния курс — за моторно задвижвани планери,
- 2) времето в часове, минути и секунди,
- 3) барометричната височина, и
- 4) приборната въздушна скорост.

б) Планери, които се експлоатират при условия, когато планерът не може да поддържа желаното положение без прибягване към един или повече допълнителни прибори, се оборудват освен с предвиденото в буква а) и със средства за измерване и показване на следното:

- 1) вертикалната скорост,
- 2) положението или завоя и плъзгането, и
- 3) магнитния курс.

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

Планери, които извършват полети в облаци, се оборудват със средства за измерване и показване на:

- а) магнитния курс,



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

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

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

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

Планери, експлоатирани на барометрични височини над 10 000 ft, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, осигуряващи достатъчно кислород за дишане на:

- а) членовете на екипажа за всеки период, надвишаващ 30 минути, през който барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания за всеки период, когато барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

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

Командирът на планер, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на планера в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

- а) спасителни жилетки или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката на лицето, за което са предназначени;
- б) аварийен предавател или преносим локаторен маяк (PLB), носен от член на екипажа или специалист за изпълнение на специални задания, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие, когато се извършва полет:
  - 1) над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или
  - 2) където траекторията на излитане или на подхода за кацане е разположена така над водна площ, че в случай на злополука може да се наложи аварийно приводняване.

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

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

**SPO.IDE.S.145 Радиокомуникационно оборудване**

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокомуникационното оборудване, ако се изисква по буква а), осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.

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

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

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

**SPO.IDE.S.155 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, планерите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.

## РАЗДЕЛ 4

**Аеростати****SPO.IDE.B.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани съгласно настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
  - 1) се използват от полетния екипаж за определяне на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с SPO.IDE.B.145; или
  - 3) са инсталирани в аеростата.
- б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват съгласно настоящата подчаст:
  - 1) преносими лампи с независимо захранване;
  - 2) точен хронометър,
  - 3) комплект за оказване на първа помощ, и
  - 4) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет,
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други валидни приложения, но се пренасят на борда, отговарят на следните изисквания:
  - 1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на аеростата, дори когато не функционират или функционират неправилно.

- г) Приборите и оборудването са леснодостъпни и използвани от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване е леснодостъпно и готово за незабавно използване.

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

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

- а) аеростатът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или
- б) аеростатът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

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

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

- а) сигнални светлини, предназначени за забелязване на въздухоплавателното средство с цел да се предотврати сблъскване;
- б) средство, осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на аеростата;
- в) преносима лампа с независимо захранване.

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

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

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

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

- а) Аеростатите се оборудват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:
  - 1) леснодостъпен за ползване; и
  - 2) с редовно подновявано съдържание.

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

Аеростати, експлоатирани на барометрични височини над 10 000 ft, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, осигуряващи достатъчно кислород за дишане на:

- а) членовете на екипажа за всеки период, надвишаващ 30 минути, през който барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и

- б) всички членове на екипажа и специалисти за изпълнение на специални задания за всеки период, когато барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

#### **SPO.IDE.V.125 Ръчни пожарогасители**

Аеростатите се оборудват най-малко с един ръчен пожарогасител, ако това се изисква от приложимите спецификации за сертифициране.

#### **SPO.IDE.V.130 Полети над вода**

Командирът на аеростат, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на аеростата в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя дали на борда да са налични:

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

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

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

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

Аеростатите се оборудват с предпазни ръкавици за всеки член на екипажа.

- а) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:

- 1) алтернативен източник на запалване;
- 2) средство за измерване и указване на количеството гориво;
- 3) противопожарно одеяло или огнеупорно покривало; и
- 4) въже за спускане с дължина най-малко 25 m.

- б) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:

- 1) нож; и
- 2) въже за спускане от естествени влакна или електростатичен проводим материал, дълго най-малко 20 m.

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

- а) Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, аеростатите се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.

- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква такова съгласно буква а), осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота от 121,5 MHz.

### **SPO.IDE.B.150 Транспондер**

Когато това се изисква за прелитаното въздушно пространство, аеростатите се оборудват с транспондер на втори член обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими функционални възможности.

#### ПОДЧАСТ Д

### **СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ**

#### РАЗДЕЛ 1

### **Превоз на окачени външни товари с вертолет (HESLO)**

#### **SPO.SPEC.HESLO.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните работни процедури за HESLO определят:

- а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
- б) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- в) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- д) критериите за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции HESLO;
- е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

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

Вертолетът се оборудва най-малкото със:

- а) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на кукиите/товара; и
- б) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.

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

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

#### РАЗДЕЛ 2

### **Операции с хора като външен товар (HEC)**

#### **SPO.SPEC.HEC.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за HEC определят:

- а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
- б) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;

- в) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- д) критериите за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват операции НЕС;
- е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

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

- а) Вертолетите се оборудват със:
  - 1) оборудване за подемно-товарни операции или кука за товар;
  - 2) едно огледало за безопасност на товара или алтернативно средство за виждане на куката; и
  - 3) едно средство за претегляне на товара, освен ако се прилага друг метод за определяне на теглото на товара.
- б) Инсталирането на цялото подемно оборудване и куката за товара, както и евентуалните последващи модификации, получават одобрение за летателна годност съответстващо на функцията, за която е преназначено това оборудване.

### РАЗДЕЛ 3

#### **Парашутни операции (PAR)**

#### **SPO.SPEC.PAR.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за PAR определят:

- а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
- б) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- в) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- д) критериите за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършват парашутни операции;
- е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

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

Изискването, посочено в SPO.GEN.106, буква в), не е приложимо за задълженията на специалисти за изпълнение на специални задания, които извършват парашутни скокове.

#### **SPO.SPEC.PAR.110 Седалки**

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

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

Независимо от SPO.OP.195, буква а), изискването за използване на допълнителен кислород не е приложимо за членове от екипажа, различни от командира, и за специалисти за изпълнение на специални задания, които изпълняват съществени за специалното задание задължения, когато барометричната височина в кабината:

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

**SPO.SPEC.PAR.120 Полети над вода**

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

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

Независимо от SPO.GEN.155, парашутистите могат да напуснат въздухоплавателното средство с цел парашутни демонстрации над натоварени зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, като същевременно носят димообразуващи средства, при условие че те са произведени за тази цел.

## РАЗДЕЛ 4

**Фигурен пилотаж (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Стандартни оперативни процедури**

Стандартните оперативни процедури за ABF определят:

- а) оборудването на борда, включително експлоатационните ограничения и съответни вписвания в списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
- б) състава на екипажа и изискванията за опит на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- в) съответното обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания за изпълнение на тяхната задача, както и квалификацията и определянето на лицата, предоставящи това обучение на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- г) задълженията и отговорностите на членовете на екипажа и специалистите за изпълнение на специални задания;
- д) критериите за експлоатация, които трябва да бъдат изпълнени, за да се извършва фигурен пилотаж;
- е) нормалните, извънредните и аварийните процедури.

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

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

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

**SPO.SPEC.ABF.115 Оборудване**

Следните изисквания за оборудване не е необходимо да се прилагат за фигурен пилотаж:

- а) комплект за първа помощ, както е установено в SPO.IDE.A.165 и SPO.IDE.H.165;
  - б) преносими пожарогасители, както е установено в SPO.IDE.A.180 и SPO.IDE.H.180; и
  - в) аварийни предаватели или преносими локаторни маяци, както е установено в SPO.IDE.A.190 и SPO.IDE.H.190.“
-









ISSN 1977-0618 (електронно издание)  
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



**Служба за публикации на Европейския съюз**  
2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**