CONSTANTA

OPERATION MANUAL. PART A. GENERAL

КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА А. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Issue Видання	**Issue Date** Дата видання	**Revision** Зміна	**Revision Date** Дата Зміни
3	**22.10.2021**	**13**	**24.09.2025**

Copy No 3

OPERATION MANUAL. PART A. GENERAL.
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА А. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.

OM-A

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
3	**21.10.2021**	**13**	**24.09.2025**	**Major** Головна	☐	**Minor** Другорядна	☒

Approved by: Затверджено:	**Accountable Manager** Відповідальний керівник	**Vadym VDOVENKO** Вадим ВДОВЕНКО
Prepared by: Розроблено:	**Flight Operations Manager** Керівник з льотної експлуатації	**Vladyslav TYKHONENKO** Владислав ТИХОНЕНКО
Accepted by: Погоджено:	**Quality and Compliance Monitoring Manager** Керівник з якості та моніторингу відповідності	**Mariia SAVKA** Марія САВКА

Електронний підпис
Вдовенко Вадим Вікторович
ЄДРПОУ/ІПН 20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Савка Марія Іванівна-Володимирівна
ЄДРПОУ/ІПН 20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Тихоненко Владислав Владиленович
ЄДРПОУ/ІПН 20508143
Підписано у Вчасно

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Державіаслужба
№20/0903-2119-25 від 01.12.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 01.12.2025 17:17
04AF212836405D99040000001C512D002EBBEA00

Державіаслужба
№20/0903-2119-25 від 01.12.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 01.12.2025 17:17
04AF212836405D99040000001C512D002EBBEA00

писано у сервісі Вчасно (початок)
GE_OM-A_rev_13_dd_24.09.2025.pdf

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)
APPROVAL PAGE OM-A rev.13 dd.24.09.2025.pdf
Номер документу: 13

Документ відправлено: 15:05 24.09.2025

Відправник документу

Електронний підпис
15:05 24.09.2025
ЄДРПОУ/ІПН: 20508143
Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"
Власник ключа: Тихоненко Владислав Владиленович
Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:05 24.09.2025
Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє
Серійний номер: 2DBD5940D955E12A040000008A34030098111000
Тип підпису: кваліфікований
Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис
15:07 24.09.2025
ЄДРПОУ/ІПН: 20508143
Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"
Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна
Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:07 24.09.2025
Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє
Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00
Тип підпису: кваліфікований
Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис
15:19 24.09.2025
ЄДРПОУ/ІПН: 20508143
Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"
Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович
Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:19 24.09.2025
Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє
Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00
Тип підпису: кваліфікований
Тип сертифікату: кваліфікований

CONSTANTA	**APPROVAL PAGE** ЛИСТ СХВАЛЕННЯ	QMS.PR-01.02

OPERATION MANUAL. PART A. GENERAL.
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА А. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.

Issue Видання	**Issue Date** Дата видання	**Revision** Зміна	**Revision Date** Дата Зміни	**Change Type** Тип Зміни			
3	**21.10.2021**	**12**	**21.03.2025**	**Major** Головна	☐	**Minor** Другорядна	☒

Approved by: Затверджено:	**Accountable Manager** Відповідальний керівник	**Vadym VDOVENKO** Вадим ВДОВЕНКО
Prepared by: Розроблено:	**Flight Operations Manager** Керівник з льотної експлуатації	**Vladyslav TYKHONENKO** Владислав ТИХОНЕНКО
Accepted by: Погоджено:	**Quility and Compliance Monitoring** Керівник з якості та моніторингу відповідності	**Mariia SAVKA** Марія САВКА

Електронний підпис
Вдовенко
Вадим
Вікторович
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Савка Марія
Іванівна-Володимирівна
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

Електронний підпис
Тихоненко
Владислав
Владиленович
ЄДРПОУ/ІПН
20508143
Підписано у Вчасно

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-799-25 від 21.05.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 21.05.2025 17:00
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

Документ підписано у сервісі Вчасно (початок)
OM A APPROVAL PAGE rev.12 dd.21.03.2025.pdf

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)
OM A APPROVAL PAGE rev.12 dd.21.03.2025.pdf

Документ відправлено: 15:04 21.03.2025

Відправник документу

Електронний підпис
15:04 21.03.2025
ЄДРПОУ/ІПН: 20508143
Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"
Власник ключа: Тихоненко Владислав Владиленович
Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:04 21.03.2025
Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє
Серійний номер: 2DBD5940D955E12A040000008A34030098111000
Тип підпису: кваліфікований
Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис
15:05 21.03.2025
ЄДРПОУ/ІПН: 20508143
Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"
Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна
Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:05 21.03.2025
Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє
Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00
Тип підпису: кваліфікований
Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис
15:22 21.03.2025
ЄДРПОУ/ІПН: 20508143
Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"
Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович
Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:22 21.03.2025
Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє
Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00
Тип підпису: кваліфікований
Тип сертифікату: кваліфікований

CONSTANTA

QMS.PR-01.02

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
11	**08.01.2025**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Compliance Monitoring Manager Керівник моніторингу відповідності	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	V. Tykhonenko В. В. Тихоненко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-141-25 від 23.01.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 23.01.2025 18:46
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
10	**07.10.2024**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Compliance Monitoring Manager Керівник моніторингу відповідності	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	V. Tykhonenko В. В. Тихоненко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1798-24 від 21.10.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 21.10.2024 18:06
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

CONSTANTA

QMS.PR-01.02

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
09	**09.08.2024**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Compliance Monitoring Manager Керівник моніторингу відповідності	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Acting Flight Operations Manager ВО Керівника з льотної експлуатації	Signature / Підпис	V. Tykhonenko В. В. Тихоненко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1508-24 від 15.08.2024
КЕП: Волосовський О. А. 15.08.2024 09:16
26B2648ADD3032E104000000F48328000C77A800

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
08	**26.02.2024**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Compliance Monitoring Manager Керівник моніторингу відповідності	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-856-24 від 02.05.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 02.05.2024 13:56
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
07	**04.01.2024**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Compliance Monitoring Manager Керівник моніторингу відповідності	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-119-24 від 18.01.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 18.01.2024 09:12
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
06	**30.11.2023**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1892-23 від 25.12.2023
КЕП: Дьомін Е. В. 25.12.2023 10:38
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: *Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.*

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
05	**21.07.2023**

Type of Change / Тип Зміни	
Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1147-23 від 08.08.2023
КЕП: Сувейка О. М. 08.08.2023 13:02
58E2D9E7F900307B04000000AA202D00383C9B00
Сертифікат дійсний з 08.11.2021 11:00 до 08.11.2023 11:00

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: *Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.*

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
04	**29.06.2023**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1038-23 від 20.07.2023
КЕП: Дьомін Е. В. 20.07.2023 10:05
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00
Сертифікат дійсний з 06.12.2021 09:24 до 06.12.2023 09:24

“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/*„Затверджую”*
Director General/*Генеральний директор*
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”
V. VDOVENKO/
В. ВДОВЕНКО
November 07, 2022/ 07 листопада 2022 р.

OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART A
ЧАСТИНА А

GENERAL
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Issue III, Revision 03
Видання III, Зміна № 03

4, Blakytna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
Phone: +38 (061) 228 22 82 E-mail: info@constantaairline.com
69013, Україна, м. Запоріжжя, вул. Блакитна 4,
тел/факс +38 (061) 228 22 82, Ел. адреса: info@constantaairline.com

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1509-22 від 14.11.2022
КЕП: Волосовський О. А. 14.11.2022 11:56
26B2648ADD3032E104000000F48328000C77A800

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: *Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.*

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
03	**07.11.2022**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	V. Vdovenko В. В. Вдовенко
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/*„Затверджую”*
Director General/*Генеральний директор*
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”
_____ M. PINKEVYCH/
М.ПІНКЕВИЧ
August 31, 2022/ 31 серпня 2022 р.

OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART A
ЧАСТИНА А

GENERAL
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Issue III, Revision 02
Видання III, Зміна № 02

4, Blakytna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
Phone: +38 (061) 228 22 82 E-mail: info@constantaairline.com
69013, Україна, м. Запоріжжя, вул. Блакитна 4,
тел/факс +38 (061) 228 22 82, Ел. адреса: info@constantaairline.com

20

UB
Державіаслужба
№20/20.1-1418-22 від 11.10.2022
КЕП. Дьомін Е. В. 11.10.2022 17:19
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00

CONSTANTA

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: *Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.*

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
02	**31.08.2022**

Type of Change / Тип Зміни	
Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	M. Pinkevych М. С. Пінкевич
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/*„Затверджую”*
Director General/*Генеральний директор*
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”
M. PINKEVYCH/
М.ПІНКЕВИЧ
January 06, 2022/*06 січня 2022р.*

OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART A
ЧАСТИНА А

GENERAL
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

(Revision 01 / Зміна № 01)

4, Blakytna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantaairline.com

2022р.

UB
Державіаслужба
№20/20.1-79-22 від 13.01.2022
КЕП: Дьомін Е. В. 13.01.2022 12:11
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: *Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.*

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
01	**06.01.2022**

Type of Change / Тип Зміни	
Major / Головна	Minor / Другорядна
☐	☑

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	M. Pinkevych М. С. Пінкевич
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

"AIRCOMPANY CONSTANTA" PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Approved/*„Затверджую"*
Director General/*Генеральний директор*
"AIRCOMPANY CONSTANTA" PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа"
_____ M. PINKEVYCH/
М.ПІНКЕВИЧ
October 22, 2021/ 22 жовтня 2021 р.

OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART A
ЧАСТИНА А

GENERAL
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

(Третє Видання / Issue III)

Державна авіаційна служба України (Державіаслужба)
State Aviation Administration of Ukraine
СХВАЛЕНО
APPROVED
Нач. УВП
Посада Title
15.11.2021
Дата Data
Двоєнін Є.В.
П.І.Б. Name
Підпис Signature

4, Blakytna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantaairline.com

2021р.

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part A OM "Aircompany Constanta" PrJSC
Частини А КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: *Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.*

Issue / Видання	Issue Date / Дата видання
III / Третє	**22.10.2021**
Revision / Зміна	Revision Date/ Дата Зміни
00	**22.10.2021**

Type of Change / Тип Зміни	
Major / Головна	Minor / Другорядна
☑	☐

Approved: Затверджено:	Accountable Manager Відповідальний керівник	Signature /Підпис	M. Pinkevych М. С. Пінкевич
Control: Контроль:	Quality Manager Керівник з якості	Signature / Підпис	M. Savka М. І. Савка
Prepared: Підготував:	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації	Signature / Підпис	S Ivashchenko С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

LIST OF EFFECTIVE PAGES

ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ СТОРІНОК

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
LEP / ПДС		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
LEP-1	13	24.09.2025
LEP-2	13	24.09.2025
LEP-3	13	24.09.2025
LEP-4	13	24.09.2025
LEP-5	13	24.09.2025
LEP-6	13	24.09.2025
LEP-7	13	24.09.2025
LEP-8	13	24.09.2025
LEP-9	13	24.09.2025
LEP-10	13	24.09.2025
LEP-11	13	24.09.2025
LEP-12	13	24.09.2025
LEP-13	13	24.09.2025
LEP-14	13	24.09.2025
RH / КМР		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
RH-1	08	26.02.2024
RH-2	08	26.02.2024
RH-3	12	21.03.2025
RH-4	12	21.03.2025
RH-5	13	24.09.2025
RH-6	13	24.09.2025
Chapter 0 / Розділ 0		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
0-1	04	29.06.2023
0-2	04	29.06.2023
0-3	06	30.11.2023
0-4	12	21.03.2025
0-4a	13	24.09.2025
0-4b	12	21.03.2025
0-5	00	22.10.2021
0-6	00	22.10.2021
0-7	00	22.10.2021
0-8	00	22.10.2021
0-9	03	07.11.2022

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
0-10	00	22.10.2021
0-11	00	22.10.2021
0-12	00	22.10.2021
0-13	00	22.10.2021
0-14	00	22.10.2021
0-15	00	22.10.2021
0-16	00	22.10.2021
0-17	13	24.09.2025
0-18	00	22.10.2021
0-19	08	26.02.2024
0-20	08	26.02.2024
0-21	08	26.02.2024
0-22	08	26.02.2024
0-23	08	26.02.2024
0-24	08	26.02.2024
0-25	08	26.02.2024
0-26	08	26.02.2024
0-27	08	26.02.2024
0-28	08	26.02.2024
0-29	04	29.06.2023
0-30	04	29.06.2023
0-31	04	29.06.2023
0-32	04	29.06.2023
0-33	04	29.06.2023
0-34	04	29.06.2023
0-35	08	26.02.2024
0-36	04	29.06.2023
0-37	04	29.06.2023
0-38	04	29.06.2023
0-39	04	29.06.2023
0-40	04	29.06.2023
0-41	04	29.06.2023
0-42	04	29.06.2023
Chapter 1 / Розділ 1		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
1-1	04	29.06.2023
1-2	04	29.06.2023

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
1-3	08	26.02.2024
1-4	00	22.10.2021
1-5	13	24.09.2025
1-6	00	22.10.2021
1-7	09	09.08.2024
1-8	00	22.10.2021
1-9	00	22.10.2021
1-10	00	22.10.2021
1-11	00	22.10.2021
1-12	00	22.10.2021
1-13	08	26.02.2024
1-14	08	26.02.2024
1-15	00	22.10.2021
1-16	00	22.10.2021
1-17	13	24.09.2025
1-18	04	29.06.2023
1-19	13	24.09.2025
1-20	13	24.09.2025
1-21	09	09.08.2024
1-22	09	09.08.2024
1-23	13	24.09.2025
1-24	00	22.10.2021
1-25	13	24.09.2025
1-26	13	24.09.2025
1-27	00	22.10.2021
1-28	00	22.10.2021
1-29	00	22.10.2021
1-30	00	22.10.2021
1-31	00	22.10.2021
1-32	00	22.10.2021

Chapter 2 / Розділ 2

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
2-1	00	22.10.2021
2-2	00	22.10.2021
2-3	00	22.10.2021
2-4	00	22.10.2021
2-5	00	22.10.2021
2-6	00	22.10.2021
2-7	00	22.10.2021
2-8	00	22.10.2021
2-9	00	22.10.2021
2-10	00	22.10.2021
2-11	12	21.03.2025
2-12	13	24.09.2025
2-13	13	24.09.2025
2-14	13	24.09.2025
2-15	13	24.09.2025
2-16	00	22.10.2021
2-17	00	22.10.2021
2-18	04	29.06.2023
2-19	04	29.06.2023
2-20	13	24.09.2025
2-21	12	21.03.2025
2-22	00	22.10.2021

Chapter 3 / Розділ 3

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
3-1	00	22.10.2021
3-2	00	22.10.2021
3-3	00	22.10.2021
3-4	00	22.10.2021
3-5	00	22.10.2021
3-6	00	22.10.2021
3-7	00	22.10.2021
3-8	00	22.10.2021
3-9	00	22.10.2021
3-10	00	22.10.2021
3-11	00	22.10.2021
3-12	00	22.10.2021
3-13	00	22.10.2021
3-14	00	22.10.2021
3-15	00	22.10.2021
3-16	00	22.10.2021

Chapter 4 / Розділ 4

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
4-1	13	24.09.2025
4-2	13	24.09.2025

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
4-3	08	26.02.2024
4-4	08	26.02.2024
4-5	13	24.09.2025
4-6	13	24.09.2025
4-7	08	26.02.2024
4-8	08	26.02.2024
4-9	08	26.02.2024
4-10	08	26.02.2024
4-11	08	26.02.2024
4-12	08	26.02.2024
4-13	13	24.09.2025
4-14	08	26.02.2024
4-15	08	26.02.2024
4-16	08	26.02.2024
Chapter 5 / Розділ 5		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
5-1	08	26.02.2024
5-2	08	26.02.2024
5-3	09	09.08.2024
5-4	09	09.08.2024
5-5	13	24.09.2025
5-6	13	24.09.2025
5-7	13	24.09.2025
5-8	13	24.09.2025
5-9	13	24.09.2025
5-10	13	24.09.2025
5-11	13	24.09.2025
5-12	13	24.09.2025
5-13	08	26.02.2024
5-14	08	26.02.2024
5-15	08	26.02.2024
5-16	08	26.02.2024
5-17	08	26.02.2024
5-18	08	26.02.2024
5-19	08	26.02.2024
5-20	13	24.09.2025
5-21	13	24.09.2025
5-22	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
Chapter 6 / Розділ 6		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
6-1	00	22.10.2021
6-2	00	22.10.2021
6-3	00	22.10.2021
6-4	00	22.10.2021
6-5	00	22.10.2021
6-6	00	22.10.2021
6-7	00	22.10.2021
6-8	00	22.10.2021
Chapter 7 / Розділ 7		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
7-1	05	21.07.2023
7-2	05	21.07.2023
7-3	05	21.07.2023
7-4	05	21.07.2023
7-5	05	21.07.2023
7-6	05	21.07.2023
7-7	05	21.07.2023
7-8	05	21.07.2023
7-9	05	21.07.2023
7-10	05	21.07.2023
7-11	05	21.07.2023
7-12	12	21.03.2025
7-13	05	21.07.2023
7-14	05	21.07.2023
7-15	05	21.07.2023
7-16	05	21.07.2023
7-17	05	21.07.2023
7-18	05	21.07.2023
7-19	05	21.07.2023
7-20	05	21.07.2023
7-21	05	21.07.2023
7-22	12	21.03.2025
Chapter 8 / Розділ 8		
Page / Сторінка	*Revision / Зміна*	*Date / Дата*
8.1-1	00	22.10.2021
8.1-2	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.1-3	13	24.09.2025
8.1-4	05	21.07.2023
8.1-5	05	21.07.2023
8.1-6	05	21.07.2023
8.1-7	05	21.07.2023
8.1-8	05	21.07.2023
8.1.1-1	08	26.02.2024
8.1.1-2	00	22.10.2021
8.1.1-3	00	22.10.2021
8.1.1-4	00	22.10.2021
8.1.1-5	00	22.10.2021
8.1.1-6	00	22.10.2021
8.1.1-7	00	22.10.2021
8.1.1-8	00	22.10.2021
8.1.1-9	00	22.10.2021
8.1.1-10	08	26.02.2024
8.1.1-11	08	26.02.2024
8.1.1-12	00	22.10.2021
8.1.1-13	00	22.10.2021
8.1.1-14	05	21.07.2023
8.1.1-15	05	21.07.2023
8.1.1-16	05	21.07.2023
8.1.2-1	08	26.02.2024
8.1.2-2	00	22.10.2021
8.1.2-3	08	26.02.2024
8.1.2-4	08	26.02.2024
8.1.2-5	08	26.02.2024
8.1.2-6	08	26.02.2024
8.1.2-7	08	26.02.2024
8.1.2-8	08	26.02.2024
8.1.3-1	08	26.02.2024
8.1.3-2	08	26.02.2024
8.1.3-3	08	26.02.2024
8.1.3-4	08	26.02.2024
8.1.3-5	08	26.02.2024
8.1.3-6	08	26.02.2024
8.1.3-7	08	26.02.2024
8.1.3-8	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.1.3-9	08	26.02.2024
8.1.3-10	08	26.02.2024
8.1.3-11	08	26.02.2024
8.1.3-12	08	26.02.2024
8.1.3-13	08	26.02.2024
8.1.3-14	08	26.02.2024
8.1.3-15	08	26.02.2024
8.1.3-16	08	26.02.2024
8.1.3-17	08	26.02.2024
8.1.3-18	08	26.02.2024
8.1.3-19	13	24.09.2025
8.1.3-20	08	26.02.2024
8.1.3-21	08	26.02.2024
8.1.3-22	13	24.09.2025
8.1.3-23	08	26.02.2024
8.1.3-24	08	26.02.2024
8.1.4-1	08	26.02.2024
8.1.4-2	00	22.10.2021
8.1.4-3	08	26.02.2024
8.1.4-4	08	26.02.2024
8.1.5-1	08	26.02.2024
8.1.5-2	00	22.10.2021
8.1.5-3	08	26.02.2024
8.1.5-4	08	26.02.2024
8.1.5-5	08	26.02.2024
8.1.5-6	08	26.02.2024
8.1.5-7	08	26.02.2024
8.1.5-8	08	26.02.2024
8.1.6-1	01	06.01.2022
8.1.6-2	00	22.10.2021
8.1.6-3	02	31.08.2022
8.1.6-4	02	31.08.2022
8.1.6-5	00	22.10.2021
8.1.6-6	00	22.10.2021
8.1.6-7	00	22.10.2021
8.1.6-8	00	22.10.2021
8.1.6-9	01	06.01.2022
8.1.6-10	01	06.01.2022

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.1.6-11	01	06.01.2022
8.1.6-12	01	06.01.2022
8.1.6-13	01	06.01.2022
8.1.6-14	01	06.01.2022
8.1.6-15	01	06.01.2022
8.1.6-16	01	06.01.2022
8.1.7-1	08	26.02.2024
8.1.7-2	00	22.10.2021
8.1.7-3	08	26.02.2024
8.1.7-4	13	24.09.2025
8.1.7-5	08	26.02.2024
8.1.7-6	08	26.02.2024
8.1.7-7	08	26.02.2024
8.1.7-8	08	26.02.2024
8.1.7-9	08	26.02.2024
8.1.7-10	08	26.02.2024
8.1.8-1	08	26.02.2024
8.1.8-2	00	22.10.2021
8.1.8-3	08	26.02.2024
8.1.8-4	08	26.02.2024
8.1.8-5	08	26.02.2024
8.1.8-6	13	24.09.2025
8.1.8-7	08	26.02.2024
8.1.8-8	08	26.02.2024
8.1.8-9	08	26.02.2024
8.1.8-10	10	07.10.2024
8.1.8-11	13	24.09.2025
8.1.8-12	08	26.02.2024
8.1.9-1	08	26.02.2024
8.1.9-2	00	22.10.2021
8.1.9-3	13	24.09.2025
8.1.9-4	08	26.02.2024
8.1.9-5	08	26.02.2024
8.1.9-6	11	08.01.2025
8.1.9-7	08	26.02.2024
8.1.9-8	08	26.02.2024
8.1.9-9	08	26.02.2024
8.1.9-10	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.1.10-1	13	24.09.2025
8.1.10-2	00	22.10.2021
8.1.10-3	13	24.09.2025
8.1.10-4	11	08.01.2025
8.1.10-5	12	21.03.2025
8.1.10-6	12	21.03.2025
8.1.10-7	12	21.03.2025
8.1.10-8	12	21.03.2025
8.1.10-9	12	21.03.2025
8.1.10-10	12	21.03.2025
8.1.10-11	12	21.03.2025
8.1.10-12	12	21.03.2025
8.1.10-13	13	24.09.2025
8.1.10-14	12	21.03.2025
8.1.10-15	12	21.03.2025
8.1.10-16	12	21.03.2025
8.1.10-17	12	21.03.2025
8.1.10-18	12	21.03.2025
8.1.10-19	12	21.03.2025
8.1.10-20	12	21.03.2025
8.1.10-21	12	21.03.2025
8.1.10-22	12	21.03.2025
8.1.10-23	12	21.03.2025
8.1.10-24	12	21.03.2025
8.1.10-25	12	21.03.2025
8.1.10-26	12	21.03.2025
8.1.11-1	13	24.09.2025
8.1.11-2	00	22.10.2021
8.1.11-3	13	24.09.2025
8.1.11-4	00	22.10.2021
8.1.11-5	00	22.10.2021
8.1.11-6	00	22.10.2021
8.1.11-7	00	22.10.2021
8.1.11-8	00	22.10.2021
8.1.11-9	00	22.10.2021
8.1.11-10	00	22.10.2021
8.1.11-11	00	22.10.2021
8.1.11-12	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.1.11-13	13	24.09.2025
8.1.11-14	13	24.09.2025
8.1.11-15	13	24.09.2025
8.1.11-16	13	24.09.2025
8.1.11-17	13	24.09.2025
8.1.11-18	13	24.09.2025
8.1.11-19	13	24.09.2025
8.1.11-20	13	24.09.2025
8.1.11-21	10	07.10.2024
8.1.11-22	10	07.10.2024
8.1.11-23	10	07.10.2024
8.1.11-24	10	07.10.2024
8.1.12-1	00	22.10.2021
8.1.12-2	00	22.10.2021
8.1.12-3	02	31.08.2022
8.1.12-4	13	24.09.2025
8.2.1-1	13	24.09.2025
8.2.1-2	00	22.10.2021
8.2.1-3	12	21.03.2025
8.2.1-4	13	24.09.2025
8.2.1-5	13	24.09.2025
8.2.1-6	13	24.09.2025
8.2.1-7	13	24.09.2025
8.2.1-8	13	24.09.2025
8.2.1-9	13	24.09.2025
8.2.1-10	13	24.09.2025
8.2.2-1	00	22.10.2021
8.2.2-2	00	22.10.2021
8.2.2-3	00	22.10.2021
8.2.2-4	00	22.10.2021
8.2.2-5	00	22.10.2021
8.2.2-6	00	22.10.2021
8.2.2-7	00	22.10.2021
8.2.2-8	00	22.10.2021
8.2.2-9	00	22.10.2021
8.2.2-10	00	22.10.2021
8.2.2-11	00	22.10.2021
8.2.2-12	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.2.2-13	00	22.10.2021
8.2.2-14	00	22.10.2021
8.2.2-15	00	22.10.2021
8.2.2-16	00	22.10.2021
8.2.2-17	00	22.10.2021
8.2.2-18	00	22.10.2021
8.2.2-19	00	22.10.2021
8.2.2-20	00	22.10.2021
8.2.2-21	00	22.10.2021
8.2.2-22	00	22.10.2021
8.2.2-23	00	22.10.2021
8.2.2-24	00	22.10.2021
8.2.2-25	00	22.10.2021
8.2.2-26	00	22.10.2021
8.2.2-27	00	22.10.2021
8.2.2-28	00	22.10.2021
8.2.2-29	00	22.10.2021
8.2.2-30	00	22.10.2021
8.2.3-1	00	22.10.2021
8.2.3-2	00	22.10.2021
8.2.3-3	00	22.10.2021
8.2.3-4	00	22.10.2021
8.2.3-5	00	22.10.2021
8.2.3-6	00	22.10.2021
8.2.4-1	13	24.09.2025
8.2.4-2	00	22.10.2021
8.2.4-3	00	22.10.2021
8.2.4-4	00	22.10.2021
8.2.4-5	00	22.10.2021
8.2.4-6	08	26.02.2024
8.2.4-7	13	24.09.2025
8.2.4-8	13	24.09.2025
8.2.4-9	13	24.09.2025
8.2.4-10	08	26.02.2024
8.2.4-11	08	26.02.2024
8.2.4-12	08	26.02.2024
8.2.4-13	08	26.02.2024
8.2.4-14	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.2.4-15	08	26.02.2024
8.2.4-16	08	26.02.2024
8.2.4-17	08	26.02.2024
8.2.4-18	08	26.02.2024
8.2.4-19	08	26.02.2024
8.2.4-20	08	26.02.2024
8.2.4-21	08	26.02.2024
8.2.4-22	08	26.02.2024
8.2.4-23	08	26.02.2024
8.2.4-24	08	26.02.2024
8.2.4-25	08	26.02.2024
8.2.4-26	08	26.02.2024
8.2.4-27	08	26.02.2024
8.2.4-28	08	26.02.2024
8.2.4-29	08	26.02.2024
8.2.4-30	08	26.02.2024
8.2.4-31	08	26.02.2024
8.2.4-32	08	26.02.2024
8.3.1-1	08	26.02.2024
8.3.1-2	00	22.10.2021
8.3.1-3	08	26.02.2024
8.3.1-4	08	26.02.2024
8.3.1-5	08	26.02.2024
8.3.1-6	08	26.02.2024
8.3.1-7	08	26.02.2024
8.3.1-8	08	26.02.2024
8.3.1-9	08	26.02.2024
8.3.1-10	08	26.02.2024
8.3.2-1	11	08.01.2025
8.3.2-2	11	08.01.2025
8.3.2-3	13	24.09.2025
8.3.2-4	13	24.09.2025
8.3.2-5	13	24.09.2025
8.3.2-6	08	26.02.2024
8.3.2-7	08	26.02.2024
8.3.2-8	08	26.02.2024
8.3.2-9	08	26.02.2024
8.3.2-10	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.3.2-11	08	26.02.2024
8.3.2-12	08	26.02.2024
8.3.2-13	08	26.02.2024
8.3.2-14	08	26.02.2024
8.3.2-15	11	08.01.2025
8.3.2-16	11	08.01.2025
8.3.2-17	11	08.01.2025
8.3.2-18	11	08.01.2025
8.3.2-19	11	08.01.2025
8.3.2-20	11	08.01.2025
8.3.2-21	11	08.01.2025
8.3.2-22	11	08.01.2025
8.3.2-23	11	08.01.2025
8.3.2-24	13	24.09.2025
8.3.2-25	13	24.09.2025
8.3.2-26	11	08.01.2025
8.3.2-27	11	08.01.2025
8.3.2-28	11	08.01.2025
8.3.2-29	11	08.01.2025
8.3.2-30	11	08.01.2025
8.3.2-31	11	08.01.2025
8.3.2-32	11	08.01.2025
8.3.2-33	11	08.01.2025
8.3.2-34	11	08.01.2025
8.3.2-35	11	08.01.2025
8.3.2-36	11	08.01.2025
8.3.2-37	11	08.01.2025
8.3.2-38	11	08.01.2025
8.3.2-39	11	08.01.2025
8.3.2-40	11	08.01.2025
8.3.2-41	11	08.01.2025
8.3.2-42	11	08.01.2025
8.3.2-43	13	24.09.2025
8.3.2-44	11	08.01.2025
8.3.2-45	13	24.09.2025
8.3.2-46	11	08.01.2025
8.3.2-47	11	08.01.2025
8.3.2-48	11	08.01.2025

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.3.2-49	11	08.01.2025
8.3.2-50	13	24.09.2025
8.3.3-1	08	26.02.2024
8.3.3-2	00	22.10.2021
8.3.3-3	00	22.10.2021
8.3.3-4	00	22.10.2021
8.3.3-5	08	26.02.2024
8.3.3-6	08	26.02.2024
8.3.3-7	08	26.02.2024
8.3.3-8	08	26.02.2024
8.3.3-9	08	26.02.2024
8.3.3-10	00	22.10.2021
8.3.4-1	00	22.10.2021
8.3.4-2	00	22.10.2021
8.3.4-3	00	22.10.2021
8.3.4-4	00	22.10.2021
8.3.5-1	08	26.02.2024
8.3.5-2	00	22.10.2021
8.3.5-3	08	26.02.2024
8.3.5-4	08	26.02.2024
8.3.5-5	08	26.02.2024
8.3.5-6	08	26.02.2024
8.3.5-7	08	26.02.2024
8.3.5-8	08	26.02.2024
8.3.5-9	08	26.02.2024
8.3.5-10	08	26.02.2024
8.3.6-1	08	26.02.2024
8.3.6-2	00	22.10.2021
8.3.6-3	08	26.02.2024
8.3.6-4	08	26.02.2024
8.3.6-5	08	26.02.2024
8.3.6-6	08	26.02.2024
8.3.6-7	08	26.02.2024
8.3.6-8	08	26.02.2024
8.3.6-9	08	26.02.2024
8.3.6-10	08	26.02.2024
8.3.7-1	08	26.02.2024
8.3.7-2	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.3.7-3	08	26.02.2024
8.3.7-4	08	26.02.2024
8.3.7-5	08	26.02.2024
8.3.7-6	08	26.02.2024
8.3.7-7	08	26.02.2024
8.3.7-8	08	26.02.2024
8.3.8-1	08	26.02.2024
8.3.8-2	08	26.02.2024
8.3.8-3	13	24.09.2025
8.3.8-4	08	26.02.2024
8.3.8-5	08	26.02.2024
8.3.8-6	08	26.02.2024
8.3.8-7	08	26.02.2024
8.3.8-8	08	26.02.2024
8.3.8-9	08	26.02.2024
8.3.8-10	08	26.02.2024
8.3.8-11	08	26.02.2024
8.3.8-12	08	26.02.2024
8.3.8-13	08	26.02.2024
8.3.8-14	08	26.02.2024
8.3.8-15	08	26.02.2024
8.3.8-16	08	26.02.2024
8.3.8-17	08	26.02.2024
8.3.8-18	08	26.02.2024
8.3.9-1	08	26.02.2024
8.3.9-2	00	22.10.2021
8.3.9-3	00	22.10.2021
8.3.9-4	08	26.02.2024
8.3.9-5	00	22.10.2021
8.3.9-6	00	22.10.2021
8.3.9-7	00	22.10.2021
8.3.9-8	00	22.10.2021
8.3.9-9	08	26.02.2024
8.3.9-10	00	22.10.2021
8.3.10-1	08	26.02.2024
8.3.10-2	02	31.08.2022
8.3.10-3	08	26.02.2024
8.3.10-4	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.3.10-5	13	24.09.2025
8.3.10-6	08	26.02.2024
8.3.11-1	13	24.09.2025
8.3.11-2	00	22.10.2021
8.3.11-3	00	22.10.2021
8.3.11-4	13	24.09.2025
8.3.12-1	08	26.02.2024
8.3.12-2	00	22.10.2021
8.3.12-3	08	26.02.2024
8.3.12-4	08	26.02.2024
8.3.12-5	08	26.02.2024
8.3.12-6	08	26.02.2024
8.3.13-1	08	26.02.2024
8.3.13-2	00	22.10.2021
8.3.13-3	08	26.02.2024
8.3.13-4	08	26.02.2024
8.3.14-1	00	22.10.2021
8.3.14-2	00	22.10.2021
8.3.14-3	00	22.10.2021
8.3.14-4	00	22.10.2021
8.3.14-5	00	22.10.2021
8.3.14-6	00	22.10.2021
8.3.14-7	00	22.10.2021
8.3.14-8	00	22.10.2021
8.3.15-1	02	31.08.2022
8.3.15-2	02	31.08.2022
8.3.15-3	02	31.08.2022
8.3.15-4	02	31.08.2022
8.3.15-5	02	31.08.2022
8.3.15-6	02	31.08.2022
8.3.16-1	00	22.10.2021
8.3.16-2	00	22.10.2021
8.3.16-3	13	24.09.2025
8.3.16-4	13	24.09.2025
8.3.16-5	13	24.09.2025
8.3.16-6	00	22.10.2021
8.3.17-1	00	22.10.2021
8.3.17-2	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.3.17-3	08	26.02.2024
8.3.17-4	08	26.02.2024
8.3.18-1	13	24.09.2025
8.3.18-2	00	22.10.2021
8.3.18-3	13	24.09.2025
8.3.18-4	13	24.09.2025
8.3.18-5	13	24.09.2025
8.3.18-6	13	24.09.2025
8.3.19-1	13	24.09.2025
8.3.19-2	13	24.09.2025
8.3.19-3	13	24.09.2025
8.3.19-4	13	24.09.2025
8.3.19-5	13	24.09.2025
8.3.19-6	13	24.09.2025
8.3.19-7	13	24.09.2025
8.3.19-8	13	24.09.2025
8.4-1	08	26.02.2024
8.4-2	08	26.02.2024
8.4-3	08	26.02.2024
8.4-4	08	26.02.2024
8.4-5	08	26.02.2024
8.4-6	08	26.02.2024
8.4-7	08	26.02.2024
8.4-8	08	26.02.2024
8.4-9	08	26.02.2024
8.4-10	08	26.02.2024
8.4-11	08	26.02.2024
8.4-12	08	26.02.2024
8.4-13	08	26.02.2024
8.4-14	08	26.02.2024
8.5-1	00	22.10.2021
8.5-2	00	22.10.2021
8.5-3	00	22.10.2021
8.5-4	00	22.10.2021
8.6-1	13	24.09.2025
8.6-2	00	22.10.2021
8.6-3	13	24.09.2025
8.6-4	13	24.09.2025

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
8.7-1	13	24.09.2025
8.7-2	00	22.10.2021
8.7-3	08	26.02.2024
8.7-4	08	26.02.2024
8.7-5	13	24.09.2025
8.7-6	13	24.09.2025
8.8-1	00	22.10.2021
8.8-2	00	22.10.2021
8.8-3	08	26.02.2024
8.8-4	08	26.02.2024
8.8-5	08	26.02.2024
8.8-6	08	26.02.2024
8.8-7	13	24.09.2025
8.8-8	08	26.02.2024
8.9-1	08	26.02.2024
8.9-2	00	22.10.2021
8.9-3	13	24.09.2025
8.9-4	13	24.09.2025
8.9-5	13	24.09.2025
8.9-6	13	24.09.2025

Chapter 9 / Розділ 9

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
9-1	12	21.03.2025
9-2	12	21.03.2025
9-3	12	21.03.2025
9-4	00	22.10.2021
9-5	05	21.07.2023
9-6	05	21.07.2023
9-7	05	21.07.2023
9-8	12	21.03.2025
9-9	12	21.03.2025
9-10	12	21.03.2025
9-11	05	21.07.2023
9-12	12	21.03.2025
9-13	05	21.07.2023
9-14	05	21.07.2023
9-15	12	21.03.2025
9-16	05	21.07.2023
9-17	00	22.10.2021
9-18	00	22.10.2021
9-19	00	22.10.2021
9-20	05	21.07.2023
9-21	00	22.10.2021
9-22	00	22.10.2021
9-23	00	22.10.2021
9-24	00	22.10.2021
9-25	00	22.10.2021
9-26	12	21.03.2025
9-27	00	22.10.2021
9-28	00	22.10.2021
9-29	00	22.10.2021
9-30	05	21.07.2023
9-31	05	21.07.2023
9-32	12	21.03.2025
9-33	12	21.03.2025
9-34	12	21.03.2025
9-35	12	21.03.2025
9-36	12	21.03.2025
9-37	12	21.03.2025
9-38	12	21.03.2025
9-39	12	21.03.2025
9-40	12	21.03.2025
9-41	12	21.03.2025
9-42	12	21.03.2025
9-43	12	21.03.2025
9-44	12	21.03.2025
9-45	12	21.03.2025
9-46	12	21.03.2025
9-47	12	21.03.2025
9-48	12	21.03.2025
9-49	12	21.03.2025
9-50	12	21.03.2025
9-51	12	21.03.2025
9-52	12	21.03.2025
9-53	12	21.03.2025
9-54	12	21.03.2025

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
9-55	12	21.03.2025
9-56	12	21.03.2025
9-57	12	21.03.2025
9-58	12	21.03.2025
9-59	12	21.03.2025
9-60	12	21.03.2025
9-61	12	21.03.2025
9-62	12	21.03.2025
9-63	12	21.03.2025
9-64	12	21.03.2025
9-65	12	21.03.2025
9-66	12	21.03.2025
9-67	12	21.03.2025
9-68	12	21.03.2025
Chapter 10 / Розділ 10		
Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
10-1	13	24.09.2025
10-2	13	24.09.2025
10-3	13	24.09.2025
10-4	13	24.09.2025
10-5	08	26.02.2024
10-6	08	26.02.2024
10-7	08	26.02.2024
10-8	08	26.02.2024
10-9	08	26.02.2024
10-10	08	26.02.2024
10-11	13	24.09.2025
10-12	08	26.02.2024
10-13	13	24.09.2025
10-14	08	26.02.2024
10-15	08	26.02.2024
10-16	08	26.02.2024
10-17	08	26.02.2024
10-18	08	26.02.2024
10-19	08	26.02.2024
10-20	08	26.02.2024
10-21	08	26.02.2024
10-22	08	26.02.2024

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
10-23	08	26.02.2024
10-24	08	26.02.2024
10-25	08	26.02.2024
10-26	08	26.02.2024
10-27	08	26.02.2024
10-28	08	26.02.2024
10-29	08	26.02.2024
10-30	08	26.02.2024
10-31	08	26.02.2024
10-32	13	24.09.2025
10-33	08	26.02.2024
10-34	08	26.02.2024
10-35	08	26.02.2024
10-36	08	26.02.2024
10-37	08	26.02.2024
10-38	08	26.02.2024
10-39	13	24.09.2025
10-40	08	26.02.2024
10-41	13	24.09.2025
10-42	13	24.09.2025
10-43	13	24.09.2025
10-44	08	26.02.2024
10-45	08	26.02.2024
10-46	13	24.09.2025
10-47	13	24.09.2025
10-48	13	24.09.2025
10-49	13	24.09.2025
10-50	13	24.09.2025
10-51	13	24.09.2025
10-52	13	24.09.2025
10-53	13	24.09.2025
10-54	13	24.09.2025
10-55	13	24.09.2025
10-56	13	24.09.2025
10-57	13	24.09.2025
10-58	13	24.09.2025
10-59	13	24.09.2025
10-60	13	24.09.2025

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
10-61	13	24.09.2025
10-62	13	24.09.2025
10-63	13	24.09.2025
10-64	13	24.09.2025
10-65	13	24.09.2025
10-66	13	24.09.2025
10-67	13	24.09.2025
10-68	13	24.09.2025
10-69	13	24.09.2025
10-70	13	24.09.2025
10-71	13	24.09.2025
10-72	13	24.09.2025
10-73	13	24.09.2025
10-74	13	24.09.2025
10-75	13	24.09.2025
10-76	13	24.09.2025
10-77	13	24.09.2025
10-78	13	24.09.2025

Chapter 11 / Розділ 11

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
11-1	00	22.10.2021
11-2	00	22.10.2021
11-3	00	22.10.2021
11-4	00	22.10.2021
11-5	13	24.09.2025
11-6	00	22.10.2021
11-7	00	22.10.2021
11-8	00	22.10.2021
11-9	13	24.09.2025
11-10	13	24.09.2025
11-11	02	31.08.2022
11-12	02	31.08.2022
11-13	02	31.08.2022
11-14	00	22.10.2021
11-15	00	22.10.2021
11-16	00	22.10.2021
11-17	00	22.10.2021
11-18	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
11-19	00	22.10.2021
11-20	00	22.10.2021
11-21	13	24.09.2025
11-22	13	24.09.2025
11-23	13	24.09.2025
11-24	00	22.10.2021
11-25	00	22.10.2021
11-26	00	22.10.2021
11-27	00	22.10.2021
11-28	00	22.10.2021
11-29	00	22.10.2021
11-30	13	24.09.2025
11-31	00	22.10.2021
11-32	00	22.10.2021
11-33	00	22.10.2021
11-34	00	22.10.2021
11-35	00	22.10.2021
11-36	00	22.10.2021
11-37	00	22.10.2021
11-38	00	22.10.2021
11-39	00	22.10.2021
11-40	00	22.10.2021
11-41	13	24.09.2025
11-42	00	22.10.2021
11-43	00	22.10.2021
11-44	00	22.10.2021
11-45	00	22.10.2021
11-46	00	22.10.2021
11-47	00	22.10.2021
11-48	00	22.10.2021
11-49	00	22.10.2021
11-50	00	22.10.2021
11-51	00	22.10.2021
11-52	00	22.10.2021
11-53	00	22.10.2021
11-54	00	22.10.2021
11-55	00	22.10.2021
11-56	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
11-57	00	22.10.2021
11-58	00	22.10.2021
11-59	00	22.10.2021
11-60	00	22.10.2021
11-61	13	24.09.2025
11-62	00	22.10.2021

Chapter 12 / Розділ 12

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
12-1	00	22.10.2021
12-2	00	22.10.2021
12-3	00	22.10.2021
12-4	00	22.10.2021
12-5	00	22.10.2021
12-6	00	22.10.2021
12-7	00	22.10.2021
12-8	00	22.10.2021
12-9	00	22.10.2021
12-10	00	22.10.2021
12-11	00	22.10.2021
12-12	00	22.10.2021
12-13	00	22.10.2021
12-14	00	22.10.2021
12-15	00	22.10.2021
12-16	00	22.10.2021
12-17	00	22.10.2021
12-18	00	22.10.2021
12-19	00	22.10.2021
12-20	00	22.10.2021
12-21	00	22.10.2021
12-22	00	22.10.2021
12-23	00	22.10.2021
12-24	00	22.10.2021
12-25	00	22.10.2021
12-26	00	22.10.2021
12-27	00	22.10.2021
12-28	00	22.10.2021
12-29	00	22.10.2021
12-30	00	22.10.2021

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
12-31	00	22.10.2021
12-32	00	22.10.2021
12-33	00	22.10.2021
12-34	00	22.10.2021
12-35	00	22.10.2021
12-36	00	22.10.2021
12-37	00	22.10.2021
12-38	00	22.10.2021
12-39	00	22.10.2021
12-40	00	22.10.2021
12-41	00	22.10.2021
12-42	00	22.10.2021
12-43	00	22.10.2021
12-44	00	22.10.2021
12-45	00	22.10.2021
12-46	00	22.10.2021
12-47	00	22.10.2021
12-48	00	22.10.2021
12-49	00	22.10.2021
12-50	00	22.10.2021
12-51	00	22.10.2021
12-52	00	22.10.2021
12-53	00	22.10.2021
12-54	00	22.10.2021
12-55	00	22.10.2021
12-56	00	22.10.2021

Chapter 13 / Розділ 13

Page / Сторінка	Revision / Зміна	Date / Дата
13-1	00	22.10.2021
13-2	00	22.10.2021
13-3	00	22.10.2021
13-4	00	22.10.2021
13-5	00	22.10.2021
13-6	00	22.10.2021
13-7	00	22.10.2021
13-8	00	22.10.2021

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Навмисно залишена незаповненою

REVISION HIGHLIGTS

КЛЮЧОВІ МОМЕНТИ РЕВІЗІЇ

Розділ *Section*	Сторінка *Page*	Зміна *Revision*	Дата *Date*	Зміст зміни *Revision content*
0	0-19	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-20	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-22	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-23	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-24	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-25	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-26	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-28	08	26.02.2024	Внесення акронімів у зв'зку з додаванням нового типу ПС
0	0-35	08	26.02.2024	Внесення визначень у зв'зку з додаванням нового типу ПС
1	1-3	08	26.02.2024	Внесення додаткової адреси
1	1-5	08	26.02.2024	Внесення змін в структуру льотної служби
1	1-13	08	26.02.2024	Внесення змін в функції та відповідальність Призначеного керівника з навчання та керувань у зв'зку з внесенням нового типу ПС
1	1-14	08	26.02.2024	Внесення змін в функції та відповідальність Призначеного керівника з навчання та керувань у зв'зку з внесенням нового типу ПС
4	4-1 – 4-16	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
5	5-1 – 5-22	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.1.-1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.1.-10	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно визначення даних траєкторії зльоту у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.1.-11	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно впливу кута крену та потрібної навігаційної точності у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.2.- 4	08	26.02.2024	Додавання документів в перелік таких, що підлягають перевезенню у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.3.- 1 - 8.1.3.- 24	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.4- 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.4- 3 - 8.1.4- 4	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно експлуатаційних мінімумів на маршруті для польотів за ПВП або частини польоту за ПВП у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.5- 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.5.- 3 - 8.1.5.-8	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.7 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.7.- 3 - 8.1.7.-10	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.8 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.8.- 3 - 8.1.8.-12	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.9 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС

8	8.1.9 – 3 - 8.1.9 – 5	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно Дозволу ОПР у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.9 – 6 - 8.1.9 – 10	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно процедур FPL у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.10 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.10 - 10	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно процедур Завдання на політ у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.1.12 - 4	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно переліку документів, що підлягають перевезенню у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.2.1 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.2.1 – 3 - 8.2.1 – 8	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.2.4 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.2.4 – 6 - 8.2.4 – 32	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.1 – 1- 8.3.1 – 10	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.2 – 1- 8.3.2 – 52	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.3 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.3 - 5	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно температурних поправок у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.5 – 1- 8.3.5 – 10	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.6 – 1- 8.3.6 – 10	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.7– 1- 8.3.7 – 8	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.8– 1- 8.3.8 – 18	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.9 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.9 - 4	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно інтервалів радіолокаційного контролю у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.3.9 - 9	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно хвильової турбулентності на крейсерському режимі у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.4 – 1- 8.4– 14	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.6 - 1	08	26.02.2024	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.6 - 3	08	26.02.2024	Внесення змін стосовно переліку змін конфігурації у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.7 – 1- 8.7– 6	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.8 – 1- 8.8– 6	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8	8.9 – 1- 8.9– 6	08	26.02.2024	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС

Розділ *Section*	Сторінка *Page*	Зміна *Revision*	Дата *Date*	Зміст зміни *Revision content*
1	1-7	09	09.08.2024	Зміна Керівника з льотної експлуатації
1	1-17	09	09.08.2024	Зміна, у зв'язку зі звільненням Заступника генерального директора з авіаційної безпеки
1	1-19 – 1-20	09	09.08.2024	Уточнення обсягу обов'язків Начальника ЦОКП
1	1-21 – 1-22	09	09.08.2024	Зміщення тексту у зв'язку з внесенням інформації на сторінках 1-19 -1-20
5	5-3	09	09.08.2024	Уточнення процедури визнання свідоцтв, рейтингів та сертифікатів
5	5-4	09	09.08.2024	Уточнення вимог щодо допуску до експлуатаційної діяльності
8.3.11.4	8.3.11-4	09	09.08.2024	Уточнення інформації стосовно керованого відпочинку у зв'язку з внесенням до сертифікату Авіакомпанії ПС Boeing 737-300
8.9.5	8.9.4	09	09.08.2024	Доповнено перелік додатків EFB
8.9.5	8.9.5- 8.9.6	09	09.08.2024	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.9.5
8.1.8	8.1.8-6	10	07.10.2024	Уточнення одиниць виміру мас та ваги.
8.1.8	8.1.8-10	10	07.10.2024	Уточнення назви центрувального графіку для ПС Boeing 737-300
8.1.10	8.1.10-3	10	07.10.2024	Додано посилання на зразок OFP для ПС Boeing 737-300
8.1.10	8.1.10-18 - 8.1.10-25	10	07.10.2024	Додано зразок OFP для ПС Boeing 737-300
8.1.11	8.1.11-13 - 8.1.11-14	10	07.10.2024	Уточнено процедури ведення записів в ATL
8.1.11	8.1.11-15	10	07.10.2024	Оновлено форму розділу 2 «Експлуатаційні записи» ATL ПС Boeing-737-300
8.1.11	8.1.11-16- 8.1.11-21	10	07.10.2024	Оновлено поцедури ведення записів в ATL ПС Boeing 737-300
8.1.11	8.1.11-23 - 8.1.11-24	10	07.10.2024	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.1.11-16 - 8.1.11-21
5	5-7	11	08.01.2025	Внесено новий вид підготовки для виконання польотів за MNPS
5	5-8	11	08.01.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 5-7
8.1.9	8.1.9-6	11	08.01.2025	Уточнено процедури заповнення FPL
8.1.10	8.1.10-4	11	08.01.2025	Додано ETP в зміст OFP для виконання польотів за MNPS
8.1.10	8.1.10-19 – 8.1.10-25	11	08.01.2025	Оновлено форму OFP для ПС типу Boeing для забезпечення розрахунку всіх характеристик для виконання польотів за MNPS
8.1.10	8.1.10-26	11	08.01.2025	Зміщення форми Journey Log у зв'язку з оновленням форми OFP на стор. 8.1.10-19 – 8.1.10-25
8.3.2	8.3.2-15 – 8.3.2-16	11	08.01.2025	Внесено процедури щодо виконання польотів за MNPS
8.3.2	8.3.2-17 – 8.3.2-50	11	08.01.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.3.2-15 - 8.3.2-16
2.1.6.2	2.11	12	21.03.2025	Додано документи до переліку записів, що підтверджують передпольотну підготовку та виконання польоту.
2.3.4.	2.21	12	21.03.2025	Видалено посилання на форму SMS.FORM-14
7.1.8.3.	7-12	12	21.03.2025	Оновлено процедури визначення елементів скороченого відпочинку

Розділ Section	Сторінка Page	Зміна Revision	Дата Date	Зміст зміни Revision content
7 Додаток 2	7-22	12	21.03.2025	Оновлено FO.CARD-02 «Облік часу роботи та відпочинку членів льотного та кабінного екіпажу»
8.1	8.1-3	12	21.03.2025	Уточнено процедуру прийняття остаточного рішення на виліт
8.1.10.3.1.	8.1.10-5	12	21.03.2025	Уточнено процедуру оформлення OFP
8.1.10.3.2.	8.1.10-5 – 8.1.10.7	12	21.03.2025	Уточнено процедуру оформлення брифінг-пакету
8.1.10.6	8.1.10-8	12	21.03.2025	Уточнено загальну інформацію стосовно Journey Log
8.1.10.6.1	8.1.10-10	12	21.03.2025	Видалено рядки «Мінімум КПС», «DOW, кг», «Вага обладнання, кг»; «Центрівка (пустого ПС), %»; Додано інформацію стосовно порядку перевірки та затвердження завдання на політ
8.1.10.6.1	8.1.10-11 - 8.1.10-12	12	21.03.2025	Додано опис полів «Total FDP»; «Day FDP»; «Night FDP»; «Ground Time»; «Rest Time»; «Total DP»; додано поля «Time*»; «Day/Night»; «Rwy»; «Take-off/ App»; «Weather Conditions», та опис умов щодо їх заповнення;
8.1.10.6.2	8.1.10-12	12	21.03.2025	Додано процедуру внесення електронних або особистих підписів в поля ««Щоденний звіт про польоти перевірено» та ««Щоденний звіт про польоти схвалено»
8.1.10 Додаток 1	8.1.10-13 – 8.1.10.17	12	21.03.2025	Оновлено приклад OFP для ПС типу Ан-26
8.1.10 Додаток 1А	8.1.10-18 – 8.1.10.24	12	21.03.2025	Оновлено приклад OFP для ПС типу Boeing
8.1.10 Додаток 2	8.1.10-25	12	21.03.2025	Оновлено форму Завдання на політ
8.2.1.2.2.	8.2.1-3	12	21.03.2025	Оновлено перелік альтернативних типів палива для ПС типу Boeing
9.6.	9-8 – 9-10, 9-12	12	21.03.2025	Оновлено вимоги щодо НВ дозволених до перевезення пасажирами та екіпажем. Оновлено назву таблиці 2.3А (DGR). Внесено зміни щодо термінології.
9.9	9-15	12	21.03.2025	Оновлено дані стосовно класифікації, маркування та знаків небезпеки літієвих батарей та натрій-іонних батарей
9.9	9-26	12	21.03.2025	Оновлено назву класу 9 НВ
9-12	9-32 – 9-34	12	21.03.2025	Оновлено процедуру прийняття НВ до перевезення
9-14	9-35	12	21.03.2025	Оновлено назву таблиці 9.3А DGR
9-16	9-36 – 9-37	12	21.03.2025	Оновлено процедуру завантаження сухого льоду
9-17	9-37	12	21.03.2025	Оновлено процедуру завантаження кріогенних рідин
9-18	9-37 – 9-38	12	21.03.2025	Змінено назву «інвалідні візки» на «крісла колісні»
9	9-39– 9-43	12	21.03.2025	Зміщення тексту у зв’язку з додаванням тексту на стор. 9-32 – 9-34 та 9-36 – 9-37
9-22	9-44	12	21.03.2025	Внесено типовий приклад прихованих НВ
9-22	9-45	12	21.03.2025	Змінено назву «інвалідні візки» на «крісла колісні»
9	9-46 – 9-48	12	21.03.2025	Зміщення тексту у зв’язку з додаванням тексту на стор. 9-32 – 9-34 та 9-36 – 9-37
9-24	9-49 – 9-50	12	21.03.2025	Оновлено процедури перевірки на наявність пошкоджень або витоку, інфекційні речовини та обробки забрудненого вантажу або багажу.

Розділ Section	Сторінка Page	Зміна Revision	Дата Date	Зміст зміни Revision content
9	9-51 – 9-52	12	21.03.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 9-32 – 9-34 та 9-36 – 9-37
9-30	9-53	12	21.03.2025	Змінено вимоги до інструкторів, періодичності навчання, навчальних організацій
9-31	9-54	12	21.03.2025	Доповнення переліку документів, які зберігаються за процедурою зберігання документів
9 Додаток 1	9-55 – 9-56	12	21.03.2025	Оновлено чек-лист небезпечних вантажів щодо нерадіоактивних відправлень
9 Додаток 1	9-57 – 9-58	12	21.03.2025	Оновлено чек-лист небезпечних вантажів щодо радіоактивних відправлень
9 Додаток 1	9-59	12	21.03.2025	Оновлено чек-лист приймання сухого льоду
9	9-60 – 9-68	12	21.03.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 9-32 – 9-34 та 9-36 – 9-37
0.2.5	0-17	13	24.09.2025	Зміни до процедури реєстрації тимчасових змін
1.1.2	1-5	13	24.09.2025	Структурна схма доповнена у зв'язку з внесенням нового типу ПС
1.3	1-17	13	24.09.2025	Додано інформацію про Заступника Генерального директора з АБ
1.3.2	1-19	13	24.09.2025	Оновлено обов'язки начальника ЦОКП
1.3.3.	1-20	13	24.09.2025	Оновлено обов'язки співробітника із забезпечення польотів
1.4.	1-23	13	24.09.2025	Уточнено обсяг відповідальності КПС та обов'язки КПС
1.4.2	1-25	13	24.09.2025	Оновлено обов'язки КПС
1.5.1.	1-26	13	24.09.2025	Оновлено загальні положення щодо повноважень, обов'язків та відповідальності членів екіпажу, які не є командирами ПС
2.1.6.4.	2-12 – 2-14	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо зберігання записів льотного екіпажу
2.2	2-15	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо інформаційного забезпечення оперативного управління і контролю
2.3.3.3.	2-20	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
4	4-1, 4-2	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
4.1.1.3	4-5 - 4-6	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
4.4.1	4-13	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
5.1.3	5-5 – 5-8	13	24.09.2025	Оновлено кваліфікаційні вимоги до членів льотного екіпажу у Таблиці 1.
5.1.3	5-9	13	24.09.2025	Оновлено кваліфікаційні вимоги до членів кабінного екіпажу у Таблиці 2.
5.1.3	5-10	13	24.09.2025	Оновлено кваліфікаційні вимоги до додаткових членів екіпажу у Таблиці 3 та до іншого операційного персоналу в Таблиці 4.
5.2	5-11 – 5-12	13	24.09.2025	Уточнено термінологію, уточнено загальні вимоги до КПС та другого пілота
5.5	5-20 – 5-21	13	24.09.2025	Оновлено кваліфікаційний вимоги до іншого експлуатаційного персоналу
8.1	8.1-3	13	24.09.2025	Оновлено інструкції з підготовки до польоту
8.1.3.9	8.1.3-19	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.3.13	8.1.3-22	13	24.09.2025	Виправлено пункт 8.1.3.13 щодо застосування до всіх типів ПС
8.1.7.4.1	8.1.7-4	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.8.4	8.1.8-6	13	24.09.2025	Оновлено процедуру оформлення документації стосовно маси та центрування ПС. Уточнено розділ у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.8.8	8.1.8-11	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.9.2	8.1.9-3	13	24.09.2025	Оновлено політику Авіакомпанії стосовно плану польотів повітряного руху.
8.1.10	8.1.10-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.10.2.1	8.1.10-3	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.10 Додаток 1	8.1.10-13	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.11	8.1.11-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.11.2	8.1.11-3	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.11.2.1	8.1.11-3	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.1.11.3.1	8.1.11-13 – 8.1.11-20	13	24.09.2025	Внесення змін до ATL Boeing 737-300. Змінена титульна сторінка. Змінено порядок заповнення
8.1.12	8.1.12-4	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.1	8.2.1-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.1.2.3	8.2.1-4	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.1.3.1	8.2.1-4	13	24.09.2025	Оновлено обов'язки льотного екіпажу ПС Ан-26 щодо дозаправлення
8.2.1.3.3	8.2.1-5	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.1.4	8.2.1-6	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з внесенням інформації на сторінці 8.2.1-5
8.2.1.5	8.2.1-7	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з внесенням інформації на сторінці 8.2.1-6
8.2.1.9	8.2.1-8	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.1.9	8.2.1-9 – 8.2.1.10	13	24.09.2025	Додано сторінки у зв'язку із зміщенням тексту на сторінках 8.2.1-5 – 8.2.1-8
8.2.4	8.2.4-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.4.4	8.2.4-7	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.2.4.5	8.2.4-8 – 8.2.4-9	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з внесенням інформації на сторінці 8.2.4-7
8.3.2.1	8.3.2-3	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.2.1.1.	8.3.2-4	13	24.09.2025	Додано посилання на політику Авіакомпанії щодо відходу на друге коло
8.3.2.4	8.3.2-5	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.2.9.2	8.3.2-24	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.2.9.2	8.3.2-25	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.3.2-24

Розділ Section	Сторінка Page	Зміна Revision	Дата Date	Зміст зміни Revision content
8.3.2.14.	8.3.2-43	13	24.09.2025	Додано твердження щодо ставлення Авіакомпанії про прийняття рішення про відхід на друге коло
8.3.2.15.	8.3.2-45	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо застосовних супутникових систем
8.3.2.15.13	8.3.2-50	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.8.2	8.3.8-3	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо відповідальності КПС
8.3.10.5	8.3.10-5	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.11	8.3.11-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з видаленням розділу 8.3.11.4
8.3.11.4	8.3.11-4	13	24.09.2025	Видалення розділу
8.3.16.1	8.3.16-3 -	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо засобів брифінгу пасажирів
8.3.16	8.3.16-4 - 8.3.16-5	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.3.16-3
8.3.18	8.3.18-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.18	8.3.18-3	13	24.09.2025	Оновлено політику щодо використання автопілоту
8.3.18	8.3.18-4 - 8.3.18-6	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.3.18-3, 8.3.18-5
8.3.18.3	8.3.18-5	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.3.18.3	8.3.18-6	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 8.3.18-5
8.3.19	8.3.19-1 - 8.3.19-8	13	24.09.2025	Додано новий розділ 8.3.19 «Експлуатаційні процедури та політики Авіакомпанії»
8.6	8.6-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.6.1	8.6-3	13	24.09.2025	Уточнено опис переліку мінімального обладнання
8.6.2.1	8.6-4	13	24.09.2025	Уточнено опис переліку відхилень конфігурації
8.6.2.2	8.6-4	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.7	8.7-1	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.7.3.3	8.7-5	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.7.5	8.7-6	13	24.09.2025	Видалено дублюючий текст
8.7.7	8.7-6	13	24.09.2025	Видалено дублюючий текст
8.8.6	8.8-7	13	24.09.2025	Ревізія розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
8.9	8.9-3	13	24.09.2025	Скорочено перелік посилань
8.9.1	8.9-3	13	24.09.2025	Оновлено загальні положення
8.9.3	8.9-4	13	24.09.2025	Оновлено інформацію стосовно апаратної основи, внесено новий тип ПС
8.9.4	8.9-4	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо переліку додатків EFB
8.9.5.1	8.9-5	13	24.09.2025	Оновлено інформацію щодо пристроїв для кріплення
8.9.6	8.9-6	13	24.09.2025	Оновлено дії при відмові EFB
10	10-3, 10-4	13	24.09.2025	Внесення змін у зміст розділу у зв'язку з внесенням нового типу ПС
10.6	10-11	13	24.09.2025	Виправлено термінологію
10.7	10-13	13	24.09.2025	Уточнено вимоги щодо виконання авыацыйних перевезень в державі з обмеженим виконанням польотів
10.14	10-32	13	24.09.2025	Виправлено розділ з контролю на безпеку вантажу та поштових відправлень
10.17	10-39	13	24.09.2025	Виправлено термінологію
10.18-10.22	10-41 – 10-43	13	24.09.2025	Виправлено термінологію, додано вимогу щодо схвалення інструкції AVSEC.PR-12
10. Додатки 1-4	10-46 – 10-62	13	24.09.2025	Оновлено форми чек-листів, виправлено термінологію
10. Додаток 5	10-63 – 10-66	13	24.09.2025	Додано пункт у зв'язку з внесенням нового типу ПС
10. Додаток 6	10-67 – 10-68	13	24.09.2025	Оновлено додаток «Офіційне повідомлення про вчинення спроби або акт незаконного втручання»
10. Додатки 6-11	10-69 – 10-78	13	24.09.2025	Зміщення тексту у зв'язку з додаванням тексту на стор. 10-63 – 10-66
11.1.1	11-5, 11-9	13	24.09.2025	Виправлено термінологію
11.1.2.	11-9, 11-10	13	24.09.2025	Виправлено скорочення НБРТ, додано скорочення BARS
11.6.1.4.2.	11-21,22	13	24.09.2025	Оновлено контактні дані
11.6.2.2	11-23	13	24.09.2025	Додано суб'єкт якому надають повідомлення про події
11.8	11-30	13	24.09.2025	Виправлено термінологію
Додаток 11.3	11-41	13	24.09.2025	Виправлено скорочення
Додаток 11.9	11-61	13	24.09.2025	Оновлено схему сповіщення на випадок авіаційної події

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

REVISION HISTORY 0-3
ОБЛІК ЗМІН ТА ДОПОВНЕНЬ 0-3
HISTORY OF TEMPORARY REVISIONS 0-5
ОБЛІК ТИМЧАСОВИХ ЗМІН 0-5
LIST OF HOLDERS 0-7
ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ 0-7
0. ADMINISTRATION AND CONTROL OF OPERATIONS MANUAL 0-9
0. АДМІНІСТРУВАННЯ ТА КОНТРОЛЬ ЗА КЕРІВНИЦТВОМ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ 0-9
0.1. INTRODUCTION 0-9
0.1. ПЕРЕДМОВА 0-9
0.1.1. Statement of compliance 0-9
0.1.1. Заява про відповідність 0-9
0.1.2. Structure of the Operations Manual 0-11
0.1.2. Структура Керівництва з експлуатації 0-11
0.1.3. Explanation and terminology 0-11
0.1.3. Пояснення та термінологія 0-11
0.1.4. Common Language 0-11
0.1.4. Спільна мова 0-11
0.1.5. Definitions 0-12
0.1.5. Визначення 0-12
0.2. System of Amendment and Revision 0-13
0.2. Система внесення змін та поправок 0-13
0.2.1. Distribution and updating of the OM 0-13
0.2.1. Розповсюдження та оновлення Керівництва з експлуатації 0-13
0.2.2. Record of Revisions and List of Effective Pages 0-13
0.2.2. Реєстрація змін до Керівництва з експлуатації 0-13
0.2.3. Organization Change management 0-13
0.2.3. Управління змінами в організації 0-13
0.2.4. Handwritten Amendments 0-16
0.2.4. Рукописні зміни 0-16
0.2.5. Record of temporary revisions 0-16
0.2.5. Реєстрація тимчасових змін 0-16
0.3. ANNEXES 0-19
0.3. ДОДАТКИ 0-19
0.3.1. Abbreviations and acronyms 0-19
0.3.1. Абревіатура та скорочення 0-19
0.3.2. Definitions 0-29
0.3.2. Визначення 0-29
0.3.3. Units conversion table 0-39
0.3.3. Таблиця конвертації одиниць виміру 0-39
0.3.4. International standard atmosphere (ISA) 0-40
0.3.4. Міжнародна стандартна атмосфера (ISA) 0-40
0.3.5. Meters per second to feet per minute 0-41

0.3.5. Метри в секунду у фути в хвилину 0-41
0.3.6. Temperature corrections.....0-42
0.3.6. Температурні поправки 0-42

REVISION HISTORY

ОБЛІК ЗМІН ТА ДОПОВНЕНЬ

Issue No *Видання№*	Issue date *Дата видання*	Revision No *Ревізія №*	Date of Revision *Дата ревізії*	Modified Section *Розділ застосування*	Short description of the Modification *Короткий опис зміни, що вноситься*
3	22.10.2021	0	22.10.2021	All the document	**Third** edition. Третє видання. Головна зміна.
3	22.10.2021	01	06.01.2022	A, 8.1.6; 9	Interpretation of meteorological information. Інтерпретація метеорологічної інформації. Transportation of dangerous goods and arms. Перевезення небезпечних вантажів та зброї
3	22.10.2021	02	31.08.2022	A, 1, 2, 8.1.6, 8.1.10, 8.1.12, 8.3.10, 8.3.15, 11	Administration and control of operations manual. Operational control and supervision. Interpretation of meteorological information. Operational flight plan. List of documents, forms and additional information to be carried. Crew members at their stations. Cabin safety requirements. Handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrences, using CVR records. Адміністрування та контроль за керівництвом з експлуатації. Оперативне керування та нагляд. Інтерпретація метеорологічної інформаці. Операційний план польоту. Перелік документів, форм та додаткової інформації, що підлягають перевезенню. Члени екіпажу на своїх місцях. Вимоги щодо безпеки пасажирського салону. Обробка, повідомлення та звітність про авіаційні події, інциденти і події та використання CVR записів.
3	22.10.2021	03	07.11.2022	A, 0, 1	Administration and control of operations manual. Organizational structure. Адміністрування та контроль за керівництвом з експлуатації. Організаційна структура.
3	22.10.2021	04	29.06.2023	A, 0, 1, 2, 5, 8.1, 8.1.10	Administration and control of operations manual. Organizational structure. Operational control and supervision. Qualifications requirements. Operating procedures. Flight preparation imstructions. Operational flight plan. Адміністрування та контроль за керівництвом з експлуатації. Організаційна структура. Оперативне керування та нагляд. Вимоги до кваліфікації. Експлуатаційні процедури. Інструкції з підготовки до польоту. Operational flight plan Операційний план польоту.

Issue No *Видання№*	Issue date *Дата видання*	Revision No *Ревізія №*	Date of Revision *Дата ревізії*	Modified Section *Розділ застосування*	Short description of the Modification *Короткий опис зміни, що вноситься*
3	22.10.2021	05	21.07.2023	A, 4, 5, 7, 8.1, 8.1.1, 8.1.2, 8.2.4, 9	Crew composition Qualifications requirements Flight time limitations Operating procedures. Flight preparation imstructions. Minimum flight altitudes. Criteria and responsibilities for determining the adequacy of Aerodromes to be used. De-icing and anti-icing on the ground. Dangerous goods and arms Elimination of inspection nonconfirmatives of EASA TCO and SAAU Склад екіпажу Вимоги до кваліфікації Обмеження льотного часу Експлуатаційні процедури. Інструкції з підготовки до польоту Мінімальні висоти польоту Критерії та відповідності адекватності використовуваних Аеродромів. Усунення зледеніння та запобігання зледенінню пс на землі. Небезпечні вантажі та зброя Усунення зауважень інспекції EASA TCO та ДАСУ
3	22.10.2021	06	30.11.2023	A, 4, 8.1	Crew composition Operating procedures. Addition of instructions for flight preparation to implement the recommendations of the NBAAI. Склад екіпажу Експлуатаційні процедури. Доповнення інструкцій з підготовки до польоту на виконання рекомендацій НБРЦА.
3	22.10.2021	07	04.01.2024	A, 9	Update dangerous goods acceptance checklists. Оновлення чек-листів приймання небезпечних вантажів.
3	22.10.2021	08	26.02.2024	A, 0, 1, 2, 4, 5, 8.1.1, 8.1.2, 8.1.3, 8.1.4, 8.1.5, 8.1.7, 8.1.8, 8.1.9, 8.1.10, 8.1.11, 8.1.12, 8.2.1, 8.2.4, 8.3.1, 8.3.2, 8.3.3, 8.3.5, 8.3.6, 8.3.7, 8.3.8, 8.3.9, 8.3.10, 8.3.12, 8.3.13, 8.3.17, 8.3.18, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 10	Clarification of procedures in regard to the introduction of a new type of aircraft Уточнення процедур у зв'язку із внесенням нового типу ПС
3	22.10.2021	09	09.08.2024	A 1, 5, 8.3.11.4, 8.9.5	Change of Flight Operations Manager and AVSEC Manager.Clarification of Head of OCC duties. Clarification of qualification requirements Update of EFB application list. Зміна Керівника з льотної експлуатації та Заступника генерального директора з авіаційної безпеки.Уточнення обов'язків Начальника ЦОКП. Уточнення вимог до кваліфікації. Уточнення процедури керованого відпочинку. Доповнення переліку додатків EFB.
3	22.10.2021	10	07.10.2024	A 8.1.8, 8.1.10, 8.1.11	Clarification of the applicable units of measurement for mass and weight values. Adding OFP for Boeing 737-300 aircraft. Clarification of the ATL completing procedure. Уточнення застосовних одиниць виміру значень мас та ваги. Додавання OFP для ПС Boeing-737-300. Уточнення процедури заповнення ATL. ПС Boeing-737-300
3	22.10.2021	11	08.01.2025	A 5, 8.1.9, 8.1.10, 8.3.2	Додано кваліфікаційну вимогу для виконання польотів за MNPS.Уточнено процедури заповнення FPL.Оновлено форму OFP для ПС типу Boeing.Додано процедури щодо виконання польотів за MNPS.Added new qualification requirement regarding MNPS operations. Clarification of the FPL competing procedure.Refreshed the Boeing-737 OFP form.Adeed MNPS operation procedures.

Issue No *Видання№*	Issue date *Дата видання*	Revision No *Ревізія №*	Date of Revision *Дата ревізії*	Modified Section *Розділ застосування*	Short description of the Modification *Короткий опис зміни, що вноситься*
3	22.10.2021	12	21.03.2025	A 2, 7, 8.1, 8.1.10, 8.2.1, 9	Updated the storage of information used for the preparation and execution of a flight procedure. Clarification of information that should be preserved on the ground. Clarification of reduced rest procedure. Updated FO.CARD-02. Clarification of the procedure for making the final decision on departure. Clarification of the procedure for executing an OFP and briefing package and examples. Updated the FO.LOG-08 “Journey Log” and executing procedure. Updated the alternate fuel types for Boeing-737-300. Regarding to DGR issue 66 2025 updated the DG transportation requirements, Tables 2.3A (DGR), 9.3A (DGR), Updated the loading of Dry Ice, Criogenic Liquids and inspection and handling of contaminated cargo or baggage. Updated the DG check-lists. *Оновлено процедуру зберігання записів, що підтверджують передпольотну підготовку та виконання польоту. Уточнено перелік інформації, яка має залишатися на землі. Уточнено процедуру скороченого відпочинку. Оновлено FO.CARD-02. Уточнено процедуру прийняття остаточного рішення на виліт. Уточнено процедуру оформлення OFP та брифінг-пакету та їх зразки. Оновлено форму FO.LOG-08 “Journey Log” та процедуру її заповнення. Оновлено перелік альтернативних типів палива для ПС типу Boeing-737-300. Відповідно до видання 66 DGR від 2025 оновлено вимоги стосовно перевезення НВ, таблиці 2.3A (DGR), 9.3A (DGR). Оновлено процедури завантаження сухого льоду, кріогенних рідин, перевірки та обробки забрудненого вантажу або багажу. Оновлено чек-листи НВ.*
3	22.10.2021	13	24.09.2025	A 1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.3.3, 4, 4.1.1, 4.4.1, 5.1.3, 5.2.1, 5.2.2, 5.5, 8.1, 8.1.3, 8.1.7.4.1, 8.1.8.4, 8.1.8.8, 8.1.9, Annex 1 to 8.1.10, 8.1.11.2, 8.1.12, 8.2.1.2, 8.2.4, 8.3.2.9.2, 8.3.8.2, 8.3.10.5, 8.3.11, 8.3.16.1, 8.3.18.3, 8.3.19, 8.6.1, 8.6.2, 8.7.1, 8.7.3, 8.7.5, 8.7.7, 8.8.6, 8.9, 8.9.1, 8.9.3, 8.9.4, 8.9.5, 8.9.6, Annex 1, 2, 5 to 10, 11, 11.1, 11.6, 11.8,	Updated the personnel contact details and personnel responsibilities. Clarified the scope of authority and responsibilities of flight crew members. Updated the procedures for records keeping. Updated the qualification requirements for personnel. Clarified the requirements for the completion of relevant documentation. Updated the procedure and requirements for management of aeronautical databases. Added the section “Aircompany’s Operating Procedures and Policy”. Updated the EFB procedures. Corrected the procedures of handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrence. Added information regarding the introduction of a new aircraft type. Corrected terminology. Changes made to ATL Boeing 737-300. *Оновлено контактні дані та обов’язки персоналу. Уточнено повноваження та обов’язки членів льотного екіпажу. Оновлено процедури зберігання записів. Оновлено кваліфікаційні вимоги до персоналу.Уточнено вимоги щодо оформлення відповідної документації. Оновлено процедуру та вимоги щодо використання супутникових систем. Додано розділ «Експлуатаційні процедури та політики Авіакомпанії». Оновлено процедури використання EFB. Відкоригована процедури обробки, повідомлень та звітності про авіаційні події. Додано інформацію у зв’язку з внесенням нового типу ПС. Виправлено термінологію. Внесено зміни до ATL Boeing 737-300.*

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

HISTORY OF TEMPORARY REVISIONS ОБЛІК ТИМЧАСОВИХ ЗМІН

Temporary Revision No *Тимчасова зміна №*	Temporary Revision date *Дата введення тимчасової зміни*	Temporary Revision Expiry *Термін дії тимчасової зміни*	Temporary Revision Basis *Підстава тимчасової зміни*	Changed Pages *Змінені сторінки*

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

LIST OF HOLDERS

ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ

ПРИМІРНИК № COPY No	COPY STATUS СТАТУС ПРИМІРНИКА	HOLDER УТРИМУВАЧ
1	Hard/digital copy Паперовий/ цифровий	Керівник з льотної експлуатації Flight Operations Manager
2	Hard/digital copy Паперовий/ цифровий	ДАСУ SAAU
3	Цифровий Digital copy	Відповідальний керівник Accountable Manager
		Керівник з якості Quality Manager
		Начальник ЦОКП Head of OCC
		Начальник відділу підготовки та тренувань Crew training Manager
		Керівник з УПЛП CAM Manager
		Начальник служби наземного обслуговування Ground Handling Manager
		Керівник з АБ AVSEC Manager
		Керівник з БП Safety Manager
		ПС, що експлуатуються Авіакомпанією A/C which are operated by Aircompany

A digital copy is stored on a Web-resource by the link https://docs.constantaairline.com

Цифрова копія зберігається на Веб-ресурсі за посиланням https://docs.constantaairline.com

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0. ADMINISTRATION AND CONTROL OF OPERATIONS MANUAL

0.1. INTRODUCTION

ORO.MLR.100, AMC 1-4 ORO. MLR.100, GM1 MLR.100, GM1 MLR.100(k), ORO.MLR.101, Annex I (definitions),

0.1.1. Statement of compliance

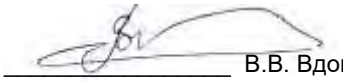
«Aircompany Constanta» PrJSC (hereafter referred to as Aircompany Constanta or Aircompany) certifies that the Operations Manual is issued and maintained in accordance with Annex III (Part-ORO), Annex IV (Part-CAT), to Aviation Rules «Technical requirements and administrative procedures to operate in civil aviation», by the order № 682 (hereafter referred to as Aviation Rules) of the State Aviation Service of Ukraine dated 05.07.2018 and in accordance with Annex I (Part-FCL) to Aviation Rules «Technical requirements and administrative procedures for flight crew» approved by the order of the State Aviation Service of Ukraine dated July 20, 2017 No. 565. OM is not contradict the provisions of the Operating Specifications to the Operator's Certificate (AOC).

The purpose of the Operations Manual is to ensure that all operating staff operate in accordance with the procedures set forth and that all flight operations are conducted in accordance with established regulations, company policies and requirements.

The Top management of Aircompany undertakes to provide the necessary financial and human resources, regularly reviewing the company's objectives and achievements, particularly regarding the operations safety and the quality of services.

A statement of operational instructions that are to be complied with by the relevant personnel.

Herewith it is certified that this Operations Manual or referenced instructions and materials contain all the relevant and required operational instructions that are complied with the relevant personnel.



_____ В.В. Вдовенко / V.Vdovenko

Aircompany Constanta PrJSC / ПрАТ «Авіакомпанія Константа»

Director General and Accountable Manager / Генеральний директор та Відповідальний керівник

0. АДМІНІСТРУВАННЯ ТА КОНТРОЛЬ ЗА КЕРІВНИЦТВОМ З ЕКСПЛУАТАЦІЇ

0.1. ПЕРЕДМОВА

ORO.MLR.100, AMC 1-4 ORO. MLR.100, GM1 MLR.100, GM1 MLR.100(k), ORO.MLR.101, Annex I (definitions),

0.1.1. Заява про відповідність

ПрАТ «Авіакомпанія Константа» (далі по тексту Авіакомпанія Константа або Авіакомпанія) підтверджує, що Керівництво з експлуатації видається та ведеться відповідно до вимог, які встановлені додатком III (Part-ORO), додатком IV (Part-CAT), додатком V (Part-SPA) до Авіаційних правил «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 № 682 (далі по тексту Авіаційні Правила) та додатку I (Part-FCL) до «Технічних вимог та адміністративних процедур для льотних екіпажів цивільної авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20.07.2017 № 565 та не суперечать положенням експлуатаційних специфікацій до сертифіката експлуатанта (АОС).

Метою КЕ є забезпечення того, щоб весь експлуатаційний персонал працював відповідно до встановлених процедур і щоб всі польотні операції проводяться відповідно до встановлених правил, політики Авіакомпанії та вимог.

Вище керівництво Авіакомпанії зобов'язується забезпечувати необхідними фінансовими та людськими ресурсами, регулярно переглядати завдання та досягнення, що стосуються безпеки експлуатації та якості надання послуг.

Заява стосовно експлуатаційних інструкцій, які повинні виконуватись відповідним персоналом.

Цим підтверджую, що в цьому Керівництві з експлуатації або в інструкціях та матеріалах, на які йдуть посилання, містяться всі відповідні та необхідні інструкції, які виконуються відповідним персоналом.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0.1.2. Structure of the Operations Manual

0.1.2.1. Operations Manual Part A, General / Basic (OM A)

The Operations Manual Part A comprises all general (non-airplane type related) operating philosophy and policies, information, requirements, instructions and procedures. It also describes the Safety and Compliance Management System, which includes all planned and systematic actions necessary to ensure that all operations and maintenance are conducted in accordance with all applicable requirements, standards and operational procedures.

0.1.2.2. Operations Manual Part B, Airplane Operating Matters (OM B)

The Operations Manual Part B contains all type specific operating procedures, checklists, instructions and information. The Operations Manual Part B context is based on Flight Operations manuals issued by the manufacturer upon airplane delivery. It may refer to, but not necessarily duplicate information contained in these manuals.

The MEL for each airplane type concerned is a separated document, Reference to the MEL document will be made in the OMB Chapter “Minimum Equipment List” For a basic introduction and usage of the MEL, refer to the Operations Manual Part A, Chapter “MEL and CDL”.

0.1.2.3. Operations Manual Part C, Route and Aerodrome Instructions and Information (OM C)

Commercial air transport operations, comprising route/role/area and aerodrome/operating site instructions and information;

0.1.2.4. Operations Manual Part D, Training (OM D)

Training, comprising all training instructions for personnel required for a safe operation.

0.1.3. Explanation and terminology

“**Shall, must, has to, is to**“ and verbs used in the present indicative form such as „does, performs“ etc. are used in the imperative, compulsory sense;

„**May** and **might**“ are used in a permissive sense to state the authority or permission to do the mentioned act;

„**Must not, may not, or no crewmember may**“ mean that nobody is authorised or permitted to do the act; and

„**Includes**“ means „includes but is not limited to“.

0.1.4. Common Language

CAT.GEN.MPA.120

The Ukrainian and English language are used for Operations Manual and most of all operator related company documents and manuals.

For verbal communications, an alternative language may be used provided all parties agree.

0.1.2. Структура Керівництва з експлуатації

0.1.2.1. Керівництво з експлуатації Частина А, Загальні положення (КЕ А)

Керівництво з експлуатації, частина А, включає в себе загальну (не пов'язану з типом літака) основні принципи експлуатації та політику, інформацію, вимоги, інструкції та процедури. Частина А також описує Систему управління безпекою та відповідності, яка включає в себе всі заплановані та систематичні дії, необхідні для забезпечення того, щоб всі операції та технічне обслуговування проводилися у відповідності до всіх застосовних вимог, стандартів та експлуатаційних процедур.

0.1.2.2. Керівництво з експлуатації Частина В, Експлуатаційні процедури за типом ПС (КЕ В)

Керівництво з експлуатації частина В містить всі експлуатаційні процедури, контрольні списки, інструкції та інформацію, що стосуються типу ПС. КЕ В ґрунтується на керівництві з льотної експлуатації (РЛЭ), виданому заводом-виробником ПС. Це може стосуватися, але не обов'язково дублювати інформацію, що міститься в цих керівництвах.

MEL для кожного типу літака є відокремленим документом, посилання на документ MEL дивись в КЕ В у розділі «Мінімальний перелік обладнання» і CDL.

0.1.2.3. Керівництво з експлуатації Частина С, Інструкції та інформація по маршрутах та аеродромах (КЕ С)

Комерційна експлуатація, включаючи інструкції та інформацію стосовно маршруту, ролі, місцевості та аеродрому/експлуатаційного майданчика;

0.1.2.4. Керівництво з експлуатації Частина D, Навчання (КЕ D)

Підготовка, включаючи всі інструкції з підготовки персоналу, які вимагаються для забезпечення безпечної експлуатації .

0.1.3. Пояснення та термінологія

«**Повинен**», «**має**» і дієслова, що використовуються в даний індикативній формі, такі як «робить, виконує» і т.д. використовуються в наказовому, обов'язковому сенсі;

«**Може**» використовуються для висловлення про повноваження або вираження дозволу на здійснення певної дії;

«Не повинен, **не може**, або **жоден з членів екіпажу не може**» означати, що ніхто не має права чи дозволу робити цю дію; і

„**Включає**“ означає „включає, але не обмежується“.

0.1.4. Спільна мова

В Керівництві з експлуатації та в більшості з усіх документів та керівництв Авіакомпанії використовується Українська та англійська мова.

Для спілкування може використовуватися альтернативна мова за умови, що всі сторони погоджуються.

In addition, OM may be translated and used as the manual, or parts thereof, into Russian language.

0.1.5. Definitions

Operations Manuals contains the definitions and abbreviations, used in ICAO DOC 8400, and in Annex 1 to Aviation Rules «Technical requirements and administrative procedures to operate in civil aviation», by the order № 682 of the State Aviation Service of Ukraine dated 05.07.2018 and GM.

Main list of the definitions and abbreviations described in Annexes to the current OM chapter.

Як на додаток, КЕ може бути перекладене і використане як Керівництво (або його частина) на російській мові.

0.1.5. Визначення

В Керівництві з експлуатації використовуються визначення та абревіатура, що застосовуються в ICAO DOC 8400 та Додатку I до «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затвердженому наказом ДАСУ № 682 від 05.07.2018 а також GM до нього.

Основний перелік визначень та абревіатур дивитись в Додатках до цього розділу КЕ.

0.2. SYSTEM OF AMENDMENT AND REVISION

ORO.MLR.100 (g), ORO.GEN.130 (c), ARO.GEN.330, GM1 ORO.GEN.130 (a), (b)

0.2.1. Distribution and updating of the OM

The Nominated person Flight Operations - Flight Operations Manager or delegated person provides the distribution of the Operations Manual as well as the amendments / revisions according with OM Holders List.

PIC of each aircraft is responsible for actual revision of OM onboard in hard and / electronic copy.

All operations personnel have easy access to the portions of the OM that are relevant to their duties.

All amendments will be in the form of printed, replacement pages. They are accompanied by updated List of Effective Pages (LEP).

For all OM holders using the digital format of the Operations Manual, all amendments will be done automatically through:

- updating Electronic Flight Bag (EFB) documents database;
- a personal account on the Aircompany internal network (intranet).

0.2.2. Record of Revisions and List of Effective Pages

A revision service is provided for each Company manual.

Amendments to the Operations Manual are normally promulgated by means of normal revisions issued whenever necessary to cover corrections and to add new data.

A list of effective pages (LEP) mentioning the issue date is took away of this Chapter but it is whole is the integral part of present Operations Manual.

Permanent revisions or revisions will be noted in the Revision History. The List of Effective Pages will be updated and each revised page will be accompanied by a new “Effective Date” located at the bottom of each page of the Operations Manual.

All text revisions will be noted by a black line on the external page margin opposite the text that has been changed, added, or opposite empty text string of deleted text. The revision line will be removed when the section is revised again. Only the most current revision will have the text line.

0.2.3. Organization Change management

0.2.3.1. Prior approval of revisions

For amendments to procedures associated with prior approval items in accordance with ORO.GEN.115(b) and ORO.GEN.130, the amendment becomes effective only after receiving SAAU approval.

For SPO declaration, any amendment associated with the authorized standard operating procedures, prior approval shall be obtained before the amendment becomes effective.

0.2. СИСТЕМА ВНЕСЕННЯ ЗМІН ТА ПОПРАВОК

0.2.1. Розповсюдження та оновлення Керівництва з експлуатації

Призначений керівник з льотної експлуатації або делегована ним особа забезпечує розповсюдження Керівництва з експлуатації, а також зміни та доповнення до нього відповідно до Переліку утримувачів КЕ.

КПС кожного ПС відповідає за наявність на борту актуальної ревізії КЕ в друкованому та / або електронному форматі.

Експлуатаційний персонал має вільний доступ до розділів тексту КЕ, які стосуються виконання обов'язків такого персоналу.

Зміни чи поправки розсилаються у друкованому форматі у вигляді сторінок, які взаємо заміняються. Такі зміни супроводжуються оновленим переліком діючих сторінок.

Всі користувачі Керівництва з експлуатації у цифровому форматі можуть одержувати поправки й зміни до нього

- оновленням бази даних документів Електронного польотного портфелю (EFB);
- через персональний обліковий запис на внутрішньому сайті Авіакомпанії.

0.2.2. Реєстрація змін до Керівництва з експлуатації

Кожний екземпляр Керівництва Авіакомпанії забезпечується поправками та змінами до нього.

Такі поправки розповсюджуються шляхом розсилання кожен раз, коли виникає необхідність у виправленні чи внесенні нових даних до вже існуючих.

Перелік діючих сторінок винесено за межі даного розділу Керівництва, але він є невід’ємною частиною цього Керівництва.

Постійні зміни чи доповнення реєструються у «Облік змін та доповнень». Перелік діючих сторінок буде відповідно оновлюватися, а кожна оновлена сторінка буде мати дату введення в дію, яка буде позначена на нижньому колонтитулі відповідної сторінки КЕ.

Усі зміни тексту зазначаються чорною рискою на зовнішньому полі сторінки навпроти тексту, який було змінено, додано або навпроти порожньої строки, яку було видалено. Така риска видаляється, якщо підрозділ, який містить такий текст буде переглянутий та змінений ще раз. Тільки найостанніші зміни будуть мати текстову риску.

0.2.3. Управління змінами в організації

0.2.3.1. Зміни, що вимагають попереднього схвалення

У разі внесення доповнення до процедур, пов'язаних із положеннями, які мають бути попередньо схвалені відповідно до ORO.GEN.115(b) та ORO.GEN.130, воно набирає чинності лише після отримання схвалення ДАСУ.

При декларуванні SPO схвалення у разі внесення будь-яких доповнень, пов’язаних зі схваленими стандартними експлуатаційними процедурами, повинні отримати попереднє схвалення до набрання чинності такими

Any change affecting:

1) The scope of the certificate or the operations specifications of an operator; or
2) any of the elements of the operator's management system as required in ORO.GEN.200(a)(1) and (a)(2), namely:

- the name of the operator;
- a change of legal entity;
- the operator's principal place of business;
- the operator's scope of activities;
- additional locations of the operator;
- the accountable manager;
- any of the persons referred to in ORO.GEN.210 (a) and (b);
- the Aircompany's documentation, as required by Part-ORO, safety policy and procedures;
- the facilities.

In addition, the items that require prior approval from the SAAU:

a) alternative means of compliance;
b) procedures regarding items to be notified to the competent authority;
c) cabin crew:
   - conduct of the training, examination and checking required by Annex V (Part-CC) and an issue of cabin crew attestations;
   - procedures for cabin crew to operate on four aircraft types;
   - training programs, including syllabi;
d) leasing agreements;
e) non-commercial operations;
f) specific approvals in accordance with Annex V (Part-SPA);
g) dangerous goods training programs;
h) flight crew:
   - alternative training and qualification programs (ATQPs);
   - procedures for flight crew to operate on more than one type or variant;
   - devices (FSTDs), if applicable;
i) fuel policy;
j) mass and balance: standard masses for load items other than standard masses for passengers and checked baggage;
k) minimum equipment list (MEL):
   - MEL;

доповненнями.

Попереднього схвалення уповноваженого органу потребують будь-які зміни, що впливають на:

1) межі застосування сертифіката або експлуатаційні специфікації експлуатанта, або
2) будь-які елементи системи управління експлуатанта відповідно до ORO.GEN.200(a)(1) та ORO.GEN.200(a)(2), а саме:

- Зміна офіційної назви організації;
- Зміна юридичної особи;
- Зміна місця знаходження головного офісу;
- Зміна видів діяльності;
- Зміна додаткового місцезнаходження;
- Зміна відповідального керівника організації
- Зміна призначених посадових осіб;
- Зміна документації Авіакомпанії, необхідної згідно Part-ORO, політики та процедур з безпеки;
- Зміна виробничих приміщень.

Крім того відповідно до GM1 ORO.GEN.130(b), попереднього схвалення ДАСУ потребують наступні зміни:

a) Альтернативні методи дотримання відповідності;
b) Процедури, про зміну в яких необхідно повідомляти уповноважений орган авіаційної влади;
c) Кабінний екіпаж
   - Проведення навчання, перевірки та перевірки відповідно до Додатка V (Частина-CC) та питання атестації екіпажу кабіни;
   - процедури для роботи кабінного екіпажу на чотирьох типах літаків;
   - Навчальні програми, включаючи опис навчального курсу;
d) Договори лізингу
e) будь-які види некомерційної експлуатації ПС;
f) Спеціальні схвалення відповідно до Додатку Annex V (Part-SPA);
g) Програми навчання з небезпечних вантажів;
h) Льотний екіпаж:
   - альтернативні програми підготовки та підвищення кваліфікації (ATQPs);
   - процедури для льотного екіпажу, щоб працювати на більш ніж одному типі або варіанті ПС;
   - Тренажери (FSTDs), в разі застосування;
i) Паливна політика
j) Маса і баланс: стандарти маси для вантажу, відмінний від стандартну мас для пасажирів і зареєстрованого багажу;
k) Перелік мінімального обладнання (MEL):
   - MEL;

- operating other than in accordance with the MEL, but within the constraints of the master minimum equipment list (MMEL);
- rectification interval extension (RIE) procedures;

l) minimum flight altitudes:

- the method for establishing minimum flight altitudes;
- descent procedures to fly below specified minimum altitudes;

m) performance:

- short landing operations;
- steep approach operations;

n) isolated aerodrome: using an isolated aerodrome as destination aerodrome for operations with airplanes;

o) approach flight technique:

- all approaches not flown as stabilized approaches for a particular approach to a particular runway;
- non-precision approaches not flown with the continuous descent final approach (CDFA) technique for each particular approach/runway combination if applicable;

p) maximum distance from an adequate aerodrome for two-engine airplanes without an extended range operations with two-engine airplanes (ETOPS) approval, if applicable.

q) aircraft categories:

- Applying a lower landing mass than the maximum certified landing mass for determining the indicated airspeed at threshold (VAT).

For revisions requiring prior approval, the Aircompany conducts a safety risk assessment and provide it to the SAAU upon request.

The Aircompany operates under the conditions prescribed by the competent authority during such revisions, as applicable.

0.2.3.2. Application time frames

The application for the amendment of an air operator certificate (AOC) should be submitted in the terms defined by SAAU.

In the case of a planned change of a nominated person, the operator should inform the competent authority (SAAU) at least 10 days before the date of the proposed change.

Unforeseen revisions should be notified at the earliest opportunity, in order to enable the competent authority to determine continued compliance with the applicable requirements and to amend, if necessary, the AOC and related terms of approval.

0.2.3.3. Revisions not requiring prior approval

Revisions to the approved Manuals by the State Aviation

- експлуатація, що не відповідає МЕЛ, але в межах обмежень переліку основного мінімального обладнання (MMEL);
- Процедури збільшення інтервалу щодо відкладених дефектів (RIE)

l) Мінімальна висота польоту:

- Метод встановлення мінімально-допустимої висоти польоту;
- Процедури зниження нижче вказаних мінімальних висот

m) Виконання польоту:

- посадки на короткі ЗПС;
- заходження на посадку за крутою траєкторією зниження;

n) Польоти на ізольований аеродром призначення: використання ізольованого аеродрому як аеродрому призначення для льотної експлуатації ПС;

o) Техніка заходу на посадку:

- Заходження, при яких не виконуються критерії стабілізованого заходу за опублікованою схемою для конкретно визначеної ЗПС;
- Неточні заходження на посадку, з недотриманням постійного кута зниження (CDFA), якщо застосовується.

p) максимальна відстань від аеродрому, що відповідає вимогам без збільшення дальності для двомоторних літаків, що мають схвалення двомоторних літаків (ETOPS), якщо застосовується.

q) Категорії літаків

- Застосування меншої посадкової маси, ніж максимальна сертифікована посадочна маса для зазначення швидкості прольоту порогу ЗПС.

Для змін, які вимагають попереднього схвалення, Авіакомпанія проводить оцінку ризику безпеки та надає її ДАСУ за запитом.

В період таких змін Авіакомпанія проводить експлуатацію на умовах, установлених уповноваженим органом, що застосовуються.

0.2.3.2. Терміни розгляду заявок на внесення змін

Заявка на внесення зміни до сертифікату експлуатанта (СЕ) повинна бути подана у строки встановлені ДАСУ.

У випадку планової зміни призначеної посадової особи, Авіакомпанія повинна повідомити компетентний орган (ДАСУ) щонайменше за 10 днів до запропонованої дати зміни.

Про непередбачувані зміни Авіакомпанія має повідомляти якнайшвидше, з тим щоб дозволити ДАСУ визначити чи виконуються вимоги дотримання відповідності встановленим правилам та, у разі необхідності, змінити сертифікат організації та пов'язані умови його затвердження.

0.2.3.3. Зміни, які не потребують попереднього схвалення

Зміни до вже затверджених та схвалених ДАСУ

Administration, which include, but are not limited to:

- Revisions in personnel of the organization except for nominated post holders (Responsible Manager, Flight Operations Manager, Compliance Monitoring Manager, Flight Safety Manager, Training Manager, Ground Operations Manager, and CAM Manager);
- Revisions in the appearance of forms of accounting documents;
- Correction of grammatical errors.

All revisions not requiring prior approval shall be managed and notified to the SAAU via sending any relevant documentation.

0.2.4. Handwritten Amendments

Handwritten amendments and revisions are not permitted except in situations requiring immediate amendment or revision in the interest of safety. They shall be initiated and put in force by the nominated person Flight Operations and followed by a formal amendment as soon as practical.

0.2.5. Record of temporary revisions

In order to ensure the interests of flight safety, the procedure of temporary revisions may be applied when making revision to the OM.

The procedure of temporary revisions is applied on the basis of:

- changes in regulations of Ukraine and the states on the territory of which the Aircompany operates;
- changes in contacts conditions and customers requirements, if only those do not contradict the law;
- flight conditions.

The temporary revision procedure can be used in the case of:

- the need to work in the legal field while agreeing on permanent revisions, or
- introduction of requirements that have a short-term period of validity, to their abolition and return to normal operation.

The decision on the need to make a temporary revision is made by the Flight Operations Manager.

The Flight Operations Manager is responsible for:

- issuing a temporary revision within its powers;
- organization of timely dissemination of temporary revision;
- organization of transfer of temporary revision in revision to OM, if temporary revision requires it.

To make a temporary revision, the Flight Operations Manager determines:

- grounds for making a temporary revision;
- the term of the temporary revision;

Керівництв, що включають, не обмежуючись:

- Зміни у особовому складі співробітників організації за виключенням призначених посадових осіб (Відповідального керівника, Керівника з льотної експлуатації, Керівника з моніторингу відповідності, Керівника з безпеки польотів, Керівника з навчання та тренування, Керівника з наземного обслуговування та Керівника з УПЛП);
- Зміни зовнішнього вигляду форм та бланків звітних документів;
- Виправлення граматичних помилок.

Усі зміни, які не потребують попереднього схвалення, повинні бути та повідомлені ДАСУ шляхом направлення всієї документації, яка стосується зміни.

0.2.4. Рукописні зміни

Рукописні зміни та доповнення не допускаються, за винятком ситуацій, що вимагають негайної зміни або перегляду в інтересах безпеки. Вони повинні бути ініційовані та введені в дію Призначеною особою з льотної експлуатації, після чого вноситься офіційна поправка якомога швидше.

0.2.5. Реєстрація тимчасових змін

З метою забезпечення інтересів безпеки польотів при внесення змін до КЕ може застосовуватись процедура тимчасових змін.

Процедура тимчасових змін застосовується на підставі:

- зміни нормативно-правових актів України та держав, на території яких Авіакомпанія здійснює операційну діяльність;
- зміни в умовах контрактів або вимогах замовників, якщо такі не суперечать законодавству;
- умовах виконання польотів.

Процедура тимчасових змін може застосовуватись у випадку:

- необхідності працювати у правовому полі під час погодження постійних змін, або
- внесення вимог, що мають короткостроковий період дії, до їх скасування та повернення до нормальної експлуатації.

Рішення щодо необхідності внесення тимчасової зміни приймає Керівник з льотної експлуатації.

Керівник з льотної експлуатації несе відповідальність за:

- видання тимчасової зміни в межах своїх повноважень;
- організацію своєчасного розповсюдження тимчасової зміни;
- організацію переведення тимчасової зміни в зміну до КЕ, якщо тимчасова зміна цього вимагає.

Для внесення тимчасової зміни Керівник з льотної експлуатації визначає:

- підставу для внесення тимчасової зміни;
- термін дії тимчасової зміни;

- the scope of temporary revisions;
- the need to make a revision based on a temporary revision.

A temporary revision is not made in the main text of the OM. Such a revision is set out on a separate sheet while maintaining the requirements for documented information of the Aircompany. The temporary revision must be described in Ukrainian and English.

The text of the temporary revision must contain:

- base;
- date of submission;
- validity period;
- numbers of sections, items (sub-items) to which the change is made, or the text “Section XXX shall be supplemented with item XXX.XXX”;
- content of revision.

The header of the temporary change page corresponds to the footers of the OM – the Aircompany logo, page number, instead of the section name the inscription "Temporary revision" is entered.

In addition to the date of the revision, the footer is supplemented by the second line – the validity of the change.

Information about the temporary revision is indicated in the History of temporary revisions.

The temporary revision is agreed in the manner prescribed by the Documented Information Management procedure QMS.PR-01.

The temporary revision number is indicated in parentheses in the “Revision” column of the QMS.PR-01.02 Approval Page (see QMS.PR-01).

The temporary revision is considered to have entered into force from the date of signing the Letter of Approval (QMS.PR-01.02) by the Accountable Manager.

The temporary revision is distributed in accordance with the requirements of 0.2.1.

A temporary revision expires after it expires.

If necessary, together with the introduction of a temporary revision, a revision to the OM is prepared in the prescribed manner.

- обсяг тимчасової зміни;
- необхідність внесення зміни на основі тимчасової зміни.

Тимчасова зміна не вноситься в основний текст КЕ. Така зміна викладається на окремому аркуші зі збереженням вимог до документованої інформації Авіакомпанії. Тимчасова зміна повинна бути описана українською та англійською мовами.

Текст тимчасової зміна обов’язково повинен містити:

- підставу;
- дату внесення;
- термін дії;
- номери розділів, пунктів (підпунктів) до яких вноситься зміна, або текст «Розділ XXX доповнити пунктом XXX.XXX»;
- зміст зміни.

Верхній колонтитул сторінки тимчасової зміни відповідає колонтитулам КЕ – логотип Авіакомпанії, номер сторінки, замість назви розділу вноситься напис «Тимчасова зміна».

Нижній колонтитул окрім дати внесення зміни доповнюється другим рядком – термін дії зміни.

Інформація щодо тимчасової зміни позначається в Переліку тимчасових змін.

Тимчасова зміна погоджується у порядку, визначеному процедурою Управління документованою інформацією QMS.PR-01.

Номер тимчасової зміни вказується у дужках в графі «Зміна» Листа схвалення QMS.PR-01.02 (див. QMS.PR-01).

Тимчасова зміна вважається такою, що вступила в силу, з дати підписання Листу схвалення QMS.PR-01.02 Відповідальним керівником.

Тимчасова зміна розповсюджується відповідно до вимог р. 0.2.1.

Тимчасова зміна втрачає силу після завершення терміну її дії.

Якщо необхідно, разом з внесенням тимчасової зміни готується зміна до КЕ у встановленому порядку.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0.3. ANNEXES

0.3.1. Abbreviations and acronyms

The following abbreviations and acronyms are used in the OM.

0.3. ДОДАТКИ

0.3.1. Абревіатура та скорочення

Наступні абревіатура та скорочення (акроніми) використовується в КЕ

A	aeroplane
A/C	aircraft
AAC	aeronautical administrative communications
AAIM	aircraft autonomous integrity monitoring
AAL	above aerodrome level
ABAS	aircraft-based augmentation system
AC	advisory circular
AC	alternating current
ACAS	airborne collision avoidance system
ADF	automatic direction finder
ADG	air driven generator
ADS	automatic dependent surveillance
ADS-B	automatic dependent surveillance - broadcast
ADS-C	automatic dependent surveillance - contract
AEA	Association of European Airlines
AEO	all-engines-operative
AFFF	aqueous film forming foams
AFM	aircraft flight manual
AFN	aircraft flight notification
AFN ATS	facilities notification
AGL	above ground level
AHRS	attitude heading reference system
AIS	aeronautical information service
AIRAC	aeronautical information regulation and control
ALARP	as low as reasonably practicable
ALSF	approach lighting system with sequenced flashing lights
AMC	Acceptable Means of Compliance
AML	aircraft maintenance licence
AMSL	above mean sea level
ANP	actual navigation performance
AOC	aeronautical operational control
AOC	air operator certificate
APCH	approach
APU	auxiliary power unit
APV	approach procedure with vertical guidance
AR	authorisation required
ARA	airborne radar approach
ARA	Authority Requirements for Aircrew

A-RNP	advanced required navigation performance
ARO	Authority Requirements for Air Operations
ARP	Aerospace Recommended Practices
ASC	Air Safety Committee
ASDA	accelerate-stop distance available
ASE	altimeter system error
ATA	Air Transport Association
ATC	air traffic control
ATIS	automatic terminal information service
ATL	aircraft technical log
ATN	air traffic navigation
ATPL	airline transport pilot licence
ATQP	alternative training and qualification programme
ATS	air traffic services
ATSC	air traffic service communication
AVGAS	aviation gasoline
AVTAG (wide-cut fuel)	aviation turbine gasoline (wide-cut fuel)
AWO	all weather operations
BALS	basic approach lighting system
Baro-VNAV barometric VNAV	barometric VNAV
BITD	basic instrument training device
CAP	controller access parameters
CAT	commercial air transport
CAT I / II / III category I / II / III	CAT I / II / III category I / II / III
CBT	computer-based training
CC	cabin crew
CDFA	continuous descent final approach
CDL	configuration deviation list
CDU	control display unit
CFIT	controlled flight into terrain
CG	centre of gravity
CM	context management
CMV	converted meteorological visibility
CofA	certificate of airworthiness
COP	code of practice
CoR	certificate of registration
COSPAS - SARSAT	cosmicheskaya sistyema poiska avariynich sudov - search and rescue satellite-aided tracking
CP	committal point
CPA	closest point of approach
CPDLC	controller pilot data link communication
CPL	commercial pilot licence
C-PED	controlled portable electronic device
CRE	class rating examiner

CRI	class rating instructor
CRM	crew resource management
CS	Certification Specifications
CVR	cockpit voice recorder
DA	decision altitude
DA/H	decision altitude/height
DAP	downlinked aircraft parameters
D-ATIS	digital automatic terminal information service
DC	direct current
DCL	departure clearance
D-FIS	data link flight information service
DG	dangerous goods
DH	decision height
DI	daily inspection
DIFF	deck integrated fire fighting system
DLR	data link recorder
DME	distance measuring equipment
D-METAR data link	data link - meteorological aerodrome report
D-OTIS data link	data link - operational terminal information service
DPATO	defined point after take-off
DPBL	defined point before landing
DR	decision range
DSTRK	desired track
EFB	electronic flight bag
EFIS	electronic flight instrument system
EGNOS	European geostationary navigation overlay service
EGT	exhaust gas temperature
ELT	emergency locator transmitter
ELT(AD)	emergency locator transmitter (automatically deployable)
ELT(AF)	emergency locator transmitter (automatic fixed)
ELT(AP)	emergency locator transmitter (automatic portable)
ELT(S)	survival emergency locator transmitter
EPE	estimated position of error
EPR	engine pressure ratio
EPU	estimated position of uncertainty
ERA	en-route alternate (aerodrome)
ERP	emergency response plan
ETOPS	extended range operations with two-engined aeroplanes
EU	European Union
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment
EVS	enhanced vision system
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	final approach fix
FALS	full approach lighting system

FANS	future air navigation systems
FAP	final approach point
FAR	Federal Aviation Regulation
FAS	final approach segment
FATO	final approach and take-off
FC	flight crew
FCL	flight crew licensing
FCOM	flight crew operating manual
FDM	flight data monitoring
FDO	flying display operation
FDR	flight data recorder
FFS	full flight simulator
FGS	flight control/guidance system
FI	flight instructor
FLIPCY	flight plan consistency
FLTA	forward-looking terrain avoidance
FMECA	failure mode, effects and criticality analysis
FMC	flight management computer
FMS	flight management system
FNPT	flight and navigation procedures trainer
FOD	foreign object damage
FOSA	flight operational safety assessment
fpm	feet per minute
FRT	fixed radius transition
FSTD	flight simulation training device
ft	feet
FTD	flight training device
FTE	full time equivalent
FTE flig	flight technical error
FTL	flight and duty time limitations
g	gram
GAGAN GPS	aided geo augmented navigation
GBAS	ground-based augmentation system
GCAS	ground collision avoidance system
GEN	general
GIDS	ground ice detection system
GLS GBAS	landing system
GM	Guidance Material
GMP	general medical practitioner
GNSS	global navigation satellite system
GPS	global positioning system
GPWS	ground proximity warning system
HF	high frequency
Hg	mercury

HIALS	high intensity approach lighting system
HIGE	hover in ground effect
HLL	helideck limitations list
HOGE	hover out of ground effect
HoT	hold-over time
hPa	hectopascals
HPL	human performance and limitations
HUD	head-up display
HUDLS	head-up guidance landing system
HUMS	health usage monitor system
IAF	initial approach fix
IALS	intermediate approach lighting system
IAN	Integrated approach navigation
ICAO	International Civil Aviation Organization
IDE	instruments, data and equipment
IF	intermediate fix
IFR	instrument flight rules
IFSD	in-flight shutdown
IGE	in ground effect
ILS	instrument landing system
IMC	instrument meteorological conditions
IMU	Inertial measurement unit
in	inches
INS	inertial navigation system
IP	intermediate point
IR	Implementing Rule
IR	instrument rating
IRS	inertial reference system
IRU	inertial reference unit
ISA	international standard atmosphere
ISO	International Organization for Standardization
IV	intravenous
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
kg	kilograms
km	kilometers
kt	knots
LDA	landing distance available
LDP	landing decision point
LED	light-emitting diode
LHS	left hand seat
LIFUS	line flying under supervision
LNAV	lateral navigation
LoA	letter of acceptance

LOC	localizer
LOE	line-oriented evaluation
LOFT	line-oriented flight training
LOQE	line-oriented quality evaluation
LOS	limited obstacle surface
LP	Localiser performance
LPC	line proficiency check
LPV	localiser performance with vertical guidance
LRCS	long range communication system
LRNS	long range navigation system
LVO	low visibility operation
LVP	low visibility procedures
LVTO	low visibility take-off
m	metres
MALS	medium intensity approach lighting system
MALSF	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights
MALSR	medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights
MAP	missed approach point
MCP	mode control panel
MCTOM	maximum certified take-off mass
MDA	minimum descent altitude
MDH	minimum descent height
MEA	minimum en-route altitude
MED	medical
MEL	minimum equipment list
METAR	meteorological aerodrome report
MGA	minimum grid altitude
MHA	minimum holding altitude
MHz	megahertz
MID	midpoint
MLR	manuals, logs and records
MLS	microwave landing system
MLX	millilux
mm	millimetres
MM	multi-mode
MMEL	master minimum equipment list
MNPS	minimum navigation performance specifications
MOC	minimum obstacle clearance
MOCA	minimum obstacle clearance altitude
MOPSC	maximum operational passenger seating configuration
MORA	minimum off-route altitude
MPSC	maximum passenger seating capacity

MSA	minimum sector altitude
MSAS	multi-functional satellite augmentation system
MTCA	minimum terrain clearance altitude
N	North
NADP	noise abatement departure procedure
NALS	no approach lighting system
NCC	non-commercial operations with complex motor-powered aircraft
NCO	non-commercial operations with other-than-complex motor-powered aircraft
N_F	free power turbine speed
N_G	engine gas generator speed
NM	nautical miles
NOTAM	notice to airmen
NOTECHS	non-technical skills evaluation
NOTOC	notification to captain
NPA	non-precision approach
NPA	Notice of Proposed Amendment
NPS	Navigation precision scales
NSE	navigation system error
NVD	night vision device
NVG	night vision goggles
NVIS	night vision imaging system
OAT	outside air temperature
OCC	operations control center
OCH	obstacle clearance height
OCL	oceanic clearance
ODALS	omnidirectional approach lighting system
OEI	one-engine-inoperative
OFS	obstacle-free surface
OGE	out of ground effect
OIP	offset initiation point
OM	operations manual
OML	operational multi-pilot limitation
ONC	operational navigation chart
OPC	Operator`s proficiency check
OPS	operations
ORO	Organisation Requirements for Air Operations
OTS CAT II other than standard category II	CAT II other than standard category II
PAPI	precision approach path indicator
PAR	precision approach radar
PBE	protective breathing equipment
PBN	performance-based navigation
PC/PT	proficiency check/proficiency training

PCDS	personnel carrying device system
PDA	premature descent alert
PDP	predetermined point
PED	portable electronic device
PF	pilot flying
PM	pilot monitoring
PIC	pilot-in-command
PIN	personal identification number
PIS	public interest site
PLB	personal locator beacon
PNR	point of no return
POH	pilot's operating handbook
PRM	person with reduced mobility
QAR	quick access recorder
QFE	atmospheric pressure at aerodrome elevation / runway threshold
QNH	atmospheric pressure at nautical height
RA	resolution advisory
RAIM	receiver autonomous integrity monitoring
RAT	ram air turbine
RCC	rescue coordination centre
RCF	reduced contingency fuel
RCLL	runway centre line lights
RF	radius to fix
RF	radio frequency
RFC	route facility chart
RI	ramp inspection
RI	rectification interval
RIE	rectification interval extension
RMA	regional monitoring agency
RNAV	area navigation
RNP	required navigation performance
RNP APCH RNP	approach
RNP AR APCH RNP	approach for which authorisation is required
ROD	rate of descent
RP	rotation point
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTOM	reduced take-off mass
RTZL	runway touchdown zone lights
RVR	runway visual range
RVSM	reduced vertical separation minima
S	South
SAFA	safety assessment of foreign aircraft
SALS	simple approach lighting system

SALSF	simple approach lighting system with sequenced flashing lights
Sap	stabilised approach
SAP	system access parameters
SAR	search and rescue
SAS	stability augmentation system
SBAS	satellite-based augmentation system
SCC	senior cabin crew
SCP	special category of passenger
SDCM	system of differential correction and monitoring
SFE	synthetic flight examiner
SFI	synthetic flight instructor
SID	standard instrument departure
SMM	safety management manual
SMS	safety management system
SNAS	satellite navigation augmentation system
SOP	standard operating procedure
SPA	operations requiring specific approvals
SPECI	aviation selected special weather report
SPO	specialised operations
SRA	surveillance radar approach
SSALF	simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights
SSALR	simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights
SSALS	simplified short approach lighting system
SSEC	static source error correction
SSR	secondary surveillance radar
STAR	standard terminal arrival route
STC	supplemental type certificate
TA	traffic advisory
TAC	terminal approach chart
TAS	true airspeed
TAWS	terrain awareness warning system
TC	technical crew
TC	type certificate
TCAS	traffic collision avoidance system
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TCH	type certificate holder
TDP	take-off decision point
TDZ	touchdown zone
THR	threshold
TI	Technical Instructions
TIT	turbine inlet temperature
TLS	target level of safety

TMG	touring motor glider
TODA	take-off distance available (aeroplanes)
TOGA	take-off/go around
TORA	take-off run available
T-PED	transmitting portable electronic device
TRE	type rating examiner
TRI	type rating instructor
TSE	total system error
TVE	total vertical error
TWIP	terminal weather information for pilots
UMS	usage monitoring system
UTC	coordinated universal time
V_2	take-off safety speed
V_{S0}	stalling speed
V_{AT}	indicated airspeed at threshold
VDF VHF	direction finder
VDP	vertical decision point
VFR	visual flight rules
VHF	very high frequency
VIS	visibility
VMC	visual meteorological conditions
V_{MO}	maximum operating speed
VNAV	vertical navigation
VOR VHF	omnidirectional radio range
V_T	threshold speed
VTOL	vertical take-off and landing
V_{TOSS}	take-off safety speed
WAAS	wide area augmentation system
WAC	world aeronautical chart
WIFI	wireless fidelity
ZFTT	zero flight-time training

0.3.2. Definitions

Accountable Manager / Director General: The person acceptable to the Authority who has corporate authority for ensuring that all operations and maintenance activities can be financed and carried out to the standard required by the Authority and any additional requirements defined by the Operator.

Accelerate-stop distance available (ASDA) – means the length of the take-off run available plus the length of stopway, if such stopway is declared available by the State of the aerodrome and is capable of bearing the mass of the aeroplane under the prevailing operating conditions;

Acceptable means of compliance (AMC) – means non-binding standards adopted by the Agency to illustrate means to establish compliance with Aviation Rules;

Adequate aerodrome – means an aerodrome on which the aircraft can be operated, taking account of the applicable performance requirements and runway characteristics;

For the purpose of passenger classification:

(a) '**adult'** means a person of an age of 12 years and above;

(b) '**child/children'** means persons who are of an age of two years and above but who are less than 12 years of age;

(c) '**infant'** means a person under the age of two years;

Aeroplane – means an engine-driven fixed-wing aircraft heavier than air that is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its wings;

Aided night vision imaging system (NVIS) flight' means, in the case of NVIS operations, that portion of a visual flight rules (VFR) flight performed at night when a crew member is using night vision goggles (NVG)

Aircraft – means a machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface;

Aircraft tracking – means a ground based process, that maintains and updates, at standardised intervals, a record of the four dimensional position of individual aircraft in flight;

Aircraft tracking system – means a system that relies on aircraft tracking in order to identify abnormal flight behavior and provide alert;

Anti-icing - in the case of ground procedures, means a procedure that provides protection against the formation of frost or ice and accumulation of snow on treated surfaces of the aircraft for a limited period of time (hold-over time);

Approach procedure with vertical guidance (APV)

0.3.2. Визначення

Відповідальний керівник / Генеральний директор: особа, прийнятна державній авіаційній адміністрації, яка несе корпоративну відповідальність за виконання всіх видів льотної діяльності та діяльності по технічному обслуговуванню, забезпечує фінансування та гарантує виконання стандартів, встановлених авіаційною адміністрацією держави та стандартів, які визначені та затверджені Авіакомпанією.

Наявна дистанція перерваного зльоту (accelerate-stop distance available **– ASDA**) – сумарна довжина розбігу та довжина кінцевої смуги гальмування, якщо така кінцева смуга гальмування є доступною на аеродромі і здатна витримати масу літака у звичайних експлуатаційних умовах;

Прийнятні методи відповідності (acceptable means of compliance – **AMC**) – стандарти необов'язкового характеру, які прийняті уповноваженим органом для ілюстрації методів установлення відповідності Авіаційним правилам;

Придатний аеродром (adequate aerodrome) – аеродром, на якому може здійснюватися експлуатація повітряного судна з урахуванням застосовних вимог до льотно-технічних характеристик та характеристик злітно-посадкової смуги;

З метою класифікації пасажирів:

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

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

(c) **немовля** (infant) – особа віком до 2 років;

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

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

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

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

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

Запобігання обледенінню (anti-icing) – процедура, у разі виконання наземних процедур , яка забезпечує захист від утворення інію або льоду або від накопичення снігу на оброблених поверхнях повітряного судна протягом обмеженого періоду часу (строк дії речовини для запобігання обледенінню);

Схема захід на посадку з вертикальним наведенням

operation" means an instrument approach which utilises lateral and vertical guidance, but does not meet the requirements established forprecision approach and landing operations, with a decision height (DH) not lower than 250 ft and a runway visual range (RVR) of not less than 600 m

(approach procedure with vertical guidance operation - APV)" – захід на посадку за приладами, у процесі якого використовується бокове та вертикальне наведення, але таке захід не відповідає вимогам, установленим для точного захід та виконання посадки з висотою прийняття рішення (decision height - DH) не менше ніж 250 футів (75 метрів) та дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range - RVR) не менше ніж 600 метрів

Aviation work type – special operations flights when the aircraft used to provide specific types of tasks (aeronautical chemical work, aerial photography, patrolling, air advertising etc.).

Авіаційні роботи – польоти спеціалізованої експлуатації, де ПС використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама.

Cabin crew member – means an appropriately qualified crew member, other than a flight crew or technical crew member, who is assigned by an operator to perform duties related to the safety of passengers and flight during operations;

Член кабінного екіпажу (cabin crew member) – член екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного персоналу, призначений експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації;

Category I (**CAT I**) approach operation – means a precision instrument approach and landing using an instrument landing system (ILS), microwave landing system (MLS), GLS (ground-based augmented global navigation satellite system (GNSS/GBAS) landing system), precision approach radar (PAR) or GNSS using a satellite-based augmentation system (SBAS) with a decision height (DH) not lower than 200 ft and with a runway visual range (RVR) not less than 550 m for aeroplanes.

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

Category II (CAT II) operation – means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS with: (a) DH below 200 ft but not lower than 100 ft; and (b) RVR of not less than 300 m

Захід на посадку за категорією II (category II operation – **CAT II**) – точне захід на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами: (a) DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів) та а також (b) RVR не менше ніж 300 метрів.

Category IIIA (CAT IIIA) operation – means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS with: (a) DH lower than 100 ft; and (b) RVR not less than 200 m

Захід на посадку за категорією IIIA (category IIIA operation – **CAT IIIA**) – точне захід на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами: (a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), а також (b) RVR не менше ніж 200 метрів

Category IIIB (CAT IIIB) operation – means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS with: (a) DH lower than 100 ft, or no DH; and (b) RVR lower than 200 m but not less than 75 m

"Захід на посадку за категорією IIIB (category IIIB operation – CAT IIIB)" – точне захід на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами: (a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), або DH відсутня, а також (b) RVR менше ніж 200 метрів, але не менше ніж 75 метрів

Certification specifications (CS) – means technical standards adopted by the Agency indicating means to show compliance with Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules and which can be used by an Organisation for the purpose of certification;

Сертифікаційні специфікації (certification specifications – CS) – технічні стандарти, прийняті уповноваженим органом, які містять умови відповідності вимогам авіаційних правил та які організація може використовувати для цілей сертифікації;

Circling – means the visual phase of an instrument approach to bring an aircraft into position for landing on a runway/FATO that is not suitably located for a straight-in approach;

Заходження з кола (circling) – візуальна фаза заходження на посадку за приладами для приведення літака в позицію для посадки на злітно-посадкову смугу/FATO, розташування якої є незручним для виконання прямого заходження на посадку;

Clearway – means a defined rectangular area on the ground or water under the control of the appropriate authority, selected or prepared as a suitable area over which an aeroplane may make a portion of its initial climb to a specified height;

Зона, вільна від перешкод (clearway), – визначена прямокутна ділянка земної або водної поверхні, що перебуває під контролем відповідного компетентного органу, яку обрано або підготовлено як придатну ділянку для виконання літаком частини початкового набору висоти до заданої висоти;

Cloud base – means the height of the base of the lowest

Нижній край хмар (cloud base) – висота основи

observed or forecast cloud element in the vicinity of an aerodrome or operating site or within a specified area of operations, normally measured above aerodrome elevation or, in the case of offshore operations, above mean sea level.

найнижчого елемента хмари, яка спостерігається або прогнозується, поблизу аеродрому, експлуатаційного майданчика або в межах визначеного району експлуатації; зазвичай така висота вимірюється від рівня аеродрому або, якщо експлуатація повітряного судна здійснюється у відкритому морі - від середнього рівня моря.

Code share – means an arrangement under which an operator places its designator code on a flight operated by another operator, and sells and issues tickets for that flight;

Код-шер (codeshare) – угода, відповідно до якої експлуатант розміщує свій код авіакомпанії на рейс, що виконує інший експлуатант, а також продає і видає квитки на такий рейс;

Commercial operation – any operation of an A/C that is accessible to the public for a fee or other valuable consideration or when it is not available to the public and is performed under a contract between the operator and the customer which has no control over the operator;

Комерційна експлуатація (commercial operation) – будь-яка експлуатація ПС, яка є доступною для громадськості за плату або іншу цінну винагороду, або коли вона не доступна для громадськості і виконується за контрактом між експлуатантом та замовником, де останній не має контролю над експлуатантом;

Congested area – means in relation to a city, town or settlement, any area which is substantially used for residential, commercial or recreational purposes;

Густонаселений район (congested area) – будь-яка частина міста або іншого населеного пункту, що використовується переважно для проживання, комерційної діяльності або відпочинку;

Contaminated runway – means a runway of which more than 25 % of the runway surface area within the required length and width being used is covered by the following:

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

(a) surface water more than 3 mm (0,125 in) deep, or by slush, or loose snow, equivalent to more than 3 mm (0,125 in) of water;

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

(b) snow which has been compressed into a solid mass which resists further compression and will hold together or break into lumps if picked up (compacted snow); or

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

(c) ice, including wet ice;

(c) льодом, включно з мокрим льодом;

Contingency fuel – means the fuel required to compensate for unforeseen factors that could have an influence on the fuel consumption to the destination aerodrome;

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

Continuous descent final approach (CDFA) – means a technique, consistent with stabilized approach procedures, for flying the final-approach segment of a non-precision instrument approach procedure as a continuous descent, without level-off, from an altitude/height at or above the final approach fix altitude/height to a point approximately 15 m (50 ft) above the landing runway threshold or the point where the flare maneuver shall begin for the type of aircraft flown;

Фінальне заходження на посадку з постійним зниженням (continuous descent final approach – CDFA) – методика, що відповідає процедурам стабілізованого заходження на посадку в кінцевій фазі неточного інструментального заходження на посадку шляхом безперервного зниження без горизонтального польоту, з абсолютної/відносної висоти або вище від зафіксованої абсолютної/відносної висоти кінцевого заходження на посадку до точки на висоті приблизно 15 метрів (50 футів) вище від торця злітно-посадкової смуги або до точки, де починається маневр вирівнювання для конкретного типу повітряного судна;

Converted meteorological visibility (CMV)' means a value, equivalent to an RVR, which is derived from the reported meteorological visibility;

Конвертована метеорологічна видимість (converted meteorological visibility – CMV) – величина, яка еквівалентна величині RVR, що є похідною від повідомленої метеорологічної видимості;

Crew member – means a person assigned by an operator to perform duties on board an aircraft;

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

Critical phases of flight in the case of aeroplanes means the take-off run, the take-off flight path, the final approach, the missed approach, the landing, including the landing roll, and any other phases of flight as determined by the pilot-in-command or commander;

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

Damp runway – means a runway where the surface is not dry, but when the moisture on it does not give it a shiny appearance;

Dangerous goods (DG) – means articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in the technical instructions or which are classified according to those instructions;

Dangerous goods accident – means an occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property damage;

Dangerous goods incident means**:**

a) an occurrence other than a dangerous goods accident associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid or radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained;

b) any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardizes an aircraft or its occupants;

De-icing, in the case of ground procedures, means a procedure by which frost, ice, snow or slush is removed from an aircraft in order to provide uncontaminated surfaces;

Dry lease agreement means an agreement between undertakings pursuant to which the aircraft is operated under the air operator certificate (AOC) of the lessee or, in the case of commercial operations other than CAT, under the responsibility of the lessee;

Dry operating mass means the total mass of the aircraft ready for a specific type of operation, excluding usable fuel and traffic load;

Dry runway – means a runway which is neither wet nor contaminated, and includes those paved runways which have been specially prepared with grooves or porous pavement and maintained to retain ‘effectively dry’ braking action even when moisture is present;

EFB system – means the hardware equipment (including any battery, connectivity provisions, input/output components) and software (including databases and the operating system) needed to support the intended EFB application(s);

Electronic flight bag (EFB) – means an electronic information system, comprised of equipment and applications for flight crew, which allows for the storing, updating, displaying and processing of EFB functions to support flight operations or duties;

En-route alternate (ERA) aerodrome – means an adequate aerodrome along the route, which may be required at the planning stage;

Enhanced vision system (EVS) – means a system to display electronic real-time images of the external scene achieved through the use of imaging sensors.

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

Небезпечні вантажі (dangerous goods – DG) – предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього середовища та перелік яких надано у переліку небезпечних вантажів у відповідних технічних інструкціях або які класифікуються відповідно до цих інструкцій;

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

Інцидент з небезпечними вантажами (dangerous goods incident):

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

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

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

Договір оренди без екіпажу (сухий лізинг) (dry lease agreement) – угода між суб’єктами господарювання, відповідно до умов якої повітряне судно експлуатується згідно із сертифікатом експлуатанта (AOC) орендаря або у випадку комерційної експлуатації, іншої, ніж CAT, під відповідальністю орендаря;

Суха експлуатаційна маса (dry operating mass) – загальна маса повітряного судна, підготовленого до конкретного типу роботи, за винятком маси палива та загального завантаження;

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

Система EFB – обладнання ПС (включаючи акумуляторні батареї, умови підключення, компоненти вводу / виводу) та програмне забезпечення (включаючи бази даних та операційну систему), необхідні для підтримки застосування EFB;

EFB – електронна інформаційна система, що складається з обладнання та додатків для льотного екіпажу, що дозволяє зберігати, оновлювати, відображати та обробляти функції EFB для підтримки польотних операцій або обов'язків;

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

Покращена система бачення (enhanced vision system - EVS) – система для відображення електронних зображень зовнішніх об’єктів у реальному часі, яка

	працює завдяки використанню датчиків зображення.
Flight data monitoring (FDM) – means the proactive and non-punitive use of digital flight data from routine operations to improve aviation safety;	**Моніторинг польотних даних** (flight data monitoring – FDM) – проактивне та некаральне використання цифрових польотних даних з метою підвищення безпеки польотів у повсякденній експлуатації;
Flight simulation training device (FSTD) – means a training device which is:	**Тренажер відтворення умов польоту** (flight simulation training device –FSTD)
(a) in the case of aeroplanes, a full flight simulator (FFS), a flight training device (FTD), a flight and navigation procedures trainer (FNPT), or a basic instrument training device (BITD);	(a) для літаків – повномасштабний тренажер (full flight simulator – FFS), тренажер льотної підготовки (flight training device – FTD), тренажер пілотажно-навігаційних процедур (flight and navigation procedures trainer – FNPT) або базовий тренажер інструментальної підготовки (basic instrument training device – BITD);
Fuel ERA aerodrome – means an ERA aerodrome selected for the purpose of reducing contingency fuel;	**Аеродром дозаправки** (fuel ERA aerodrome) – ERA аеродром, обраний для зменшення кількості резервного палива;
GBAS landing system (GLS) – means an approach landing system using ground based augmented global navigation satellite system (GNSS/GBAS) information to provide guidance to the aircraft based on its lateral and vertical GNSS position. It uses geometric altitude reference for its final approach slope;	**Система посадки GBAS** (GBAS landing system – GLS) – система заходження на посадку з використанням даних (ground based augmented global navigation satellite system – GNSS/GBAS) наземної покращеної глобальної навігаційної супутникової системи для управління повітряним судном, що базуються на горизонтальній та вертикальній складових положення GNSS. Вона використовує дані геометричної висоти для обчислення кута глісади заходження на посадку;
Grounding – means the formal prohibition of an aircraft to take-off and the taking of such steps as are necessary to detain it;	'**Ґраундінг'** (grounding) – формальна заборона повітряному судну виконувати зліт та вжиття заходів, необхідних для його затримання;
Head-up display (HUD) – means a display system which presents flight information to the pilot's forward external field of view and which does not significantly restrict the external view.	**Дисплей проекції польотної інформації** (head-up display – HUD) – система візуального відображення польотної інформації на передній частині поля зору пілота, що не призводить до суттєвого обмеження зовнішнього огляду.
Head-up guidance landing system (HUDLS) – means the total airborne system that provides head-up guidance to the pilot during the approach and landing and/or missed approach procedure. It includes all sensors, computers, power supplies, indications and controls.	**Система посадки з проекційною індикацією** (head-up guidance landing system – HUDLS) – бортова система проекційної індикації, яка допомагає пілоту забезпечити управління під час захід на посадку та посадки, та/або відходження на друге коло. До її складу входять усі датчики, комп'ютери, джерела живлення, індикатори та органи управління.
Hold-over time (HoT) – means the estimated time the anti-icing fluid will prevent the formation of ice and frost and the accumulation of snow on the protected (treated) surfaces of an aeroplane;	**Час захисної дії** (hold-over time – HoT) – розрахунковий час дії рідини, що запобігає обледенінню, протягом якого вона перешкоджатиме утворенню льоду, інію, а також накопиченню снігу на захищених (оброблених) поверхнях літака;
Hostile environment means:	**Несприятливе середовище** (hostile environment) – це:
(a) an area in which:	(a) середовище, у якому:
– a safe forced landing cannot be accomplished because the surface is inadequate; or	– не можна виконати безпечну вимушену посадку через непридатність для цього поверхні землі;
– search and rescue response/capability are not provided consistent with anticipated exposure; or	– можливості системи пошуку і рятування не відповідають очікуваній небезпеці, або
– there is an unacceptable risk of endangering persons or property on the ground;	– на землі є неприйнятний ризик для людей або майна, яким загрожує небезпека;
(b) in any case, the following areas:	(b) у будь-якому випадку такі зони:
– for overwater operations, the open sea area north of 45 N and south of 45 S, unless any part is designated as non-hostile by the responsible authority of the State in which the operations take place; and	– під час виконання польотів над водною поверхнею – відкриті райони моря на північ від 45N та на південь від 45S, які позначені органами відповідної держави;
– those parts of a congested area without adequate safe forced landing areas;	– ті частини густонаселених районів, у яких немає зон для виконання безпечної вимушеної посадки;

Landing decision point (LDP) – means the point used in determining landing performance from which, an engine failure having been recognised at this point, the landing may be safely continued or a balked landing initiated;

Точка прийняття рішення про посадку (landing decision point – LDP) – точка, яку використовують у визначенні посадкових характеристик, за умови, що відмову двигуна було розпізнано у цій точці, посадку може бути безпечно продовжено або розпочато перервану посадку;

Landing distance available (LDA) – means the length of the runway which is declared available by the State of the aerodrome and suitable for the ground run of an aeroplane landing;

Наявна посадкова дистанція (landing distance available – LDA) – довжина злітно-посадкової смуги, заявлена аеродромом як наявна та придатна для пробігу літака під час посадки;

Low visibility procedures (LVP)' means procedures applied at an aerodrome for the purpose of ensuring safe operations during lower than standard category I, other than standard category II, category II and III approaches and low visibility take-offs;

Процедури низької видимості (low visibility procedures – LVP) – процедури, що застосовуються в районі аеродрому з метою забезпечення безпечної експлуатації в умовах низької видимості під час заходження на посадку, нижчої стандарту категорії I, іншої, ніж стандарту категорії II, заходження на посадку за категоріями II та III та зльоту в умовах низької видимості;

Low visibility take-off (LVTO)' means a take-off with an RVR lower than 400 m but not less than 75 m;

Зліт за умов низької видимості (low visibility take-off – LVTO) – зліт, коли RVR становить менше ніж 400 метрів, але не менше ніж 75 метрів;

Lower than standard category I (LTS CAT I) operation' means a category I instrument approach and landing operation using category I DH, with an RVR lower than would normally be associated with the applicable DH but not lower than 400 m;

Експлуатація нижче від стандарту категорії I (lower than standard category I – LTS CAT I) – інструментальне заходження на посадку та посадку за CAT I з використанням DH CAT I, коли RVR менше, ніж зазвичай пов'язується з відповідним DH, але не менше ніж 400 метрів;

Maximum operational passenger seating configuration (MOPSC)' means the maximum passenger seating capacity of an individual aircraft, excluding crew seats, established for operational purposes and specified in the operations manual. Taking as a baseline the maximum passenger seating configuration established during the certification process conducted for the type certificate (TC), supplemental type certificate (STC) or change to the TC or STC as relevant to the individual aircraft, the MOPSC may establish an equal or lower number of seats, depending on the operational constraints;

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

Minimum descent altitude/height (MDA/H). A specified altitude/height in a non-precision approach or circling approach below which descent may not be made without visual reference.

Мінімальна абсолютна/відносна висота зниження (MDA/H). Певна абсолютна/відносна висота у за- хоі за неточною системою або по колу, нижче якої зниження не має здійснюватись без візуального орієнтування.

Night – means the period between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight or such other period between sunset and sunrise as may be prescribed by the appropriate authority, as defined by the Member State;

Ніч (night) – період часу між кінцем вечірніх цивільних сутінків і початком ранкових цивільних сутінків або інший період часу між заходом і сходом сонця, установлений відповідним органом влади;

Non-hostile environment - means an environment in which:

- safe forced landing can be accomplished;
- search and rescue response/capability is provided consistent with the anticipated exposure.

Безпечне середовище (non-hostile environment) – середовище, у якому:

- можна забезпечити безпечну вимушену посадку;
- можливості системи пошуку та рятування відповідають передбачуваній загрозі.

In any case, those parts of a congested area with adequate safe forced landing areas shall be considered non-hostile;

У будь-якому випадку повинні вважатися безпечними частини густонаселених районів, які є придатними для виконання безпечної вимушеної посадки;

Non-precision approach (NPA) operation – means an instrument approach with a minimum descent height (MDH), or DH when flying a CDFA technique, not lower than 250 ft and an RVR/CMV of not less than 750 m for aeroplanes.

Неточний захід на посадку (non-precision approach operation – NPA operation)" – інструментальне захід на посадку з мінімальною відносною висотою зниження (minimum descent height – MDH) або DH під час польоту за методикою CDFA не нижче 18 ніж 250 футів (75 метрів) та RVR/CMV не менше ніж 750 метрів для літаків.

Obstacle clearance altitude/height (OCA/H). The lowest

Абсолютна/відносна мінімальна безпечна висота

altitude (OCA) or alternatively the lowest height (OCH) above the elevation of the relevant runway threshold or above the aerodrome elevation as applicable used in establishing compliance with appropriate obstacle clearance criteria.

NOTE 1: Decision altitude (DA) is referenced to mean sea level (MSL) and decision height (DH) is referenced to the threshold elevation.

NOTE 2: The Required Visual Reference means that section of the visual aids or of the approach area which should have been in view for sufficient time for the pilot to have made an assessment of the aircraft position and rate of change of position, in relation to the desired flight path.

Operational control – means the responsibility for the initiation, continuation, termination or diversion of a flight in the interest of safety;

Performance class A aeroplanes – means multi-engined aeroplanes powered by turbo-propeller engines with an MOPSC of more than nine or a maximum take-off mass exceeding 5 700 kg, and all multi-engined turbo-jet powered aeroplanes;

Pilot Flying – Pilot is responsible for managing and control (see details in sec 0.4.1 OM Part B)

Pilot Monitoring - Pilot is responsible for monitoring the current and projected flight path and speed of the aircraft (see details in sec 0.4.1 OM Part B)

Pilot-in-command (PIC) – means the pilot designated as being in command and charged with the safe conduct of the flight. For the purpose of commercial air transport operations, the 'pilot-incommand' shall be termed the 'commander';

Portable EFB – means a portable EFB host platform, used on the flight deck, which is not part of the configuration of the certified aircraft;

Pre-flight preparation – type of aircraft and crew preparation conducted in the Aircompany directly before each flight in order to check the readiness of the aircraft and crew to perform a specific flight by the PIC.

Preliminary preparation – type of crew trainings which should be conducted at the Aircompany with the purpose of studying required materials, documents completing, practice as for upcoming flight/flights and of check of readiness for flight by the Aircompany`s management.

Principal place of business – means the head office or registered office of the organization within which the principal financial functions and operational control of the activities referred to in Aviation Rules of Ukraine.

Ramp inspection – means the inspection of aircraft, of flight and cabin crew qualifications and of flight documentation in order to verify the compliance with the applicable requirements;

Rectification interval – means a limitation on the duration of operations with inoperative equipment;

Runway visual range (RVR) – means the range over which the pilot of an aircraft on the centre line of a runway can see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying its centre line;

прольоту перешкод (OCA/H). Найнижча абсолютна (OCA) або найнижча відносна (OCH) висота над перевищенням відповідного порогу ЗПС або перевищенням аеродрому, як застосовно, використовувана для встановлення відповідності критеріям мінімальної безпечної висоти прольоту перешкоди.

ПРИМІТКА 1: Абсолютна висота прийняття рішення (DA) посилається на середній рівень моря (MSL), а відносна висота прийняття рішення (DH) посилається на висоту порогу ЗПС.

ПРИМІТКА 2: Потрібне візуальне орієнтування має на увазі, що частка візуальних засобів або зона підходу має бути видима пілоту протягом достатнього часу для оцінки положення ПС і ступеня зміни положення відносно обраної траєкторії польоту.

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

Літаки з льотно-технічними характеристиками класу A (performance class A aeroplanes) – багатомоторні літаки, які оснащені турбогвинтовими двигунами з MOPSC понад дев'ять або максимальною злітною масою понад 5700 кг та всі багатомоторні турбореактивні літаки;

Пілот, що пілотує - Пілот який відповідає за управління та контроль (детально див. п. 0.4.1. Частини В КЕ)

Пілот, що контролює – Пілот, який відповідає за відстеження поточної та прогнозованої траєкторії польоту та швидкості літака (детально див. п. 0.4.1. Частини В КЕ)

Командир повітряного судна (КПС) – пілот, якого призначено для виконання керівних функцій і на якого покладена відповідальність за безпечне виконання польотів. Для потреб комерційної повітряної експлуатації командир ПС повинен іменуватися як "командир";

Портативний EFB – це портативна хост-платформа EFB, що використовується в кабіні екіпажу, яка не є частиною конфігурації сертифікованого повітряного судна;

Передпольотна підготовка – вид підготовки ПС та екіпажу, що проводиться в Авіакомпанії безпосередньо перед виконанням кожного польоту з метою перевірки готовності ПС та екіпажу до виконання конкретного польоту з боку командира ПС.

Попередня підготовка – вид підготовки екіпажу ПС, що проводиться в Авіакомпанії з метою вивчення матеріалів, підготовки документів, відпрацювання практичних дій щодо майбутнього польоту/ польотів та контролю готовності екіпажу до виконання польоту/ польотів з боку керівництва Авіакомпанії.

Основне місце діяльності (principal place of business) – головний офіс або зареєстроване місцезнаходження організації, у якому виконуються головні фінансові функції та експлуатаційний контроль за тими видами діяльності, які передбачені Авіаційними правилами України;

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

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

Дальність видимості на злітно-посадковій смузі (runway visual range – RVR) – відстань на якій пілот повітряного судна, що перебуває на осьовій лінії злітно-посадкової смуги, може бачити маркування смуги, або розмежувальні вогні злітно-посадкової смуги, або

ідентифікацію її осьової лінії;

Safe forced landing – means an unavoidable landing or ditching with a reasonable expectancy of no injuries to persons in the aircraft or on the surface;

Безпечна вимушена посадка (safe forced landing) – неминуча посадка на поверхню землі або на воду з обґрунтованим очікуванням відсутності травм у людей у ПС або на поверхні після посадки;

Separate runways – means runways at the same aerodrome that are separate landing surfaces. These runways may overlay or cross in such a way that if one of the runways is blocked, it will not prevent the planned type of operations on the other runway. Each runway shall have a separate approach procedure based on a separate navigation aid;

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

Special task – technical flights / test flights, repositioning flights between the operational bases, maintenance bases, evacuation flights as well.

Спеціальне завдання – контрольні польоти/ обльоти ПС, польоти з метою репозиції ПС Авіакомпанії між операційними базами, базами технічного обслуговування ПС, евакуаційні польоти.

Special VFR flight – means a VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC;

Спеціальний політ VFR (special VFR flight) – політ VFR, виконання якого в диспетчерській зоні за менш сприятливих метеорологічних умов, ніж VMC, дозволено органом обслуговування повітряного руху;

Stabilised approach (SAp)' means an approach that is flown in a controlled and appropriate manner in terms of configuration, energy and control of the flight path from a pre-determined point or altitude/height down to a point 50 ft above the threshold or the point where the flare manoeuvre is initiated if higher;

Стабілізоване заходження на посадку (stabilised approach – SAp) – контрольоване та виконуване належним чином заходження на посадку з точки зору конфігурації ПС, тяги ПС та управління траєкторією польоту від попередньо визначеної точки або абсолютної/відносної висоти до точки, яка розміщується на 50 футів (15 метрів) вище від торця злітно-посадкової смуги або точки, у якій починається маневр вирівнювання, якщо остання розміщується вище;

Sterile flight crew compartment – means any period of time when the flight crew members are not disturbed or distracted, except for matters critical to the safe operation of the aircraft or the safety of the occupants;

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

Systematic flights – flights performed periodically, at least once every 30 calendar days at the same aircraft by the same definite route.

Систематичні польоти – польоти на одному типі ПС, що виконуються за визначеним маршрутом періодично, не рідше одного разу на 30 календарних днів.

Take-off alternate aerodrome – means an alternate aerodrome at which an aircraft can land should this become necessary shortly after take-off and if it is not possible to use the aerodrome of departure;

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

Take-off decision point (TDP) – means the point used in determining take-off performance from which, an engine failure having been recognised at this point, either a rejected take-off may be made or a take-off safely continued;

Точка прийняття рішення на зліт (take-off decision point – TDP) – точка, яка використовується під час визначення злітних льотно-технічних характеристик, починаючи з якої, у разі виявлення відмови двигуна в цій точці, можливо виконати перерваний зліт або продовжити безпечний зліт;

Take-off distance available (TODA) – in the case of aeroplanes means the length of the take-off run available plus the length of the clearway, if provided;

Наявна злітна дистанція (take-off distance available – TODA) – довжина доступного розбігу для літаків з додаванням довжини смуги, яка є вільною від перешкод, якщо це передбачено;

Take-off flight path – means the vertical and horizontal path, with the critical engine inoperative, from a specified point in the take-off for aeroplanes to 1 500 ft above the surface;

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

Take-off mass – means the mass including everything and everyone carried at the commencement of the take-off for helicopters and take-off run for aeroplanes;

Злітна маса (take-off mass) – маса повітряного судна, включаючи всіх та все, що перевозиться, на момент початку зльоту для вертольотів або початку розбігу для літаків;

Take-off run available (TORA) – means the length of runway that is declared available by the State of the aerodrome and suitable for the ground run of an aeroplane taking off;

Наявна довжина розбігу (take-off run available – TORA) – довжина злітно-посадкової смуги, яка заявлена аеродромом як наявна та придатна для розбігу літака під час зльоту;

Task specialist – means a person assigned by the operator or a third party, or acting as an undertaking, who performs tasks on the ground directly associated with a specialised task or performs specialised tasks on board or from the aircraft;

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

Technical instructions (TI) – means the latest effective edition of the 'Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air', including the supplement and any addenda, approved and published by the International Civil Aviation Organisation;

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

Traffic load – means the total mass of passengers, baggage, cargo and carry-on specialist equipment and, except for balloons, including any ballast;

Загальне завантаження (traffic load) – загальна вага пасажирів, багажу, вантажу і спеціального обладнання, що перевозиться, та, за винятком аеростатів, включаючи будь-який баласт;

type A EFB application – means an EFB application whose malfunction or misuse has no safety effect;

EFB типу А – означає застосування EFB, чия несправність або неправильне використання не впливає на безпеку;

V_1 means the maximum speed in the take-off at which the pilot must take the first action to stop the aeroplane within the accelerate-stop distance. **V_1** also means the minimum speed in the take-off, following a failure of the critical engine at **V_{EF}**, at which the pilot can continue the take

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

V_{EF} means the speed at which the critical engine is assumed to fail during take-off;

V_{EF} – швидкість, на якій критичний двигун вважається таким, що відмовив під час зльоту;

Visual approach means an approach when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed with visual reference to the terrain;

Візуальне заходження на посадку (visual approach) – заходження, під час якого частина або всі процедури інструментального заходження на посадку не завершено, а виконуються з використанням візуальних наземних орієнтирів;

Weather-permissible aerodrome – means an adequate aerodrome where, for the anticipated time of use, weather reports, or forecasts, or any combination thereof, indicate that the weather conditions will be at or above the required aerodrome operating minima, and the runway surface condition reports indicate that a safe landing will be possible;

Аеродром, придатний за погодними умовами (weather-permissible aerodrome), – аеродром, на якому протягом передбачуваного часу використання, фактична погода або прогнози, або їх комбінації вказують на те, що погодні умови будуть на рівні або вищі від необхідного експлуатаційного мінімуму, та повідомлення про стан поверхні злітно-посадкової смуги вказує на можливість безпечної посадки;

Wet lease agreement means an agreement:

- in the case of CAT operations, between air carriers pursuant to which the aircraft is operated under the AOC of the lessor; or
- in the case of commercial operations other than CAT, between operators pursuant to which the aircraft is operated under the responsibility of the lessor;

Договір оренди повітряного судна з екіпажом (мокрий лізинг) (wet lease agreement) - угода:

- для CAT експлуатації – між авіаперевізниками, відповідно до умов якої ПС експлуатується згідно з AOC орендодавця; або
- для комерційної експлуатації іншої, ніж CAT, – між експлуатантами, відповідно до умов якої відповідальним за експлуатацію ПС є орендодавець;

Wet runway means a runway of which the surface is covered with water, or equivalent, less than specified by the 'contaminated runway' definition or when there is sufficient moisture on the runway surface to cause it to appear reflective, but without significant areas of standing water.

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

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0.3.3. Units conversion table

0.3.3. Таблиця конвертації одиниць виміру

	METRIC → US	**US → METRIC**
LENGTH ДОВЖИНА	1 mm = 0.0394 in 1 m = 3.281 ft 1 m = 1.094 yd 1 km = 0.540 NM 1 km = 0.6215 statute mile	1 in = 25.4 mm 1 ft = 0.3048 m 1 yd = 0.914 m 1 NM = 1.852 km 1 statute mile = 1.609 km
SPEED ШВИДКІСТЬ	1 m/s = 3.281 ft/s = 1.944 kt 1 km/h = 0.54 kt	1 ft/s = 0.3048 m/s 1 kt = 1.852 km/h = 0.514 m/s
WEIGHT ВАГА	1 g = 0.353 oz 1 kg = 2.2046 lb 1 t (tonne) = 2 204.6 lb	1 oz = 28.35 g 1 lb = 0.4536 kg 1 lb = 0.0004536 t
FORCE ПОТУЖНІСТЬ	1 N = 0.2248 lb 1 daN = 2.248 lb	1 lb = 4.448 N 1 lb = 0.4448 daN
PRESSURE ТИСК	1 bar = 14.505 PSI 1 mbar = 1 hPa = 0.0145 PSI 1 mbar = 1 hPa = 0.02953 in Hg	1 PSI = 6892 Pa = 0.0689 bar 1 PSI = 68.92 hPa = 68.92 mbar 1 in Hg = 33.864 hPa = 33.864 mbar
VOLUME ОБ'ЄМ	1 l = 0.2642 US Gallon 1 m^3 = 264.2 US Gallons 1 l = 1.0567 US Quart	1 US Gallon = 3.785 l 1 US Gallon = 0.003785 m^3 1 US Quart = 0.94635 l
MOMENTUM МОМЕНТ	1 m.daN = 88.5 lb.in	1 lb.in = 0.0113 m.daN
TEMPERATURE ТЕМПЕРАТУРА	°C = 5/9 (°F - 32) °C = 5/9 (°F + 40) - 40	°F = (°C x 1.8) + 32 °F = 9/5 (°C + 40) - 40

0.3.4. International standard atmosphere (ISA)

0.3.4. Міжнародна стандартна атмосфера (ISA)

ALTITUDE (Feet)	TEMP. (°C)	PRESSURE			PRESSURE RATIO δ = P/Po	DENSITY σ = ρ/ρo	SPEED of SOUND (kt/kmph)	ALTITUDE (metres)
		hPa	PSI	In.Hg				
40 000	- 56.5	188	2.72	5.54	0.1851	0.2462	573 / 1061	12 192
39 000	- 56.5	197	2.58	5.81	0.1942	0.2583	573 / 1061	11 887
38 000	- 56.5	206	2.99	6.10	0.2038	0.2710	573 / 1061	11 582
37 000	- 56.5	217	3.14	6.40	0.2138	0.2844	573 / 1061	11 278
36 000	- 56.3	227	3.30	6.71	0.2243	0.2981	573 / 1061	10 973
35 000	- 54.3	238	3.46	7.04	0.2353	0.3099	576 / 1067	10 668
34 000	- 52.4	250	3.63	7.38	0.2467	0.3220	579 / 1072	10 363
33 000	- 50.4	262	3.80	7.74	0.2586	0.3345	581 / 1076	10 058
32 000	- 48.4	274	3.98	8.11	0.2709	0.3473	584 / 1082	9 754
31 000	- 46.4	287	4.17	8.49	0.2837	0.3605	586 / 1085	9 449
30 000	- 44.4	301	4.36	8.89	0.2970	0.3741	589 / 1091	9 144
29 000	- 42.5	315	4.57	9.30	0.3107	0.3881	591 / 1095	8 839
28 000	- 40.5	329	4.78	9.73	0.3250	0.4025	594 / 1100	8 534
27 000	- 38.5	344	4.99	10.17	0.3398	0.4173	597 / 1106	8 230
26 000	- 36.5	360	5.22	10.63	0.3552	0.4325	599 / 1109	7 925
25 000	- 34.5	376	5.45	11.10	0.3711	0.4481	602 / 1115	7 620
24 000	- 32.5	393	5.70	11.60	0.3876	0.4642	604 / 1119	7 315
23 000	- 30.6	410	5.95	12.11	0.4046	0.4806	607 / 1124	7 010
22 000	- 28.6	428	6.21	12.64	0.4223	0.4976	609 / 1128	6 706
21 000	- 26.6	446	6.47	13.18	0.4406	0.5150	611 / 1132	6 401
20 000	- 24.6	466	6.75	13.75	0.4595	0.5328	614 / 1137	6 096
19 000	- 22.6	485	7.04	14.34	0.4791	0.5511	616 / 1141	5 791
18 000	- 20.7	506	7.34	14.94	0.4994	0.5699	619 / 1146	5 406
17 000	- 18.7	527	7.65	15.57	0.5203	0.5892	621 / 1150	5 182
16 000	- 16.7	549	7.97	16.22	0.5420	0.6090	624 / 1156	4 877
15 000	- 14.7	572	8.29	16.89	0.5643	0.6292	626 / 1159	4 572
14 000	- 12.7	595	8.63	17.58	0.5875	0.6500	628 / 1163	4 267
13 000	- 10.8	619	8.99	18.29	0.6113	0.6713	631 / 1169	3 962
12 000	- 8.8	644	9.35	19.03	0.6360	0.6932	633 / 1172	3 658
11 000	- 6.8	670	9.72	19.79	0.6614	0.7156	636 / 1178	3 353
10 000	- 4.8	697	10.10	20.58	0.6877	0.7385	638 / 1182	3 048
9 000	- 2.8	724	10.51	21.39	0.7148	0.7620	640 / 1185	2 743
8 000	- 0.8	753	10.92	22.22	0.7428	0.7860	643 / 1191	2 438
7 000	+ 1.1	782	11.34	23.09	0.7716	0.8106	645 / 1195	2 134
6 000	+ 3.1	812	11.78	23.98	0.8014	0.8359	647 / 1198	1 829
5 000	+ 5.1	843	12.23	24.90	0.8320	0.8617	650 / 1204	1 524
4 000	+ 7.1	875	12.69	25.84	0.8637	0.8881	652 / 1208	1 219
3 000	+ 9.1	908	13.17	26.82	0.8962	0.9151	654 / 1211	914
2 000	+ 11.0	942	13.67	27.82	0.9298	0.9428	656 / 1215	610
1 000	+ 13.0	977	14.17	28.86	0.9644	0.9711	659 / 1221	305
0	+ 15.0	1013	14.70	29.92	1.0000	1.0000	661 / 1224	0
- 1 000	+ 17.0	1050	15.23	31.02	1.0366	1.0295	664 / 1230	- 305

0.3.5. Meters per second to feet per minute

0.3.5. Метри в секунду у фути в хвилину

(mps = 196.85 fpm)				
MPS	FPM		MPS	FPM
1	197		1.5	295
2	394		2.5	492
3	591		3.5	689
4	787		4.5	885
5	984		5.5	1082
6	1181		6.5	1279
7	1378		7.5	1476
8	1575		8.5	1673
9	1772		9.5	1870
10	1969		10.5	2067
11	2165		11.5	2263
12	2362		12.5	2460
13	2559		13.5	2657
14	2756		14.5	2854
15	2953		15.5	3051
16	3150		16.5	3248
17	3346		17.5	3444
18	3543		18.5	3641
19	3740		19.5	3838
20	3937			

0.3.6. Temperature corrections

When flying at levels with the altimeter set to 1013.2 hPa, the minimum safe altitude must be corrected for deviations in pressure when the pressure is lower than the standard atmosphere (1013 hPa). An appropriate correction is 10m (30 ft) per hPa below 1013 hPa. Alternatively, the correction can be obtained from standard correction graphs of Chapter 8.1.

0.3.6. Температурні поправки

При польотах на ешелонах (відносно 1013,2 мілібар (760 мм/рт.ст)) мінімальна безпечна висота має бути скорегована з урахуванням зменшення від стандартного тиску. Відповідно - поправка на 10 метрів (30 футів) на кожний мілібар. Як альтернатива, значення поправки може бути одержане з графіку, наданому в Підрозділі 8.1.

Table 1 – Values to be added by the pilot to minimum promulgated heights/altitudes (m)

Aerodrome Temperature (°C)	Height above the elevation of the altimeter setting source (metres)													
	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	600	900	1200	1500
0	5	5	10	10	10	15	15	15	20	25	35	50	70	85
-10	10	10	15	15	25	20	25	30	30	45	60	90	120	150
-20	10	15	20	25	25	30	35	40	45	65	85	130	170	215
-30	15	20	25	30	35	40	45	55	60	85	115	170	230	285
-40	15	25	30	40	45	50	60	65	75	110	145	220	290	365
-50	20	30	40	45	55	65	75	80	90	135	180	270	360	450

Table 2 – Values to be added by the pilot to minimum promulgated heights/altitudes (ft)

Aerodrome Temperature (°C)	Height above the elevation of the altimeter setting source (feet)													
	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
-30	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1190	1500

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

1. ORGANIZATION AND RESPONSIBILITIES 1-3
1. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ 1-3
1.1. Organizational Structure 1-3
1.1. Організаційна структура 1-3
1.1.1. «Aircompany Constanta» PrJSC Organigram 1-4
1.1.1. Організаційна структура ПрАТ «Авіакомпанія Константа». 1-4
1.1.2. Company Flight department organogram 1-5
1.1.2. Структура льотної служби 1-5
1.1.3. Ground operations department organogram 1-6
1.1.3. Структура Служби наземного обслуговування 1-6
1.2. Responsibilities and duties of operations management personnel 1-7
1.2. Відповідальність та обовязки управлінського персоналу 1-7
1.2.1. Nominated postholders 1-7
1.2.1. Призначені посадові особи 1-7
1.2.2. Adequacy and competency of nominated personnel 1-8
1.2.2. Відповідність та компетентність призначеного персоналу 1-8
1.2.3. Accountable Manager (ACM) 1-9
1.2.3. Відповідальний Керівник 1-9
1.2.4. Safety Manager (SM) 1-10
1.2.4. Керівник з безпеки польотів 1-10
1.2.5. Compliance monitoring Manger 1-10
1.2.5. Керівник з моніторингу відповідності 1-10
1.2.6. Nominated Person for Continuing Airworthiness (CAM Manager) 1-11
1.2.6. Призначений Керівник з управління підтриманням льотної придатності (Керівник з УПЛП) 1-11
1.2.7. Nominated Person Flight Operations (Flight Operations Manager) 1-12
1.2.7. Призначений Керівник з льотної експлуатації 1-12
1.2.8. Nominated Person Crew Training (Crew Training Manager) 1-13
1.2.8. Призначений Керівник з навчання та тренувань 1-13
1.2.9. Nominated Ground Operations Manager 1-15
1.2.9. Призначений Керівник з наземного обслуговування 1-15
1.3. Responsibilities and duties of operations management personnel 1-17
1.3. Відповідальність та обов'язки Персоналу з експлуатаційного менеджменту 1-17
1.3.1. AVSEC Manager 1-18
1.3.1. Керівник з авіаційної безпеки 1-18
1.3.2. Head of Operations Control Center 1-18
1.3.2. Начальник Центру операційного контролю польотів 1-18
1.3.3. Flight dispatcher 1-20
1.3.3. Співробітник із забезпечення польотів. 1-20
1.3.4. Search & Rescue service Manager 1-21
1.3.4. Начальник Служби ПАРЗП 1-21
1.3.5. Administrative Manager of Flight Operations Department 1-21
1.3.5. Начальник штабу льотної служби 1-21
1.3.6. Deputy Flight Operations Manager 1-22

1.3.6. Заступник Керівника з льотної експлуатації 1-22
1.3.7. Chief of Cabin Crew 1-22
1.3.7. Начальник відділу бортпровідників 1-22
1.4. Authority, Duties and Responsibilities of the Pilot-in-Command (PIC) 1-23
1.4. Повноваження, обовязки та відповідальність командира ПС (КПС) 1-23
1.4.1. Authority 1-23
1.4.1. Повноваження 1-23
1.4.2. Commander to complying with 1-23
1.4.2. Командир ПС 1-23
1.5. Duties and Responsibilities of Crewmembers other than the PIC 1-26
1.5. Повноваження, обов'язки та відповідальність членів екіпажу, які не є Командирами ПС 1-26
1.5.1. General 1-26
1.5.1. Загальні положення 1-26
1.5.2. Copies of reports 1-27
1.5.2. Копії звітів 1-27
1.5.3. Alcohol consumption 1-27
1.5.3. Споживання алкоголю 1-27
1.5.4. Aircompany Constanta uniform 1-27
1.5.4. Формений одяг 1-27
1.5.5. Co-pilot (COP) 1-27
1.5.5. Другий пілот 1-27
1.5.6. Duties and responsibilities of Flight Engineer 1-29
1.5.6. Обов'язки та відповідальність бортового інженера 1-29
1.5.7. Duties and responsibilities of Flight attendant 1-29
1.5.7. Обов'язки та відповідальність бортового провідника 1-29

1. ORGANIZATION AND RESPONSIBILITIES

ORO.AOC.135, ORO.AOC.140, ORO.GEN.200 including applicable AMC/GM

1.1. ORGANIZATIONAL STRUCTURE

«Aircompany Constanta» PrJSC is authorized by SAAU to operate charter cargo and passenger flights according to specified in the Air Operator Certificate No UA 037 Operations Specifications.

Aircompany Constanta ensures the existence of the necessary facilities, workspace, equipment and supporting devices, as well as work environment, to satisfy operational safety and security requirements.

Aircompany Constanta legal address and main office:

4, Blakytna Street
Zaporizhzhia
69013
Ukraine

Tel. +380 61 228 2282

Aircompany Constanta additional office:

No 3007, Trencianske Biskupice
Trencin
911 01
Slovak Republic

Web-site: www.constantaairline.com

E-mail: info@constantaairline.com

The following sections present the general organizational structure of the Aircopmany Constanta as well as the Flight Operations Department Organogram and Ground Operations Department Organogram.

The charts depicts structural Aircompany subdivisions which have direct relation to operations safety and reflects the vertical hierarchic of Nominated postholders interaction.

Aircompany management system provide responsibilities and job functions for safety flight operations, including flights organization system, oversight and efficient controls of flight operations.

Aircompany is an organization which activity is under Director General control.

Company key management system built on working functionary principle with responsibilities are clearly defined and divided between the key Company managers.

1. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

ORO.AOC.135, ORO.AOC.140, ORO.GEN.200 including applicable AMC/GM

1.1. ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА

ПрАТ "Авіакомпанія "Константа" має дозвіл ДАСУ на виконання чартерних вантажних та пасажирських авіаперевезень відповідно до Експлуатаційних специфікацій до Сертифікату експлуатанта № UA 037.

Авіакомпанія забезпечує наявність необхідних приміщень, робочого простору, обладнання та допоміжних пристроїв, а також умови праці, які відповідають вимогам експлуатаційної безпеки та охорони праці.

Юридична адреса та головний офіс Авіакомпанії:

вул. Блакитна, 4
Запоріжжя
69013
Україна

Тел. +380 61 228 2282

Додатковий офіс Авіакомпанії:

Тренчанське Біскупіце, № 3007
м. Тренчин
911 01
Словацька Республіка

Веб-сайт: www.constantaairline.com

E-mail: info@constantaairline.com

У наступних підрозділах представлено загальну організаційну структуру Авіакомпанії, а також структуру Льотної служби та структуру Служби наземної експлуатації.

На схемі позначені структурні підрозділи Авіакомпанії, які мають безпосереднє відношення до безпеки виконання польотів. Схема відображає ієрархічну (вертикальну) взаємодію посадових осіб керівного складу Авіакомпанії.

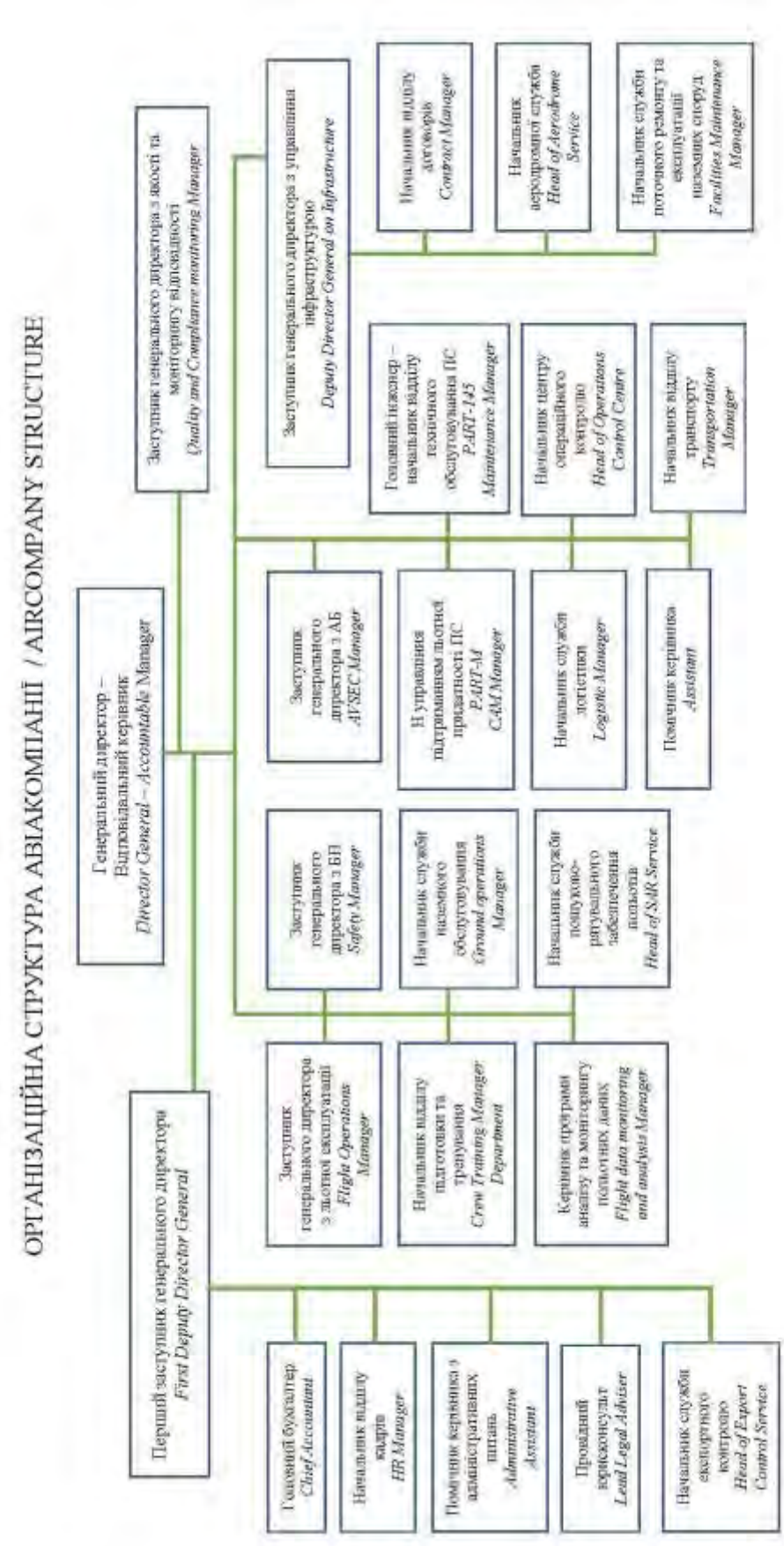
Система управління передбачає розподіл функцій і відповідальності за здійснення льотної діяльності включаючи систему організації і виконання польотів, систему нагляду і оперативного контролю льотної експлуатації.

Авіакомпанія є організацією з централізованим управлінням під керівництвом Генерального директора.

Система управління Авіакомпанії побудована за функціональним принципом з чітким розділенням відповідальності між керівниками підрозділів за виконання конкретних функцій.

1.1.1. «Aircompany Constanta» PrJSC Structure

1.1.1. Організаційна структура ПрАТ «Авіакомпанія Константа»



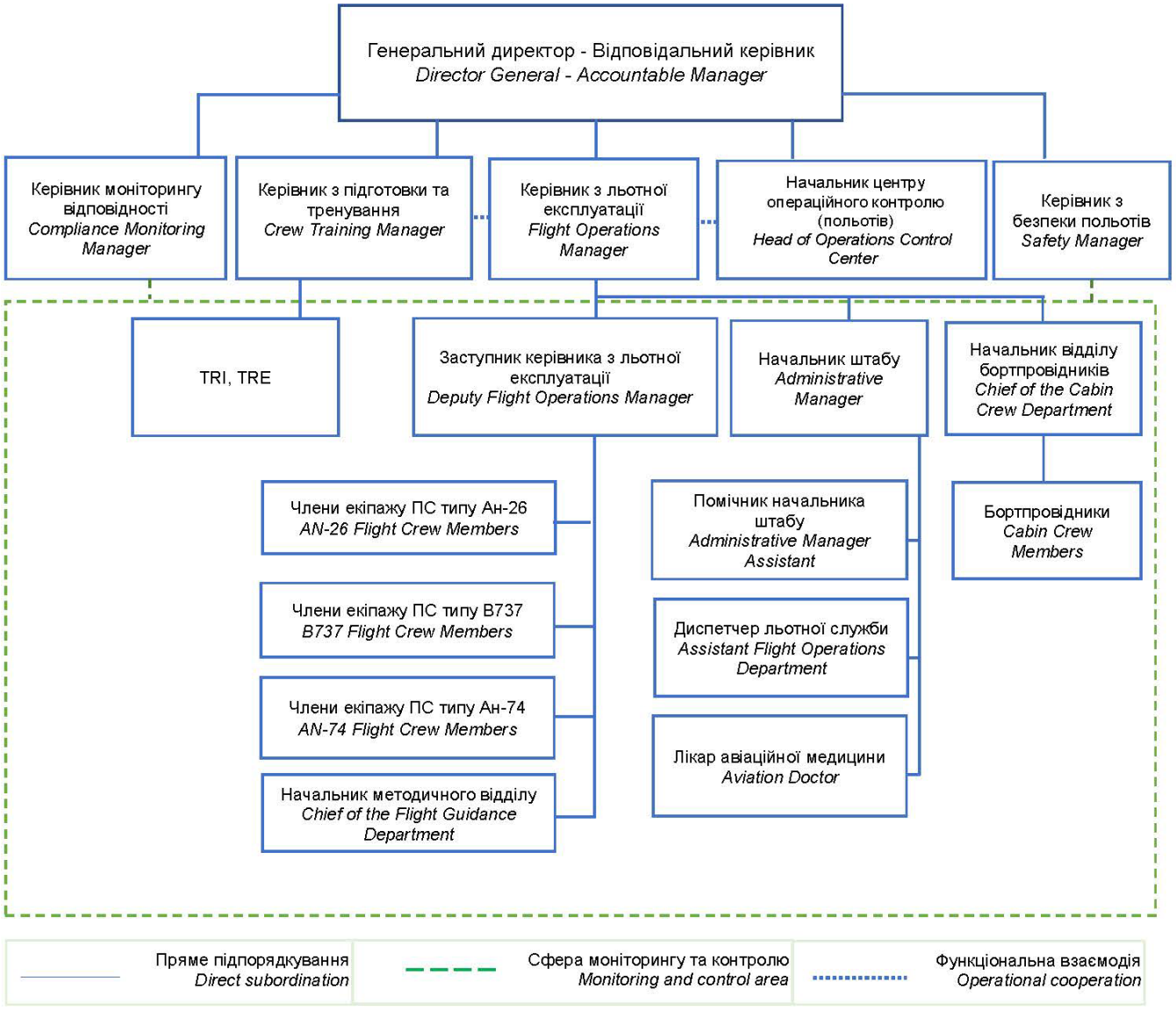
1.1.2. Company Flight Operations Department Structure

The below mentioned structure shows the relationship and subordination of the Flight operations department of the Company

1.1.2. Структура льотної служби

Нижче вказана організаційна схема відображає взаємовідносини та підпорядкування в Льотній службі Авіакомпанії.

СТРУКТУРНА СХЕМА ЛЬОТНОЇ СЛУЖБИ
FLIGHT OPERATIONS DEPARTMENT ORGANOGRAM

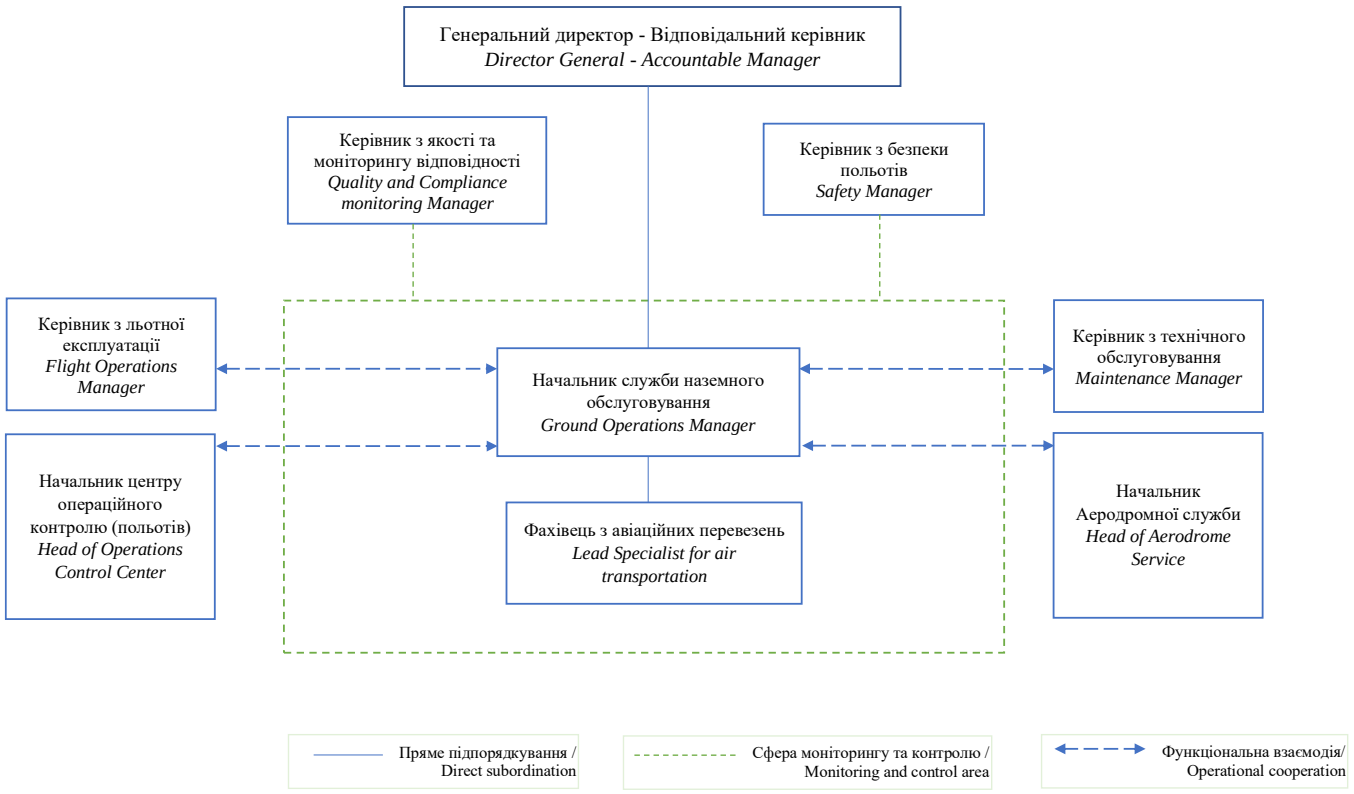


1.1.3. Ground Operations Department Structure

The below mentioned structure shows the relationship and subordination of the Company Ground operations department.

1.1.3. Структура Служби наземного обслуговування

Нижченаведена організаційна схема відображає взаємовідносини та підпорядкування Служби наземного обслуговування Авіакомпанії.



Пряме підпорядкування / Direct subordination
Сфера моніторингу та контролю / Monitoring and control area
Функціональна взаємодія/ Operational cooperation

1.2. RESPONSIBILITIES AND DUTIES OF OPERATIONS MANAGEMENT PERSONNEL

ORO.AOC.135, GM1 ORO.AOC.135(a), GM2 ORO.AOC.135(a)

1.2.1. Nominated postholders

The responsibilities of the Constanta Aircompany operations are clearly identified. For that SAA of Ukraine has nominated an Accountable manager and 5 postholders: Compliance Monitoring Manager, Flight operations Manager, Training Manager, Ground operations Manager and CAM Manager.

Also, Safety Manager and AVSEC Manager should be accepted by SAAU.

In the absence of a nominated postholder, his deputy ensures continuity of supervision.

1.2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА ОБОВЯЗКИ УПРАВЛІНСЬКОГО ПЕРСОНАЛУ

1.2.1. Призначені посадові особи

Відповідальність за виконання польотів в «Авіакомпанії Константа» чітко розподілена. Для цього в ДАСУ узгоджено Генерального Директора та п'ятьох посадових осіб: Керівника моніторингу відповідності, Керівника з льотної експлуатації, Керівника з підготовки та тренування, Керівника з наземного обслуговування та Керівника з підтримання льотної придатності.

Крім того, Керівник з безпеки польотів та Керівник з авіаційної безпеки також повинні бути прийнятні ДАСУ.

За відсутністю будь-якої призначеної посадової особи, її заступник гарантує виконання експлуатаційного нагляду.

ПРИЗНАЧЕНІ ПОСАДОВІ ОСОБИ ПрАТ «АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА»
NOMINATED POSTHOLDERS OF «AIRCOMPANY CONSTANTA» PrJSC

Посада Title	ПІБ Name	Контактні дані Contacts	Особа, яка заміщує Substitute/
Генеральний директор – Відповідальний Керівник Director General – Accountable Manager	Вдовенко Вадим Вікторович Vadym Vdovenko	vvdovenko@constantaairline.com +380509110239	Призначається Наказом Appointed by Order
Керівник з льотної експлуатації (Заступник генерального директора з льотної експлуатації) Flight Operations Manager	Тихоненко Владислав Владиленович Tykhonenko Vladyslav	vtykhonenko@constantaairline.com +380675050117	Кучер Віктор Петрович Viktor Kucher
Керівник з наземного обслуговування (Начальник Служби наземного обслуговування) Ground Operations Manager	Давиденко Оксана Миколаївна Oksana Davydenko	odavydenko@constantaairline.com +380990107170	Пасічник Анна Олександрівна Anna Pasichnyk
Керівник моніторингу відповідності (Заступник генерального директора з управління якістю та моніторингу відповідності) Compliance Monitoring Manager	Савка Марія Іванівна Mariia Savka	msavka@constantaairline.om +380984902784	Призначається Наказом Appointed by Order
Керівник з управління підтриманням льотної придатності Continuing Airworthiness Management Manager	Литвин Олексій Євгенович Oleksii Lytvyn	olytvyn@constantaairline.com +380953908261	Колєсова Ольга Анатоліївна Olha Kolesova
Керівник з підготовки та тренування Training Manager	Бадера Віталій Миколайович Vitalii Badera	vbadera@constantaairline.com +380668254024	Призначається Наказом Appointed by Order
Керівник з безпеки польотів (Заступник генерального директора з безпеки польотів) Safety Manager	Колтунов Володиир Володимирович Volodymyr Koltunov	vkoltunov@constantaairline.com +380730298296	Призначається Наказом Appointed by Order

1.2.2. Adequacy and competency of nominated personnel

All personnel assigned to, or directly involved in, ground and flight operations shall:

- be properly trained;
- demonstrate their capabilities in the performance of their assigned duties; and
- be aware of their responsibilities and the relationship of their duties to the operation as a whole.

Nominated persons should have the experience and meet the requirements that are listed below.

Exceptionally, in particular cases, the SAAU may accept a nomination that does not meet these provisions in full. In that circumstance, the nominee should have comparable experience and also the ability to perform effectively the functions associated with the post and with the scale of the operation.

a) Nominated persons should have:

1) practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;

2) comprehensive knowledge of:

- the applicable safety regulations and any associated requirements and procedures;
- the AOC operations specifications; and
- the need for, and content of, the relevant parts of the Aircompany Constanta Operations manual;

3) familiarity with management systems preferably in the area of aviation;

4) appropriate management experience, preferably in a comparable organisation; and

5) 5 years of relevant work experience of which at least 2 years should be from the aeronautical industry in an appropriate position.

b) Flight operations. The nominated person should have held a valid flight crew licence and the associated ratings appropriate to a type of operation conducted under the AOC.

In case the nominated person's licence and ratings are not current, his/her deputy should hold a valid flight crew licence and the associated ratings.

c) Crew training. The nominated person or his/her deputy should be a current type rating instructor on a type/class operated under the AOC. The nominated person should have a thorough knowledge of the Aircompany crew training concept for flight, cabin and when relevant other crew.

d) Ground operations. The nominated person should have a thorough knowledge of the Aircompany ground operations concept.

e) Continuing airworthiness. The nominated person should have the relevant knowledge and appropriate experience related to aircraft continuing airworthiness as detailed in Part-M requirement (Annex I to the Aviation Rules of Ukraine «The continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and

1.2.2. Відповідність та компетентність призначеного персоналу

Весь персонал, призначений або безпосередньо залучений до льотної та наземної експлуатації, повинен:

- бути належно підготовленим;
- продемонструвати свої можливості у виконанні покладених на нього обов'язків; та
- знати свою відповідальність та взаємозв'язок своїх обов'язків з експлуатацією загалом.

Призначені посадові особи повинні мати досвід і відповідати вимогам, які перелічені нижче.

В порядку виключення, в окремих випадках, ДАСУ може прийняти кандидатуру, яка не повністю відповідає зазначеним вимогам. У цьому випадку кандидат повинен мати достатній досвід, а також здатність ефективно виконувати функції, пов'язані з посадою, враховуючи обсяги експлуатації.

a) Призначені особи повинні:

1) мати практичний досвід і досвід у застосуванні стандартів безпеки авіації та безпечних методів експлуатації;

2) мати всебічні знання :

- відповідних правил безпеки та будь-яких пов'язаних з ними вимог та процедур;
- Специфікації до Сертифікату Експлуатації; і
- необхідність і зміст відповідних частин Керівництва з експлуатації Авіакомпанії Константа;

3) бути ознайомленими з системами управління, особливо у сфері авіації;

4) мати відповідний досвід управління, бажано в аналогічній організації; і

5) мати 5 років відповідного досвіду роботи, з яких щонайменше 2 роки має бути в авіаційної галузі на аналогічній посаді.

b) Льотна експлуатація. Призначена особа повинна мати дійсне посвідчення льотного екіпажу з відповідними рейтингами, що відповідають типу експлуатації згідно Сертифікату Експлуатанта.

У разі, якщо Свідоцтво призначеної особи та рейтинги не діють, його / її заступник повинен мати дійсне Свідоцтво екіпажу та відповідні рейтинги.

c) Навчання екіпажу. Призначена особа або його / її заступник повинні бути діючим інструктором з рейтингом типу / класу, що відповідає типу експлуатації згідно Сертифіката Експлуатанта. Призначена особа повинна мати глибокі знання про концепцію підготовки льотного, кабінного та іншого екіпажу Авіакомпанії.

d) Наземна експлуатація. Призначена особа повинна мати глибокі знання основних положень наземної експлуатації Авіакомпанії.

e) Підтримання льотної придатності. Призначена особа повинна мати відповідні знання та відповідний досвід, пов'язані з підтримкою льотної придатності повітряних суден, згідно вимог Part-M (Додаток I до АПУ «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу,

personnel involved in these tasks» put into force by the Order of the SAAU No 286 dated 06 March 2019.

залучених до виконання цих завдань» введені наказом ДАСУ № 286 від 06.03.2019.

1.2.3. Accountable Manager (ACM)

In Aircompany Constanta Director General is the nominated Accountable Manager accepted by the State Aviation Authority.

The Accountable Manager has the corporate authority to ensure that all operations and maintenance activities can be financed and carried out. The ACM guides and manages “The Operator” in all its activities.

The ACM is responsible for the general management of the operation. He establishes and maintains a safe and efficient organization by the allocation of human and financial resources. The ACM will define the Operating Philosophy and Policy, its Safety Policy and its Quality Policy, in accordance with Aviation Rules «Technical requirements and administrative procedures to operate in civil aviation», by the order № 682 of the State Aviation Service of Ukraine dated 05.07.2018 (based on (EU) 965/2012) and the National Aviation Law.

Authority

The Accountable Manager has the overall responsibility for running the organisation and has control over the company personnel.

He maintains direct reporting links to the Compliance Monitoring Manager and the Safety Manager.

Duties and responsibilities (The ACM may delegate his/her duties, but remains responsible).

- Determines and maintains the flight safety policy.
- Ultimately ensures that the Safety and Compliance Management System is implemented and continuously maintained, including:
  - ensuring corrective actions are carried out;
  - checking to ensure that each nominated person is fulfilling his duties and responsibilities with regard to flight safety.
- Cooperates with the competent authority.
- Promotes actively the safety and quality culture.
- Ensuring a continuous airworthiness management for all necessary maintenance tasks on the aircraft operated.
- Ensuring approved maintenance for all necessary maintenance tasks on the aircraft operated.
- Leads and coordinates important Aircompany projects.
- Encourages a corporate culture with high safety and care standards.

In case of Director General absence, his duties are carried out by the First Director General.

For details of Director General activities refer to the Private Joint Stock Company “Aircompany Constanta” company charter in a Chapter regarding the rights and authority of Director General.

1.2.3. Відповідальний Керівник

В Авіакомпанії Константа Генеральний Директор є призначеним Відповідальним керівником, прийнятним для ДАСУ.

Відповідальний керівник має корпоративні повноваження забезпечувати фінансування та виконання всієї експлуатаційної діяльності та технічного обслуговування. Відповідальний керівник керує та організовує роботу «Експлуатанта» за всіма напрямками діяльності.

Відповідальний керівник відповідає за загальне управління експлуатацією. Він встановлює та підтримує безпечну та ефективну організацію шляхом розподілу людських та фінансових ресурсів. Відповідальний керівник визначає Основні принципи експлуатації та політику, політику з безпеки та політику в галузі якості, відповідно до вимог АПУ «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 № 682 (що базуються на (ЄС) 965/2012) та відповідно до Національного авіаційного законодавства.

Повноваження

Відповідальний керівник відповідає за управління організацією та управляє всім персоналом Авіакомпанії.

Він постійно має підтримувати прямий та зворотній зв’язок із Керівником моніторингу відповідності та Керівником з безпеки польотів.

Функції та обов’язки (Відповідальний керівник може делегувати свої функції, але залишає за собою відповідальність).

- Визначає та підтримує політику безпеки польотів.
- У кінцевому підсумку гарантує, що система управління безпекою та відповідності впроваджена та постійно підтримується, включаючи:
  - забезпечення виконання коригувальних дій;
  - перевірка, щоб кожна призначена особа виконувала свої обов'язки та обов'язки щодо безпеки польотів.
- Співпрацює з компетентним органом.
- Активно популяризує безпеку та культуру якості.
- Забезпечує управління підтриманням льотної придатності, всіх ПС, що експлуатуються.
- Забезпечує сертифіковане технічне обслуговування для всіх ПС, що експлуатуються.
- Веде та координує важливі проекти Авіакомпанії.
- Заохочує корпоративну культуру високими стандартами безпеки.

У разі відсутності Генерального директора його заміщує Перший заступник.

Для подробиць стосовно діяльності Генерального директора Авіакомпанії звертатись до частини Статуту ПрАТ «Авіакомпанія Константа», що деталізує права і повноваження Генерального директора.

1.2.4. Safety Manager (SM)

The Safety manager acts as the focal point and be responsible for the development, administration and maintenance of an effective safety management system.

The Safety manager reports directly to the Accountable Manager.

The functions of the Safety manager are to:

- facilitate hazard identification, risk analysis and management;
- monitor the implementation of actions taken to mitigate risks, as listed in the safety action plan;
- provide periodic reports on safety performance;
- ensure maintenance of safety management documentation;
- ensure that there is safety management training available and that it meets acceptable standards;
- provide advice on safety matters; and
- ensure initiation and follow-up of internal occurrence/accident investigations.

For details of Safety manager activities refer to the Safety Management Manual.

1.2.4. Керівник з безпеки польотів

Керівник з безпеки польотів це основна контактна особа, яка відповідає за координацію дій в області безпеки польотів та відповідає за розробку, адміністрування та підтримку ефективної системи управління безпекою.

Керівник з безпеки польотів підпорядковується напряму Відповідальному керівнику.

Функції Керівника з безпеки польотів:

- сприяти виявленню небезпек, аналізу та управлінню ризиками;
- здійснювати контроль за виконанням заходів, спрямованих на пом'якшення ризиків, зазначених у плані дій щодо безпеки;
- надавати періодичні звіти про безпеку;
- забезпечити ведення документації з управління безпекою;
- забезпечити наявність навчання з питань управління безпекою та відповідати прийнятним стандартам;
- надавати консультації з питань безпеки; і
- забезпечити ініціювання та подальше розслідування внутрішніх подій / аварій.

Для подробиць стосовно діяльності Керівника з безпеки польотів Авіакомпанії звертатись до Керівництва з управління безпекою польотів.

1.2.5. Compliance monitoring Manger

In the Aircompany Constanta, the responsibilities of the Compliance monitoring Manager are fulfilled by the Deputy Director General for quality and compliance monitoring.

Compliance monitoring Manager is nominated post holder acceptable to the SAAU.

The role of the Compliance monitoring manager is to ensure that the activities of the operator are monitored for compliance with the applicable regulatory requirements, and any additional requirements as established by the Aircompany, and that these activities are carried out properly under the supervision of the relevant head of functional area.

The Compliance monitoring manager:

- has direct access to the Accountable Manager.
- has access to all parts of the operator, and as necessary, any contracted organization.
- cannot hold any positions in the company if other is approved by aviation authority;
- can demonstrate relevant knowledge, background and appropriate experience related to the activities of Aircompany Constanta, including knowledge and experience in compliance monitoring.

Authority

The Compliance monitoring manager has unquestionable access to all Aircompany personnel and all official Aircompany documentation in order to monitor the

1.2.5. Керівник з моніторингу відповідності

В Авіакомпанії Константа обов'язки Керівника з моніторингу відповідності виконує Заступник генерального директора з управління якістю та моніторингу відповідності.

Керівник моніторингу відповідності є посадовою особою, яка прийнятна ДАСУ.

Роль Керівника моніторингу відповідності полягає в тому, щоб забезпечити, що діяльність експлуатанта контролюється на предмет відповідності застосовним нормативним вимогам, а також будь-які додатковим вимогам, встановленим Авіакомпанією, і що ці заходи здійснюються належним чином під наглядом відповідних Керівників за напрямками.

Керівник моніторингу відповідності :

- має вільний доступ до Генерального директора - Відповідального керівника та підтримує з ним прямий зв'язок.
- має доступ до всіх підрозділів експлуатанта і, за необхідності, до будь-якої контрактної організації.
- не може обіймати будь-які сумісні посади в організації, якщо інше не узгоджено авіаційною владою;
- може продемонструвати відповідні знання та мати відповідний досвід, пов'язаний з діяльністю організації; включаючи знання та досвід моніторингу відповідності.

Повноваження

Керівник моніторингу відповідності має беззаперечний доступ до всього персоналу Авіакомпанії та всієї офіційної документації Авіакомпанії для моніторингу ефективності

effectiveness of the Compliance System.

The functions of the The Compliance monitoring manager are to:

- Designs, implements and maintains the Compliance System.
- The Compliance monitoring manager is responsible for ensuring that the compliance monitoring programme is properly implemented, maintained and continually reviewed and improved.
- Is responsible for amendments and revisions of the Operations Manual Part A, Chapter 3.
- Observes any changes, amendments or revisions in national and international air legislation to ensure that any official documentation for which he is responsible for can be updated accordingly.
- Develops and designs a feedback system, including closed loop principles and processes, to improve all individual quality functions on an operative level.
- Ensures that all management staff is aware of their compliance responsibilities within the "QMS" and maintain them.
- Is responsible for ensuring that all Aircompany personnel are trained in the Compliance System.
- Ensure continual improvement of the Quality & Compliance System.
- Ensures that the auditor (whether internal or external) does not have any day-to-day involvement in the area of the operation and/or maintenance activities being audited.
- Ensures that all audits are properly documented and that documentation is stored in accordance with the Operations Manual Part A, "Operational Control and Supervision" and Chapter 3 of OM.
- Monitors all corrective actions taken and to be taken within the time limits imposed by the auditor.

For details of Aircompany The Compliance Manager duties refer to Quality Manual of Aircompany and Job description.

1.2.6. Nominated Person for Continuing Airworthiness (CAM Manager)

The CAM Manager is the nominated post holder acceptable to the State Aviation Authority of Ukraine responsible for the management and the supervision of Continuing Airworthiness of A/C.

Appointed CAM Manager reports directly to the Accountable Manager.

The functions of the CAM Manager are to:

- Developing and maintaining current maintenance and inspection programs for Company airplanes to ensure the airworthiness of Aircompany Constanta airplanes, compliance with the airplanes manufacturer's maintenance programs and statutory regulations at all times;
- Working directly with contract maintenance facilities and or the airplane and engine manufacturer's in developing maintenance and inspection programs;

системи відповідності.

Функції Керівника моніторингу відповідності:

- Розробляє, впроваджує та підтримує систему відповідності.
- Керівник з моніторингу відповідності відповідає за забезпечення того, що програма відповідності належним чином впроваджена, ведеться, постійно переглядається та вдосконалюється.
- Відповідає за внесення змін та доповнень до Керівництва з експлуатації, частина А, глава 3.
- Відстежує будь-які зміни, поправки або ревізії до національного та міжнародного авіаційного законодавства, щоб забезпечити відповідність будь-якої офіційної документації, за яку він відповідає.
- Розробляє і проектує систему зворотного зв'язку, включаючи принципи і процеси замкнутого циклу, для поліпшення всіх індивідуальних функцій якості на оперативному рівні.
- Забезпечує, щоб весь управлінський персонал знав про їхню відповідальність за дотримання вимог у рамках «СМЯ» та підтримував їх.
- Відповідає за те, щоб усі працівники Авіакомпанії пройшли навчання у системі відповідності.
- Забезпечити постійне вдосконалення системи якості та відповідності.
- Забезпечує, щоб аудитор (як внутрішній, так і зовнішній) був незалежний та не був задіяний в льотній експлуатації та / або в технічному обслуговування які підлягають аудиту.
- Забезпечує належне документування всіх перевірок та зберігання відповідної документації згідно з КЕ, розділом А, «Оперативний контроль і нагляд» та главою 3 КЕ.
- Контролює що всі застосовані коригувальні дії, які повинні бути вжиті в терміни, встановлені аудитором.

Для подробиць стосовно діяльності Керівника моніторингу відповідності Авіакомпанії звертатись до Настанови з якості та посадової інструкції.

1.2.6. Призначений Керівник з управління підтриманням льотної придатності (Керівник з УПЛП)

Керівник з управління підтриманням льотної придатності є посадовою особою, яка прийнятна ДАСУ і відповідальна за організацію та нагляд за підтриманням льотної придатності ПС Авіакомпанії.

Призначений керівник з ПЛП підпорядковується безпосередньо Відповідальному керівнику.

Функції Призначений керівник з ПЛП:

- Постійно підтримувати розробки та супроводження програм забезпечення поточного обслуговування та підтримання льотної придатності ПС Авіакомпанії, відповідність таких програм до вимог технічного обслуговування виробника ПС;
- Тісно співпрацювати з договірними організаціями з ТО та Виробником ПС та Виробником двигунів даного типу ПС для удосконалення програм інспекцій та технічного обслуговування.

- Monitoring Airworthiness Directive status to ensure compliance at all times;
- Reviewing all manufacturer's service bulletins and recommending incorporation on Company airplane;
- Providing decision support and research on technical issues related to the Company airplanes and operations;
- Ensuring that the Maintenance is performed in accordance with the approved A/C Maintenance program;

For details of Aircompany The CAM Manager duties refer to CAME of Aircompany.

1.2.7. Nominated Person Flight Operations (Flight Operations Manager)

In the Aircompany Constanta, the responsibilities of the Flight Operations Manager are fulfilled by the Deputy Director General for Flight Operations.

Flight Operations Manager is nominated post holder acceptable to the SAAU.

The nominated person Flight Operations (Flight Operations Manager) ensures stable, safe and efficient flight operations.

He ensures that all operations comply with the provisions of the company's operating philosophy and policy, its safety policy, Part-ORO, Part-CAT, Part–SPO (if applicable), Part-FCL and the National Aviation Law.

Flight Operations Manager is responsible for the development and endorsement of Standard Operating Procedures (SOP) and checklists.

The Flight Operations Manager supervises the crewmembers and ensures that they operate in accordance with all aircraft performance requirements, flight procedures as well as the flight safety standards listed in the Operations Manual.

The nominated person Flight Operations reports directly to the Accountable Manager.

Authority

The Flight Operations Manager has authority over all crewmembers as well as appointed assisting personnel within Flight Operation. The Flight Operations Manager gives directives concerning daily flight operations, aircraft operations, flight crew requirements, crew scheduling and to all ground operations personnel (e.g. Dispatch or outsourced Flight planning companies).

Duties and Responsibilities

- Is responsible for the maintaining and amendments and revisions of the Operations Manual Part A, B, C, and actual MEL & CDL for all A/C Fleet.
- Observes any developments, changes, amendments or revisions in national and international air legislation to ensure that any official documentation for which he is responsible for can be updated accordingly.
- Is responsible for crew rotation.
- Procedure of reports flight hours and landings to the CAMO.
- Coordinates all scheduled and unscheduled maintenance tasks with the Maintenance Organization (or contracted provider) for all aircraft operated.

- Постійно відслідковувати статус Директив льотної придатності ПС Авіакомпанії та їх відповідність.
- Переглядати бюлетені виробника ПС та рекомендації щодо їх виконання на ПС Авіакомпанії.
- Впроваджувати та підтримувати в актуальному стані систему записів з підтримання льотної придатності.
- Забезпечення того, що ТО ПС виконується відповідно до схваленої програми ТО;

Для подробиць стосовно діяльності Керівник з УПЛП Авіакомпанії звертатись до Керівництва з управління підтримання льотної придатності (CAME).

1.2.7. Призначений Керівник з льотної експлуатації

В Авіакомпанії Константа обов'язки Керівника з льотної експлуатації виконує Заступник генерального директора з льотної експлуатації.

Керівник з льотної експлуатації є посадовою особою, яка прийнятна ДАСУ.

Призначений Керівник з льотної експлуатації (Керівник з льотної експлуатації) забезпечує стабільні, безпечну та ефективну льотну експлуатацію.

Він забезпечує, щоб всі операції відповідали основним принципам експлуатації та політиці Авіакомпанії, політиці з безпеки, Part-ORO, Part-CAT, Part–SPO (якщо застосовно), Part-FCL та національному авіаційному законодавству.

Керівник з льотної експлуатації відповідає за розробку та схвалення стандартних експлуатаційних процедур (SOP) та контрольних карт.

Керівник з льотної експлуатації здійснює наглядовий контроль за членами екіпажу і забезпечує, щоб вони діяли відповідно до всіх вимог до характеристик літаків, процедур польоту, а також стандартів безпеки польотів, наведених у Керівництві з експлуатації.

Призначений Керівник з льотної експлуатації звітує напряму Відповідальному керівнику.

Повноваження

Керівник з льотної експлуатації контролює усіх членів екіпажу, а також призначеним допоміжним персоналом в межах льотної експлуатації. Керівник з льотної експлуатації дає вказівки щодо щоденних польотних операцій, експлуатації літаків, вимог льотного екіпажу, розкладу екіпажу та всього персоналу наземних операцій (наприклад, диспетчерських або аутсорсингових компаній планування польотів).

Функції та відповідальність

- Відповідальний за ведення та внесення змін та доповнень до Керівництва з льотної експлуатації Частини А, В, С та актуальність MEL & CDL для всіх ПС.
- Відслідковує будь-які зміни, поправки національного та міжнародного авіаційного законодавства, щоб забезпечити відповідність будь-якої офіційної документації, за яку він відповідає.
- Забезпечує ротацію екіпажей ПС.
- Забезпечує процедуру повідомлення про напрацювання ПС до відділу УПЛП.
- Координує всі заплановані та позапланові завдання з технічного обслуговування (або контрактного постачальника) для всіх експлуатованих літаків.

- Ensures that the aircraft are reported as released to service (issued CRS) by the Maintenance Organization following all possible maintenance events before commencing flight.
- Coordinates flight crew scheduling, FTL and monitoring through resource planning, ensures the availability of an adequate number of crews according to operational requirements. Employment and dismissals are coordinated with the Accountable Manager.
- Makes sure the proficiency, recent experience and skills of the crew composition is in accordance with the Operations Manual Part A, Chapter “Crew Composition“ and Chapter “Qualification Requirements”.
- Supervises and ensures that all crewmembers carry out their duties according to the Operations Manual.
- Control of crew personal files and documents, establishes and revises checklists, publications regarding type of airplane (in liaison with the nominated person Crew Training) and defines operational rules for the whole airplane fleet.
- Briefs, instructs the crews on their responsibilities and duties in general, as well as, for special operations or advancement in their position. He decides the SOP’s and supervises his personnel in order to maintain a strict discipline. He has to inform and give directives to the crewmembers on all crew matters.
- Together with the nominated person Crew Training, defines any measures, should personnel not achieve or maintain required standards, as described in the Operations Manual Part D, “Procedures to be applied if Personnel do not achieve or maintain the required Standards”.
- Ensures that all allocated crews have the correct specific qualifications and relevant experience for particular routes and aerodromes concerned.
- Categorises the aerodrome used, evaluates the usability of the aerodrome and ensures that the airplane performance specifications for the route and aerodrome selected are adequate.
- Ensures that all reports related to flight operations are submitted to the “competent authority” and any other required parties.
- Monitors the flight safety standards, evaluates and analyses all Aircompany reports related to flight operations, and promulgates the results of the above reports accordingly, in order to avoid the development of undesirable trends.
- Ensures that all flight operations related forms and documentation are stored in accordance with the Operations Manual Part A.

For details of Aircompany Flight Operations Manager duties refer to job description of Aircompany.

- Гарантує, що повітряне судно видано в експлуатацію (має відповідний CRS) організацією технічного обслуговування після виконаного технічного обслуговування до початку польоту.
- Координує планування екіпажу, FTL і моніторинг за допомогою планування ресурсів, забезпечує наявність достатньої кількості екіпажів відповідно до експлуатаційних вимог. Працевлаштування та звільнення працівників узгоджуються з відповідальним керівником.
- Забезпечує, щоб знання, сучасний досвід і навички складу екіпажу відповідали Керівництву з експлуатації, частина А, розділ «Склад екіпажу» та розділ «Кваліфікаційні вимоги».
- Контролює і гарантує, що всі члени екіпажу виконують свої обов'язки згідно з КЕ.
- Контролює актуальність особистих файлів та документів екіпажу, встановлює та переглядає контрольні карти, документація щодо типу літака (у взаємодії з призначеним Керівником з тренування та навчання) та визначає правила експлуатації для всього парку ПС.
- Коротко інформує, інструктує екіпажі про їхні обов'язки та обов'язки в цілому, а також стосовно спеціальних видів експлуатації або просування в їхній посаді. Керівник з льотної експлуатації визначає SOP і контролює персонал, щоб підтримувати сувору дисципліну. Він повинен інформувати і давати настанови членам екіпажу з усіх питань, в частині що стосуються.
- Разом з Керівником з тренування та навчання, визначає будь-які заходи, якщо персонал не досягає або не підтримує необхідні стандарти, як описано в Керівництві з експлуатації, частина D, «Процедури, які застосовуються, якщо персонал не досягає або не підтримує необхідні стандарти».
- Забезпечує, щоб усі задіяні екіпажі мали правильну кваліфікацію та відповідний досвід для певних маршрутів і аеродромів.
- Класифікує обрані аеродроми, оцінює зручність використання аеродрому та гарантує, що технічні характеристики літака для вибраного маршруту та аеродрому є адекватними.
- Гарантує, що всі звіти, пов'язані з льотною експлуатацією подаються до “компетентного органу” та будь-яких інших необхідних сторін.
- Моніторить стандарти безпеки польотів, оцінює і аналізує всі звіти Авіакомпанії, пов'язані з льотною експлуатацією, і оприлюднює результати вищезгаданих звітів, щоб уникнути розвитку небажаних тенденцій.
- Забезпечує зберігання всіх форм і документації, пов'язаних з льотною експлуатацією, згідно з КЕ, частина А.

Для подробиць стосовно функцій та обов’язків Керівника з льотної експлуатації Авіакомпанії звертатись до посадової інструкції.

1.2.8. Nominated Person for Crew Training (Training Manager)

In the Aircompany Constanta, the responsibilities of the Training Manager are fulfilled by the Deputy Director General for Crew Training. Training Manager is also a Chief Pilot of

1.2.8. Призначений Керівник з навчання та тренувань

В Авіакомпанії Константа обов’язки Керівника з навчання та тренувань виконує Заступник генерального директора з навчання та тренувань. Керівник з навчання та тренувань

the Aircompany.

Training Manager is nominated post holder acceptable to the SAAU.

Training Manage reports directly to the Accountable Manager.

The primary aim of all training performed, is the successful implementation of the operating philosophy, policies and procedures. Operations staff must have the required skills to perform the standard operating procedures in accordance with their duties in order to carry out safe and efficient flight operations.

Authority

Training Manage has authority over all training centres (subcontractor(s)) and checking personnel.

Duties and Responsibilities

- Verifies qualification requirements and establishes the appropriate training and checking programs in accordance with Part-FCL, Part-CAT, Part-SPA and Part-SPO (if applicable).
- Establishes and designs training schedule, checking syllabi and establishes procedures for all training and checking performed in-and out of organization.
- Is responsible for amendments and revisions of the OM Part D and Operations Manual Part A, Chapter 5.
- Observes any changes, amendments or revisions in national and international air legislation to ensure that any official documentation for which he is responsible for can be updated accordingly.
- After taking into consideration the crewmembers training which has been recorded in their training records, the Crew Training Manager will determine the amount of training required for each individual crewmember and will adapt and organize the correct training/checking to fulfil the qualification requirements as detailed in the OM Part A, Chapter Qualification Requirements.
- Organizes, monitors and supervises training and checking in accordance with the Operations Manual Part D, and coordinates funding with the Accountable Manager.
- Verifies training records to ensure they are complete and correct and ensures that all forms and records related to training and checking are stored in accordance with the OM Part A, Chapter 2.
- Coordinates with the Accountable Manager to maintaining and establish contracts with subcontracted training parties;
- Checks that sub-contracted certified ATOs hold and maintain the required syllabi and authorisations.
- Is responsible for training, checking and supervision of personnel in close coordination with the Flight Operations Manager.
- Promotes actively the safety and compliance culture.

є також шеф-пілотом Авіакомпанії.

Керівник з навчання та тренувань є посадовою особою, яка прийнятна ДАСУ.

Керівник з навчання та тренувань звітує напряму Відповідальному керівнику.

Основною метою всіх проведених навчань є успішна реалізація основних принципів експлуатації, політики та процедур. Експлуатаційний персонал повинен володіти необхідними навичками для виконання стандартних експлуатаційних процедур відповідно до своїх обов'язків для здійснення безпечних та ефективних польотних операцій.

Повноваження

Керівник з навчання та тренувань контролює процес навчання в контрактних навчальних закладах та перевірку персоналу.

Функції та відповідальність

- Перевіряє кваліфікаційні вимоги та запроваджує відповідні програми підготовки та перевірки відповідно до Part-FCL, Part-CAT, Part-SPA та Part-SPO (якщо застосовно).
- Встановлює та розробляє плани навчання, перевіряє навчальні програми та встановлює процедури для всіх тренувань та перевірок, які виконуються в організації та за її межами.
- Відповідає за внесення змін та доповнень до Частини D та Частини А Керівництва з експлуатації, розділ 5.
- Відстежує будь-які зміни, поправки національного та міжнародного авіаційного законодавства, щоб забезпечити відповідність будь-якої офіційної документації, за яку він відповідає.
- Беручи до уваги навчання членів екіпажу, згідно записів про навчання, Керівник з навчання та тренувань визначає обсяг підготовки, необхідної для кожного члена екіпажу індивідуально, а також адаптує та організовує правильне навчання / перевірку для виконання кваліфікаційних вимог, детально описаних у частині ОМ А, розділ «Кваліфікаційні вимоги».
- Організовує, відслідковує та контролює навчання та перевірку відповідно до Керівництва з експлуатації Частини D і координує питання фінансування з Відповідальним керівником.
- Перевіряє записи про навчання, щоб переконатися, що вони є повними і правильними, і гарантує, що всі форми та записи, пов'язані з навчанням і перевіркою, зберігаються відповідно до КЕ, частина А, розділу 2.
- Координує з Відповідальним керівником питання стосовно заключення контрактів з субпідрядними організаціями з навчання;
- Перевіряє, чи сертифіковані організації з навчання (АТО), мають та підтримують необхідні навчальні плани та дозволи.
- Відповідає за підготовку, перевірку та нагляд за персоналом у тісній співпраці з Керівником з льотної експлуатації.
- Активно сприяє культурі безпеки та відповідності.

For details of Aircompany Training Manager qualification requirements, duties refer to job description of Aircompany.

Для подробиць стосовно кваліфікаційних вимог, функцій та обов'язків Керівника з навчання та тренувань Авіакомпанії звертатись до посадової інструкції.

1.2.9. Nominated Ground Operations Manager

In the Aircompany Constanta, the responsibilities of the Ground Operations Manager are fulfilled by the Chief of Ground Operations Department.

Ground Operations Manager is nominated post holder acceptable to the SAAU.

The nominated Ground Operations Manager reports directly to the Accountable Manager.

Authority

The nominated Ground Operations Manager has authority over ground operations processes and ground handling providers.

Duties and Responsibilities

- Provide safe, punctual and economical work of all flights of Aircompany by means of concluding contracts for the full cycle of aircraft service, loading, crews and passengers handling on all flights performed by Aircompany;
- To know, understand and apply the current normative documents concerning ground operations department;
- Provide, through regular inspections, that the ground operations department personnel is timely and duly instructed, and realize their responsibility and interdependence of such duties with the work in general and all involved employees meet the necessary standards, because Aircompany is responsible for maintaining the appropriate standards;
- Ensure the timely implementation of all air transportation including ground handling, passenger and cargo handling through the commercial department on contractual terms concluded with the airports and other certified organizations at a sufficient level, in accordance with the requirements of the current Rules for the passengers and baggage air transportation, Rules for air cargo transportation of Aircompany and other rules and regulations;
- Make sure that ground operations department and all the subcontracted organisations, specially de/anti-icing services, undertake all required measures for the security and safety of the passengers and the aircraft;

For details of Aircompany Ground Operations Manager qualification requirements, duties refer to Aircompany Ground Operations Manual and job description of Aircompany.

1.2.9. Призначений Керівник з наземного обслуговування

В Авіакомпанії Константа Керівник з наземного обслуговування виконує Начальник служби наземного обслуговування

Керівник з наземного обслуговування є посадовою особою, яка прийнятна ДАСУ.

Керівник з наземного обслуговування звітує напряму Відповідальному керівнику.

Повноваження

Керівник з наземного обслуговування контролює процес наземного обслуговування ПС, що експлуатуються Авіакомпанією та діяльність контрактних організацій, що надають послуги з наземного обслуговування ПС.

Функції та відповідальність

- Забезпечувати безпечну, пунктуальну й економічну роботу всіх рейсів Авіакомпанії шляхом укладання контрактів на повний цикл обслуговування літаків компанії, їх завантаження, обслуговування екіпажів і пасажирів на всіх рейсах, які виконує Авіакомпанія;
- Знати, розуміти і застосовувати діючі нормативні документи, що стосуються служби наземного обслуговування;
- Забезпечувати, шляхом регулярних перевірок, що персонал служби наземного обслуговування інструктований своєчасно і належним чином, та усвідомлює свою відповідальність і взаємозалежність таких обов'язків з роботою в цілому, а всі задіяні співробітники відповідають необхідним стандартам, тому що Авіакомпанія відповідає за підтримку належних стандартів;
- Забезпечити своєчасне виконання всіх операцій з організації повітряних перевезень включаючи наземне обслуговування та відправку пасажирів, вантажів через Комерційний відділ на договірних умовах, які укладені із аеропортами та іншими сертифікованими організаціями на достатньому рівні, згідно вимог діючих Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, Правил повітряних перевезень вантажу Авіакомпанії та інших правил та нормативних документів;
- Пересвідчитись, що служба наземного обслуговування Авіакомпанії, також як і організації, які працюють з Авіакомпанією на договірних умовах, особливо ті, що здійснюють обробку проти зледеніння ПС, чітко розуміють і своїми діями забезпечують необхідний рівень стандартів безпеки пасажирів і повітряного судна;

Для подробиць стосовно кваліфікаційних вимог, функцій та обов'язків Керівника з наземного обслуговування Авіакомпанії звертатись до Керівництва з наземного обслуговування та посадової інструкції.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Навмисно залишена незаповненою

1.3. RESPONSIBILITIES AND DUTIES OF OPERATIONS MANAGEMENT PERSONNEL

Aircompany Constanta has a staff that are responsible for operation management.

The Company management Managers have the following main functions:

Personal role in ensuring safety and quality policy (compliance with established requirements).

Notification and analysis of any deviations from the established Aircompany standards and implementation of corrective actions.

Participate in the safety assessment to avoid undesirable trends.

1.3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА ОБОВ'ЯЗКИ ПЕРСОНАЛУ З ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

В Авіакомпанії Константа штатною структурою передбачено персонал, що відповідає за експлуатаційний менеджмент.

Відповідальністю кожної з таких осіб є:

- Особиста роль у забезпеченні політики безпеки та якості (відповідності встановленим вимогам).
- Повідомлення та аналіз будь-яких відхилень від встановлених стандартів Авіакомпанії та впровадження коригуючих дій.
- Приймати участь у здійсненні оцінки стану безпеки польотів з метою уникнення небажаних тенденцій.

Посадові особи Авіакомпанії, відповідальні за експлуатаційний менеджмент. Aircompany Constanta Operating Management Personnel			
ПІБ Name	Посада Title	Контактна інформація Contacts	Особа, яка заміщує Substitute
Анастасія Андріївна Горожанкіна Anastasiia Horozhankina	Заступник генерального директора з авіаційної безпеки AVSEC Manager	ahorozhankina@constantaairline.com +380665747884	Призначається Наказом Appointed by Order
Ірина Леонідівна Пенська Iryna Penska	Головний бухгалтер Chief Accountant	ipenska@constantaairline.com +380677717340	Таланова Н.М. Nataliia Talanova
Геннадій Іванович Ковтун Hennadii Kovtun	Начальник служби ПРЗП Search & Rescue service Manager	przp@constantaairline.com +380501454948	Призначається Наказом Appointed by Order
Анатолій Григорович Никоненко Anatoliy Nykonenko	Administrative Manager Начальник Штабу	anykonenko@constantaairline.com +380676146769	Призначається Наказом Appointed by Order
Оберемок Сергій Олексійович Sergii Oberemok	Начальник відділу бортпровідників Chief of Cabin Crew	soberemok@constantaairlines.com +380636982902	Призначається Наказом Appointed by Order
Operations Control Center / Центр операційного контролю польотів:			
Валерій Анатолійович Макеєв Valerii Makeev	Начальник Центру операційного контролю польотів Head of Operations Control Center	vmakeev@constantaairline.com +380502694278	Призначається Наказом Appointed by Order
Flight dispatchers Співробітники із забезпечення польотів		ops@constantaairline.com +380994469041 +37257723390	

1.3.1. AVSEC Manager

The post of Deputy Director-General for Aviation Security (hereinafter referred to as AVSEC Manager) has been introduced to the staff structure of the Aircompany. He directly reports to Director General.

The nomination of the AVSEC Manager y is approved by Aviation Security System Management of SAAU.

The main responsibility:

- To assure the general Security policy of Aircompany Constanta PJSC.
- To develop and implement security standards and practices in Aircompany.
- To conduct an initial and comprehensive survey of the facilities, equipment and activities to identify security needs and assess likely threats.
- AVSEC threat assessment and risk management.
- To develop or amend the Aircompany's Aviation Security Program to address deficiencies and ensure compliance with the national laws and regulations of the countries in which the Aircompany operates flights.
- To ensure the validity of the Aircompany's Aviation Security Program and submit it for consideration and approval by SAAU.
- To ensure quality control through internal audits and security inspections third-party service providers.
- To support effective interaction with other Aircompany units and operational points to facilitate effective security arrangements.
- To comply with the provisions of the Emergency Response Plan, in accordance with the applicable rules, instructions as soon as it becomes known or suspected that the aircraft was seized or captured by the aircraft after departure from the airport or caused by a diversionary event. act.
- To send in the established order to the SAAU the formalized and other reports on the status of security, the necessary data on this subject and at the request of the Aviation Security System Management.
- to provide appropriate training to the staff of the Aircompany and all other persons responsible for security.

For details on qualification requirements, functions, and responsibilities, refer to the Aviation Security Program and job description.

1.3.2. Head of Operations Control Center

The post of Head of Operations Control Center (hereinafter referred to as Head of OCC) has been introduced to the staff structure of the Aircompany. He directly reports to Director General.

1.3.1. Керівник з авіаційної безпеки

До штатної структури Авіакомпанії введена посада заступника Генерального директора з авіаційної безпеки (по тексту Керівник з АБ), який підпорядковується безпосередньо Генеральному директору.

Кандидатура Керівника з АБ Авіакомпанії погоджується Управлінням системою авіаційної безпеки ДАСУ.

Основні функції та обов'язки:

- Забезпечувати загальну політику у сфері авіаційної безпеки ПрАТ „Авіакомпанія Константа".
- Розроблювати і впроваджувати в Авіакомпанії стандартів і практики забезпечення безпеки
- Проводить початкове і комплексне обстеження виробничих приміщень, устаткування і діяльності Авіакомпанії в цілях визначення потреб у сфері безпеки і оцінки вірогідних погроз.
- Оцінка загроз та управління ризиками з АБ.
- Розроблювати або внесення змін в Програму авіаційної безпеки Авіакомпанії з метою усунення недоліків і забезпечення дотримання національного законодавства і нормативних положень держав, в яких Авіакомпанія виконує польоти.
- Забезпечувати дієвість Програми авіаційної безпеки Авіакомпанії, а також направлення її на розгляд та схвалення ДАСУ.
- Забезпечувати контроль якості шляхом проведення внутрішніх перевірок стану безпеки здійснення контролю над сторонніми організаціям, які надають послуги.
- Підтримка ефективної взаємодії з іншими підрозділами Авіакомпаніями та оперативними точками з метою сприяння реалізації ефективних заходів безпеки.
- Виконувати положення Плану реагування на надзвичайні події, у відповідності з діючими правилами, інструкціями відразу після того, як стало відомо або виникла підозра про те, що ПС після вильоту з аеропорту було захоплено або стало об'єктом захоплення, або події, яка була викликана диверсійним актом.
- Направляти в установленому порядку до ДАСУ формалізовані і інші звіти про стан забезпечення АБ, необхідні дані по цьому питанню та за вимогою Управління системою авіаційної безпеки.
- забезпечувати відповідну підготовку персоналу Авіакомпанії і всіх інших осіб, які несуть відповідальність за забезпечення безпеки.

Для подробиць стосовно кваліфікаційних вимог, функцій та обов'язків звертатись до Програми з Авіаційної безпеки та посадової інструкції.

1.3.2. Начальник Центру операційного контролю польотів

До штатної структури Авіакомпанії введена посада Начальник Центру операційного контролю польотів (по тексту Начальник ЦОКП), який підпорядковується безпосередньо Генеральному директору.

The qualifications requirements, functions, rights, responsibilities of the Head of OCC are specified in the job description and OCC Regulations .

The main duties of the Head of OCC are:

- Control and coordination of providing the Aircompany's aircraft crew with all the necessary information for the flight.
- Control and coordination of obtaining overflight and landing permits for the Aircompany aircraft.
- Maintaining communications with Administrative Managers.
- Furnishing the PIC while en-route with the information, which might be essential for the safe conduct of the flight, by means of «SkyRouter» Iridium Satellite Network or «Thuraya» Mobile Satellite Services.
- Participating in the necessary procedures implementation in cases of emergencies, according to the «Emergency Response Plan» (ERP).
- Maintaining quality and flight safety standards, as it is stipulated in accordance with the normative documents of the Aircompany.
- Organization the Flight Watching by means of the communication facilities and satellite surveillance systems SkyRouter, Flightradar24, RadarBox.
- Organization and coordinates the drafting of the productive and reporting documents.
- Initiates procedures for the inclusion of airports in the Aircompany's Traffic Rights.
- Control over reporting to SAAU on the flight hours of each aircraft once a quarter.
- Control over the daily reporting to SAAU of the location and flight plans for each aircraft.
- Determination of cost-effective and safe routes, as well as alternate airfields for each pair of departure and destination airfields.
- Monitors the actual fuel consumption on the routes being operated and the associated payload.
- Reviews any enroute and any arrival/departure procedures in order to place the necessary amendments to OM Part C.

In the case of using a third-party organisation to perform the duties of the OCC (including the duties of the Head of OCC and Flight Dispatcher) in relation to flight operations:

- Determines the scope of functions and responsibilities of the third-party organisation to be provided for in the contract for the engagement of such organisation;
- Determines the current tasks of the third-party organisation within the scope of functions delegated to it;
- Determines procedures and coordinates interaction between the personnel of the OCC and the third-party organisation;
- Forms and provides a package of data, manuals and procedures of the Aircompany, which are necessary for the third-party organisation to perform its functions in full;
- Controls the performance of the third-party's functions for compliance with the requirements of the Aircompany and the full terms of the contract;
- Informs the Compliance Monitoring Manager about

Кваліфікаційні вимоги, функції, права та відповідальність Начальника ЦОКП визначені в посадовій інструкції та Положенні ЦОКП.

Основними обов'язками Начальника ЦОКП є:

- Контроль та координація забезпечення екіпажів повітряних суден Авіакомпанії всією необхідною інформацією для виконання польоту.
- Контроль та координація отримання дозволів на проліт повітряного простору і посадку для ПС авіакомпанії.
- Підтримання комунікацій з Менеджерами з адміністративної діяльности.
- Забезпечення КПС в польоті інформацією, яка може бути необхідною для безпечного виконання польоту, за допомогою «SkyRouter» Iridium Satellite Network або «Thuraya» Mobile Satellite Services.
- Участь у виконанні необхідних заходів у випадках виникнення аварійних ситуацій, відповідно до «Плану реагування на аварійну ситуацію».
- Дотримання стандартів якості та безпеки польотів, встановлених нормативними документами Авіакомпанії.
- Організація моніторингу польотів, використовуючи комунікаційні засоби та системи супутникового спостереження SkyRouter, Flightradar24, RadarBox.
- Організація та координація складання виробничих та звітних документів.
- Ініціювання процедури включення аеропортів до Переліку Права на експлуатацію повітряних ліній.
- Контроль за наданням звітності до ДАСУ щодо нальоту годин кожного ПС раз на квартал.
- Контроль за наданням щоденної звітності до ДАСУ щодо місця знаходження та плани польотів кожного ПС.
- Визначення економічно обґрунтовані та безпечні маршрути, також як і запасні аеродроми для кожної пари аеродромів вильоту та призначення.
- Відслідковує фактичну витрату палива за маршрутами, які виконуються та пов'язане з цим комерційне завантаження.
- Періодично, в залежності від змін до аеронавігаційної інформації перегляд усіх маршрутних процедур та процедур прибуття/вильоту з метою внесення відповідних змін до Частини С даного Керівництва.

В разі використання контрактної організації для виконання обов'язків ЦОКП (включно із обов'язками Начальника ЦОКП та співробітників із зебезпечення польотів) в частині організації польотів:

- Визначає обсяг функцій та обов'язків контрактної організації, що мають бути передбачені умовами договору на залучення такої організації;
- Визначає поточні завдання контрактної організації в обсязі функцій, що йому делеговано;
- Визначає процедури та координує взаємодію персоналу ЦОКП та контрактної організації;
- Формує та надає пакет даних, керівництв та процедур Авіакомпанії, що необхідні контрактній організації для виконання функцій в повному обсязі;
- Контролює виконання функцій контрактної організації на відповідність вимогам Авіакомпанії та повному умовам контракту;
- Інформує Керівника моніторингу відповідності

the involvement of the third-party organisation in the performance of the functions of the OCC.

1.3.3. Flight dispatcher

The Flight dispatcher follows the progress of each flight in real time and assist the crew.

He transmits operational information (such as weather forecasts, slot etc.) to the flight crew and uploads updated flight plan, route or winds.

The Flight dispatcher informs the Head of OCC of any delay or technical problems.

The Flight dispatcher works closely with the Flight Operations Manager and CAM Manager to track any airplane discrepancies, deferred defects and to schedule Flight Crews, and Company airplanes for flight.

Reports to

The Flight dispatcher reports directly to the Head of OCC and in the case of absence – to person who is appointed to perform the duties Head of OCC .

The qualifications requirements, functions, rights, responsibilities of the Flight dispatcher are specified in the job description.

The main duties of the Flight Dispatcher are:

- Providing the Aircompany's aircraft crew with all the necessary information for the flight.
- Furnishing the PIC while en-route with the information, which might be essential for the safe conduct of the flight, by means of «SkyRouter» Iridium Satellite Network or «Thuraya» Mobile Satellite Services.
- Obtaining overflight and landing permits for the Aircompany aircraft.
- Carrying out the Flight Watching by means of the communication facilities and satellite surveillance systems SkyRouter, Flightradar24, RadarBox.
- In the event of an emergency, initiate such procedures in according to the «Emergency Response Plan» (ERP).
- Implementing the real-time aircraft tracking.
- Prepare an operational flight plan using current data (weather, NOTAM information, number of passengers, actual aircraft load)
- Submit a flight plan to the ATS authorities and provide the flight crew with all the information necessary to safely perform the flight.
- Obtain information about the technical condition of the aircraft from the engineering and technical staff and analyze the limitations in accordance with the MEL.
- When planning flights, check the availability of airports in the Right to operate routes, AVSEC permits (if necessary) and the presence of the airport in OM Part C.
- Provide daily information on the location and flight plans of each aircraft to SAAU.

щодо залучення контрактної організації до виконання функцій ЦОКП.

1.3.3. Співробітник із забезпечення польотів.

Співробітник із забезпечення польотів відслідковує процес виконання кожного польоту у реальному часі та допомагає льотному екіпажу.

Він передає оперативну інформацію (прогноз погоди, скоординований час відправлення і т. ін.) льотному екіпажу, готує та роздруковує Оперативний план польоту з урахуванням запланованого маршруту та фактичного вітру за маршрутом на час вильоту.

Він інформує Начальника центру організації та контролю польотів про будь-які затримки або технічні проблеми при виконанні польоту.

Співробітник із забезпечення польотів тісно співпрацює з Керівником з льотної експлуатації, Керівником з УПЛП для відстеження будь-яких несправностей літака, відстрочених дефектів та планування польотів, а також літаків Компанії для польотів.

Підпорядкування:

Співробітник із забезпечення польотів підпорядковується безпосередньо Начальнику ЦОКП, а за його відсутністю – співробітнику який призначений виконувати обов'язки Начальника ЦОКП .

Кваліфікаційні вимоги, функції, права та відповідальність Співробітника із забезпечення польотів визначені в посадовій інструкції.

Основними обов'язками Співробітника із забезпечення польотів є:

- Забезпечення екіпажів повітряних суден Авіакомпанії всією необхідною інформацією для виконання польоту.
- забезпечення КПС в польоті інформацією, яка може бути необхідною для безпечного виконання польоту, за допомогою «SkyRouter» Iridium Satellite Network або «Thuraya» Mobile Satellite Services.
- Отримання дозволів на проліт повітряного простору і посадку для ПС Авіакомпанії.
- Здійснення моніторингу польотів, використовуючи комунікаційні засоби та системи супутникового спостереження SkyRouter, Flightradar24, RadarBox.
- Ініціювати активацію відповідно до «Плану дій на випадок аварійної обстановки або надзвичайних обставин» (ERP).
- Здійснення контролю переміщення літаків в реальному масштабі часу.
- Готувати оперативний план польоту, використовуючи актуальні дані (погода, інформація NOTAM, кількість пасажирів, фактичне завантаження ПС)
- Подавати план польоту до органів ОПР та забезпечувати льотний екіпаж всіма даними, необхідними для безпечного виконання польоту.
- Одержувати інформацію про технічний стан ПС від інженерно-технічного персоналу та аналізувати обмеження згідно MEL.
- При плануванні польотів перевіряти наявність аеропортів у Праві на експлуатацію повітряних ліній, дозволів з АБ (при необхідності) та наявності аеропорту в Частині С КЕ.
- Щоденно надавати до ДАСУ інформацію щодо місця знаходження та плани польотів кожного ПС.

1.3.4. Search & Rescue service Manager

Search & Rescue service Manager reports directly to Director General and is responsible for:

- Developing Emergency Response Plan(ERP).
- organization flight search-safety protection.
- working out orders, instruction for organization and carrying out the Search-Rescue Service (SRS).
- cooperation with the subdivisions of other departments, which are assigned to the joint conducting SRS.
- organization of the instruction of AC crews and personnel of SRS by actions in the emergency
- presence of agreements (in the absence search and rescue forces and methods) relative to search and emergency rescue services.

During his absence his responsibilities shall be executed by appointed person.

The qualifications requirements, functions, rights, responsibilities of the Search & Rescue service Manager are specified in the job description.

1.3.5. Administrative Manager of Flight Operations Department

The Administrative Manager of the flight unit reports directly to Flight Operations Manager.

The Administrative Manager manages administrative works concerning all flight crews.

Administrative Manager in the absence, replaced by a person appointed in the prescribed manner who acquires corresponding rights and responsibility for the proper performance of their duties.

His responsibilities include but are not limited to:

- Organizes and implements management crews.
- Plans and supervises the execution of the flight plan with the following notification to the Director on the progress of its implementation.
- Timely and necessary documents and controls their study personnel flight service.
- Prepares materials flying indiscriminately using orders, directives, instructions and SAAU.
- Provides ongoing monitoring of strict compliance with the schedule of accounting work and leisure crews.
- Trains and prepares the necessary documentation for flight crews (change ratings, conversion, admission to independent work, certification, flight case flight books, etc.).
- Administrates crew personal files and documents, establishes and revises checklists, publications regarding type of airplane (in liaison with the nominated person Crew Training).
- Manage and supervise the process of revisions preparation to OM.

The Administrative group is subordinated to Administrative Manager.

The Administrative group is responsible for drafting the changes and for timely making approved and approved changes to the current KE.

1.3.4. Начальник Служби ПАРЗП

Начальник Служби ПАРЗП підпорядковується напряму Генеральному Директорові відповідає за:

- Розробку та погодження Плану реагування на надзвичайні події (ERP).
- організацію пошуково-рятувального забезпечення польотів;
- розробку проектів наказів, розпоряджень і інструкцій після організації і проведення пошукових і аварійно-рятівних робіт;
- взаємодію з підрозділами інших відомств, які притягуються до сумісного проведення пошукових і аварійно-рятівних робіт;
- організацію навчання екіпажів ПС і особового складу Авіакомпанії Константа діям в аварійній ситуації;
- наявність договорів (за відсутності пошуково-рятувальних сил і методів) щодо пошукових і аварійно-рятівних робіт.

На час відсутності начальника служби ПАРЗП його обов'язки виконує призначена особа.

Кваліфікаційні вимоги, функції, права та відповідальність Начальника Служби ПАРЗП визначені в посадовій інструкції.

1.3.5. Начальник штабу льотної служби

Начальник штабу ЛС підпорядковується безпосередньо Керівнику з льотної експлуатації

Начальник штабу керує адміністративною роботою стосовно всього льотного складу.

Начальник штабу під час відсутності, заміщається особою, призначеною в установленому порядку, яка набуває відповідних прав і несе відповідальність за належне виконання покладених на нього обов'язків

Завдання та обов’язки включають в себе, але не обмежуються:

- Організовує та впроваджує системи управління екіпажами.
- Планує і здійснює контроль за виконанням плану польотів з наступним повідомленням Генеральному директору про хід його виконання.
- Своєчасно отримує необхідні документи і здійснює контроль за їх вивченням особовим складом льотної служби.
- Готує матеріали льотних розборів, використовуючи накази, директиви, вказівки та інформацію ДААУ.
- Здійснює постійний контроль за суворим дотриманням плану-графіка обліку роботи і відпочинку льотного складу.
- Готує і оформляє необхідну документацію на працівників льотного складу (зміна рейтингів, перенавчання, допуск до самостійної роботи та інші допуски, атестація, льотні справи, льотні книжки і т. п.).
- Управляє особистими файлами та документами екіпажу, встановлює та переглядає контрольні карти, документація щодо типу літака (у взаємодії з призначеним Керівником з тренування та навчання).
- Організовує та керує процесом підготовки змін до КЕ.

Начальнику штабу підпорядковується адміністративна група.

Адміністративна група відповідає за розробку проекту змін та вчасне внесення затверджених та схвалених змін до діючого видання КЕ.

For details The Administrative Manager of Aircompany and Administrative group duties refer to appropriate job descriptions.

1.3.6. Deputy Flight Operations Manager

Deputy Flight Operations Manager directly reports to the Flight Operations Manager

Deputy Flight Operations Manager is met with qualification requirement, specified in para 1.2.2 of current chapter and has held a valid flight crew licence and the associated ratings appropriate to a type of operation conducted under the AOC.

The main responsibilities are:

- Assisting the Flight Operations Manager in matters relating to a particular type of aircraft operations.
- instructing the crews on their responsibilities and duties in general, as well as, for special operations or advancement in their position.
- implementing the SOP's and promotes staff personnel in order to maintain a strict discipline supporting and giving directives to the crewmembers on all crew matters.
- implementing and maintaining whatever procedures necessary to ensure the smooth operation of all fleets.

For details The Deputy Flight Operations Manager duties refer to appropriate job description.

1.3.7. Chief of Cabin Crew

Chief of Cabin Crew reports directly to Flight Operations Manager and is responsible for:

- Establishment of training schedules, checking training syllabi with the agreement of Training Manager for Cabin Crew.
- Preparing amendments and revisions of the Operations Manual Part D and Operations Manual Part A, Chapter "Qualification Requirements" for Cabin Crew.
- Determination of the amount of training required for each individual Cabin Crew Member.
- Organization and supervision of Cabin Crew training and checking in accordance with the Operations Manual Part D.
- Submission of reports on training funding for consideration to the Training Manager for further agreement with the Accountable Manager.
- Verifying Cabin Crew training records to ensure they are complete.
- Consideration of complaints and offers on passengers concerning the service of passengers in flight.
- Developing measures for elimination of deficiencies in the work of flight attendants aboard the aircraft of the Aircompany.
- Promotes actively the safety and compliance culture.

During his/her absence responsibilities of Chief of Cabin Crew shall be executed by appointed person.

The qualifications requirements, functions, rights, responsibilities of the Chief of Cabin Crew are specified in the job description.

Для подробиць стосовно діяльності Начальника штабу та персоналу адміністративної групи Авіакомпанії звертатись відповідних посадових інструкцій.

1.3.6. Заступник Керівника з льотної експлуатації

Заступник Керівника з льотної експлуатації підпорядковується безпосередньо Керівнику з льотної експлуатації.

Заступник Керівника з льотної експлуатації відповідає кваліфікаційним вимогам, що зазначені в п.1.2.2. даного розділу та має дійсне посвідчення льотного екіпажу з відповідними рейтингами, що відповідають типу експлуатації згідно Сертифікату Експлуатанта.

Основними завданнями Заступника Керівника з льотної експлуатації є:

- Допомога Керівнику з льотної експлуатації в питаннях що стосуються експлуатації конкретного типу ПС.
- Інструктаж екіпажі про їхні обов'язки та обов'язки в цілому, а також стосовно спеціальних видів експлуатації або просування в їхній посаді.
- Впровадження SOP і сприяє персоналу, щоб підтримувати сувору дисципліну, допомагаючи та надаючи настанови членам екіпажу з усіх питань, в частині що стосуються.
- Впровадження необхідні процедури, для забезпечення рівної експлуатації усього наявного парку повітряних суден.

Для подробиць стосовно діяльності Заступник Керівника з льотної експлуатації Авіакомпанії звертатись відповідних посадової інструкції.

1.3.7. Начальник відділу бортпровідників

Начальник Служби бортпровідників підпорядковується напряму Керівнику з льотної експлуатації та відповідає за:

- Розробку планів навчання, перевірку навчальних програми для персоналу Служби бортпровідників за погодженням з Керівником з навчання та тренування.
- Підготовку змін та доповнень до Частини D та Частини А Керівництва з експлуатації, розділ «Кваліфікаційні вимоги» щодо персоналу Служби бортпровідників.
- Визначення обсягу підготовки, необхідної для кожного бортпровідника індивідуально.
- Організацію та контроль навчання та перевірку відповідно до Керівництва з експлуатації Частини D персоналу Служби бортпровідників.
- Подання на розгляд Керівнику з навчання та тренування звітів щодо фінансування навчання для подальшого узгодження з Відповідальним керівником.
- Перевірку записів про навчання персоналу Служби бортпровідників, щоб переконатися, що вони є повними і правильними.
- Розгляд скарги та пропозиції пасажирів з питань обслуговування пасажирів у польоті.
- Розробку заходів по усуненню недоліків у роботі бортпровідників на борту ПС Авіакомпанії.
- Активно сприяє культурі безпеки та відповідності.

На час відсутності начальника Служби бортпровідників його обов'язки виконує призначена особа.

Кваліфікаційні вимоги, функції, права та відповідальність Начальника Служби бортпровідників визначені в посадовій інструкції.

1.4. AUTHORITY, DUTIES AND RESPONSIBILITIES OF THE PILOT-IN-COMMAND (PIC)

CAT.GEN.MPA.100 (c), 105, 110

The PIC shall be responsible for the proper execution of his/her duties that:

- are related to the safety of the aircraft and its occupants; and specified in the instructions and procedures in the Operations Manual;
- comply with the relevant requirements of the operator's occurrence reporting schemes;
- comply with all flight and duty time limitations (FTL) and rest requirements applicable to their activities;

When undertaking duties for more than one operator:

PIC shall maintain his/her individual records regarding flight and duty times and rest periods as referred to in applicable FTL requirements; and provide each operator with the data needed to schedule activities in accordance with the applicable FTL requirements.

The PIC shall not perform duties on an aircraft:

- when under the influence of psychoactive substances or when unfit due to injury, fatigue, medication, sickness or other similar causes;
- until a reasonable time period has elapsed after deep water diving or following blood donation
- if applicable medical requirements are not fulfilled
- if he/she is in any doubt of being able to accomplish his/her assigned duties; or
- if the PIC knows or suspects that he is fatigued (taking into account, in particular, the accumulation of fatigue, loss of sleep, the number of sectors flown, night shifts, or time zone changes), or for any reason feels unable to perform his duties to such an extent that it could jeopardize the safe execution of the flight.

Duties:

- Maintain familiarity with agreed aviation practices and procedures.
- Maintain familiarity with such provisions of the Operations Manual as are necessary to fulfil his function. And
- Ensure that all crewmembers are aware of their duties and responsibilities for the duration of flight or series of flights.

1.4.1. Authority

All persons carried in the aircraft obey all lawful commands given by the PIC for the purpose of securing the safety of the aircraft and of persons or property carried therein.

1.4.2. PIC Responsibilities

I. The PIC, in addition to complying with above mentioned requirements (in accordance with

1.4. ПОВНОВАЖЕННЯ, ОБОВЯЗКИ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КОМАНДИРА ПС (КПС)

КПС несе відповідальність за належне виконання своїх обов'язків, які:

- пов'язані з безпекою повітряного судна та його пасажирів; і зазначені в інструкціях і процедурах в Керівництві з експлуатації;
- виконувати усі застосовні вимоги щодо розробленої експлуатантом схеми сповіщення про авіаційні події;
- дотримуватися усіх вимог щодо обмежень польотного та службового часу (FTL) та застосовних вимог щодо відпочинку;

При виконанні обов'язків для більш ніж на одного експлуатанта:

КПС повинен вести записи щодо польотного та службового часу, а також часу відпочинку, про які йдеться у застосовних вимогах FTL і надавати кожному експлуатанту дані, необхідні для планування діяльності відповідно до відповідних вимог FTL.

КПС не повинен виконувати обов'язки на літаку:

- якщо перебуває під впливом речовин, які впливають на психіку, або алкоголю, або коли неспроможний виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;
- якщо не минув відповідний період часу після глибоководного занурення в воду або забору у члена екіпажу донорської крові;
- якщо не виконано застосовних медичних вимог;
- якщо у нього є будь-які раціональні сумніви щодо власної здатності успішно виконати покладені на нього обов'язки, або
- якщо КПС знає або підозрює, що він втомлений (з урахуванням, зокрема, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових смуг), або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати роботу у такій мірі, яка може поставити безпечне виконання польоту під загрозу.

Обов'язки:

- Постійно ознайомлюватись з узгодженими авіаційними практиками та процедурами.
- Постійно ознайомлюватись з тими положеннями Керівництва з експлуатації, які необхідні для виконання його функцій. Та
- Переконатися, що всі члени екіпажу знають про свої обов'язки та відповідальність на час польоту або серії польотів.

1.4.1. Повноваження

Усі особи на борту ПС повинні виконувати всі законні накази/команди, що надходять від КПС з метою забезпечення безпеки польотів ПС, осіб або майна на борту.

1.4.2. Відповідальність КПС

I. Окрім дотримання вимог що зазначені вище (згідно CAT.GEN.MPA.100), КПС повинен:

CAT.GEN.MPA.100), shall:

1) be responsible for the safety of all crew members, passengers and cargo on board, as soon as the commander arrives on board the aircraft, until the commander leaves the aircraft at the end of the flight;

2) be responsible for the operation and safety of the aircraft: for aeroplanes, from the moment the aeroplane is first ready to move for the purpose of taxiing prior to take-off, until the moment it finally comes to rest at the end of the flight and the engine(s) used as primary propulsion unit(s) is(are) shut down;

3) have authority to disembark any person, or any part of the cargo, that may represent a potential hazard to the safety of the aircraft or its occupants;

4) not allow a person to be carried in the aircraft who appears to be under the influence of alcohol or drugs to the extent that the safety of the aircraft or its occupants is likely to be endangered;

5) have authority to give all commands and take any appropriate actions for the purpose of securing the safety of the aircraft and of persons and/or property carried therein in accordance with chapter 7 to Annex I of Aviation Rules.

6) have the right to refuse transportation of inadmissible passengers, deportees or persons in custody if their carriage increases the risk to the safety of the aircraft or its occupants;

7) ensure that all passengers are briefed on the location of emergency exits and the location and use of relevant safety and emergency equipment;

8) ensure that all operational procedures and checklists are complied with in accordance with the operations manual;

9) not permit any crew member to perform any activity during critical phases of flight, except duties required for the safe operation of the aircraft;

10) ensure that:

– flight recorders are not disabled or switched off during flight;

– in the event of an occurrence other than an accident or a serious incident that shall be reported according to ORO.GEN.160(a), flight recorders' recordings are not intentionally erased; and

– in the event of an accident or a serious incident, or if preservation of recordings of flight recorders is directed by the investigating authority:

  A. flight recorders' recordings are not intentionally erased;

  B. flight recorders are deactivated immediately after the flight is completed; and

  C. precautionary measures to preserve the recordings of flight recorders are taken before leaving the flight crew compartment.

11) decide on acceptance of the aircraft with unserviceabilities in accordance with the configuration deviation list (CDL) or the minimum equipment list (MEL);

1) з моменту прибуття на ПС, відповідає за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту, до моменту залишення ПС після завершення польоту;

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

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

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

5) має повноваження надавати накази та вживати будь-які необхідні заходи з метою забезпечення безпеки експлуатації та безпеки польотів ПС, а також осіб та/або майна, що перевозяться на борту, згідно з пунктом 7.c доповнення I до цих Авіаційних правил;

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

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

8) повинен забезпечити, щоб всі експлуатаційні процедури та чек-листи виконувалися відповідно до керівництва з експлуатації;

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

10) переконатися, що:

– бортові реєстратори не є заблокованими або вимкненими під час польоту;

– випадку події відмінної від авіаційної події або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до ORO.GEN.160 (a), записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно; а також

– у випадку авіаційної події або інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів спрямована експертною установою з розслідування:

  A. записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно;

  B. бортові реєстратори негайно вимкнені після завершення польоту;

  C. попереджувальні заходи для збереження записів бортових реєстраторів прийняті перед покиданням кабіни льотного екіпажу.

11) приймати рішення про прийняття ПС в експлуатацію з деякими несправностями відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

12) ensure that the pre-flight inspection has been carried out in accordance with the requirements of Annex I to

the Aviation Rules of Ukraine «The continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks» put into force by the Order of the SAAU No 286 dated 06 March 2019.

13) be satisfied that relevant emergency equipment remains easily accessible for immediate use.

II. The PIC, or the pilot to whom conduct of the flight has been delegated, shall, in an emergency situation that requires immediate decision and action, take any action actions he or she deems necessary in the interests of safety in the circumstances. If such measures violate local regulations or procedures, the PIC must immediately notify the appropriate local authority. In such cases, he or she may not comply with the rules, operating procedures, and operational methods to ensure flight safety.

III. Whenever an aircraft in flight has manoeuvred in response to an airborne collision avoidance system (ACAS) resolution advisory (RA), the PIC shall submit an ACAS report to the competent authority.

IV. Bird hazards and strikes:

1) Whenever a potential bird hazard is observed, the PIC shall inform the air traffic service (ATS) unit as soon as flight crew workload allows.

2) Whenever an aircraft for which the PIC is responsible suffers a bird strike that results in significant damage to the aircraft or the loss or malfunction of any essential service, the PIC shall submit a written bird strike report after landing to the competent authority.

For other details of PIC duties refer to appropriate job description.

12) переконатися, що передпольотний огляд був проведений відповідно до вимог вимог Part-M

Додаток I до АПУ «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» введені наказом ДАСУ № 286 від 06.03.2019.

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

II. КПС або пілот, якому делеговано керування польотом, повинен при виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного рішення, робити будь-які дії, які він вважатиме необхідними в інтересах безпеки.за даних обставин. Якщо такі заходи порушують місцеві правила чи процедури, КПС повинен негайно повідомити про це відповідний місцевий орган влади. У таких випадках він може не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів.

III. У разі, якщо ПС в польоті зманеврувало у відповідь на повідомлення/наказ бортової системи попередження зіткнень (ACAS), КПС повинен надати уповноваженому органу відповідний звіт ACAS.

IV. Загроза, пов’язана з птахами та зіткнення з птахами:

1) У випадку потенційно небезпечної орнітологічної ситуації КПС повинен інформувати службу обслуговування повітряного руху (ATS), як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу.

2) Якщо ПС зіткнеться з птахами, що призведе до значного пошкодження, або втрати/неполадок будь-якої з життєво важливих функцій на борту, КПС повинен надати уповноваженому органу письмовий звіт щодо небезпечної орнітологічної ситуації одразу після виконання посадки.

Для подробиць стосовно діяльності КПС Авіакомпанії звертатись відповідної посадової інструкції.

1.5. DUTIES AND RESPONSIBILITIES OF CREWMEMBERS OTHER THAN THE PIC

1.5. ПОВНОВАЖЕННЯ, ОБОВ'ЯЗКИ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ, ЯКІ НЕ Є КОМАНДИРАМИ ПС

CAT.GEN.MPA.100, AMC1 CAT.GEN.MPA.100(b), AMC1 CAT.GEN.MPA.100(c)(1), AMC1 CAT.GEN.MPA.100(c)(2)

1.5.1. General

a) The crew member shall be responsible for the proper execution of his/her duties that are:

– related to the safety of the aircraft and its occupants; and

– specified in the instructions and procedures in the operations manual.

b) The crew member shall:

1) report to the PIC any fault, failure, malfunction or defect which the crew member believes may affect the airworthiness or safe operation of the aircraft including emergency systems, if not already reported by another crew member;

2) report to the PIC any incident that endangered, or could have endangered, the safety of the operation, if not already reported by another crew member;

3) comply with the relevant requirements of the operator's occurrence reporting schemes;

4) comply with all flight and duty time limitations (FTL) and rest requirements applicable to their activities;

5) when undertaking duties for more than one operator:

– maintain his/her individual records regarding flight and duty times and rest periods as referred to in applicable FTL requirements; and

– provide each operator with the data needed to schedule activities in accordance with the applicable FTL requirements.

c) The crew member shall not perform duties on an aircraft:

– when under the influence of psychoactive substances or when unfit due to injury, fatigue, medication, sickness or other similar causes;

– until a reasonable time period has elapsed after deep water diving or following blood donation

– if applicable medical requirements are not fulfilled

– if he/she is in any doubt of being able to accomplish his/her assigned duties; or

– if the crew member knows or suspects that he is fatigued (taking into account, in particular, the accumulation of fatigue, loss of sleep, the number of sectors flown, night shifts, or time zone changes), or for any reason feels unable to perform his/ her duties to such an extent that it could jeopardize the safe execution of the flight.

1.5.1. Загальні положення

a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов'язків, які:

– мають відношення до безпеки польотів ПС та осіб на борту;

– визначені інструкціями та процедурами у керівництві з експлуатації

b) Будь-який член екіпажу повинен:

1) повідомляти командира ПС про будь-які недоліки, відмови, несправності або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації ПС, включаючи аварійні системи, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;

2) повідомляти командира ПС про будь-які інциденти, які загрожують або могли поставити під загрозу безпеку польоту, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;

3) виконувати усі застосовні вимоги щодо розробленої експлуатантом схеми сповіщення про авіаційні події;

4) дотримуватися усіх вимог щодо обмежень польотного та службового часу (FTL) та застосовних вимог щодо відпочинку;

5) при виконанні обов'язків працюючи більш ніж на одного експлуатанта:

– вести записи щодо польотного та службового часу, а також часу відпочинку, про які йдеться у застосовних вимогах FTL;

– надавати кожному експлуатанту дані, згідно з якими ведеться планування польотної діяльності відповідно до застосовних вимог FTL.

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

– якщо перебуває під впливом речовин, які впливають на психіку, або алкоголю, або коли неспроможний виконувати роботу через травму, втому, вживання ліків, хворобу чи з інших подібних причин;

– якщо не минув відповідний період часу після глибоководного занурення в воду або забору у члена екіпажу донорської крові;

– якщо не виконано застосовних медичних вимог;

– якщо у нього є будь-які раціональні сумніви щодо власної здатності успішно виконати покладені на нього обов'язки, або

– якщо член екіпажу знає або підозрює, що він втомлений (з урахуванням, зокрема, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових смуг), або з будь-яких причин відчуває себе не в змозі виконувати роботу у такій мірі, яка може поставити безпечне виконання польоту під загрозу.

1.5.2. Copies of reports

Where a written report is required, a copy of the report should be communicated to the PIC.

1.5.3. Alcohol consumption

The Aircompany Constanta has issued instructions concerning the consumption of alcohol by crew members. The main restrictive provisions are:

- no alcohol should be consumed less than 8 hours prior to the specified reporting time for a flight duty period or the commencement of standby;
- the blood alcohol level should not exceed the lower of the national requirements or 0.2 per thousand at the start of a flight duty period;
- no alcohol should be consumed during the flight duty period or whilst on standby.

Elapsed time before returning to flying duty

24 hours is a suitable minimum length of time to allow after normal blood donation or normal recreational (sport) diving before returning to flying duties.

PART-MED

Information on the effects of medication, drugs, other treatments and alcohol can be found in Annex IV Part-MED to Aviation Rules of Ukraine No 565.

1.5.4. Aircompany Constanta uniform

Technical personnel, flight crew members and cabin crew which carry out their duties should wear Aircompany Constanta uniform.

A crew member is obligated to maintain the completeness of uniform.

A crew member is responsible for clean and good condition of own uniform.

Measures to prevent confusion by passengers

If personnel or crew members other than operating cabin crew members carry out duties in a passenger compartment, they do not perform tasks or wear a uniform and they do not look like members of the current cabin crew to prevent misunderstandings among passengers.

1.5.5. Co-pilot (COP)

The Co-pilot is a fully qualified and licensed crewmember acting as required pilot for the airplane type concerned.

Subordination

The Co-pilot reports directly to the PIC and assists in providing safe, efficient flight operations.

Duties and Responsibilities

- Maintain familiarity with national and international air legislation and agreed aviation practices and procedures.
- Maintain familiarity with such provisions of the

1.5.2. Копії звітів

У випадках, коли вимагається письмовий звіт, копія звіту повинна бути передана відповідному КПС.

1.5.3. Споживання алкоголю

Авіакомпанія Константа ввела інструкції щодо споживання алкоголю членами екіпажу. Основними обмежувальними положеннями є:

- алкоголь не повинен вживатися менше, ніж за 8 годин до визначеного часу прибуття до початку льотної зміни або початку режиму очікування;
- рівень алкоголю в крові не повинен перевищувати найнижчу межу національних вимог або 0,2 проміле на початку льотної зміни;
- алкоголь не повинен вживатися під час польотного робочого часу або перебування в режимі очікування.

Затрачений час для повернення до виконання своїх обов'язків

24 години – це допустимий мінімальний проміжок часу, який дозволяє повернутися до виконання польоту після нормального донорства крові або звичайного підводного (спортивного) занурення.

PART-MED

Інформацію про вплив ліків, наркотиків, інших видів лікування та алкоголю можна знайти в Додатку IV (Part-MED) до АПУ 565.

1.5.4. Формений одяг

Технічний персонал, члени льотного екіпажу та члени кабінного екіпажу, які виконують обов'язки повинні носити формений одяг Авіакомпанії Константа.

Член екіпажу зобов'язаний дотримувати комплектність форменого одягу.

Член екіпажу відповідає за чистоту та належний стан свого форменого одягу.

Заходи для запобігання непорозуміння серед пасажирів

Якщо персонал або члени екіпажу, крім діючих членів кабінного екіпажу, виконують свої обов'язки в пасажирській кабіні, вони не повинні виконувати свої обов'язки та бути вдягненими у формений одяг щоб не виглядати як члени діючого кабінного екіпажу для запобігання непорозуміння серед пасажирів

1.5.5. Другий пілот

Другий пілот є повністю кваліфікованим і ліцензованим членом екіпажу, який діє як пілот для відповідного типу літака.

Підпорядкування

Другий пілот безпосередньо підпорядковується КПС і допомагає забезпечити безпечну та ефективну льотну експлуатацію.

Обов'язки та відповідальність

- Постійно ознайомлюватись з узгодженими авіаційними практиками та процедурами.
- Постійно ознайомлюватись з такими положеннями

Operations Manual as are necessary to fulfil his function.	Керівництва з експлуатації, які необхідні для виконання його функцій. Та
– Assist the PIC as requested in relation to the flight.	– Допомагати КПС при необхідності з питань, що стосуються польоту
– Support the PIC in his duties and responsibilities.	– Підтримувати КПС у виконання його обов'язків.
– To be master of Flight technique and A/C operation and ensure flight safety if PIC has any problems with his health or due to by other reasons or he is incapable to execute his functions during the flight;	– Володіти технікою пілотування і експлуатації на такому рівні щоб забезпечити безпечне виконання польоту у випадку, якщо командир повітряного судна за станом здоров'я або іншим причинам не може виконувати у польоті свої обов'язки;
– To meet a pre-flight rest requirement;	– Дотримуватись вимог передпольотного відпочинку;
– To be able to analyze the meteorological and aero navigation situation during flight preparation;	– Вміти аналізувати і правильно оцінювати метеорологічну і аеронавігаційну обстановку при підготовці до польотів і у польоті;
– Ensure complete readiness for flight operation;	– В повному об'ємі готуватися до польоту;
– Control the A/C state and readiness for the flight and loading accurateness with regard to AFM and flight crew working technique;	– Контролювати відповідно до КЛЕ і технології роботи екіпажу стан і готовність повітряного судна, правильність його завантаження;
– To check closing of emergency and cargo hatches, fillers, fuselage doors before flight should it constitute a part of his responsibilities.	– Перевіряти перед вильотом закриття аварійних і вантажних люків, закривати двері фюзеляжу на повітряних судах, де це поставлено другому пілотові в обов'язок;
– In flight duly report to PIC on all deviations and failures of A/C equipment and cargoes, special equipment and flight documentation;	– Своєчасно докладати у польоті командирові повітряного судна про всі відхилення і несправності в роботі авіаційної техніки і устаткування повітряного судна, спеціального устаткування і вантажів та польотної документації що знаходяться на його борту;
– Make decisions and act in accordance with the situation prevailing in the flight, if the aircraft commander is unable to perform his duties due to health reasons or for other reasons;	– Ухвалювати рішення та діяти відповідно до обстановки, що склалася у польоті, якщо командир повітряного судна за станом здоров'я або по іншим причинам не може виконувати свої обов'язки;
– Initiate missed approach when decision height is reached in compliance with AFM if PIC fails to take decision and inform the crew on missed approach;	– Виконувати відповідно до КЛЕ відхід на друге коло з висоти прийняття рішення, якщо до цього моменту командиром повітряного судна не було прийнято і не повідомлено екіпажу рішення про виконання посадки або про відхід на друге коло;
– Inspect the A/C according to AFM after landing and report to PIC on his remarks.	– Оглянути повітряне судно відповідно до КЛЕ після посадки і зарулювання на стоянку і доповісти командирові повітряного судна свої зауваження.
And	А також,
It is the responsibility of the Co-pilot	**Другий пілот відповідальний за**
– To carry out such duties concerning the flight, in accordance with the Operations Manual, including procedures, limitations and performance relating to the specific airplane type.	– Виконання своїх обов'язків при здійсненні польоту згідно з КЕ, включаючи процедури, обмеження та особливостями, пов'язаними з конкретним типом літака.
– To confirm the safe navigation of the aircraft, maintaining a continuous and independent check upon both the geographical position of the airplane and its safe terrain clearance.	– Підтвердження безпечної навігації повітряного судна, забезпечуючи безперервну та незалежну перевірку як географічного положення літака, так і його безпечну висоту над місцевістю.
– To volunteer such advice, information and assistance to the PIC, as may contribute favourably towards the safe and efficient conduct of the flight.	– Добровільне надання порад, інформації та допомоги КПС, оскільки така інформація може сприяти безпечному та ефективному виконанню польоту.
– Keeping the flight parameters are set by PIC;	– Витримування параметрів польоту, заданих йому командиром повітряного судна;
– Safe flight accomplishment while flying the A/C under permission of Commander and in case of PIC incapacitation during flight;	– Безпечний результат польоту при пілотуванні повітряного судна за дозволом командира повітряного судна і у разі, коли командир повітряного судна за яких-небудь причинах не може виконувати

- Calculation of take-off and landing performance as well as load and balance data.

For other details of co-pilot duties refer to appropriate job description.

1.5.6. Duties and responsibilities of Flight Engineer

In OM text is referred to as " Flight engineer", which performs the duties of a flight mechanics under the AFM terminology of the aircraft.

The Flight Engineer reports to the PIC.

Flight Engineer responsibilities

Responsibilities and duties include the following, but not limited to:

To follow the procedures during the flight in according with the Aircraft Flight Manual, including limitations and performance relating to the specific aircraft type.

- Assisting the PIC in pre-flight planning and in-flight operation of the airplane;
- Maintaining alertness to all factors that affect the safety of the airplane, passengers and crew;
- Ensuring that the flight deck pre-flight checks are completed and that all required charts, maps, forms are readily available at all times during flight;
- Keep fully informed of all matters concerning the progress of the flight, including fuel balancing, hydraulic and pneumatic systems, weather at the destination and alternate, en-route winds, weather, and air traffic service;
- Monitoring any relevant recent experience requirements and advising the Flight Operations Manager if unable to comply;
- Maintain currency and proficiency at engine running and airplane taxiing, including the interpretation of aerodrome diagrams and the correct use of the radio;
- Completing the mass and balance loading schedule prior to each flight;
- Monitoring the systems while at the FE console.

For other details of Flight Engineer duties refer to appropriate job description.

1.5.7. Duties and responsibilities of Flight attendant

Flight attendant is required to be present on transport flights to perform duties in the interest of the safety of passengers. He/she must be well informed about safety and policy of the Company. The primary purpose of the Flight attendants is to ensure passengers safety. They must inform passengers on emergency and safety procedures during all phases of the flight and manage procedures following an emergency in accordance with the Operations Manual and PIC instructions.

To provide complete cabin services to the passengers while

свої обов'язки у польоті;

- Виконувати розрахунки злітних і посадочних характеристик, завантаження і центрівки.

Для подробиць стосовно діяльності другого пілота ПС Авіакомпанії звертатись відповідної посадової інструкції.

1.5.6. Обов’язки та відповідальність бортового інженера

В тексті КЕ використовується назва «бортовий інженер / бортінженер» який виконує обов’язки бортмеханіка згідно термінології КЛЕ літака.

Бортінженер підпорядковується КПС

Відповідальність бортового інженера

Обов’язки та відповідальність бортового інженера включають, але не обмежуються наступним:

Дотримання процедур при здійсненні польоту згідно з Керівництвом з льотної експлуатації, включаючи обмеження та особливостями, пов’язаними з конкретним типом ПС.

- Допомагати КПС у перед польотній підготовці та при виконанні польоту;
- Зберігати пильність щодо факторів, які можуть впливати на безпеку літака, пасажирів та екіпажу;
- Забезпечувати виконання перед польотних перевірок пілотської кабіни та того, що вся польотна документація наявна і доступна упродовж всього польоту;
- Бути повністю обізнаним щодо процесу польоту, включаючи стан роботи паливної автоматики, гідравлічної та пневматичної системи, фактичної погоди на аеродромі призначення та запасному, вітру за маршрутом, метеоявищ за маршрутом та аеронавігаційної обстановки;
- Постійно підтримувати необхідний кваліфікаційний рівень, а якщо не в змозі це робити – сповіщати про це Керівника з льотної експлуатації;
- Контролювати роботу двигунів та процес руління ПС, вміти читати схеми аеродромів та знати і розуміти процедури радіозв’язку;
- Витримувати порядок завантаження і балансування перед кожним польотом;
- Контролювати роботу всіх систем ПС, коли знаходиться на робочому місці бортінженера і маніпулює органами керування за вказівкою КПС.

Для подробиць стосовно діяльності бортінженера Авіакомпанії звертатись відповідної посадової інструкції.

1.5.7. Обов’язки та відповідальність бортового провідника

Присутність бортового провідника є обов’язковою при виконанні цивільних перевезень пасажирів з метою забезпечення їх безпеки. Його(її) обов’язком є бути обізнаним з вимогами політики безпеки Авіакомпанії. Головне призначення бортового провідника є забезпечення безпеки пасажирів. Він(вона) має інформувати пасажирів про аварійну ситуацію та організовувати впровадження аварійних процедур відповідно до вимог КЕ та виконувати вказівки КПС.

Основним завданням бортового провідника є обслуговування пасажирів для забезпечення їх комфорту

keeping a high standard of flight safety and comfort.

The Flight attendant reports to the PIC while assigned flight duties.

Duties and responsibilities.

Responsibilities and duties include the following, but not limited to:

- Correct briefing of passengers prior to flight regarding all items required by government and regulatory authorities;
- Complying with Company procedures for arming, disarming and cross-checking doors prior to and after flight;
- Checking of emergency equipment, pre-flight safety briefing and reporting matters concerning safety (irregularities and malfunctions) to the Commander.
- Ensuring that the “No Smoking” is illuminated and “Fasten Seat Belt Signs" is met during the flight for the appropriate times during the course of the flight;
- Ensuring that portable electronic devices such as mobile phones and laptop computers are only used at relevant times;
- Advising the Flight Crew or administration of any sickness or hipoxia of oxygen to passengers or crew during flight;
- Serving food and beverages to both passengers and crew;
- Maintaining a running inventory of all non-perishable items so that they may be restocked when the airplane returns to home aerodrome;
- Ensuring the required supplies of clean bed, bath and table linens are always available;
- Operating the cabin entertainment systems as required;
- Maintaining the galleys and lavatories in a hygienic and sanitary condition at all times;
- Assisting with the proper handling, security and transfer of the passengers carry on baggage;
- Ensuring that the airplane is stocked with the necessary customs and immigration forms for the countries visited prior to each flight;
- Maintaining a high degree of proficiency in emergency procedures through scheduled training programs;
- Ensure the passengers safely escape in an emergency evacuation;
- Visiting/contacting the flight deck on regular intervals. It is especially important at night;
- Ensuring efficient communication with all flight crewmembers and ground staff;

та безпеки на протязі усього польоту.

Бортовий провідник підпорядковується КПС при виконанні їм своїх обов’язків у польоті.

Обов’язки та відповідальність.

Обов’язки та відповідальність бортового провідника включають, але не обмежуються наступним:

- Інформувати пасажирів перед вильотом про правила поведінки, використання аварійних засобів та надавати іншу інформацію, яка вимагається державними органами та авіаційною владою;
- Виконувати процедури, встановлені Авіакомпанією щодо експлуатації основних та аварійних виходів перед та після польоту;
- Перевіряти аварійне обладнання, проводити передпольотний брифінг, доповідати КПС про наявні відмови та невідповідності обладнання пасажирської кабіни;
- Забезпечувати наявність світлового попередження «Не палити» та дотримання попередження «Пристебніть ремені» упродовж фаз польоту, коли це необхідно;
- Забезпечувати використання електронних пристроїв пасажирів, таких як мобільні телефони та портативні комп'ютери, тільки на дозволених для цього етапах польоту;
- Інформувати членів льотного екіпажу та керівництво компанії про випадки захворювань на борту, або використання додаткового кисню пасажирами, або членами екіпажу у польоті;
- Обслуговувати їжею та напоями як пасажирів, так і членів льотного екіпажу;
- Забезпечувати повернення невикористаних витратних матеріалів, які зберігаються на складі, після повернення ПС на базовий аеродром;
- Забезпечувати наявність необхідної кількості постільних аксесуарів та білизни;
- Підтримувати високий стандарт чистоти та зовнішнього вигляду пасажирського салону;
- Підтримувати бортові кухні та санвузли літака у відповідності до встановлених санітарно-гігієнічних вимог;
- Допомагати наземному обслуговуючому персоналу в доставці пасажирів та їх ручної поклажі на борт ПС;
- Забезпечувати і контролювати наявність на борту ПС митних та імміграційних бланків, встановлених відповідними органами держав, на територію яких виконується політ, у відповідності до кількості пасажирів на борту ПС;
- Підтримувати високий рівень професійної підготовки у відношенні виконання аварійних процедур завдяки плановим тренуванням;
- Забезпечувати безпечну евакуацію пасажирів в аварійній ситуації;
- Регулярно відвідувати пілотську кабіну. Це є важливим, особливо упродовж польоту вночі;
- Підтримка дійового та ефективного зв’язку з льотним екіпажем та наземним обслуговуючим персоналом;

- Completing any additional administrative assignments as required by the Chief Cabin Crew and the Flight Operations Manager.

For other details of Flight attendant duties refer to appropriate job description.

- Виконання додаткових адміністративних обов'язків, якщо цього вимагає Старший бортовий провідник, або Керівник з льотної експлуатації.

Для подробиць стосовно діяльності бортпровідника Авіакомпанії звертатись відповідної посадової інструкції.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

2. OPERATIONAL CONTROL AND SUPERVISION 2-3
2. ОПЕРАТИВНЕ КЕРУВАННЯ ТА НАГЛЯД 2-3
2.1. Supervision of the Operation by the Operator 2-3
2.1. Стандартні процедури 2-3
2.1.1. General 2-3
2.1.1. Загальне 2-3
2.1.2. Overview of License and Qualification Validities 2-5
2.1.2. Контроль терміну дії Свідоцтва 2-5
2.1.3. Control and Monitoring of Crew License and Qualification Validity 2-5
2.1.3. Контроль та моніторинг актуальності Свідоцтва льотного екіпажу 2-5
2.1.4. Control of Flight Documents, additional Information and Data 2-6
2.1.4. Контроль польотних документів, додаткової інформації та даних 2-6
2.1.5. Supervision of Operations Personnel Competence 2-8
2.1.5. Контроль компетенції експлуатаційного персоналу 2-8
2.1.6. Control, analysis and storage of records, flight documents, additional information and data 2-10
2.1.6. Контроль, аналіз зберігання необхідних записів. 2-10
2.1.7. Control over Flight department records in Paper and Computer registration systems 2-14
2.1.7. Контроль систем паперової та комп'ютерної реєстрації записів Льотної служби 2-14
2.2. Information provision of operative control 2-15
2.2. Інформаційне забезпечення оперативного управління і контролю 2-15
2.3. Operational control with respect to flight safety 2-17
2.3. Експлуатаційний контроль з безпеки польотів 2-17
2.3.1. General provisions 2-17
2.3.1. Загальні положення 2-17
2.3.2. Preservation and Use of Flight-Data and Cockpit-Voice 2-17
2.3.2. Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, захист та використання 2-17
2.3.3. Management of aeronautical databases 2-18
2.3.3. Управління аеронавігаційними базами даних 2-18
2.3.4. Information that should be preserved on the ground; 2-21
2.3.4. Інформація, яка має залишатися на землі 2-21
2.4. Powers of the Competent Authority 2-22
2.4. Уповноваження органу авіаційної влади 2-22

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

2. OPERATIONAL CONTROL AND SUPERVISION

2.1. SUPERVISION OF THE OPERATION BY THE OPERATOR

ORO.GEN.110, AMC1 & AMC2 ORO.GEN.110, GM1 ORO.GEN.110, ORO.MLR.115, AMC1 & GM ORO.MLR.115

2.1.1. General

Aircompany Constanta provides the operation of the aircraft in accordance with Appendix I to the Aviation Regulations, as well as in accordance with the applicable requirements of Annex III (Part-ORO) and the Operator's Certificate (AOC) and declaration for Specialized Operation (SPO), if applicable.

Each flight is carried out in accordance with the provisions and principles of this Operating Manual.

For ensuring above mentioned, Aircompany Constanta:

- Establishes and maintains a system for exercising operational control over any flight operated under the terms of its Operator's certificate, conditions and annexes (authorizations).
- Ensures that its aircraft are equipped, and its crews are qualified as required for the area and type of operation.
- Establishes procedures and instructions for the safe operation of each aircraft type, containing ground staff and crew member duties and responsibilities, for all types of operation on the ground and in flight. Those procedures and instructions shall not require crew members to perform any activities during critical phases of flight other than those required for the safe operation of the aircraft. Procedures and instructions for a sterile flight crew compartment shall also be included.
- Establishes procedures and instructions for the safe operation of each aircraft type, containing ground staff and crew member duties and responsibilities, for all types of operation on the ground and in flight. Those procedures and instructions shall not require crew members to perform any activities during critical phases of flight other than those required for the safe operation of the aircraft. Procedures and instructions for a sterile flight crew compartment shall also be included.
- Ensures that all personnel are made aware that they shall comply with the laws, regulations and procedures of those States in which operations are conducted and that are pertinent to the performance of their duties
- Establishes a checklist system for each aircraft type to be used by crew members in all phases of

2. ОПЕРАТИВНЕ КЕРУВАННЯ ТА НАГЛЯД

2.1. СТАНДАРТНІ ПРОЦЕДУРИ

2.1.1. Загальне

Авіакомпанія Константа забезпечує експлуатацію ПС відповідно до доповнення I до Авіаційних правил, а також згідно із застосовними вимогами додатка III (Part-ORO), Сертифіката експлуатанта (AOC) та декларування на спеціалізовану експлуатацію (SPO), в разі застосування.

Кожен політ ПС Авіакомпанії здійснюється відповідно до положень та принципів цього Керівництва з експлуатації.

Для забезпечення вище зазначених положень, Авіакомпанія Константа:

- Підтримує у робочому стані систему оперативного моніторингу польотів, що виконуються згідно з положеннями, умовами сертифікату Експлуатанта, його обмежень та додатків (повноважень).
- Забезпечує відповідність обладнання його ПС та кваліфікації його екіпажів вимогам району та типу експлуатації.
- Забезпечує належний інструктаж усього призначеного персоналу або безпосередньо залученого до наземної та льотної експлуатації з демонстрацією здатності виконувати свої конкретні обов'язки, а також попередження такого персоналу про відповідальність та належне ставлення до виконання обов'язків з експлуатації в цілому.
- Розроблює процедури та інструкції з безпечної експлуатації кожного типу ПС, що включають обов'язки для наземного персоналу і членів екіпажу, для всіх типів експлуатації на землі та в повітрі. Ці процедури та інструкції не повинні вимагати від членів екіпажу здійснення будь-яких дій на критичних етапах польоту, окрім тих, які передбачені та необхідні для безпечної експлуатації ПС, а також повинні містити процедури та інструкції щодо стерильності кабіни льотного екіпажу.
- Забезпечує необхідність дотримання всім персоналом законодавства, правил і процедур тих держав, у яких здійснюється експлуатація та яких стосується виконання персоналом своїх обов'язків.
- Для кожного типу ПС створює систему контрольних карт для використання членами

flight under normal, abnormal and emergency conditions to ensure that the operating procedures in the operations manual are followed. The design and utilisation of checklists shall observe human factors principles and take into account the latest relevant documentation from the aircraft manufacturer.

екіпажу на всіх етапах польоту в нормальних, ненормальних та аварійних умовах з метою забезпечення виконання положень керівництва з експлуатації. Оформлення та використання контрольних карт повинно враховувати принципи людського фактору та останні зміни і оновлення документації, отриманої від виробника ПС.

- specifies flight planning procedures to provide for the safe conduct of the flight based on considerations of aircraft performance, other operating limitations and relevant expected conditions on the route to be followed and at the aerodromes or operating sites concerned. These procedures shall be included in the operations manual.

- Для забезпечення безпеки польотів установлює процедури планування польотів на основі льотно-технічних характеристик ПС, інших експлуатаційних обмежень та очікуваних умов на маршруті прямування та на аеродромах чи в місцях експлуатації. Ці процедури повинні бути включені до керівництва з експлуатації.

- Provides training for dangerous goods personnel. Controls that Dangerous Goods Training programs are approved by SAAU. The content of such training programs must be consistent with the responsibilities of the staff.

- Забезпечує проходження навчання персоналу з перевезення небезпечних вантажів. Контролює, щоб програми підготовки персоналу з перевезення небезпечних вантажів були затверджені ДАСУ. Зміст таких програм підготовки повинен відповідати обов'язкам персоналу.

- conducting commercial operations with either of the following aircraft shall ensure that the flight crew has received an appropriate dangerous goods training or briefing, so as to enable them to recognise undeclared dangerous goods brought on board by passengers or as cargo: a sailplane.

- забезпечує проходження льотним екіпажем відповідної програми підготовки чи інструктажу щодо навичок можливості розпізнавання незадекларованих небезпечних вантажів, що перевозяться пасажирами чи як вантаж, під час виконання комерційних перевезень на таких ПС: планери;

2.1.2. Overview of License and Qualification Validities

The privileges of licenses, ratings, authorizations and/or certificates cannot be exercised, unless they are valid.

The below table shows the validity periods in detail.

2.1.2. Контроль терміну дії Свідоцтва

Привілеї Свідоцтва, рейтингів, дозволів та / або сертифікатів не можуть застосовуватися, якщо вони не є дійсними.

У таблиці нижче детально описуються терміни дії.

Свідоцтво пілота *Flight Crew License PART-FCL*	PART FCL License is issued for lifetime. It is valid if the holder is in possession of the original document signed by him Свідоцтво видається на необмежений строк дії, воно є дійсним при умові, що власник має оригінал цього документу	
Медичний сертифікат *Medical Certificate Class 1 PART-FCL*	Holder of Medical Certificate aged 60 years and below Власник Мед. сертифікату віком 60 років та менше	Holder of Medical Certificate aged 60 years and above Власник Мед. сертифікату віком 60 років та більше
	12 months / 12 місяців	6 months / 6 місяців
Кваліфікація з англійської *English Language Proficiency*	Level 4 – 4 years / 4 роки Level 5 – 5 years / 5 років Level 6 – lifetime / без обмежень	
КПС – інструктор *Type Rating Instructor (TRI)*	36 months / 36 місяців	
КПС-екзаменатор *Type Rating Examiner Authorization (TRE)*	36 months / 36 місяців	
Кваліфікаційна перевірка *License Proficiency Check (LPC)*	12 months / 12 місяців	
Професійна перевірка експлуатанта *Operators Proficiency Check (OPC)*	6 months / 6 місяців	
Підготовка до експлуатації на місці відмінне від КПС *Pilot Qualification to operate in either pilot's seat*	36 months/ 36 місяців	
Управління персоналом *Crew Resource Management* – первинне / *Initial* – КПК / *Recurrent*	36 month / 36 місяців 12 months / 12 місяців	
Небезпечні вантажі *Dangerous Goods*	24 months / 24 місяців	

2.1.3. Control and Monitoring of Crew License and Qualification Validity

The following processes have been established to monitor and ensure that all operations are carried out with fully licensed, rated, authorised and certified crewmembers:

2.1.3. Контроль та моніторинг актуальності Свідоцтва льотного екіпажу

Запроваджені наступні процеси для моніторингу та забезпечення наявності льотного екіпажу повністю ліцензованого, оціненого та з відповідними повноваженнями.

Responsibility Відповідальність	Method / means/ Function Метод / спосіб / функції	Reference Посилання
Керівник з льотної експлуатації *Flight Operation Manager*	Встановлює та підтримує копію: *Establishes and maintains files containing a copy of:* • Свідоцтво члена екіпажу / *Flight Crew License* • Додаток до Свідоцтва / *Attachment to License* • Медичний Сертифікат / *Medical Certificate* • Паспорт / ID Card / *Passport / ID Card*	Особова справа *Personnel folder*
	Внесення термінів, з копій ліцензії, додатків до ліцензії, рейтингів, дозволів та / або сертифікатів, до таблиці *Transfers the specific expiry dates, from copies of the applicable license, license attachments, ratings, authorizations and/or certificates, into the table*	Реєстр (Таблиця) терміну дії свідоцтв та документів екіпажу *Register (Table) of personnel records*

	Відстежує план-ротації льотних екіпажів, щоб забезпечити наявність актуальних документів перед відправленням до місця командирування. *Monitors Scheduling according to Crew allocation to ensure no license holder is scheduled without applicable licenses, ratings, authorizations, certificates and qualifications*	Реєстр (облік) льотного / робочого часу *Flight / duty time register*
Керівник з підготовки та тренування *Training Manager*	Приймає участь у розробці та запровадженні графіку підготовки та перевірки льотного складу на початку кожного місяця, щоб забезпечити чинність відповідної ліцензії, рейтингів, дозволів, сертифікатів та кваліфікації, протягом виконання польотів наступного місяця. *Monitors to develop and establish training and checking schedule and at the beginning of each month to ensure validity, of applicable license, ratings, authorizations, certificates and qualifications, during the following month's operations*	План підготовки та тренування *Training and Checking Plan*
	Довгострокове та короткострокове планування навчання та перевірок *Long term and short term planning of training and checking*	Річний План підготовки та тренування *Training and Checking Annual Plan*
Власник Свідоцтва *License Holder*	У кінцевому підсумку відповідає за моніторинг свого особистого Свідоцтва, додатку до Свідоцтва, рейтингу, авторизації та / або сертифікатів *Ultimately responsible for monitoring his own personal applicable license, license attachment, rating, authorization and/or certificates.*	

2.1.4. Control of Flight Documents, additional Information and Data

The flight crew fully completes administrative duties after each flight or series of flights and he following documents are returned to the Flight Operations Department:

2.1.4. Контроль польотних документів, додаткової інформації та даних

Льотний екіпаж завершують свої адміністративні обов'язки після кожного польоту або серії польотів і наступні документи направляють до Льотної служби:

Phase / етап	From / від	Записи, польотні документи, додаткова інформація та данні Records, Flight Documents, additional Information	Via / через	To / до
Після польоту *Post Flight*	КПС *PIC*	• Експлуатаційний план польоту *Operational Flight Plan* • План польоту *ATS Flight Plan* • Маса та центрування *Mass and Balance AIS information* • Завдання на політ та Звіт після польоту *Flight mission order and Flight mission Report* • Повідомлення про спеціальні категорії вантажів/пасажирів *Notification of Special Load / passengers* • Бортовий журнал ПС *Technical Log* • Інші форми звіту / Other Reporting Forms	Копія – розміщення на веб-ресурсі *Copy - by web-resource allocation* Оригінал – екіпаж при найпершій ротації *Original by flight crew*	Керівник льотної служби або призначена відповідальна особа FOM or assigned responsible person

2.1.4.1. Control of Flight Documents

2.1.4.1. Контроль польотних документів

ЗАВДАННЯ / TASK	Документ / форма *Document / Form*	Періодичність *Periodicity*	Відповідальний *Responsibility*
• Розподілити за видом *Sort* • Перевірити на повноту заповнення *Check form for completeness* • Перевірити на правильність заповнення *Check form for accuracy* • Перевірити читабельність *Check legibility* • Якщо є помилки в заповненні, документ нерозбірливий або необхідна додаткова інформація звернутися до автора документа *If there are any mistakes, if the form is illegible, or if more information is required return form to author* • Перевірити чи є необхідність в подальших заходах або додаткових звітах; *Check if any further action must be taken or further reports need to be made and carry out if required* • Зберігання польотних документів *Store in applicable file*	– Експлуатаційний план польоту / *Operational Flight Plan* – Маса та центрування /*Mass and Balance* – Завдання на політ / *Daily Journey Log*	1 раз на місяць, вибірково *Once a month, optional*	Керівник з льотної експлуатації *FOM*
	– Брифінг екіпажу *Flight Briefing*	1 раз на місяць, вибірково *Once a month, optional*	
	– Бортовий журнал / *Technical Flight Log* – Відкладені дефекти/перелік дефектів / *Deferred / Defect List*	1 раз на місяць, вибірково *Once a month, optional*	Керівник з УПЛП *CAM Manager*

2.1.4.2. Control of Report Forms

2.1.4.2. Контроль форм звітів

TASK / ЗАВДАННЯ	Document / Form Документ / форма	Періодичність *Periodicity*	Responsibility / Відповідальний
• Розподілити за видом *Sort* • Перевірити на повноту заповнення *Check form for completeness* • Перевірити на правильність заповнення *Check form for accuracy* • Перевірити читабельність Check legibility • Якщо є помилки в заповненні, документ нерозбірливий або необхідна додаткова інформація звернутися до автора документа *If there are any mistakes, if the form is illegible, or more information is required return form to author* • Перевірити форму на невідповідності *Check form for any nonconformities* • Check severity of report • Визначити коригуючі дії, при необхідності *Define corrective actions, if required* • Створити копію, якщо необхідно *Make copies if required* • При необхідності розповсюдити копію до іншого відділу *If needed distribute to further parties* • Моніторинг коригуючих дій *Monitor corrective action* • Встановити зворотній зв'язок з автором *Establish feedback to author, if required* • Зберігання польотних документів *Store in applicable data file*	Доповідь про небезпечне зближення та Доповідь про інцидент у повітряному русі. Див. 11 розділ КЕ Див. 11 розділ КЕ Proximity and Air Traffic Incident Report Form“. *Refer to the chapter 11 of OM*	1 раз на місяць, вибірково *Once a month, optional*	Керівник з безпеки польотів *Safety Manager*
	Доповідь про зіткнення з птахами. Див. 11 розділ КЕ Див. 11 розділ КЕ *Bird Strike Report Form* *Refer to the chapter 11 of OM*		
	Доповідь про подію з небезпечним вантажем. Див. 11 розділ КЕ (Події з небезпечними вантажами) *Dangerous Goods Occurrence Report Form* *Refer to the chapter 11 of OM (“Dangerous Goods Occurrence”)*		
	Записи щодо льотного та робочого часу та часу відпочинку екіпажа *Flight Duty, Duty and Rest Period Record* *Refer to the chapter 7 of OM (“Flight Time Limitations”)*	1 раз на місяць, вибірково *Once a month, optional*	Керівник з льотної експлуатації *FOM*
	Порушення режиму робочого часу *Duty Time violation Report* *Refer to the chapter 7 of OM (“Flight Time Limitations”)*		
	Доповідь КПС *Captain´s Report*		

2.1.5. Supervision of Operations Personnel Competence

Operations personnel have to be capable of conducting safe, professional flight operations.

Competency awareness of all operations personnel is crucial for achieving as well as maintaining Aircompany goals. All management personnel take responsibility for maintaining, monitoring and improving the competence of their direct subordinates.

Managers ensure that their direct subordinates are trained and encouraged to have up to date subject knowledge and proficient skills. Everyone shall be motivated to retain interest in their profession by successfully executing the operational philosophy and procedures as proficiently and thoroughly as possible.

Aircompany continually assessing the competence of operations personnel as described in the following sub-chapters, improvements and corrective actions can be implemented to ensure that company goals are reached and maintained in accordance with company philosophy, policy and procedures.

2.1.5.1. Responsibility and Assessment Areas for Operations Personnel

2.1.5.1.1. Accountable Manager is assessing the following for all Nominated Persons:

- Leadership and command abilities;
- Motivation of direct reports;
- Communication skills / language skills;
- Maintenance of company philosophy and spirit maintained;
- Impartiality and decision-making skills;
- Subject knowledge in aviation and within their specific subject area;
- Reliability in carrying out their specific duties and tasks
- Analysis and feedback during and from official meetings
- Assistance with performing audits and quality inspections as required by the Quality (Compliance) System and SMS.
- Checking and Assessment of Risk Analysis Reports
- Checks/ monitors standard and compliance of corrective actions resulting from the Safety Management System and/or Compliance System of adverse trends.

2.1.5. Контроль компетенції експлуатаційного персоналу

Експлуатаційний персонал повинен бути спроможний здійснювати льотну експлуатацію безпечно та професійно.

Компетентність всього експлуатаційного персоналу має вирішальне значення для досягнення цілей Авіакомпанії. Весь управлінський персонал бере на себе відповідальність за підтримку, моніторинг та підвищення компетентності своїх безпосередніх підлеглих.

Керівники забезпечують, щоб їхні безпосередні підлеглі були навчені і заохочувалися підвищувати рівень своїх професійних знань та вмінь. Кожна особа повинна бути мотивована підтримувати інтерес до своєї професії, успішно виконуючи основні принципи та процедури експлуатації якомога точніше та ретельніше.

Авіакомпанія постійно оцінює компетенцію експлуатаційного персоналу, забезпечуючи поліпшення та при необхідності впроваджуючи коригувальні дії для забезпечення досягнення та підтримки цілей компанії, враховуючи основні принципи, політику та процедури компанії.

2.1.5.1. Відповідальність та оцінка експлуатаційного персоналу

2.1.5.1.1. Відповідальний керівник оцінює всіх призначених керівників:

- Лідерські та командні здібності;
- Заохочення підлеглих;
- Навички спілкування / володіння мовою;
- Підтримання основних принципів та духу компанії;
- Неупередженість та навички прийняття рішень;
- Професійні авіаційні знання та знання за напрямком;
- Надійність у виконанні своїх конкретних обов'язків і завдань;
- Аналіз та зворотній зв'язок під час та з офіційних зустрічей;
- Сприяння проведенню аудитів та перевірок з якості відповідно до вимог системи якості (відповідності) та СУБП;
- Перевірка та оцінка Звітів з аналізу ризиків;
- Перевірка / моніторинг виконання коригувальних дій для забезпечення відповідності, як результат роботи СУБП та / або Системи відповідності з метою виявлення несприятливих тенденцій.

2.1.5.1.2. When conducting staff evaluations, Managers shall take into account the following information and data:

2.1.5.1.2. При проведені оцінки персоналу Керівники беруть до уваги наступну інформацію та данні:

Nominated Person Flight Operations

Призначений керівник з льотної експлуатації

Призначений Керівник з льотної експлуатації *NP Flight Operations is assessing the following:*	
Експлуатаційний персонал *Operations Personnel*	Область оцінки *Assessment Areas*
Загальні положення *General*	• Мотивація / Motivation • Відношення до роботи / *Attitude* • Робота в команді, CRM навики / *Team Co-operation and CRM skills* • Надійність у виконання у виконанні своїх спеціальних обов'язків, завдань / *Reliability in carrying out their specific duties and tasks* • Неупередженість / *Impartiality*
Льотний екіпаж *Flight Crew*	• Професійні перевірки (OPC / LPC) / *Proficiency checks (OPC / LPC*) • Тренування на тренажері / *Simulator sessions.* • Результати письмових екзаменів / *Results of written exams.* • Збір та оцінка форм зворотного зв'язку, враховуючи будь-які доповіді про подію / *Assembly and assessment of Feedback and Report forms, including any specific occurrence report.* • Контроль / оцінка записів та польотних документів / *Control / assessing of records and flight documents.* • Обговорення під час інструктажів чи зустрічей / *Discussions during briefings or meetings.*

Nominated Person Crew Training

Призначений керівник з навчання та тренувань

Призначений керівник з навчання та тренувань *NP Crew Training is assessing the following:*	
Призначена особа *Nominated Person*	Область оцінки *Assessment Areas*
КПС - інструктор *PIC-TRI* КПС - екзаменатор *PIC-TRE*	• Методи та можливості викладання / Teaching ability and methods • Можливість доносити зрозумілу та стислу інформацію / *Ability to deliver clear and concise information* • Техніка проведення інструктажу / *Briefing techniques* • Аналіз помилок та результатів / *Analysis of applicant's errors and results*; • Навички спілкування та володіння мовою / *Communication / Language Skills;* • Результати екзаменів та можливість залишатися об'єктивним при екзаменуванні / *Results of examinations and ability to remain objective* • Аналіз та оцінка форм зворотного зв'язку / *Analysis and assessment of training feedback forms*

Compliance Managers and Safety Managers

Керівник з моніторингу відповідності та Керівник з БП

Керівник з моніторингу відповідності та Керівник з БП Compliance Managers and Safety Managers	
Експлуатаційний персонал *Operations Personnel*	Область оцінки *Assessment Areas*
Весь персонал / All	Дивись Розділ 3 / Refer to Chapter 3

2.1.6. Control, analysis and storage of records, flight documents, additional information and data

All records, flight documents, additional information and data shall be analysed in accordance with the Safety Management System and QMS procedures. This procedure is designed to ensure continuous learning as well as improvements.

Aircompany Constanta has approved and implemented a quality management procedure (QMS.PR-01) for documented information management process that describes the system for creating, managing, and storing organization documentation.

2.1.6.1. Storage of Aircompany related documents

2.1.6. Контроль, аналіз зберігання необхідних записів.

З метою забезпечення безперервного навчання та постійного поліпшення всі записи, польотні документи, додаткова інформація та данні повинні бути проаналізовані у відповідності до процедури системи менеджменту якості та СУБП.

В Авіакомпанії Константа затверджена та впроваджена процедура управління документованою інформацією QMS.PR-01, яка описує систему створення, управління та зберігання документації організації.

2.1.6.1. Зберігання документів Авіакомпанії

Документ ***Document***	**Місце зберігання** ***Place of Storage***	**Мінімальний термін зберігання** ***Minimum Storage Time***	**Відповідальний** ***Responsibility***
Сертифікат Експлуатанта да Експлуатаційні Специфікації *AOC with Operations Specifications*	Сейф Авіакомпанії *Aircompany Safe box*	На період дії, не менше 5 років *On validity term, no less 5 years*	Відповідальний керівник *Accountable Manager*
Сертифікат Схвалення Організації з УПЛП *CAMO Approval certificate.*			
Копія декларування видів робіт (якщо застосовно) деталі отриманих схвалень та КЕ; *A copy of the operator's declaration (if applicable), details of approvals held and operations manual*	Служба якості *Quality Department*	5 років / 5 years	Керівник моніторингу відповідності *Compliance monitoring Manager*
Документація по сертифікаційній справі *Details of approvals held*	Служба якості *Quality Department*	5 років / 5 years	Керівник моніторингу відповідності *Compliance monitoring Manager*
Керівництво з експлуатації та всі ревізії до нього *Operations Manual and all its Revisions*	Льотна служба *Flight operations department*	5 років / 5 years	Керівник з льотної експлуатації *Flight Operations Manager*
Записи стосовно оцінки ризиків відповідно до SPO.OP.230 додатка VIII (Part-SPO) до Авіаційних правил та пов'язані стандартні експлуатаційні процедури робіт (якщо застосовно). *Records related to the risk assessment conducted in accordance with SPO.OP.230 of Annex VIII (Part-SPO) to Aviation Rules and related standard operating procedures (if applicable).*	Служба з БП *Safety Department*	5 років / 5 years	Керівник з БП *Safety Manager*

2.1.6.2. Storage of information used for the preparation and execution of a flight

2.1.6.2. Зберігання записів, що підтверджують передпольотну підготовку та виконання польоту

ORO.MLR.115 (b)

Документ *Document*	Вид документу *Document copy*	Місце зберігання *Place of Storage*	Мінімальний термін зберігання *Minimum Storage Time*	Відповідальний *Responsibility*
Експлуатаційний план польоту *Operational Flight Plan (OFP)*	Електронна *Digital copy*	Центр операційного контролю *Operations Control Center*	3 місяці *3 months*	Начальник Центру операційного контролю *Head of OCC*
План польоту *ATS Flight Plan*				
Документація брифінгу *NOTAM/AIS*				
Повідомлення про спеціальні вантажі, у тому числі письмова інформація командиру ПС про небезпечні вантажі, якщо застосовується; *Notification of special loads, including written information to the commander/pilot-in-command about dangerous goods, if applicable;*	Паперовий *Hard copy*	Льотна служба *Flight operation Department*	3 місяці *3 months*	Керівник з льотної експлуатації *FOM*
Документація по масі і центрівці, звіти/вимоги про заправку паливом і маслом *Mass and balance documentation, fuelling and oiling reports*				
Завдання на політ або еквівалент *Journey Log or equivalent*				
Повідомлення про спеціальні категорії пасажирів: *Notification of special category of passenger*				
Польотні звіти про деталі будь-якої події або такого випадку, який командир ПС вважає за необхідне внести до звіту або задокументувати. *flight report(s) for recording details of any occurrence, or any event that the commander/pilot-in-command deems necessary to report or record;*				
Повідомлення КПС щодо НВ (NOTOC) *Notification to PIC (NOTOC)*	Електронна або паперовий *Digital or hard copy*			
Пасажирський маніфест Passenger Manifest				
Вантажний маніфест Cargo Manifest	Електронна або паперова *Digital or hard copy*			
Авіаційна вантажна накладна Air Way Bill				
Декларація вантажовідправника з НВ *The Shipper's Declaration for DG*				
Чек-лист прийняття НВ *Acceptance Checklist*	Паперовий *hard copy*			
Бортовий технічний журнал *Aircraft Technical Log*	Паперовий Hard copy	Зберігатися в архіві Відділу УПЛП (Part-M) *is kept in archive of the CAM Department (Part-M)*	36 місяців після останнього внесеного запису *36 months after the last entry*	Керівник Відділу УПЛП *CAM Manager*

Storage of reports related to incidents, accidents and occurrences

2.1.6.3. Зберігання Доповідей про інциденти, авіаційні події, випадки

Документ ***Document***	**Місце зберігання** ***Place of Storage***	**Мінімальний термін зберігання** ***Minimum Storage Time***	**Відповідальний** ***Responsibility***
Доповідь про небезпечне зближення та Доповідь про інцидент у повітряному русі *Proximity and Air Traffic Incident Report Form“*	Служба з БП *Safety Department*	5 років / 5 Years	Керівник з БП *Safety Manager*
Доповідь про авіаційні події, події та інциденти *Accident, Incident and Occurrence Report Form*	Служба з БП *Safety Department*	5 років / 5 Years	Керівник з БП *Safety Manager*
Повідомлення про перевищення робочого часу або зменшення періоду відпочинку *Messages about working hours exceeding or about reducing of off-work time*	Служба з БП *Safety Department*	3 місяці / 3 months	Керівник з льотної експлуатації *FOM*

Storage of Flight Crew records

The Aircompany provides maintaining records of all training, checks and qualifications of each crew member are maintained to show completion at each stage of training and checking in accordance with the table of this paragraph.

Crew Members Personal Files, including records of training, inspections, confirmation of qualifications, etc., are kept:

- in hard copy – in the Flight Operations Department office;
- in digital copy – at the Aircompany`s electronic source (for more details, see p.2.1.7).

Crew Members Personal Files, shall be stored for the periods mentioned in the table below,

- even if the Aircompany ceases to be the operator of that aircraft or the employer of that crewmember, provided this is within the timescales prescribed;
- If a crewmember becomes a crewmember for another operator, the Aircompany shall make the crewmember’s records available to the new operator, provided this is within the timescales prescribed.

Access to Crew Members Personal Files, is only available to the Flight Operations Manager, Administrative Manager, the responsible person for flight crew records, Compliance monitoring Manager, Accountable Manager and crew members to whom they relate.

2.1.6.4. Зберігання записів щодо льотного екіпажу

Авіакомпанія забезпечує підтримання записів всіх тренувань, перевірок та кваліфікацій кожного з членів екіпажу, щоб показувати завершення на кожному етапі підготовки та перевірки, відповідно до таблиці цього пункту.

Особові справи членів екіпажу, включаючи записи щодо тренувань, перевірок, підтвердження кваліфікації та т.ін. зберігаються:

- в паперовому вигляді – в льотній службі Авіакомпанії;
- в цифровому вигляді – на електронному-ресурсі Авіакомпанії (датальніше див. р.2.1.7).

Особові справи членів екіпажу повинні зберігатися у відповідності до періодів, зазначених в таблиці нижче,

- навіть якщо Авіакомпанія перестає експлуатувати це повітряне судно або член екіпажу звільняється, за умови, що це відповідає встановленим термінам;
- якщо член екіпажу стає членом екіпажу іншого Експлуатанта, то Авіакомпанія надає доступ до записів членів екіпажу новому Експлуатанту, за умови, що це відповідає встановленим термінам.

Доступ до особових справ членів екіпажу у мають лише Керівник з льотної експлуатації, Начальник штабу, відповідальна особа за ведення особових справ, Керівник моніторингу відповідності, Відповідальний керівник та члени екіпажу, яких вони стосуються.

ORO.MLR.115 (c)

Документ ***Document***	**Мінімальний термін зберігання** ***Minimum Storage Time***	**Відповідальний** ***Responsibility***
Свідоцтва /License: • Свідоцтво льотного екіпажу та атестація кабінного екіпажу / *Flight Crew License and cabin crew attestation* • Додаток до свідоцтва / *Attachment to License* • Медичний сертифікат / *Medical Certificate*	Доки член екіпажу використовує свої привілеї стосовно свідоцтва або атестата експлуатанта ПС *As long as the crewmember is exercising the privileges of the license for the operator.*	Керівник з льотної експлуатації / призначена відповідальна особа *FOM or assigned responsible person*
Підготовка та перевірка членів екіпажу згідно р.5.1.3 Частини А КЕ *Recurrent training and checking according to OM-A p. 5.1.3*	3 роки / 3 years	
Записи про недавній досвід члена екіпажу *Flight Duty and Rest Period record*	15 місяців / 15 months	
Компетенція члена екіпажу стосовно маршруту та аеродрому / завдання та місцевості, якщо доречно *Route and aerodrome competence*	3 роки / 3 years	
Підготовка з перевезення небезпечних вантажів, якщо доречно *Dangerous Goods as required*	3 роки/ 3 Years	
Підготовка/кваліфікаційні записи іншого персоналу, для якого програма підготовки є необхідною *Training/qualification records of other personnel for whom a training program is required*	Крайні 2 записи що підтверджують проходження підготовки *Last 2 Training records*	

Storage of safety and compliance management records

Records are to be kept in a paper format or in electronic format or in a combination of both and are retained for a minimum period, as specified below:

2.1.6.5. Зберігання документів з моніторингу відповідності та управління безпекою польотів

Записи повинні зберігатися у паперовому та/або в електронному форматі і зберігатися протягом мінімального періоду, як зазначено нижче:

Документи ***Records***	**Відповідальний** ***Person(s) in Charge***	**Місце зберігання** ***Place of Storage***	**Період зберігання записів** ***Record Keeping period***
Протоколи зборів з БП *Minutes of Safety Reviews*	Керівник з БП *Safety Manager*	Служба з БП *Safety Department*	5 років *5 years*
Доповіді про події *Event Reports*			Постійно *Permanent*
Реєстр загроз *Hazard Register*			
Реєстр оцінки, опису та управління ризиками, *Risk Assessment, Description, Evaluation and Control Register*			
Звіти з аудиту, включаючи коригуючі дії *Audit Reports including the follow-up of corrective actions*	Керівник моніторингу відповідності *Compliance Manager*	Служба якості *Quality Department*	5 років *5 years*
Облік навчання з БП *Safety Training Register*	Керівник з БП / призначена особа *Safety Manager or responsible person*	Служба з БП *Safety Department*	Постійно *Permanent*
Інші документи з БП *Other safety records*			Строки, встановлені КУБП *Terms specified by SMM*

2.1.7. Control over Flight department records in Paper and Computer registration systems

Access to the paper records and documented information is only available to the following persons:

- Flight Operations Manager;
- Training Manager;
- Administrative Manager;
- Head of OCC;
- the responsible person for flight crew records;
- Compliance Monitoring Manager;
- Safety Manager;
- Accountable Manager.

Paper records and documented information are kept by responsible persons in the offices of the Aircompany and in the premises at the operating bases in the cabinets for storing documents. The cabinet shall be equipped with a lock if the office/ premise does not have one.

All documented information (Flight operations records) of Flight Department in computer registration has periodic database back up 24 hours.

a) the internal website of the Aircompany https://docs.constantaairline.com;

b) network file storage OneDrive.

These resources provide:

- automatic backup of files on remote servers;
- confidentiality of records by providing access only to certain persons;
- limited use of records by providing access with different rights (view only / view and modify).

Additionally, OneDrive network file storage provides information security through the use of two-factor authentication. Only users with a Microsoft corporate account can access documented information on OneDrive.

The Aircompany's electronic record-keeping systems have a mechanism for tracking the expiry dates of documents and warning of the approaching expiry date to effectively plan renewals in advance (90, 60, 30 days).

Upon expiry of the record keeping periods specified in this section, paper records and documents, as well as electronic copies, must be disposed of in a manner that prevents their uncontrolled distribution and copying (in whole or in part).

2.1.7. Контроль систем паперової та комп'ютерної реєстрації записів Льотної служби

Доступ до паперових записів та документованої інформації Льотної служби мають лише наступні особи:

- Керівник з льотної експлуатації,
- Керівник з підготовки та тренування;
- Начальник штабу;
- Начальник Центру операційного контролю;
- відповідальна особа за ведення особових справ;
- Керівник моніторингу відповідності;
- Керівник з безпеки польотів;
- Відповідальний керівник.

Паперові записи та документована інформація зберігається відповідальними особами в офісах Авіакомпанії та в приміщеннях на операційних базах в шафах для зберігання документації. Шафа повинна бути забезпечена замком, якщо офіс/ кабінет такого не має.

Комп'ютерна система реєстрації записів (документованої інформації) Льотної служби має наступні варіанти реалізації:

a) внутрішній сайт Авіакомпанії https://docs.constantaairline.com;

b) мережеве файлове сховище OneDrive.

Зазначені ресурси забезпечують:

- автоматичне копіювання файлів на віддалених серверах;
- приватність записів завдяки надання доступу тільки визначеним особам;
- обмежене використання записів завдяки надання доступу з різними правами (тільки для перегляду / для перегляду і зміни).

Додатково, мережеве файлове сховище OneDrive забезпечує захист інформації шляхом використання двофакторної перевірки користувача. Доступ до документованої інформації на OneDrive може бути надано тільки користувачам, що мають корпоративний обліковий запис Microsoft.

В електронних системах ведення записів Авіакомпанії реалізовано механізм відстеження термінів дії документів та попередження про наближення до цього терміну для ефективного планування оновлення завчасно (за 90, 60, 30 днів).

Після завершення термінів зберігання, що визначені в цьому розділі, паперові записи та документи, так само, як і електронні копії, повинні бути утилізовані в такий спосіб, щоб унеможливити їх неконтрольованого розповсюдження та копіювання (повністю або частково).

2.2. INFORMATION PROVISION OF OPERATIVE CONTROL

With the aim of coordination, control and informing of the personnel engaged into operational management, the Aircompany provides:

- Top Management Meetings of the Aircompany (at least twice a year);
- Aircompany Safety Review Board (SRB) meetings (at least twice a year and if required);
- Safety Action Group (SAG) meetings (at least monthly and if required).
- Works meetings with the participation of departments heads concerned with direct operation (at least three times a week);
- Flight Operations Department Working meetings (weekly);
- Special Safety Flight Operations Department employees (if required).

The following electronic communication and transfer facilities of the information are used:

- telephone systems, e-mail, airport automatic telephone system;
- Aircraft stationary radio station or SkyRouter with option of telephone communication with flight crew on the ground and in flight;
- GSM mobile phones, given to flight crew prior departure for communication on the ground beyond the airport area;
- Other communication and data transmission facility given to the Aircompany's representatives, including AFTN, ARINC and others.

Web-recourse of Aircompany can be used to information exchange, allocation of training materials, operations and work documentations.

2.2. ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ І КОНТРОЛЮ

В цілях координації, контролю і інформаційного забезпечення персоналу, залученого в процес оперативного управління, в Авіакомпанії проводяться:

- Засідання вищого керівництва Авіакомпанії (щонайменше двічі на рік);
- Засідання Ради з безпеки польотів (SRB) Авіакомпанії (двічі на рік та за необхідності);
- Засідання Групи з безпеки польотів (SAG) (щомісяця та за необхідності).
- Робочі наради з керівниками підрозділів безпосередньо пов'язаних з експлуатацією (не менше трьох разів на тиждень);
- Робочі наради керівного складу Льотної служби (щотижня);
- Спеціальні збори працівників Льотної служби (за необхідності).

Використовуються наступні електронні засоби зв'язку і передачі інформації:

- Телефонні мережі, e-mail, АТС аеропорту;
- Стаціонарні радіостанції ПС або SkyRouter з функцією телефонного зв'язку з екіпажом ПС на землі і у польоті ;
- Мобільні телефони стандарту GSM, що видаються екіпажу перед польотом, для зв'язку на землі, поза базовим аеропортом;
- Інші засоби зв'язку і передачі даних Авіакомпанії, що надаються представниками, в аеропортах, включаючи AFTN, ARINC та ін.

Веб-ресурс Авіакомпанії може використовуватись для забезпечення обміном інформації, розміщення навчального матеріалу, експлуатаційних, робочих документів та ін.

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

2.3. OPERATIONAL CONTROL WITH RESPECT TO FLIGHT SAFETY

ORO.GEN.110, CAT.GEN.MPA.185, CAT.GEN.MPA.195

2.3.1. General provisions

In accordance with the requirements of current international and national legislation in the field of civil aviation of Ukraine, Aircompany Constanta has implemented a Safety Management System (SMS).

The flight safety policy and the description of the SMS are set out in the Safety Management Manual (SMM) - the guiding document of Aircompany Constanta, approved by the State Aviation Administration of Ukraine.

As one of the tools for obtaining information and data on safety, within the framework of SMS of Aircompany Constanta has been created the internal safety reporting scheme - Mandatory and Voluntary Reporting System.

Procedures for providing mandatory and voluntary notifications, analysis and investigation of occurrences are set out in the SMM and Chapter 11 of OM Part A.

2.3.2. Preservation and Use of Flight-Data and Cockpit-Voice

Following an accident, a serious incident or an occurrence identified by the investigating authority, the Aircompany Constanta shall preserve the original recorded data for a period of 60 days or until otherwise directed by the investigating authority

Aircompany Constanta conduct operational checks and evaluations of flight data recorder (FDR) recordings, cockpit voice recorder (CVR) recordings and data link recordings to ensure the continued serviceability of the recorders.

An additional point is that the recordings for the period of operating time of the FDR as required by CAT.IDE.A.190 or CAT.IDE.H.190 can be stored with exception that, for the purpose of testing and maintaining the FDR, up to one hour of the oldest recorded material at the time of testing may be erased.

In order to be in compliance with established requirements, Aircompany Constanta provides the following:

- keeping and maintaining up-to-date documentation that presents the necessary information to convert FDR raw data into parameters expressed in engineering units
- Making available any flight recorder recording that has been preserved, if so determined by the

2.3. ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ КОНТРОЛЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

2.3.1. Загальні положення

У відповідності з вимогами чинного міжнародного та національного законодавства в галузі цивільної авіації України в Авіакомпанії Константа впроваджено Систему управління безпекою польотів (СУБП).

Політику в області безпеки польотів й опис СУБП викладено в Керівництві з управління безпекою польотів (КУБП) - керівному документі Авіакомпанії Константа, схваленому Державіаслужбою України.

В якості одного із інструментів для отримання інформації і даних з безпеки польотів, в рамках СУБП Авіакомпанії створено внутрішню схему звітності з безпеки польотів - Систему обов'язкового і добровільного сповіщення.

Процедури надання обов'язкових і добровільних сповіщень, аналізу та розслідування подій викладено у КУБП та розділі 11 Частини А КЕ..

2.3.2. Обробка записів бортових реєстраторів: збереження, захист та використання

Одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих уповноваженим органом з розслідування, Авіакомпанія Константа, що експлуатує дані ПС зберігатиме оригінальні записані дані впродовж 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить уповноважений орган з розслідування.

Авіакомпанія Константа проводить функціональні перевірки та оцінки записів бортового реєстратора польотних даних (FDR), записів голосового реєстратора (CVR), а також записів стану лінії передачі даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів.

Крім того, записи за час роботи FDR (згідно з положеннями CAT.IDE.A.190 або CAT.IDE.H.190), можуть зберігатися за наступним виключенням: з метою тестування та обслуговування FDR можна послідовно стерти до однієї години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних.

Для дотримання встановлених вимог Авіакомпанія забезпечує:

- належний стан та постійне оновлення документації, яка містить необхідну інформацію для перетворення необроблених вихідних даних FDR у відповідні величини інженерних параметрів.
- надання будь-які збережені записи бортових реєстраторів, якщо так визначив

competent authority.

Without prejudice to Aviation Regulation and in accordance to normative-legal acts of civil aviation of Ukraine, the following procedures describes the usage of CVR and FDR records.

Use of Cockpit Voice Recordings

(1) Except for ensuring the CVR serviceability, CVR recordings shall not be disclosed or used unless:

(i) a procedure related to the handling of CVR recordings and of their transcript is in place;

(ii) all crew members and maintenance personnel concerned have given their prior consent; and

(iii) they are used only for maintaining or improving safety.

(1)a When a CVR recording is inspected for ensuring the CVR serviceability, the operator shall ensure the privacy of the CVR recording and the CVR recording shall not be disclosed or used for other purposes than ensuring the CVR serviceability

Use of Flight-Data Recordings

FDR recordings or data link recordings shall only be used for purposes other than for the investigation of an accident or an incident which is subject to mandatory reporting, if such records are:

(i) used by the operator for airworthiness or maintenance purposes only; or

(ii) de-identified; or

(iii) disclosed under secure procedures.

2.3.3. **Management of aeronautical databases**

CAT.IDE.A.355

2.3.3.1. An-26 Aircraft Type

The main source of aeronautical information for Aircompany Constanta An-26 aircraft is the JEPPESEN database, which is always up to date on the satellite navigation GPS-155XL or/and GTN-625.

The Head of OCC is responsible for tracking NAV Data Notices and Alerts which are being received (by subscribed e-mail or other way) from the service provider.

Data entered into AFM, QRH and other printed matters used while operating flights shall be updated by corresponding structural division of the Aircompany. All data can be verified with control copies on any time.

If an important warning is received, NOTAMS affecting the serviceability of NAV Aids for intended flights Head

уповноважений орган.

Без обмеження положень Авіаційних правил та згідно з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України далі описані процедури використання записів CVR та FDR.

Використання записів CVR

(1) За винятком виконання заходів для забезпечення справності CVR, записи CVR не розкриваються та не використовуються, до поки:

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

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

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

(1)a Коли записи CVR перевіряються для забезпечення справності CVR, Авіакомпанія забезпечує конфіденційність записів CVR і записи CVR не повинні розкриватися або використовуватися для інших цілей, крім забезпечення справності CVR.

Використання записів FDR

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

(i) використовуються тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування; або

(ii) знеособлені; або

(iii) розкриті в рамках процедур з безпеки.

2.3.3. **Управління аеронавігаційними базами даних**

2.3.3.1. Літаки типу Ан-26

В Авіакомпанії Константа основним джерелом аеронавігаційної інформації на ПС Ан-26 є база даних JEPPESEN, яка завжди знаходяться в актуальному стані на супутникових системах навігації GPS-155XL або/та GTN-625.

Керівник центру операційного контролю польотів (Начальник ЦОКП) є відповідальним за відстеження отримання сповіщень та попереджень (по e-mail або іншим способом) що надходять від постачальника бази даних.

Дані, що включаються в AFM, QRH і ін. друкарський матеріал, використовуваний в процесі експлуатаційних польотів, оновлюються відповідним структурним підрозділом Авіакомпанії. Всі дані можуть бути у будь-який момент звірені з контрольними копіями.

У випадку отримання важливого попередження, інформації NOTAMS, що визначає вплив на

of OCC distributs to the Flight Crew in every preflight briefing.

Head of OCC reports to the database provider instances of erroneous, inconsistent or missing data that might be reasonably expected to constitute a hazard to flight.

The upload is done by the crew. The crew upload NAV database and check the 28 days' cycle.

The Co-pilot provides information to the CCO (by any means of communication) about the end of the database cycle before 10 days to the end.

справність засобів навігації для назначеного польоту Начальник ЦОКП передає екіпажу на кожному предпольотному брифінгу.

Начальник ЦОКП повідомляє провайдера баз даних про випадки помилкових, непослідовних або відсутніх даних, які, по суті, можуть бути небезпечними для польоту.

Екіпаж виконує завантаження бази даних на ПС та перевіряє 28ми денний цикл оновлення бази даних.

Другий пілот надає інформацію в ЦОКП (будь-яким засобом зв'язку) про закінчення циклу бази даних за 10 днів.

Завдання *Task*	Метод *Method and content*	Відповідальний *Responsibility*
Перевірити, що Навігаційна база даних оновлена *Check that NAV database is up to date*	Номер програмного забезпечення та дата строку дії *FMS NAV database software number and validity date*	Начальник ЦОКП або КПС *Head of OCC or delegated to PIC*
Перевірити, що засоби навігації на назначений навігаційний маршрут є справними *Check that NAV aids for intended navigation are serviceable*	NOTAMs, що описує статус засобів навігації для … NOTAMs describing NAV aid status for….	
Моніторинг та опис відповідних попереджень Навігаційної бази даних *Monitors and distributes appropriate NavData Alerts*	Отримання попереджувального повідомлення (E-mail) від постачальника. *E-mail warnings received by subscription from service provider*	Начальник ЦОКП або КПС *Head of OCC or delegated to PIC*

KMD-540, which also has its JEPPESEN aeronautical database, is installed as a multifunctional device on each Aircompany An-26 aircraft, with an update period of 28 days. However, BendixKing's ability to remotely update it is excluded at all. Delivery of updated PCMCI cards is not possible when aircraft flying to remote areas without an advanced logistics system. Therefore, flights in such regions, as a rule, on the African continent, are permitted to use JEPPESEN NAV database from GPS-155XL devices, and in the presence of the GTN-625. And the KMD-540 is to be used as a MFP.

The inscription [..DO NOT USE AFTE IFR NAVIGATION AFTER DATABASE HAS EXPIRIED…] that appears when the KMD-540 is first turned on in case of expiration of the relevance of the internal databases - is considered to be informative only and does not affect the overall air navigation availability of the flight.

KMD-540 databases are updated at the base aerodrome or base points with an advanced logistics system that enables the delivery of updated PCMCI cards.

В якості багатофункціонального пристрою на кожному літаку Ан-26 Авіакомпанії встановлено KMD-540, яке також має свою аеронавігаційну базу данних JEPPESEN, з циклом оновлення 28 днів. Але можливість її дистанційного оновлення компанією BendixKing виключено взагалі. При виконанні польотів у віддалених регіонах без розвиненої системи логістики доставка оновлених карт PCMCI є неможливою. Тому при польотах в таких регіонах, як правило африканського континенту, дозволяється використовувати аеронавігаційні бази JEPPESEN з пристроїв GPS-155XL, та при наявності GTN-625. А пристрій KMD-540 використовувати у якості МФУ.

Напис, [..DO NOT USE AFTE IFR NAVIGATION AFTER DATABASE HAS EXPIRIED…] що з'являється при первинному включенні KMD-540 в разі закінчення актуальності внутрішніх баз даних – вважається лише інформативним, та не впливає на загальну аеронавігаційну забезпеченість польоту.

Оновлення баз даних KMD-540 проводиться на базовому аеродромі або точках базування з розвиненою системою логістики що забезпечує можливість доставки карт PCMCI з оновленими даними.

2.3.3.2. Boeing 737-300 Aircraft Type

The main source of air navigation information for Boeing 737-300 aircraft of Aircompany Constanta is the FMCS navigation database stored in the NV RAM memory of the FMC, in two parts.

One part contains active permanent data, which is effective until a specified expiration date; the other part contains a set of data revisions for the next period of effectivity.

These effectivity dates can be displayed on the CDU. The set of data for the current period of effectivity is selected as the active navigation data base, in order to enable the navigation and guidance functions.

As a supplement to the content of the permanent current navigation data base (and data base revisions); the system will accept entered by operator (PIC or FO) data for additional navigation aids, waypoints, and airports. These entries will be retained in the FMC memory until modified or deleted by the operator (PIC or FO).

Data Base Update Loading

Upon the expiration date of the navigation database, a new navigation database should be loaded into the FMC. The new database must be valid for the next period of effectivity.

When the aircraft is on the ground, an external portable data loader can be connected to a flight deck mounted electrical receptacle. Connecting the loader to the receptacle allows the loader to load and update the navigation data base, without removing the FMC from the aircraft.

2.3.3.3. An-74TK-100 Aircraft Type

The source of air navigation information on the An-74TK-100 aircraft is the JEPPESEN database stored on the CH 4312 satellite navigation system can be used.

The Head of OCC is responsible for obtaining updated databases from an approved service provider maintaining a 28-day update cycle.

The CAM Manager is responsible for ensuring timely database updates on each aircraft. To update the databases, the CAM Manager issues a Work Order to the contracted Maintenance Organization, according to which an authorized representative of the downloads the updated databases to the aircraft.

2.3.3.2. Літаки типу Boeing 737-300

Основним джерелом аеронавігаційної інформації для літаків Boeing 737-300 Авіакомпанії є база навігаційних даних FMCS, яка зберігається в оперативній пам'яті (NV RAM) FMC, що складається з двох частин.

Одна частина містить активні постійні дані, які діють до визначеної дати закінчення терміну дії; інша частина містить набір переглянутих даних на наступний період дії.

Ці дати дії можуть відображатися на дисплеї CDU. Набір даних для поточного періоду дії вибирається як активна база навігаційних даних, щоб увімкнути функції навігації та наведення.

Як доповнення до змісту постійної поточної бази навігаційних даних (і оновлень бази даних), система прийматиме введені оператором (КПС або ДП) дані для додаткових навігаційних засобів, маршрутних точок і аеропортів. Ці записи зберігатимуться в пам'яті FMC до тих пір, поки оператор (КПС або ДП) не змінить або не видалить їх.

Завантаження оновлення бази даних

Після закінчення терміну дії навігаційної бази даних у FMC слід завантажити нову навігаційну базу даних. Нова база даних повинна бути дійсною на наступний період дії.

Коли літак знаходиться на землі, зовнішній портативний завантажувач даних можна підключити до електричної док-станції, встановленої на польотній палубі. Підключення завантажувача до розетки дозволяє завантажувати та оновлювати базу навігаційних даних, не виймаючи FMC з літака.

2.3.3.3. Літаки типу Ан-74ТК-100

Джерелом аеронавігаційної інформації на ПС Ан-74ТК-100 є база даних JEPPESEN, яка завжди знаходяться в актуальному стані на системі супутникової навігації CH4312.

Начальник ЦОКП відповідає за отримання оновлених баз даних від схваленого постачальника послуг, витримуючи цикл оновлення у 28 днів.

Керівник з УПЛП відповідає за організацію своєчасного оновлення баз даних на кожному ПС. Для оновлення баз даних Керівник з УПЛП видає завдання на ТО контрактній Організації з ТО, відповідно до якого авторизований представник останньої завантажує оновлені бази даних на ПС.

2.3.4. Information that should be preserved on the ground;

CAT.GEN.MPA.185

Aircompany Constanta ensures that at least for the duration of each flight or series of flights following information relevant to the flight and appropriate for the type of operation is preserved on the ground:

- copy of the operational flight plan;
- copies of the relevant part(s) of the aircraft technical log;
- route-specific NOTAM documentation if specifically edited by the operator;
- mass and balance documentation if required; and
- special loads notification.

The PIC is personally responsible for ensuring that a complete set of duly completed copies of the documents remain on the ground prior to each flight. For this:

- Digital copy should be sent to the OCC dispatcher using any type of communication (e-mail, viber, whatsapp etc.) or
- Paper copy should be given to the operational base manager or to Aircompany representative or to handling representative while in departure airport

PIC is allowed to perform start up engines for the flight just in case of receiving confirmation in the format "PDC OK" from the officer on duty (dispatcher) that flight documents are received .

In case of total absence of internet communication and any possibility to send documents the PIC should care full responsibility of control the fill in in the pointed upwords pre-flight documents and of storing it while flight in progress using fire-proofed container. PIC should provide the sending the documents for storing

In case of performing the flights from the operational base printed copies of prepared by the determined procedures documents should be stored onboard the aircraft in the fire-proofed container up to the flight day is finished. After that the documents should be sent to operational base manager for further store. Manager should store the documents up to the moment of the possibility appearance to send the documents in to the Aircompany's office, but no longer then terms, pointed in OM Part A Chapter 2.

In case of performing flights out of operational base a long time the printed copies of all pre-flight documents filled in according to the determined procedure should be store onboard of the aircraft using the fire-proof container up to the moment of the possibility appearance to send the documents in to the Aircompany's office, but no longer then terms, pointed in OM Part A Chapter 2.

2.3.4. Інформація, яка має залишатися на землі

Авіакомпанія забезпечує, що принаймні впродовж виконання кожного польоту або серії польотів наступна інформація відносно польоту та стосовно задіяного типу експлуатації залишалася на землі:

- копія експлуатаційного плану польоту;
- копія відповідних частин технічного журналу ПС;
- документацію NOTAM стосовно конкретного маршруту у разі, якщо експлуатант спеціально відредагував такі дані;
- документація стосовно маси та центрування ПС, за необхідності;
- повідомлення стосовно спеціальних вантажів.

КПС особисто відповідає за те, щоб перед початком кожного польоту повний комплект копій заповнених відповідним чином документів залишались на землі. Для цього:

- електронна/фото копія - передається диспетчеру ЦОКП будь-яким засобом зв'язку (e-mail, viber, whatsapp або ін.), або
- паперова копія - передається менеджеру оперативної бази або представнику Авіакомпанії або хендлінгової компанії в аеропорті вильоту.

Запуск двигунів для виконання польоту КПС може виконати після отримання підтвердження від чергового співробітника (диспетчера) із забезпечення польотів про отримання документів в форматі "PDC OK".

В разі повної відсутності інтернет зв'язку, коли відсутня будь-яка можливість надіслати документи, КПС несе повну відповідальність за контроль заповнення перелічених вище документів перед польотом та збереження їх під час польоту у вогнетривкому контейнері. Після приземлення КПС забезпечує передачу документів на зберігання.

При виконанні польотів з оперативної бази друковані примірники документів оформлених відповідним чином перед вильотом зберігаються на борту ПС до закінчення льотного дня в вогнетривкому контейнері, після чого передаються на зберігання менеджеру оперативної бази. Менеджер зберігає документи до появи можливості передачі в офіс Авіакомпанії, але не довше, ніж термін, визначений в р. 2 Частини А цього КЕ.

При виконанні польотів поза межами оперативних баз протягом тривалого часу друковані примірники всіх документів оформлених відповідним чином перед вильотом зберігаються на борту ПС в вогнетривкому контейнері до появи можливості передачі в офіс Авіакомпанії, але не довше терміну зберігання, зазначеного в р. 2 Частини А цього КЕ.

2.4. POWERS OF THE COMPETENT AUTHORITY

ORO.GEN.105 , ORO.GEN.140, CAT.GEN.MPA.190

The competent Authority for Operator «Aircompany Constanta» PrJSC is State Aviation Administration Of Ukraine

For the purpose of determining compliance with the relevant requirements of Aviation rules the Aircompany Constanta grants access at any time to any facility, aircraft, document, records, data, procedures or any other material relevant to its activity subject to certification, SPO declaration, whether it is contracted or not, to any person authorized by one of the following authorities:

- SAAU;
- authority acting under the provisions of ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) or ARO.RAMP of Annex II (Part-ARO) to Aviation Rules it means to collect and process any information deemed useful for oversight, including for ramp and unannounced inspections.

Access to the aircraft mentioned under (a) includes the possibility to enter and remain in the aircraft during flight operations unless otherwise decided by the PIC for the flight crew compartment in accordance with CAT.GEN.MPA.135 to Aviation Rules in the interest of safety.

The PIC shall, within a reasonable time of being requested to do so by a person authorised by an authority, provide to that person the documentation required to be carried on board.

2.4. УПОВНОВАЖЕННЯ ОРГАНУ АВІАЦІЙНОЇ ВЛАДИ

Уповноваженим авіаційним органом, що регулює діяльність Експлуатанта ПрАТ «Авіакомпанія Константа» є Державна авіаційна служба України.

Для визначення стану дотримання застосовних вимог Авіаційних правил, Авіакомпанія Константа гарантує надання доступу в будь-який час до будь-якого об'єкта, ПС, документів, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів щодо діяльності, яка підлягає сертифікації, SPO декларуванню, будь-якій уповноваженій особі одного з таких компетентних органів:

- ДАСУ;
- Представникам влади, які діють відповідно до ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) або ARO.RAMP додатка II (Part-ARO) до Авіаційних правил, тобто збирають та обробляють всю інформацію, яка вважається корисною для цілей нагляду, включаючи інспекції на пероні та інспекції без попереднього повідомлення.

Доступ до ПС включає можливість входу до ПС та перебування на борту ПС під час льотної експлуатації за винятком випадку, коли командир приймає рішення в інтересах безпеки стосовно кабіни екіпажу відповідно до CAT.GEN.MPA.135 додатка IV (Part-CAT) до Авіаційних правил.

При отриманні запиту від уповноваженої особи, командир ПС повинен впродовж обґрунтованого терміну надати такій особі документацію, яка має перевозитися на борту.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

3. Management System 3-3
3. Система менеджменту 3-3
3.1. General 3-3
3.1. Загальні положення 3-3
3.1.1. A description of the organisation 3-3
3.1.1. Загальний опис організації 3-3
3.2. Safety management system 3-5
3.2. Система управління безпекою польотів 3-5
3.2.1. General provisions 3-5
3.2.1. Загальні положення 3-5
3.3. Compliance Monitoring System 3-7
3.3. Система моніторингу відповідності 3-7
3.3.1. Compliance Policy 3-7
3.3.1. Політика відповідності 3-7
3.3.2. Terms 3-8
3.3.2. Поняття 3-8
3.3.3. Specified activity standards 3-8
3.3.3. Визначені стандарти діяльності 3-8
3.3.4. The allocation of duties and responsibilities 3-9
3.3.5. Розподіл обов'язків та відповідальності 3-9
3.3.6. Compliance Monitoring Documentation 3-10
3.3.6. Документація з моніторингу відповідності 3-10
3.3.7. Compliance monitoring program 3-10
3.3.7. Програма моніторингу відповідності 3-10
3.3.8. Compliance monitoring training 3-13
3.3.8. Навчання з моніторингу відповідності 3-13
3.3.9. Analysis and evaluation of organization management 3-13
3.3.9. Аналіз та оцінка управління організацією 3-13

Intentionally left blank
навмисно залишена незаповненою

3. MANAGEMENT SYSTEM

3. СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТУ

ORO.GEN.200, AMC1 ORO.GEN.200 (a)(1);(2);(3) & (5), AMC1 & GM1-2 ORO.GEN.200(a)(1), AMC1 & GM1 ORO.GEN 200(a)(2), AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(3), AMC1 & GM1 ORO.GEN.200(a)(4), AMC1-2 & GM1 ORO.GEN.200(a)(5), AMC1 & GM1-4 ORO.GEN.200 (a)(6)

3.1. GENERAL

«Aircompany Constanta» PrJSC has implemented and maintains a management system that includes:

- Safety management system, and
- Compliance monitoring system

clearly defined lines of responsibility and accountability of Safety Manager and Compliance monitoring Manager, including a direct safety accountability of the accountable manager;

3.1.1. A description of the organisation

Aircompany Constanta is an operator of civil aircraft that carries out domestic and international air transportations and has maintenance organisation (Part-145) and CAMO (Part-M) in the structure of the Aircompany.

3.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

ПрАТ «Авіакомпанія Константа» впровадила та підтримує систему управління, яка складається з:

- Системи управління безпекою польотів, та
- Системи моніторингу відповідності.

В Авіакомпанії чітко визначені межі обов'язків та підзвітності у структурі Керівника з БП та Керівника з моніторингу відповідності, включаючи забезпечення безпеки польотів безпосередньо відповідальним керівником.

3.1.1. Загальний опис організації

Авіакомпанія є експлуатантом цивільних ПС, що здійснює внутрішні та міжнародні авіаційні перевезення та має у структурі Авіакомпанії організацію з ТО (Part-145) та організацію з УПЛП (Part-M).

Юридична Адреса / Legal address	Україна, 69013, м. Запоріжжя, вул. Блакитна, 4 4 Blakytna Str., Zaporizhia 69013 Ukraine
Тел. / Tel.	+38 (061) 2282282
E-mail	info@constantaairlines.com

A schematic management system is given in chapter 1.1.1 of OM Part A:

Схематичне зображення системи управління дивись в розділі 1.1.1 Частина А КЕ

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

3.2. SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

3.2.1. General provisions

Aircompany Constanta has implemented a Safety Management System whereby Aircompany systematically works to achieve the above goals and improve safety. The Safety Management System provides the establishment of internal indicators for which the Safety level can be determined.

Director General - Accountable Manager of Aircompany Constanta bears the ultimate responsibility for the level of aviation safety of the Airline and maximally ensures that the stated safety objectives are met.

The aim of the safety management is to set up the necessary measures to identify the conditions which are precursors to undesirable events. Avoiding or limiting these conditions and operating in a “control zone” will decrease the possibility of the occurrence of an accident/serious incident or it will limit its negative consequences.

The Safety Management plan strives to find out valid control, recovery and mitigation measures to maintain or push back the situation inside the “safety area” (reactive). The study of a valid measure could be initiated by a safety event (reactive) or by evaluating the reporting system to find out safety deficiencies before they will show themselves up (proactive), or by actively finding out safety elements and indications (audit, data monitoring, safety surveys, etc.) that will predict a safety deficiency in the Aircompany (predictive).

The description at a managerial level of the Aircompany Constanta the main political, organizational and methodological principles on which the Safety Management System is based, also the description of the main procedures and safety philosophy are reflected in a separate document - the Safety Management Manual (SMM).

The Aircompany Constanta SMM is issued on the authority of the Safety Manager.He is the person who responsible for administering the Safety Management Manual as well as functioning of the Aircompany Constanta Safety Management System in a whole.

SMM includes the following:

- The Safety policy;
- Hazard identification processes;
- Risk assessment and mitigation processes;
- Internal safety investigation;
- Safety performance monitoring and measurement;
- The management of change;
- Continuous improvement;
- The emergency response plan (ERP);
- Internal safety reporting scheme.

The Safety Management System of an Aircompany Constanta encompasses a safety manager and a safety review board in its structure.

3.2. СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ

3.2.1. Загальні положення

В Авіакомпанії впроваджена система управління безпекою польотів, завдяки якій Авіакомпанія систематично працює з метою досягнення цілей і підвищення безпеки експлуатації. Система управління безпекою польотів передбачає встановлення внутрішніх індикаторів, відносно яких можна визначити стан безпеки.

Генеральний директор – Відповідальний керівник Авіакомпанії несе остаточну відповідальність за рівень безпеки авіації в Авіакомпанії та максимально забезпечує досягнення встановлених цілей з безпеки польотів.

Метою управління безпекою є встановлення необхідних заходів для визначення умов, які передують небажаним подіям. Уникання або обмеження цих умов і функціонування в "зоні контролю" зменшує можливість виникнення аварії / серйозного інциденту або обмежує їх негативні наслідки.

Завданням управління безпекою польотів є встановлення необхідних заходів контролю, компенсації та пом'якшення наслідків, спрямованих на підтримку або спрямування ситуації всередину "зони безпеки" (реактивний метод). Вивчення дієвих заходів може бути започатковане заходами з безпеки (реактивний метод), або шляхом оцінки системи повідомлень для виявлення недоліків безпеки перед тим, як вони проявлять себе (активний метод), або активним вивченням елементів та показників безпеки (аудитів, даних моніторингу, опитувань щодо безпеки тощо), які прогнозують дефіцит безпеки в Авіакомпанії (прогностичний метод).

Опис на рівні системи управління Авіакомпанії її основних політичних, організаційних та методологічних принципів, на яких базується система управління безпекою польотів, основних процедур та принципів Авіакомпанії щодо безпеки, відображено в окремому документі – Керівництві з управління безпекою польотів (КУБП).

КУБП Авіакомпанії видане під наглядом Керівника з безпеки польотів, що є особою, яка відповідає як за адміністрування Керівництва, так і за функціонування системи управління безпекою польотів Авіакомпанії в цілому.

КУБП містить детальну інформацію про

- Політику з безпеки;
- Процес ідентифікації загроз;
- Оцінку ризиків та процес їх пом’якшення;
- Внутрішнє розслідування з БП;
- Моніторинг та вимірювання показників з БП;
- Управління змінами;
- Постійне поліпшення;
- План дій у аварійній ситуації (ERP)
- Внутрішню система доповідей з БП.

Система управління безпекою польотів включає в своїй структурі Керівника з безпеки польотів та Раду з безпеки.

The Safety Manager acts as the focal point and is responsible for the development, administration and maintenance of an effective safety management system.

Керівник з безпеки польотів координує дії з безпеки і відповідає за розробку, адміністрування та підтримку ефективної системи управління безпекою.

The Safety Manager records the results of the assessment of the potential adverse consequences or outcome of each hazard in a risk register, that is separated document.

Керівник з безпеки польотів реєструє результати оцінки потенційних несприятливих наслідків або вплив кожної небезпеки в реєстрі ризиків, який окремо документований.

The duties and responsibilities of the Safety Manager are detailed in para 1.2.2 of the SMM.

Детально обов'язки та відповідальність керівника з безпеки польотів наведено в п. 1.2.2 КУБП.

The safety review board ensures that appropriate resources are allocated to achieve the established safety performance.

Рада з перевірки безпеки забезпечує виділення відповідних ресурсів для досягнення встановлених показників безпеки.

The safety manager or any other relevant person may attend, as appropriate, safety review board meetings. He/she may communicate to the accountable manager all information, as necessary, to allow decision making based on safety data.

Керівник з безпеки польотів або будь-яка інша відповідна особа може відвідувати за необхідністю засідання Ради з безпеки. Він / вона може повідомляти відповідальному керівнику всю необхідну інформацію, для прийняття рішень на основі даних з безпеки.

Safety Review board composition and functions are escribed in para 1.2.7 of SMM.

Склад Ради з безпеки та її функції описано в п. 1.2.7 КУБП.

Aircompany Constanta Safety Policy Statement and Non-punitive Reporting Policy are separate documents which are personally approved and signed by the Director General.

Заява про політику безпеки Авіакомпанії Константа, так само як і Політика захисту повідомлень є окремими документами, які затверджуються та підписуються особисто Генеральним директором.

3.3. COMPLIANCE MONITORING SYSTEM

The compliance monitoring system is an integral part of the Aircompany Constanta Quality Management System.

The Quality manual of Aircompany Constanta describes a general Quality management system including procedure of documentation management of the Aircompany.

The Quality manual, along with other documented information, shall form the basis for operational support and improvement of the Quality Management & Compliance monitoring System.

In addition, the quality management system of ISO 9001:2015 is introduced in Aircompany Constanta with the aim of effectively supporting the achievement of the Aircompany's objectives (e.g, operational, quality and safety) and improve the Aircompany's operations.

ISO Quality Management System of Aircompany Constanta is integrated into:

- Quality assurance system of technical maintenance organization (Part-145), system is described in chapter 3 of MOE;
- Compliance monitoring system (quality assurance system), described in chapter 3 of OM.
- Quality assurance system of continuing aircraft airworthiness (Part-M), described in chapter 2 of CAME.

Integrated systems are separately documented.

3.3.1. Compliance Policy

The main purpose of Aircompany Constanta is to provide high-quality services in compliance with the established safety standards by ensuring compliance with the "Technical Requirements and Administrative Procedures for Flight Operations in Civil Aviation" and other relevant parts and appendices to this document specified in the Ukrainian Aviation Regulations.

The compliance monitoring system monitors compliance with established procedures throughout the Aircompany.

In the Aircompany Constanta, a person acting as Deputy General Director for Quality Assurance and Compliance Monitoring (hereinafter referred to as the " Compliance Monitoring Manager) is appointed by the order of the Director General, who is responsible for the monitoring system of the compliance of the Aircompany 's operational activities.

Compliance policy is framed and approved by the Aircompany Director General as a separate document.

Compliance policy is a documented information to be managed, stored and reviewed periodically to ensure its adequacy.

Compliance policy is communicated to the Aircompany staff by publishing in the Aircompany premises, web resource and its introduction to the staff in units subject to receipt confirmation by signature. The quality policy is explained to the staff during its QMS training, and the policy implementation will be monitored by the Aircompany during internal audits.

3.3. СИСТЕМА МОНІТОРИНГУ ВІДПОВІДНОСТІ

Система моніторингу відповідності є складовою частиною системи менеджменту якості Авіакомпанії Константа.

Настанова з якості Авіакомпанії описує загальну систему менеджменту якості, включаючи процедуру управління документацією Авіакомпанії.

Настанова з якості разом з іншою документованою інформацією є основою для підтримки в робочому стані і поліпшення системи менеджменту якості та моніторингу відповідності.

Крім того, в Авіакомпанії впроваджена система менеджменту якості ISO 9001:2015, з метою ефективної підтримки досягнення цілей Авіакомпанії (в експлуатації, з якості та безпеки) та поліпшення експлуатаційної діяльності Авіакомпанії.

Система менеджменту якості ISO Авіакомпанії інтегрована:

- з системою забезпечення якості організації з ТО (Part-145), опис якої знаходиться в розділі 3 МОЕ;
- з системою моніторингу відповідності (забезпечення якості) експлуатанта, опис якої знаходиться в розділі 3 КЕ.
- з системою забезпечення якості підтримання льотної придатності (Part-M), система якої описана в розділі 2 САМЕ.

Інтегровані системи є окремо задокументовані.

3.3.1. Політика відповідності

Основною метою Авіакомпанії є надання послуг високої якості з дотриманням встановлених стандартів безпеки польотів, шляхом забезпечення відповідності визначеним в Авіаційних правилах України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» та інших відповідних частинах і додатках до цього документу.

Система моніторингу відповідності стежить за дотриманням встановлених процедур у всій Авіакомпанії.

В Авіакомпанії наказом Генерального директора призначена особа на посаді Заступника генерального директора з забезпечення якості та моніторингу відповідності (далі по тексту КЕ Керівник з моніторингу відповідності), яка є відповідальною за систему моніторингу відповідності експлуатаційної діяльності Авіакомпанії.

Політика відповідності оформлена і затверджена Генеральним директором Авіакомпанії, як окремий документ.

Політика відповідності являється документованою інформацією, яка підлягає управлінню, зберігається і періодично переглядається з метою забезпечення її адекватності.

Політика відповідності доведена до відома персоналу Авіакомпанії шляхом оприлюднення її у приміщеннях Авіакомпанії, веб-ресурсі та ознайомлення з нею персоналу в підрозділах під розпис. Роз'яснення положень політики відповідності персоналу проводиться під час його навчання з питань СМЯ та відповідності, а контроль впровадження політики в Авіакомпанії здійснюється під час проведення внутрішніх аудитів.

The Compliance Manager shall change the Compliance policy on the basis for the decision approved by Director General on its review and new approval.

The SAAU reserves the right to suspend, modify or revoke the Air Operator's Certificate of the Aircompany Constanta if there is evidence that the approved procedures are not implemented or if the required standards are not maintained.

3.3.2. Terms

Audit - means a systematic, independent and documented process for obtaining evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which requirements are complied with.

Inspection - means an independent documented conformity evaluation by observation and judgement accompanied as appropriate by measurement, testing or gauging, in order to verify compliance with applicable requirements.

Preventive action - action to eliminate the cause of a potential nonconformity or other potential undesirable situation.

Corrective action - action to eliminate the cause of a nonconformity and to prevent recurrence

Nonconformity - non-fulfilment of a requirement

3.3.3. Specified activity standards

Implementation and using the compliance monitoring system (quality system) allows "Aircompany Constanta" PrJSC to provide safe and efficient operational activities by monitoring compliance with accepted standards and relevant parts of the provisions of the organization's management documents.

The function of the conformity monitoring system is the methodical provision that the activity of "Aircompany Constanta" PrJSC corresponds to:

a) Regulatory requirements:

- Air Law of Ukraine
- Aviation Rules «Technical requirements and administrative procedures for flight crew» approved by the order of the State Aviation Service of Ukraine dated July 20, 2017 No. 565
- Aviation Rules «Technical requirements and administrative procedures to operate in civil aviation», by the order № 682 of the State Aviation Service of Ukraine dated 05.07.2018 including AMC and GM information with appropriate Annexes.

b) Rules and procedures of approved Aircompany's Manuals:

- Operation Manual;
- MOE Part-145;
- CAME Part-M;
- SMM.

c) SSU ISO 9001:2015 dd.2015

d) Aircompany Constanta SOP.

e) Other regulatory requirements which covers

Зміну політики відповідності здійснює Керівник моніторингу відповідності на підставі ухваленого рішення Генерального директора про перегляд і нового її затвердження.

Державіаслужба залишає за собою право призупиняти, змінювати або відкликати сертифікат Експлуатанта ПрАТ «Авіакомпанія Константа», якщо будуть докази того, що схвалені процедури не виконуються, або якщо необхідні стандарти не підтримуються.

3.3.2. Поняття

Аудит - Систематичний, незалежний і задокументований процес отримання об'єктивних доказів та їх об'єктивного оцінювання, щоб визначити ступінь дотримання встановлених вимог.

Інспекція - незалежна задокументована оцінка відповідності за допомогою спостереження та судження, що супроводжується за необхідності вимірюванням, випробуванням або оцінюванням, для перевірки відповідності застосовним вимогам.

Запобіжна дія - дія, яку виконують, щоб усунути причину потенційної невідповідності чи іншої потенційно небажаної ситуації.

Коригувальна дія - дія, яку виконують, щоб усунути причину невідповідності та запобігти її повторному виникненню.

Невідповідність - невиконання вимоги.

3.3.3. Визначені стандарти діяльності

Впровадження і застосування системи моніторингу відповідності (системи якості) дозволяє Авіакомпанії забезпечувати безпечну та ефективну експлуатаційну діяльність шляхом стеження за дотриманням прийнятих стандартів та відповідних частин положень керівних документів організації.

Функцією системи моніторингу відповідності є методичне забезпечення того, що діяльність ПрАТ «Авіакомпанія Константа» відповідає:

а) Нормативним вимогам:

- Повітряного Кодексу України;
- Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» затверджених наказом Державної служби України від 20.07.2017 № 565;
- Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 № 682 та забезпечення, зокрема, повного врахування інформації, що надається в AMC, GM та Додатках до цих правил.

b) Правилам та процедурам, що визначені у схвалених керівних документах Авіакомпанії:

- Керівництво з експлуатації;
- Керівництво організації з ТО Part-145 (МОЕ);
- Керівництво організації з УПЛП Part-M (CAME);
- Керівництві з управління безпекою польотів (КУБП)

c) ДСТУ ISO 9001:2015, від 2015 р.

d) Впроваджені стандартні процедури Авіакомпанії.

e) Будь-яким іншим нормативні вимогам, дія яких

Aircompany Constanta Operator activities.

поширюється на Експлуатанта ПрАТ «Авіакомпанія Константа»

3.3.4. The allocation of duties and responsibilities

3.3.5. Розподіл обов‘язків та відповідальності

3.3.5.1. Compliance monitoring Manger

To ensure that the Aircompany Constanta continues to meet the established requirements, the Accountable Manager has designated a Compliance monitoring Manager.

The role of the Compliance monitoring manager is to ensure that the activities of the operator are monitored for compliance with the applicable regulatory requirements, and any additional requirements as established by the Aircompany, and that these activities are carried out properly under the supervision of the relevant head of functional area.

Main requirements to the Compliance monitoring Manager, their responsibility and authorization are described in chapter 1.3. of OM Part A.

3.3.5.2. Compliance monitoring auditor

The Compliance monitoring Manager may perform all audits and inspections himself/herself or appoint one or more auditors by choosing personnel having the related competence from, within or outside the operator.

Regardless of the option chosen it must be ensured that the independence of the auditor. Auditor does not bring responsibility for auditee activity or process.

In case external personnel are used to perform compliance audits or inspections:

- any such audits or inspections are performed under the responsibility of the Compliance monitoring Manager; and
- The Aircompany remains responsible to ensure that the external personnel has relevant knowledge, background and experience as appropriate to the activities being audited or inspected; including knowledge and experience in compliance monitoring.

Aircompany Constanta retains the ultimate responsibility for the effectiveness of the compliance monitoring function, in particular for the effective implementation and follow-up of all corrective actions.

The main responsibilities of auditor are:

- To perform quality audits and monitoring audits;
- To Identify and record any nonconformities or findings with evidence, required to nonconformity confirmation.
- Initiate or recommend resolution of problems based on audit findings through a defined reporting system;
- To verify the implementation of the adopted corrections in accordance with the established terms;
- Report on the progress of the implementation of the measures directly to the Compliance Manager.

3.3.5.1. Керівник з моніторингу відповідності

Для забезпечення постійної відповідності встановленим вимогам Авіакомпанії Константа, Відповідальний керівник призначив Керівника з моніторингу відповідності.

Роль Керівника з моніторингу відповідності полягає в тому, щоб забезпечити, що діяльність експлуатанта контролюється на предмет відповідності застосовним нормативним вимогам, а також будь-які додатковим вимогам, встановленим Авіакомпанією, і що ці заходи здійснюються належним чином під наглядом відповідних Керівників за напрямками.

Основні вимоги до Керівника з моніторингу відповідності, його відповідальність та повноваження прописані в розділі 1.3. Частини А КЕ.

3.3.5.2. Аудитор з моніторингу відповідності

Керівник з моніторингу відповідності може самостійно виконувати всі аудити та перевірки або призначати одного або декількох аудиторів, вибираючи персонал з відповідною компетентністю, як серед персоналу Авіакомпанії так і поза межами організації.

Незалежно від обраного варіанту, необхідно забезпечити незалежність аудитора. Аудитор не несе безпосередньої відповідальності за сферу діяльності, процес що підлягає аудиту.

У випадку проведення аудиту або інспекції аудитором за контрактом:

- такі аудити або перевірки виконуються за відповідальністю Керівника з моніторингу відповідності; і
- Авіакомпанія залишається відповідальною за забезпечення того, що зовнішній аудитор має відповідні знання, передумови та досвід відповідно до діяльності, що підлягає аудиту чи перевіряється; включаючи знання та досвід з моніторингу відповідності.

Авіакомпанія Константа несе остаточну відповідальність за ефективність функції моніторингу відповідності, зокрема, за ефективне впровадження та виконання всіх коригуючих дій.

До основних обов‘язків аудитора належать:

- Виконувати перевірки з якості та аудити в рамках постійного моніторингу відповідності;
- Визначати та документувати будь-які невідповідності або висновки, а також докази, що необхідні для обґрунтування таких невідповідностей;
- Ініціювати або рекомендувати вирішення проблем за висновками аудиту через визначену систему звітування;
- Перевіряти реалізацію прийнятих заходів за встановленими термінами;
- Доповідати про хід виконання прийнятих заходів безпосередньо Керівнику з моніторингу відповідності.

3.3.6. Compliance Monitoring Documentation

3.3.6.1. Record keeping

An effective system of record keeping ensures that all records are accessible whenever needed and within a reasonable time. Aircompany's records are organized in such a way that ensures traceability and accessibility throughout the required retention period.

In order to ensure easy and fast access to information, including access by national authorities, the company records are:

- adequately referenced (author, title, issue date, revision number and date, list of effective pages),
- archived/kept as records for a determined period of time,
- disposed of in a controlled manner after this defined period of retention.

Records of monitoring documentation are to be kept in paper format, in electronic format or a combination of both. Regardless of which format is used, records must remain legible throughout the required retention period. Aircompany Constanta will use the paper and electronic format.

Computer based systems have a backup system which should be updated within 24 hours of any new entry.

Computer based systems must include appropriate safeguards against the possibility of access by unauthorized personnel to prevent tampering with the data.

All computer hardware used for data backup must be located in a different location from that containing the original working data, and in an environment that ensures they remain in good condition.

When hardware or software-changes take place, special care is to be taken to ensure that all necessary data continues to be accessible throughout at least the full period specified in the relevant implementing rule(s). In the absence of such indication, all records should be kept for a minimum period of 5 years.

Detailed description of Documentation management process is shown in separate document (QMS.PR-01).

Compliance monitoring Manager is responsible for Documentation management process in Aircompany.

3.3.7. Compliance monitoring program

The Aircompany carries out internal audits with scheduled intervals according to an annual program to obtain information that the quality management system.

The Compliance monitoring Manager shall annually develop a program of internal audits approved by Director General.

The audits are planned so that to check all processes and procedures.

Compliance monitoring programme includes all scheduled inspections required to ensure compliance with applicable requirements, standards and procedures.

3.3.6. Документація з моніторингу відповідності

3.3.6.1. Ведення документації

Ефективна система ведення документації гарантує, що всі записи доступні при необхідності у відповідний період часу. Документація в Авіакомпанії ведеться таким чином, щоб забезпечити простежуваність і доступність протягом періоду зберігання.

Щоб забезпечити легкий і швидкий доступ персоналу до інформації, включаючи представників авіаційних органів влади, документація Авіакомпанії:

- має належну ідентифікацію (автор, назва, дата видання, номер ревізії та дата, перелік діючих сторінок),
- архівується / зберігається як документована інформація протягом встановленого терміну,
- утилізується контрольованим шляхом після закінчення визначеного періоду зберігання.

Записи з моніторингу відповідності зберігаються у паперовому, електронному форматі, або в їх комбінації. Незалежно від того, який формат використовується, записи повинні залишатися розбірливими протягом усього періоду зберігання. Авіакомпанія Константа використовуватиме паперовий та електронний формат.

Комп'ютерні системи мають резервну систему, яку слід оновлювати протягом 24 годин після введення будь-якого нового запису.

Комп'ютерні системи включають відповідні гарантії проти можливості несанкціонованого доступу персоналу та втручанню до даних системи.

Все комп'ютерне обладнання, яке використовується для резервного копіювання даних, розташоване в іншому місці, ніж те, що містить вихідні робочі дані, і в середовищі, що гарантує, що вони залишаться в хорошому стані.

Коли відбуваються зміни в обладнанні або програмному забезпеченні, особлива увага приділяється тому, щоб всі необхідні дані залишалися доступними протягом щонайменше повного періоду, зазначеного у відповідних правилах. За відсутності встановленого терміну, всі записи повинні зберігатися мінімум 5 років.

Детально процес управління документованою інформацією Авіакомпанії Константа описано в окремому документі (QMS.PR-01).

Відповідальним за процес управління документованою інформацією Авіакомпанії призначено Керівника з моніторингу відповідності.

3.3.7. Програма моніторингу відповідності

В Авіакомпанії Константа проводяться внутрішні аудити через заплановані інтервали часу згідно з річною програмою.

Керівник з моніторингу відповідності щорічно розробляє / переглядає План внутрішніх аудитів, який затверджується Генеральним директором.

Планування аудитів проводиться таким чином, щоб за один рік перевірити всі процеси та процедури.

Програма моніторингу відповідності Авіакомпанії Константа включає в себе всі заплановані перевірки, необхідні для забезпечення відповідності до застосовних вимог, стандартів та процедур.

In Aircompany there is compliance monitoring with the procedures that designed to ensure safe activities. In doing so, Aircompany as a minimum, and where appropriate, monitors compliance with:

- privileges of the operator;
- manuals, logs, and records;
- training standards;
- management system procedures and manuals.

Main subject areas for compliance monitoring audits and inspections for Aircompany, are as following:

- actual flight operations;
- ground de-icing/anti-icing;
- flight support services;
- load control;
- technical standards.

Aircompany Constanta monitors compliance with the operational procedures which are designed to ensure safe operations, airworthy aircraft and the serviceability of both operational and safety equipment.

In doing so, Aircompany, where appropriate, additionally monitor the following:

- operational procedures;
- flight safety procedures;
- operational control and supervision;
- aircraft performance;
- operations;
- mass, balance and aircraft loading;
- instruments and safety equipment;
- ground operations;
- flight and duty time limitations, rest requirements, and scheduling;
- aircraft maintenance/operations;
- use of the MEL;
- flight crew;
- cabin crew;
- dangerous goods;
- security.

3.3.7.1. Compliance audits

Conducting planned audits and inspections, according to the approved plan-schedule, allows monitoring compliance with the organization's regulatory requirements, approved practices and procedures of the Operations Manual and other approved procedures to ensure safe and efficient operation activities.

Compliance monitoring Manager or the designated Auditor conducts internal audits using the audit reports, with the indicated audit scope.

В Авіакомпанії проводиться моніторинг відповідності процедур, що направлені на забезпечення безпеки діяльності. Таким чином Авіакомпанія проводить моніторинг як мінімум за такими напрямками:

- привілеї експлуатанта;
- Керівництва, журнали, записи;
- стандарти навчання
- процедури та керівні документи системи управління.

До основних сфер що підлягають аудиту та інспекції в Авіакомпанії належать:

- льотна експлуатація
- наземні процедури з деайсингу / антиайсингу;
- підтримання льотної експлуатації;
- контроль завантаження;
- технічні стандарти.

Авіакомпанія Константа проводить моніторинг відповідності експлуатаційних процедур, які встановлені з метою забезпечення безпеки, льотної придатності та експлуатаційної надійності як льотного обладнання так і аварійно-рятувального обладнання.

Таким чином, Авіакомпанія Константа проводить моніторинг за такими напрямками:

- Експлуатаційні процедури;
- Процедури з безпеки польотів;
- Експлуатаційного контролю та нагляду;
- відповідність льотно-технічних характеристик ПС;
- забезпечення польотів;
- маса і баланс, завантаження ПС;
- аварійно-рятувальне обладнання;
- наземна експлуатація (обслуговування);
- обмеження льотного та робочого часу, відпочинку;
- ТО літака (і / або обладнання).
- Використання MEL
- Льотний персонал;
- Кабінний персонал;
- Небезпечні вантажі;
- Авіаційна безпека.

3.3.7.1. Аудити з відповідності

Проведення планових аудитів та перевірок, згідно затвердженого плану дозволяє контролювати дотримання організацією регулятивних вимог, затверджених практик та процедур Керівництва з експлуатації та інших затверджених процедур для забезпечення безпечної та ефективної експлуатаційної діяльності.

Внутрішні аудити проводяться Керівником з моніторингу відповідності або призначеним аудитором з використанням чек-листів аудиту, з зазначеним обсягом аудиту.

Compliance Monitoring Manager is responsible for planning the internal audits of the Constant Airline.

The results of the audit with the indicated nonconformoties are made in the Audit Report, which familiarizes the involved persons and the Director General.

The procedure for conducting audits is documented in a separate document QMS.PR-02 "Internal audits of the quality management system".

The Aircompany Constanta is audited by SAAU every year in order to confirm meeting acceptable requirements and to maintain the Air Operator Certificate and special authorization, in case of applicability.

3.3.7.2. Review of operations, trainings and compliance procedures.

Annually Compliance monitoring Manager reviews operations, trainings and compliance procedures to ensure that they are effective and meets the requirements.

3.3.7.3. Contracted activities audit

In order to ensure that when contracting or purchasing any part of its activity, the contracted or purchased service or product conforms to the applicable requirements it is providing the checking of service provider.

The Aircompany must be sure that the service provider has all the necessary permissions and approvals and has sufficient resources and competence to fulfil the terms of the contract. Compliance with both general rules and procedures and requirements of the organization is monitored and controlled by the Compliance Monitoring Manager.

The functions related to the verification of the compliance service provider's Service Provider include:

- A preliminary assessment of the new service provider before signing any contract or agreement with him;
- For existing suppliers with special approval for the provision of the relevant services - verification of the powers of the contracting organization and the current status of approval of its activities;
- For existing service providers whose activities do not require special approval - checking the compliance of the services provided with the requirements of this section of the Manual.

The ultimate responsibility for activities under contracts (services provided by external organizations) remains with the operator.

The procedure for suppliers assessment id described in Quality Manual, which is separate document.

3.3.7.4. Categories of non-compliance

Aircompany have a system to analyses findings for their safety significance.

A level 1 findings is any significant non-compliance detected with the applicable requirements of Aviation Rules with the Aircompany's procedures and manuals or with the terms of an approval, certificate, specialized operation authorization or with the content of a declaration which lowers safety or seriously hazards flight safety.

A level 2 finding is any non-compliance detected with the applicable requirements of Aviation Rules with the

За планування внутрішніх аудитів Авіакомпанії Константа відповідає Керівник з моніторингу відповідності.

Результати аудиту з зазначеними невідповідностями оформлюються у Звіт з аудиту, з яким ознайомлюються задіяні особи та Генеральний директор.

Процедура проведення аудитів прописана в окремому документі QMS.PR-02 «Внутрішні аудити системи менеджменту якості».

Авіакомпанія Константа щорічно проходить постійний експлуатаційний контроль ДАСУ для підтвердження відповідності застосовним вимогам та з метою підтримання діючого Сертифікату Експлуатанта та спеціальних повноважень, в разі застосовності.

3.3.7.2. Перегляд експлуатаційних, навчальних та процедур системи моніторингу відповідності

Щороку Керівник з моніторингу відповідності має проводити перегляд експлуатаційних, навчальних та процедур системи моніторингу організації, щоб гарантувати, що вони залишаються ефективними та відповідають вимогам.

3.3.7.3. Перевірка постачальників послуг

З метою забезпечення того, що при укладанні договору на будь-яку послугу, надана послуга або придбаний продукт відповідає застосовним вимогам проводиться перевірка постачальника.

Авіакомпанія має бути впевнена, що постачальник послуг має всі необхідні дозволи та схвалення та має достатньо ресурсів та компетенцію для виконання умов договору. Відповідність як до загальних встановлених правил, так і до процедур та вимог організації перевіряється та контролюється Керівником з моніторингу відповідності.

До функцій стосовно перевірки постачальника послуг Керівника з моніторингу відповідності належать:

- Попередня оцінка нового постачальника послуг до підписання з ним будь-якого контракту або угоди;
- Для існуючих постачальників, що мають спеціальне схвалення на надання відповідних послуг - перевірка повноважень договірної організації та поточного статусу схвалення її діяльності;
- Для існуючих постачальників послуг, чия діяльність не вимагає спеціального схвалення - перевірка відповідності наданих послуг вимогам даного розділу Керівництва.

Остаточна відповідальність за діяльність за договорами (послуг, наданих зовнішніми організаціями) залишається за експлуатантом.

Процедура проведення оцінки постачальників прописана в Настанові з якості, що є окремим документом.

3.3.7.4. Категорії недоліків

В Авіакомпанії запроваджена система аналізу невідповідностей з метою визначення їхньої значимості для безпеки.

Недоліками 1-го рівня являються будь-які суттєві невідповідності застосовним вимогам Авіаційних правил, процедурам та Керівництвам Авіакомпанії, або умовам схвалень, сертифіката, повноваженням на спеціалізовану експлуатацію, які знижують безпеку або серйозно загрожують безпеці польотів.

Недоліками 2-го рівня являються будь-які невідповідності застосовним вимогам Авіаційних правил, процедурам та

Aircompany's procedures and manuals or with the terms of an approval, certificate, specialized operation authorization or with the content of a declaration which could lower safety or hazard flight safety.

3.3.8. Compliance monitoring training

AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)(e)

3.3.8.1. Training for Compliance monitoring personnel

In order to achieve significant outcome of Compliance monitoring training, the Aircompany ensures that all personnel understand the objectives as laid down in the operator's management system documentation.

Those responsible for managing the compliance monitoring function should receive training that cover the following:

- the requirements of compliance monitoring;
- manuals and procedures related to the compliance monitoring;
- audit techniques;
- reporting and recording.

Aircompany provides time to train all personnel involved in compliance management and for briefing the remainder of the personnel.

Compliance Monitoring Manager documents the Auditor training by using the "Auditor's Card" (form QMS.PR-02.07).

The completed form signed by the Monitoring Manager should be kept in the auditor's personal business all the while performing his/her duties at the Aircompany Constanta.

3.3.8.2. Familiarization of compliance monitoring for all Aircompany staff

All operating personnel of the Aircompany Constanta must familiarize themselves with this section of the Manual and be fully aware of its provisions.

The signature of a staff member in a familiarisation sheet with the provisions of this manual is a confirmation of the receipt of the training preparation under this section.

Initial acquaintance takes place when hiring an employee at the Aircompany. Periodic training - in the event of any changes to the monitoring compliance procedures and as required.

3.3.9. Analysis and evaluation of organization management

The analysis and evaluation of the organization management is carried out by the Director General of the Aircompany together with the Department Managers at the end of the current year in accordance with the Procedure QMS.PR-04 "Analysis of Management, Development and Improvement of the Aircompany Quality Management System".

All nonconformities should be discussed and analysed. As a result of the analysis, a conclusion is made on the effectiveness of the management system, the need and the possibility of improvement, in addition, special attention is paid to the acceptability of risks.

If the level of existing risks is inappropriate, a detailed list of corrective measures to be taken to reduce the risk to an acceptable level should be included in the conclusion.

керівництвам Авіакомпанії, або умовам схвалень, сертифіката, повноваженням на спеціалізовану експлуатацію або змісту заявки, які знижують безпеку або загрожують безпеці польотів.

3.3.8. Навчання з моніторингу відповідності

3.3.8.1. Підготовка персоналу з моніторингу відповідності

Для досягнення значного результату підготовки з моніторингу відповідності Авіакомпанія забезпечує, щоб весь персонал розумів цілі, визначені в документації системи управління.

Особи, відповідальні за управління функцією моніторингу відповідності, повинні пройти навчання що охоплює:

- вимоги моніторингу відповідності;
- інструкції та процедури, пов'язані із моніторингом відповідності;
- методи аудиту;
- звітності та документації.

Авіакомпанія забезпечує час для підготовки всього персоналу, задіяного в управлінні дотриманням вимог, та для інформування решти персоналу.

Проведення підготовки аудитора документується Керівником моніторингу відповідності з використанням форми «Картка аудитора» (форма QMS.PR-02.07).

Заповнена форма за підписом Керівника моніторингу має зберігатися в особистій справі аудитора весь час, поки він виконує обов'язки в Авіакомпанії Константа.

3.3.8.2. Ознайомлювальна підготовка з моніторингу відповідності персоналу Авіакомпанії

Весь персонал Авіакомпанії Константа задіяний в експлуатації повинен ознайомитись з даним розділом Керівництва та бути детально обізнаним із його положеннями.

Підпис співробітника у листі-ознайомлення про дотримання положень даного Керівництва є підтвердженням про отримання ознайомлювальної підготовки за даним Розділом.

Первинне ознайомлення проходить при найманні працівника на роботу в Авіакомпанію. Періодичне навчання – у разі внесення будь-який змін до процедур менеджменту моніторингу відповідностей та за необхідності.

3.3.9. Аналіз та оцінка управління організацією

Аналіз та оцінка управління організацією здійснюється Генеральним Директором Авіакомпанії разом з Керівниками служб в кінці поточного року згідно Процедури QMS.PR-04 «Аналіз менеджменту, розвиток і поліпшення системи менеджменту якості Авіакомпанії».

Всі невідповідності мають бути обговорені та проаналізовані. За результатом аналізу надається висновок про ефективність системи менеджменту, необхідність та можливість поліпшення, крім того, особлива увага приділяється прийнятності ризиків.

Якщо рівень існуючих ризиків є невідповідним, до висновку має бути включено детальний перелік коригуючих заходів, які мають бути вжиті для зниження

3.3.9.1. Documenting of analysis and evaluation

The analysis and results of the management's assessment of the organization are documented in the "Annual Report on Analysis of Management, Development and Improvement of the Aircompany Quality Management System".

The procedure for the implementation of the annual analysis, and the form of the Report, is specified in the QMS.PR-04 procedure.

To improve the QMS continuously, the Aircompany Constanta management shall use the results of analysis and assessment, as well as the management analysis results to determine whether there is a need or opportunity to be implemented within the framework of continuous improvement.

Perfection of SMQ of airline is carried out by setting implementation of correcting actions, which provide the removal of reasons of found out disparities, and removal of reasons of negative tendencies, which can entail appearance of disparities in subsequent, as a result of internal audits, monitoring of SMQ, analysis of data of SMQ.

ризику до прийнятного рівня.

3.3.9.1. Документування аналізу та оцінки

Аналіз та результати оцінки управління організацією документуються у «Річному звіті з аналізу менеджменту, розвиток і поліпшення системи менеджменту якості Авіакомпанії».

Процедура виконання щорічного аналізу, та форма Звіту прописана в Процедурі QMS.PR-04.

Для постійного поліпшення СМЯ керівництво АК «Константа» використовує результати аналізу та оцінки, а також результати аналізу менеджменту для визначення, чи є потреби чи можливості, які повинні бути реалізовані в рамках постійного поліпшення.

Вдосконалення СМЯ авіакомпанії здійснюється шляхом призначення і виконання коригувальних дій, що забезпечують усунення причин виявлених невідповідностей, та усунення причин негативних тенденцій, які можуть спричинити появу невідповідностей у подальшому, за результатами внутрішніх аудитів, моніторингу СМЯ, аналізу даних СМЯ, а також шляхом періодичного перегляду політики і цілей в області якості за результатами аналізу СМЯ з боку керівництва авіакомпанії.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

4 Crew composition ... 4-3
4 Склад екіпажу ... 4-3
4.1 Crew Composition ... 4-3
4.1 Структура екіпажу ... 4-3
4.1.1 The type of operated and minimum flight crew composition ... 4-4
4.1.1 Тип ПС, що експлуатується, та мінімальний склад льотного екіпажу ... 4-4
4.1.1.1 Aircraft type AN-26 ... 4-5
4.1.1.1 ПС типу Ан-26 ... 4-5
4.1.1.1.1 AN-26 Minimum Flight Crew Composition ... 4-5
4.1.1.1.1 Мінімальний склад льотного екіпажу Ан-26 ... 4-5
4.1.1.1.2 AN-26 Cabin Crew ... 4-5
4.1.1.1.2 Кабінний екіпаж Ан-26 ... 4-5
4.1.1.2 Aircraft type Boeing 737-300 ... 4-5
4.1.1.2 ПС типу Boeing 737-300 ... 4-5
4.1.1.2.0 B737-300 Minimum Flight Crew Composition ... 4-5
4.1.1.2.1 Мінімальний склад льотного екіпажу B737-300 ... 4-5
4.1.1.3 Aircraft type AN-74TK-100 ... 4-5
4.1.1.3 ПС типу Ан-74ТК-100 ... 4-5
4.1.1.3.1 AN-74TK-100 Minimum Flight Crew Composition ... 4-5
4.1.1.3.1 Мінімальний склад льотного екіпажу Ан-74ТК-100 ... 4-5
4.1.1.3.2 AN-74TK-100 aircraft Cabin Crew ... 4-5
4.1.1.3.2 Кабінний екіпаж ПС Ан-74ТК-100 ... 4-5
4.1.2 Additional crew members / Supernumeraries ... 4-6
4.1.2 Додаткові члени екіпажу / Позаштатний персонал ... 4-6
4.1.3 The area and type of operation being undertaken ... 4-6
4.1.3 Район польотів та тип операції, що здійснюється ... 4-6
4.1.4 The phases of the flight ... 4-6
4.1.4 Фази, етапи польотів ... 4-6
4.1.5 The minimum crew requirement and flight duty period planned ... 4-7
4.1.5 Мінімальні вимоги до екіпажу і запланованого робочого часу ... 4-7
4.1.6 Experience (total and on type), relevance and qualification of the crew members ... 4-7
4.1.6 Досвід (загальний і за типом ПС), актуальність та кваліфікація членів екіпажу ... 4-7
4.1.7 Designation of the Commander ... 4-7
4.1.7 Призначення Командира ... 4-7
4.1.7.1 Training flights and checks ... 4-8
4.1.7.1 Тренувальні польоти та перевірки ... 4-8
4.1.7.2 Change of Command ... 4-8
4.1.7.2 Зміна командування ... 4-8
4.1.7.3 Procedures for the relief of the Pilot-In-Command/Commander or other members of the flight crew ... 4-8
4.1.7.3 Процедури заміни командира повітряного судна/командира або інших членів льотного екіпажу ... 4-8
4.1.8 Designation of Senior cabin crew member ... 4-8
4.1.8 Призначення старшого члена кабінного екіпажу ... 4-8
4.1.8.1 Cabin crew with trainee in composition (Cabin attendant under supervision) ... 4-8
4.1.8.1 Склад екіпажу пасажирського салону за наявності в ньому тренованого члена екіпажу пасажирського салону (бортпровідника під наглядом) ... 4-8
4.1.8.2 Instructor and/or examiner, inspector of Aviation authorities in Cabin Crew composition ... 4-9
4.1.8.2 Інструктор і/або екзаменатор, інспектор Авіаційної влади у складі екіпажа пасажирського салону ... 4-9
4.1.8.3 Cabin Crew subordination ... 4-9
4.1.8.3 Субординація в екіпажі пасажирського салону ... 4-9
4.2 Designation of the PIC ... 4-10
4.2 Призначення КПС ... 4-10
4.2.1 Route and Aerodrome Competence of the PIC ... 4-11
4.2.1 Необхідні умови для польоту по маршруту і в районі аеродрому як КПС ... 4-11
4.2.2 New routes/areas and airports ... 4-11
4.2.2 Нові маршрути/райони і аеродроми ... 4-11
4.2.3 AC PIC functions delegation ... 4-11
4.2.3 Передача функцій КПС ... 4-11
4.3 Flight crew incapacitation ... 4-12
4.3 Недієздатність льотного екіпажу ... 4-12

4.4 Operation on more than one type 4-13
4.4 Експлуатація більше одного типу 4-13
4.4.1 Flight crew planning 4-13
4.4.1 Планування льотного екіпажу 4-13
4.4.2 Cabin crew planning 4-13
4.4.2 Планування кабінного екіпажу 4-13
4.4.2.1 Single cabin crew member operations 4-14
4.4.2.1 Експлуатація з одним членом кабінного екіпажу 4-14
4.5 Crew Members Assigntment Options 4-15
4.5 Варіанти призначення членів екіпажу 4-15
4.5.1 Flight operations by the Aircompany's flight crew members in other companies 4-15
4.5.1 Виконання польотів членами льотних екіпажів Авіакомпанії в інших організаціях 4-15
4.5.2 Flight operations by pilots of other organizations 4-15
4.5.2 Виконання польотів пілотами інших авіакомпаній 4-15
4.5.3 Personnel Outstaffing 4-15
4.5.3 Аутстафінг персоналу 4-15
4.5.4 Freelance cabin crew 4-16
4.5.4 Вільнонайманий кабінний екіпаж 4-16

4 CREW COMPOSITION

4 СКЛАД ЕКІПАЖУ

ORO.FC.100; AMC1.ORO.FC.100(c); ORO.FC.105(b),(c); AMC1 ORO.FC.105(b)(2),(c); ORO.FC.005(d); ORO.FC.201; ORO.CC.200, AMC1 ORO.CC.100; GM1 ORO.CC.100, AMC1 ORO.CC.200(c),(d); AMC1 ORO.CC.200(d); ORO.FC.200; ORO.FC.105; ORO.FC.201; ORO.CC.200; AMC1 ORO.CC.200(c); ORO.FC.140 & 240; AMC1 ORO.FC.240; ORO.CC.250; AMC1 ORO.CC.250(b); GM1 ORO.CC.250

4.1 CREW COMPOSITION

The **AIRCRAFT CREW** consists of flight crew members, which includes flight crew members and passenger and cargo cabin crew, who constantly perform the following functions during the flight

- performing the procedures stipulated by the AFM;
- maintenance of equipment, mechanisms and devices necessary for the flight of the aircraft, as well as equipment installed on the aircraft and necessary for the flight;
- ensuring passenger safety procedures on aircraft board and their servicing.

CREW MEMBER means a person appointed by the Aircompany to perform duties on board the aircraft. According to the nature of the functions performed by the crew member before, during and after the flight, crew members are divided into:

- Flight Crew Members;
- Cabin Crew Members;
- Additional Crew Members.

FLIGHT CREW MEMBER means a licensed crew member charged with duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.

Depending on the type of aircraft, the Aircompany determines the following flight crew members:

- Pilot-in-Command;
- First officer (Co-pilot);
- Flight engineer.

PILOT-IN-COMMAND (PIC) means the pilot designated as being in command and charged with the safe conduct of the flight. For the purpose of commercial air transport operations, the 'PILOT-IN-COMMAND' could be termed the 'COMMANDER'.

FIRST OFFICER (FO) equal to CO-PILOT (CP) – a pilot operating other than as PIC, on an aircraft for which more than one pilot is required, but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction for a licence or rating.

FLIGHT ENGINEER is a flight crew member who ensures the operative state of power plants and several aircraft systems during the flight.

CABIN CREW MEMBER means an appropriately qualified crew member, other than a flight crew or technical crew member, who is assigned by an operator to perform duties related to the safety of passengers and flight during operations.

ADDITIONAL CREW MEMBER – aircrew carried in addition to the normal operating aircrew, with specific operational duties to be performed before, during and after a flight and

4.1 СТРУКТУРА ЕКІПАЖУ

ЕКІПАЖ ПОВІТРЯНОГО СУДНА складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції:

- виконання процедур, передбачених КЛЕ ПС;
- обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту ПС, а також обладнання, встановленого на ПС та необхідного для виконання польотного завдання;
- забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту ПС та їх обслуговування.

ЧЛЕН ЕКІПАЖУ – особа, призначена Авіакомпанією виконувати обов'язки на борту ПС. Відповідно до характеру функцій, що виконує член екіпажу до, під час та після польоту, члени екіпажу поділяються на:

- Члени льотного екіпажу;
- Члени кабінного екіпажу;
- Додаткові члени екіпажу.

ЧЛЕН ЛЬОТНОГО ЕКІПАЖУ означає ліцензованого члена екіпажу, якому доручено виконувати обов'язки, необхідні для управління ПС під час виконання обов'язків у польоті.

В залежності до типу ПС Авіакомпанія визначає наступних членів льотного екіпажу:

- Командир повітряного судна;
- Другий пілот;
- Бортовий інженер.

КОМАНДИР ПОВІТРЯНОГО СУДНА (КПС) – пілот, якого призначено для виконання керівних функцій і на якого покладена відповідальність за безпечне виконання польотів. Для потреб комерційної повітряної експлуатації командир ПС може іменуватися як «КОМАНДИР».

ДРУГИЙ ПІЛОТ (ДП) – пілот, який виконує інші функції, ніж КПС, на ПС, для якого потрібен більш ніж один пілот, але за винятком пілота, який перебуває на борту ПС з єдиною метою отримання льотних інструктажів для отримання ліцензії або рейтингу.

БОРТОВИЙ ІНЖЕНЕР – член льотного екіпажу ПС, який забезпечує безвідмовну роботу силових установок та ряду систем ПС під час польоту.

ЧЛЕН КАБІННОГО ЕКІПАЖУ – член екіпажу з відповідною кваліфікацією, окрім члена льотного екіпажу або технічного персоналу, призначений. експлуатантом для виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою пасажирів та польоту під час експлуатації.

ДОДАТКОВИЙ ЧЛЕН ЕКІПАЖУ – член екіпажу, який перевозиться на додаток до звичайного екіпажу, з особливими експлуатаційними обов'язками, які повинні виконува-

shown on the crew list as normal operating Crew. The procedure for appointing additional crew members depends on the type of aircraft operated by the Aircompany.

Aircompany Flight Operations Manager is responsible for crew planning and crew appointment.

Thus, the Aircompany appoints the Crew of each aircraft in accordance with the following criteria:

- type of aircraft used;
- area and types of operation;
- flight stages;
- requirements for the minimum crew composition and planning of flight duties;
- experience (general and by type), terms and qualifications of flight crew members;
- Appointment of the PIC and, if necessary for the duration of the flight, procedures for the release of the PIC or other flight crew member (see ORO.FC.105);
- the appointment of the Senior Cabin Crew Memeber and, if necessary for the duration of the flight, the rest procedures for the Senior Cabin Crew Memeber and any other crew member of the passenger cabin.
- Psychological evaluation of the candidate for appointment as a crew member in accordance with FO.REG-05 to provide that no person, by reason of recklessness or negligence, acts (or neglects to act) in such a way that:
  - there was a threat to the aircraft or people on board, or
  - has caused (or caused to occur) a threat to any person or property from the aircraft.

The requirements for Crew Members' qualification and its keeping at the required level are set out in Section 5 of Part A of this OM.

The Aircraft Crew may be reduced if necessary, but not less than the number specified in para 4.1.1 in accordance with the aircraft type.

The crew of an aircraft may be increased to include Additional Crew Members if necessary. The number of Additional Crew Members depends on the type of aircraft and the type of operation being performed, but may not exceed the number of equipped seats that ensure the safe transportation of persons on the aircraft board.

A flight crew member may be relieved of his / her duties during the flight in case of control by another suitably qualified flight crew member in case of inspection by one of the flight crew members, an inspector pilot who must have a valid certificate and be included in the Journey Log.

To ensure safety, the Aircompany requires at least 2 (two) crew members to be in the cockpit at the same time.

4.1.1 The type of operated and minimum flight crew composition

MINIMUM FLIGHT CREW COMPOSITION is established by the Aircraft Flight Manual for a particular type of aircraft.

тися до, під час та після польоту, і який зазначений у списку екіпажу як звичайний член екіпажу. Порядок призначення додаткових членів екіпажу залежить від типу ПС, що експлуатує Авіакомпанія.

Керівник з Льотної Експлуатації Авіакомпанії відповідає за планування та призначення членів екіпажу.

Таким чином, Авіакомпаніяя призначає екіпаж кожного ПС відповідно до наступних критеріїв:

- тип використовуваного повітряного судна;
- район та типи виконання експлуатації;
- етапи польоту;
- вимоги до мінімального складу екіпажу та планування виконання льотних обов'язків;
- досвід (загальний і за типом), терміни та кваліфікація членів льотного екіпажу;
- призначення командира ПС і, якщо це необхідно за тривалістю польоту, процедури вивільнення командира ПС або іншого члена льотного екіпажу (див. ORO.FC.105);
- призначення старшого СС та, якщо це необхідно за тривалістю польоту, процедури відпочинку старшого СС та будь-якого іншого члена екіпажу пасажирського салону.
- психологічна оцінка кандидату на призначення в члени екіпажу відповідно до FO.REG-05 з метою забезпечення того, щоб жодна особа, з причини необережності або недбалості, не діяла (або нехтувала діями) таким чином, щоб:
  - виникала загроза ПС чи людям на борту, або
  - спричинила (або дозволила виникнення) загрози для будь-якої особи чи майну з боку ПС.

Вимоги до кваліфікації членів екіпажу та її підтримання на відповідному рівні зазначені у розділі 5 Частини А цього КЕ.

Екіпаж ПС за потреби може бути зменшено, але не менше кількості, ніж зазначено в п. 4.1.1 відповідно до типу ПС.

Екіпаж ПС за потреби може бути збільшено та включати додаткових членів екіпажу. Кількість додаткових членів екіпажу залежить від типу ПС та типу виконуавної операції, але не може перевищувати кількість обладнаних місць, що зебезпечує безпечне перевезенні осіб на борту ПС.

Член льотного екіпажу може бути звільнений від його/її обов’язків під час польоту в разі контролю ПС іншим відповідно кваліфікованим членом льотного екіпажу у разі перевірки одного з членів льотного екіпажу пілотом-інспектором, який повинен мати діюче свідоцтво, та має бути внесеним до Звдання на політ.

З метою забезпечення безпеки Авіакомпанія вимагає, щоб одночасно в кабіні екіпажу знаходилось не менше 2 (двох) членів екіпажу.

4.1.1 Тип ПС, що експлуатується, та мінімальний склад льотного екіпажу

МІНІМАЛЬНИЙ СКЛАД ЛЬОТНОГО ЕКІПАЖУ встановлюється КЛЕ конкретного типу ПС.

Flights of civil aircraft with an incomplete minimum crew composition are prohibited.

4.1.1.1 Aircraft type AN-26

Aircompany Constanta uses An-26 aircraft and their modifications, such as: An-26-100, An-26B, An-26B-100.

4.1.1.1.1 AN-26 Minimum Flight Crew Composition

According to the AFM, the minimum flight crew composition of the AN-26 and its modifications includes the following:

- PIC;
- Co-pilot;
- Flight Mechanic*.

* In " Aircompany Constanta" PrJSC according to the staffing table, the duties of the flight mechanic are performed by Flight Engineer (FE).

4.1.1.1.2 AN-26 Cabin Crew

At least one member of the cabin crew must be designated to operate An-26 aircraft for An-26-100 and An-26B-100 modifications in configurations with MOPSC more than 19 when carrying one or more passengers.

By deviating from the previous provision considering operational factors or circumstances of the particular flight to be operated at least one cabin crew member can be assigned for the operation of aircraft with a MOPSC of less than 19 when carrying one or more passengers (in commercial transportations).

When using aircraft in configurations with MOPSC less than 19 (in particular, 4 passengers + cargo and 18 passengers + cargo for AN-26-100 and AN-26B-100 aircraft), depending on the operating conditions and commercial justification, the Airline assumes the operation of a specified category of aircraft without assigning a flight attendant to the crew. In this case, his/her duties are assigned to the flight engineer to the extent that does not affect the quality of the flight engineer's direct duties.

4.1.1.2 Aircraft type Boeing 737-300

Aircompany Constanta operates Boeing 737-300 aircraft modified as freighter aircraft.

4.1.1.2.0 B737-300 Minimum Flight Crew Composition

According to the B737-300 AFM, the minimum flight crew composition includes:

- PIC/Captain;
- Co-pilot/First Officer.

4.1.1.3 Aircraft type AN-74TK-100

Aircompany Constanta operates AN-74TK-100 aircraft.

4.1.1.3.1 AN-74TK-100 Minimum Flight Crew Composition

According to the An-74TK-100 AFM, the minimum flight crew composition includes:

- PIC/Captain;
- Co-pilot/First Officer.
- Flight Navigator;
- Flight Mechanic*.

* In " Aircompany Constanta" PrJSC according to the staffing table, the duties of the flight mechanic are performed by Flight Engineer (FE).

Cabin Crew members - Service Personnel:

- One Flight Attendant.

4.1.1.3.2 AN-74TK-100 aircraft Cabin Crew

At least one Flight Attendant shall be assigned for the operation of AN-74TK-100 aircraft with an MOPSC of more than 19 when carrying one or more passenger.

By deviating from the previous provision considering operational factors or circumstances of the particular flight to be operated at least one cabin crew member can be assigned for the operation of aircraft with a MOPSC of less than 19 when carrying one or more passengers (in commercial operations).

Польоти цивільних ПС при неповному мінімальному складі екіпажу забороняються.

4.1.1.1 ПС типу Ан-26

Авіакомпанія Константа використовує літаки Ан-26 та їх модифікації, такі як: Ан-26–100, Ан-26Б, Ан-26Б-100.

4.1.1.1.1 Мінімальний склад льотного екіпажу Ан-26

Згідно КЛЕ ПС типу Ан-26 до мінімального складу льотного екіпажу літаку Ан-26 та його модифікацій, входять:

- КПС;
- Другий пілот;
- Бортовий механік*.

*В ПрАТ «Авіакомпанія Константа» відповідно до штатного розкладу для виконання обов'язків бортового механіка передбачена посада Бортового інженера.

4.1.1.1.2 Кабінний екіпаж Ан-26

Принаймні один член кабінного екіпажу повинен бути призначений для експлуатації ПС типу типу Ан-26 для модифікацій ПС Ан-26-100, Ан-26Б-100 в конфігураціях з MOPSC більше 19 при перевезенні одного або більше пасажирів.

З урахуванням експлуатаційних факторів та обставин конкретного рейсу, що виконується, шляхом відступу від попереднього положення принаймі один член кабінного екіпажу може бути призначений для управлянні ПС з MOPSC менше 19 при перевезенні одного або більше пасажирів (в разі виконання комерційного польоту).

При застосуванні літаків у конфігураціях з MOPSC менше 19 (зокрема, 4 пасажири + вантаж та 18 пасажирів + вантаж для літаків Ан-26-100 та Ан-26Б-100), в залежності від умов експлуатації та комерційного обґрунтування, Авіакомпанія припускає експлуатацію визначеної категорії ПС без призначення бортового провідника до складу екіпажу. У цьому випадку його обов'язки покладаються на бортового інженера в обсязі, який не впливає на якість виконання безпосередніх обов'язків бортового інженера.

4.1.1.2 ПС типу Boeing 737-300

Авіакомпанія Константа експлуатує літак Boeing 737-300, переобладнаний в вантажний.

4.1.1.2.1 Мінімальний склад льотного екіпажу B737-300

Згідно КЛЕ B737-300 до мінімального складу льотного екіпажу, входять:

- КПС;
- Другий пілот.

4.1.1.3 ПС типу Ан-74ТК-100

Авіакомпанія Константа експлуатує літаки Ан-74ТК-100.

4.1.1.3.1 Мінімальний склад льотного екіпажу Ан-74ТК-100

Згідно КЛЕ Ан-74ТК-100 до мінімального складу льотного екіпажу, входять:

- КПС;
- Другий пілот;
- Штурман;
- Бортмеханік*.

*В ПрАТ «Авіакомпанія Константа» відповідно до штатного розкладу для виконання обов'язків бортового механіка передбачена посада Бортового інженера.

Члени кабінного екіпажу - обслуговуючий персонал:

- 1 бортпровідник.

4.1.1.3.2 Кабінний екіпаж ПС Ан-74ТК-100

Принаймні один бортпровідник повинен бути призначений для управління ПС типу Ан-74ТК-100 з MOPSC більше 19 при перевезенні одного або більше пасажирів.

З урахуванням експлуатаційних факторів та обставин конкретного рейсу, що виконується, шляхом відступу від попереднього положення принаймні один член кабінного екіпажу може бути призначений для експлуатації ПС з MOPSC менше 19 при перевезенні одного або більше пасажирів (в разі виконання комерційного польоту).

When using AN-74TK-100 aircraft in configurations with MOPSC less than 19 (in particular, 12 passengers + cargo), depending on the operating conditions and commercial justification, the Aircompany assumes the operation of AN-74TK-100 aircraft without assigning a Flight Attendant to the crew. In this case, his/her duties are assigned to the Flight Engineer to the extent that does not affect the quality of the Flight Engineer's direct duties.

4.1.2 Additional crew members / Supernumeraries

Additional crew members who may be appointed by the Aircompany:

- instructors and examiners who are assigned to conduct checks or training of flight, cabin crew and operational personnel of the Aircompany;
- B1, B2 category aircraft maintenance personnel;
  - Any person determined by the operator, for the particular flight on which carried, to be necessary for:
  - the safety of flight,
  - the safe handling of animals,
  - the security of valuable or confidential cargo, the preservation of fragile or perishable cargo,
  - the operation of special equipment for loading or unloading cargo,
  - the loading or unloading of outsized cargo, the safe handling of hazardous material.
- Technical staff from maintenance / engineering, performing specific duties, checking and observation the aircraft systems;
- Observer/ Supernumerary;
- Aircompany`s Flight crewmembers upon availability valid ID;
- Aircompany`s Cabin crewmembers (Dead Head crews) upon availability valid ID;
- Representatives of SAAU responsible for certification, licensing or inspection, if it is necessary for implementation of their official duties;
- An employee of foreign aeronautical authorities/organizations performing specific duties and/or on a familiarization flight;
- Authorized management personnel of the Aircompany in the presence of a valid ID;
- Aircompany`s Accountable Manager.

The procedure for seating specified persons on board the aircraft is defined in detail in sec. 8.3.13 of Part A of the Aircompany`s OM.

4.1.3 The area and type of operation being undertaken

Aircompany operate in the areas specified in the annex to the Operations Specifications.

Depending on the region of flight performance, the crews assigned to their performance should be trained under the program OM D 2.9 of the Aircompany "Flight Crew Training to operate in new regions" based on the provisions of ICAO DOC 7030/4 "Additional regional procedures".

4.1.4 The phases of the flight

Composition of the crew does not depend on the flight phases.

При експлуатації ПС Ан-74ТК-100 у конфігураціях з MOPSC менше 19 (зокрема, 12 пасажирів + вантаж), в залежності від умов експлуатації та комерційного обґрунтування, Авіакомпанія припускає експлуатацію ПС Ан-74ТК-100 без призначення бортового провідника до складу екіпажу. У цьому випадку його обов'язки покладаються на бортового інженера в обсязі, який не впливає на якість виконання безпосередніх обов'язків бортового інженера.

4.1.2 Додаткові члени екіпажу / Позаштатний персонал

Додатковими членами екіпажу в Авіакомпанії можуть бути визначені:

- інструктори та екзаменатори, які призначені для проведення перевірки або тренування членів льотного, кабінного екіпажу та операційного персоналу Авіакомпанії;
- Персонал з ТО ПС категорії В1, В2;
- Будь-яка особа, визначена експлуатантом для конкретного рейсу, на якому здійснюється перевезення, як необхідна для:
  - безпеки польотів,
  - безпечного перевезення тварин,
  - охорони цінних або конфіденційних вантажів,
  - збереження крихких або швидкопсувних вантажів, експлуатації спеціального обладнання для завантаження або розвантаження,
  - завантаження або розвантаження негабаритного вантажу, безпечного поводження з небезпечними матеріалами;
- Технічний персонал з технічного забезпечення, який виконує конкретні обов'язки, перевіряє та спостерігає за системами літака;
- Спостерігачі/ позаштатні співробітники;
- Члени екіпажу літака Авіакомпанії за наявності дійсного ID;
- Члени кабінного екіпажу літака Авіакомпанії за наявності дійсного ID;
- Представники ДАСУ, відповідальні за сертифікацію, ліцензування або інспектування, якщо це необхідно для виконання їхніх службових обов'язків;
- Працівники іноземних авіаційних органів/ організацій, які виконують конкретні обов'язки та/або перебувають в ознайомлювальному польоті;
- Авторизований керівний персонал Авіакомпанії за наявності дійсного ID;
- Відповідальний Керівник Авіакомпанії.

Порядок розміщення визначених осіб на борту ПС детально визначено у р. 8.3.13 Частини А КЕ Авіакомпанії.

4.1.3 Район польотів та тип операції, що здійснюється

Авіакомпанія здійснює льотну експлуатацію у районах, визначених у Експлуатаційних специфікаціях.

В залежності від регіону виконання польотів екіпажи, що призначаються до їх виконання мають пройти підготовку за програмою 2.9 Частини D цього КЕ «Програма підготовки льотного складу до виконання польотів у нових регіонах польотів», що розроблена на основі положень ICAO DOC 7030/4 «Додаткові регіональні процедури».

4.1.4 Фази, етапи польотів

Склад екіпажу не змінюється незалежно від етапів польоту.

During all phases of the flight, crew members should occupy only those seats that correspond to their qualifications and are appointed to them.

Flight crew members may leave their workplaces only with the permission of the PIC.

4.1.5 The minimum crew requirement and flight duty period planned

At present, the types of aircraft operated by the Aircompany and the type of operation do not require crew members to exceed the planned flight duty period and use augmented crew.

4.1.6 Experience (total and on type), relevance and qualification of the crew members

The Aircompany must take into account that a flight crew member is inexperienced after completing the type rating or commander's course and will operate scheduled flights under supervision until he / she reaches the following:

- 100 flight hours and flown 10 sectors in the consolidated period of 120 consecutive days; or
- 150 flight hours and flown 20 sectors (without time restrictions).

There must not be more than one crew member with insufficient experience in any flight crew.

Flight operation in the Aircompany does not permitted if there are two flight crew members with the insufficient flight experience on the operated aircraft type.

When scheduling cabin crew for a flight, it takes account of the experience of each cabin crew member. Among required cabin crew there is some cabin crew members who have at least 3 months experience as an operating cabin crew member.

A lesser number of flight hours or sectors, subject to any other conditions that the competent authority may impose, may be acceptable to the competent authority when the operator introduces a new aircraft type.

4.1.7 Designation of the Commander

Regardless of the number of crew members, one pilot qualified as a PIC is appointed as the Commander for a specific flight or series of flights.

If the crew consists of two PICs, only one of them shall be appointed as the Commander.

The appointed Commander should be:

- entered in the Journey Log as a PIC;
- at the controls of the aircraft during takeoff and landing.

As a rule, the Commander should occupy the left pilot seat.

In case of incapacitation, command passes to the next most senior pilot.

На усіх етапах польоту члени екіпажу повинні займати тільки ті місця, які відповідають їх кваліфікації і які їм призначені.

Члени льотного екіпажу можуть залишати свої робочі місця тільки з дозволу командира ПС.

4.1.5 Мінімальні вимоги до екіпажу і запланованого робочого часу

На даний час типи ПС, що експлуатуються Авіакомпанією, та характер експлуатації не вимагає від членів екіпажу перевищення запланованого робочого часу та використання підсиленого екіпажу.

4.1.6 Досвід (загальний і за типом ПС), актуальність та кваліфікація членів екіпажу

Авіакомпанія повинна враховувати, що член льотного екіпажу після завершення рейтингу типу або курсу командира є недосвідчений та буде виконувати лінійні польоти під наглядом, доки він/вона не досягне наступного:

- 100 льотних годин і прольотів 10 секторів в консолідований період 120 днів підряд; або
- 150 льотних годин і прольотів 20 секторів (без часових обмежень).

У будь-якому складі льотного екіпажу не повинно бути більше ніж один член екіпажу з недостатнім досвідом.

Виконання польотів на ПС Авіакомпанії не допускається за наявності двох членів екіпажа з недостатнім досвідом польотів на експлуатованому типі ПС.

Під час планування кабінного екіпажу для польоту враховується досвід кожного члена кабінного екіпажу. Тобто, серед кабінного екіпажу присутній принаймні один бортпровідник, який має принаймні 3 місяці досвіду роботи в якості члена кабінного екіпажу.

Менша кількість льотних годин або секторів, за умови дотримання будь-яких інших умов, які можуть бути встановлені компетентним органом, може бути прийнятною для компетентного органу, коли експлуатант вводить в експлуатацію новий тип ПС.

4.1.7 Призначення Командира

Незалежно від кількості членів екіпажу, один пілот, який має кваліфікацію КПС, призначається Командиром на конкретний політ або серію польотів.

Якщо екіпаж складається з двох КПС, Командиром призначається лише один з них.

Призначений Командир:

- Має бути внесений в Завдання на політ в якості КПС;
- Має знаходитись за органами управління літаком під час зльоту та посадки.

Як правило, Командир повинен займати ліве пілотське крісло

У разі втрати працездатності командування переходить до наступного за старшинством пілота.

4.1.7.1 Training flights and checks

During training flights, supervised check flights, and check flights with an instructor occupying the right pilot's seat, the instructor shall be designated as the Commander.

In flights during which the instructor observes the flight from the observer's seat, he/she is not designated as the Commander.

The instructor may take command of the crew if the situation requires it (safe flight operations).

4.1.7.2 Change of Command

Change of command is not allowed in flight under normal conditions. Change of command during flight could be due to:

- Instructor takes over command;
- Commander incapacitation.

4.1.7.3 Procedures for the relief of the Pilot-In-Command/Commander or other members of the flight crew

At present, the type of aircraft operated and the nature of the operation do not require the relief of the Pilot-In-Command/Commander or other members of the flight crew

4.1.8 Designation of Senior cabin crew member

For operations where more than one cabin crew member is assigned, the Chief of Cabin Crew unit shall nominate one a senior Cabin Crew Member to be responsible to the PIC/Commander.

A Flight Attendant may be appointed as a Senior Flight Attendant:

(1) have at least one year of experience as operating cabin crew member; and

(2) have successfully completed a senior cabin crew training course and the associated check.

Senior Cabin Crewmember is responsible for cabin crew management and co-ordination of execution of procedures on safety of cabin and emergency leaving of A/C. He also carries responsibility for quality of passenger maintenance in obedience to Aircompany's procedures and proper instructions.

The senior cabin crew member shall be responsible to the PIC for the conduct and coordination of normal and emergency procedures specified in the operations manual, including for discontinuing non-safety-related duties for safety or security purposes.

4.1.8.1 Cabin crew with trainee in composition (Cabin attendant under supervision)

Trainee (Cabin attendant under supervision) – member of passenger cabin crew, who has not authorization to independent flights on this aircraft type as a member of passenger cabin crew and performs duties in flight under instructor and/or examiner supervising.

In the interests of flight safety the Aircompany policy provide in all cases, when trainee (Cabin attendant under supervision) included in the Cabin Crew composition, regardless of type

4.1.7.1 Тренувальні польоти та перевірки

Під час тренувальних польотів, контрольних польотів під наглядом та контрольних польотів з інструктором що займає праве пілотське крісло, інструктор призначається Командиром.

У польотах, під час яких інструктор спостерігає за виконанням польоту з з місця спостерігача, він не призначається Командиром.

Інструктор може взяти на себе командування, якщо цього вимагає ситуація (безпечне виконання польоту).

4.1.7.2 Зміна командування

За нормальних умов в польоті зміна Командира не дозволяється. Винятками є ситуації коли:

- Інструктор бере на себе командування екіпажем;
- Втрата працездатності Командиром .

4.1.7.3 Процедури заміни командира повітряного судна/командира або інших членів льотного екіпажу

На даний час тип ПС, що експлуатуються, та характер експлуатації не вимагає застосування процедури заміни КПС/Командира або інших членів льотного екіпажу.

4.1.8 Призначення старшого члена кабінного екіпажу

Якщо при виконання польоту на борту більш ніж один бортпровідник, Старший групи бортпровідників призначає старшого бортпровідника, який підпорядковується командиру ПС.

В якості старшого може бути призначеним бортпровідник, що він/вона:

(1) має принаймні один рік досвіду роботи в якості члена кабінного екіпажу;

(2) успішно завершив курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу та пройшов відповідну перевірку.

Старший член кабінного екіпажу (старший бортпровідник) відповідає за керівництво кабінним екіпажем і координацію виконання процедур безпеки пасажирської кабіни і аварійного покидання літака. Він також несе відповідальність за якість обслуговування пасажирів згідно процедур компанії та відповідних інструкцій.

Старший член кабінного екіпажу є відповідальним перед КПС за виконання дій та взаємодію екіпажу у нормальних та аварійних умовах, зазначених в керівництві з експлуатації, у тому числі для припинення не пов'язаних з безпекою робіт з метою забезпечення безпеки.

4.1.8.1 Склад екіпажу пасажирського салону за наявності в ньому тренованого члена екіпажу пасажирського салону (бортпровідника під наглядом)

Тренований (бортпровідник під наглядом) - член екіпажу пасажирського салону, бортпровідник, який не має допуску самостійних польотів на даному типі ПС як член екіпажу пасажирського салону і в рейсі виконує функції бортпровідника може бути тільки додатковим членом екіпажу пасажирського салону під наглядом інструктора і/або екзаменатора.

На користь безпеки польоту, політика Авіакомпанії передбачає, що у всіх випадках, коли до складу екіпажу паса-

Familiarization Flights the Cabin Crew composition must be full strength in accordance with requirements for aircraft type, kind of flight, duty time limitations and minimum number of Cabin Crew.

If there is in the Cabin Crew composition trainee (Cabin attendant under supervision), who has not authorization to independent flights on this aircraft type as a Cabin Crew member, in emergency situation instructor and/or examiner, under supervision of which is made corresponding flight training, should perform duties on trainee (Cabin attendant under supervision) responsibility area which was appointed on the preflight briefing and trainee (Cabin attendant under supervision) should perform duties as able- bodied passengers (ABP) if a situation does not require other actions.

If there is in the Cabin Crew composition trainee (Cabin attendant under supervision), who has not authorization for independent flights on this aircraft type as a Cabin Crew member, that number of trainee (Cabin attendant under supervision) should be according to number of instructor and/or examiner, and instructor and/or examiner should be included over minimum number Cabin Crew for relevant aircraft type in accordance with requirements of duty time limitations. At the same, instructor and/or examiner can not be specified in the Task for flight as a Cabin attendant under supervision.

If there is in the Cabin Crew composition trainee (Cabin attendant under supervision), who has authorization to independent flights on this aircraft type as a Cabin Crew member and run through the Flying training, at least one instructor and/or examiner, should be included over minimum number Cabin Crew for relevant aircraft type in accordance with requirements of duty time limitations. At the same, instructor and/or examiner can be specified in the Task for flight as a Cabin attendant.

4.1.8.2 Instructor and/or examiner, inspector of Aviation authorities in Cabin Crew composition

For the purpose of Flying training and/or Line Check in Task on flight an instructor and/or examiner, and/or inspector of Aviation Authorities with the authorization for this type of activity can be included.

Instructor and/or examiner, and/or inspector of Aviation Authorities in each flight have a right to conduct of Line Check only one Cabin Crew member.

If an instructor and/or examiner being the Aircompany employee and is included in Task on flight for conducting Line Check of Cabin Crew member, who has authorization to independent flights on this aircraft type, instructor and/or examiner can be specified as the Cabin Crew member. At the same, the Cabin Crew composition must be full strength in accordance with requirements for aircraft type, kind of flight, duty time limitations and minimum number of Cabin Crew.

4.1.8.3 Cabin Crew subordination

If the instructor and/or examiner is included in Task on flight he is specified as Senior aboard, regardless of purpose his flight. All Senior aboard legal orders for providing of fligth safety should be performed absolutely by Cabin Crew members.

жирського салону (ЕПС) включений тренований (бортпровідник під наглядом), незалежно від виду програми його льотної підготовки, склад ЕПС повинен бути повністю укомплектований з урахуванням типу ПС, виду польоту, вимог нормування робочого часу і мінімально допустимої кількості членів ЕПС, що мають допуск самостійних польотів на типі ПС.

Якщо до складу ЕПС включений тренований (бортпровідник під наглядом), який не має допуску самостійних польотів як член ЕПС на даному типі ПС, то в ситуації, що вимагає проведення аварійної евакуації, інструктор і/або екзаменатор, під контролем якого проводиться така підготовка, повинні виконувати обов'язки того умовного номера, який був призначений для тренованого (бортпровідника під наглядом) на передпольотному інструктажі, а тренований (бортпровідник під наглядом) - обов'язки виділеного пасажира на даній ділянці відповідальності, якщо ситуація не вимагає виконання інших дій.

Якщо до складу ЕПС включений тренований (бортпровідник під наглядом), який не має допуску самостійних польотів як член ЕПС на даному типі ПС, то кількість таких тренованих (бортпровідників під наглядом) повинно відповідати кількості інструкторів і/або екзаменаторів, при цьому інструктор і/або екзаменатор повинні бути включені до складу ЕПС понад мінімально допустиму кількість для даного типу ПС з урахуванням вимог нормування робочого часу і в завданні на політ повинен бути вказаний як бортпровідник під наглядом.

Якщо до складу ЕПС включені тренований (бортпровідник під наглядом), який має допуск самостійних польотів як члена ЕПС даного типу ПС і проходить льотну підготовку в рамках програми підготовки, то як мінімум один інструктор і/або екзаменатор повинен бути включений до складу ЕПС понад мінімально допустиму кількість для даного типу ПС з урахуванням вимог нормування робочого часу, при цьому інструктор і/або екзаменатор в Завданні на політ може бути вказаний як бортпровідник.

4.1.8.2 Інструктор і/або екзаменатор, інспектор Авіаційної влади у складі екіпажа пасажирського салону

Для проведення льотної підготовки і/або льотних перевірок в Завдання на політ може бути включений інструктор і/або екзаменатор, і/або інспектор, що має відповідний допуск для цього виду діяльності.

Інструктор і/або екзаменатор, і/або інспектор, що має відповідний допуск, при виконанні рейсу з метою проведення льотної (сертифікаційною) перевірки має право виконати перевірку тільки одного члена ЕПС.

Якщо інструктор і/або екзаменатор, є працівником Авіакомпанії і включений в Завдання на політ з метою проведення льотної (сертифікаційною) перевірки члена ЕПС, що має допуск на даний тип ПС, то він може бути вказаний як член ЕПС, при цьому склад ЕПС повинен бути повністю укомплектований з урахуванням типу ПС, виду польоту, вимог нормування робочого часу, мінімально допустимої кількості членів ЕПС.

4.1.8.3 Субординація в екіпажі пасажирського салону

Старшим на борту є інструктор і/або екзаменатор, незалежно від мети його включення в Завдання на політ. Всі члени ЕПС повинні підкорятися законним вказівкам, що даються в цілях забезпечення безпеки ПС і осіб, що знаходяться на борту.

4.2 DESIGNATION OF THE PIC

The Aircompany shall only designate a flight crew member to act as PIC if he/she has:

- the minimum level of experience specified in the sec. 4.1.6 OM Part A;
- adequate knowledge of the route or area to be flown and of the aerodromes, including alternate aerodromes, facilities and procedures to be used;
- completed an Aircompany's Flight training program for PIC if upgrading from co-pilot to PIC.

If two flight crew members of two members crew are complied with qualification and experience of PIC of the AC (both pilots defined by the Aircompany as PICs), one of them should be defined as Commander and other as First Officer / Co-pilot. About this duties distribution should be recorded in the Journey Log.

During flight PIC is responsible for all that is described in the OM, excepting time, when his is changeable by other pilot trained accordingly, which is performed PIC duties and his responsible.

When, during a professional AC PIC proficiency check or line training, an instructor (examiner) takes an observer's seat, the pilot occupying the left pilot's seat is defined as a "AC PIC under supervision". Only in the event of a serious complication of the situation, when in the case of the prevailing conditions, the trained or inspected PIC is unable to adequately perform its duties in relation to flight safety, the instructor (examiner) takes command of the crew using the phrase: "I Control" / "My Control" and ends the flight as PIC. Changes in command in the event of inability of the PIC to perform its duties are described in p. 8.3.14 of OM Part A.

PIC who is not authorized to perform flights from the right pilots seat normally has no right to perform the take off and landings from the right pilots seat

Pilot qualified as a PIC on this AC type cannot be assigned to a flight unless he has conducted at least 3 landings as pilot flying in an aircraft or an approved flight simulator (FFS), in the preceding 90 days, training the scope of which is specified in this OM Part D. In this situation the type rating instructor or examiner occupying the right-hand seat of the aircraft's flight deck shall be designated as PIC.

When, during a PIC proficiency check or line training, an instructor (examiner) takes an observer's seat, the pilot occupying the left pilot's seat is defined as a "AC PIC under supervision ". Only in the event of a serious complication of the situation, when in the case of the prevailing conditions, the trained or inspected PIC is unable to adequately perform its duties in relation to flight safety, the instructor (examiner) takes command of the crew using the phrase: "I Control" / "My Control" and ends the flight as PIC. Changes in command in the event of inability of the PI to perform its duties are described in the OM Part A, para 8.3.14.

4.2 ПРИЗНАЧЕННЯ КПС

Авіакомпанія призначає члена льотного екіпажу діяти як КПС тільки за умови, якщо він/вона має:

- мінімальний рівень досвіду, визначений в п.4.1.6 Частини А КЕ;
- відповідні знання маршруту або району польотів та аеродромів, включаючи запасні аеродроми, обладнання та процедури, що застосовуються;
- завершена Програма підготовки КПС Авіакомпанії, у разі перенавчання другого пілота в КПС.

Якщо більш ніж один член льотного екіпажу, що складається з двох пілотів відповідає кваліфікації і досвіду Командира ПС (обох пілотів визначено Авіакомпанією, як КПС), один з них повинен бути визначений Командиром, інший – Другим пілотом з відповідним записом даного розподілу обов'язків в Завданні на політ.

КПС при виконанні польоту несе описану в Частині А КЕ відповідальність завжди, за винятком того часу, коли він підмінений у польоті іншим, відповідно підготовленим, членом льотного екіпажу, який на цей час виконує функції і несе відповідальність Командира ПС.

Коли в ході професійної перевірки КПС або тренування в рейсових умовах під наглядом, інструктор (екзаменатор) займає крісло спостерігача, то пілот, що займає ліве пілотське крісло, визначається як “КПС під наглядом”. Тільки при серйозному ускладненні ситуації, коли у разі умов, що склалися, тренований або такий, що перевіряється КПС не в змозі адекватно виконувати свої обов'язки по відношенню до безпеки польоту, інструктор (екзаменатор) бере командування екіпажем на себе використовуючи фразу: „Я управляю” /“My Control” і закінчує політ як КПС. Зміни в командуванні при нездатності КПС виконувати свої обов'язки описані в р. 8.3.14 Частини А КЕ.

КПС , що не має допуску для виконання польотів з правого пілотського крісла, за нормальних умов не має права виконувати зліт і посадку ПС з правого пілотського крісла.

Пілот кваліфікований як КПС на даному типі ПС, може бути призначений на політ, за винятком якщо він не провів як мінімум 3 посадки як “пілота що летить” на ПС або схваленому пілотажному тренажері, протягом останніх 90 днів, тренування, обсяг якого визначений у Частині D цього КЕ. У такій ситуації інструктор або екзаменатор, що знаходиться на правому пілотському кріслі, є КПС.

Коли в ході професійної перевірки КПС або тренування в рейсових умовах під наглядом, інструктор (екзаменатор) займає крісло спостерігача, то пілот, що займає ліве пілотське крісло, визначається як “КПС під наглядом”. Тільки при серйозному ускладненні ситуації, коли у разі умов, що склалися, тренований або такий, що перевіряється КПС не в змозі адекватно виконувати свої обов'язки по відношенню до безпеки польоту, інструктор (екзаменатор) бере командування екіпажем на себе використовуючи фразу: „Я управляю” /“My Control” і закінчує політ як КПС. Зміни в командуванні при нездатності КПС виконувати свої обов'язки описані в КЕ Частини А, р. 8.3.14.

4.2.1 Route and Aerodrome Competence of the PIC

Before starting to being assigned as PIC on the Aircompany routes the flight crew member must have a route competence qualification. He must have obtained adequate knowledge of the route to be flown and of the aerodromes including alternates, facilities and procedures.

At least following should be considered:

- Knowledge of the area and route;
- Knowledge of the aerodrome;
- Knowledge of relevant environmental hazards;
- Assessment and management of risks associated with relevant hazards;
- Procedures are available to mitigate relevant hazards associated with specific routes, route segments, or airports.

4.2.2 New routes/areas and airports

Flight personnel qualified as PICs and planned to be assigned to operate in the designated area must undergo training in accordance with Program of OM, Part D, para 2.9 that based on the provisions of ICAO DOC 7030/4 "Additional regional procedures". Qualification to operate in the designated area must be confirmed by performing at least one flight within a 12-month period on the designated route/area or to the aerodrome.

The 12-month period should be counted from the last day of the month:

- when the familiarisation training was undertaken; or
- of the latest operation on the route or area to be flown and of the aerodromes, facilities and procedures to be used.

When the operation is carried out during the last 3 calendar months of this period, the new 12-month period should be counted from the original expiration date.

4.2.3 AC PIC functions delegation

An a fact of non planned change of flight task performing be reported immediately to Aircompany Flight Department and entered into the Flight Task.

AC PIC functions delegation to other flight crew member in flight applicable if case only AC PIC incapacitation to perform his duties sufficiently to situation.

4.2.1 Необхідні умови для польоту по маршруту і в районі аеродрому як КПС

Перед початком самостійних польотів як КПС по маршрутах Авіакомпанії повинен бути відповідним чином підготовлений і, володіти достатніми знаннями для польотів по маршрутах і на аеродроми (включаючи запасні).

Якнайменше мають бути враховані:

- Знання району та маршруту;
- Знання аеродрому;
- Знання відповідних небезпек зовнішнього середовища;
- Оцінка та управління ризиками, пов'язаними з відповідними небезпеками;
- Доступні процедури пом’якшення відповідних небезпек, пов'язаних з конкретними маршрутами, ділянками маршруту або аеродромами.

4.2.2 Нові маршрути/райони і аеродроми

Льотний персонал кваліфікований як КПС та планується бути призначеним до експлуатації у визначеному районі, повинен пройти навчання за Програмою р.2.9 ч.D КЕ Авіакомпанії що розроблена на основі положень ICAO DOC 7030/4 «Додаткові регіональні процедури». Кваліфікація з виконання польотів у визначеному районі має бути підтверджена шляхом виконання протягом 12-місячного періоду принаймні одного польоту за визначеним маршрутом/районом або до аеродромом.

12-місячний період слід враховувати з останнього дня місяця:

- коли була проведена ознайомча підготовка; або
- остання здійснена експлуатація на маршруті або районі, а також, коли будуть використовуватися аеродроми, обладнання та процедури

Коли експлуатація проводиться протягом останніх 3 календарних місяців цього періоду, новий 12-місячний період слід відраховувати з початкової дати закінчення поточного 12-місячного періоду.

4.2.3 Передача функцій КПС

Про факт незапланованої передачі функцій КПС під час виконання Завдання на політ повинно бути негайно повідомлено до Авіакомпанії будь-яким наявним методом в кабіні екіпажу і бути записано в Завданні на політ.

Передача функцій КПС іншому членові льотного екіпажа у польоті можлива тільки у разі нездатності КПС виконувати свої обов'язки адекватно ситуації.

4.3 FLIGHT CREW INCAPACITATION.

If there is flight crew incapacitation of one of flight crew members during flight, all other flight crew members must to perform of their duties first and then to take all measures for aiding to this flight crew member. A next procedure defines order of PIC of the AC duties transferring in case of operability loss by him.

More detailed information on incapacity of crew members can be found in this OM in Part A Section 8.3.14.

4.3 НЕДІЄЗДАТНІСТЬ ЛЬОТНОГО ЕКІПАЖУ

Якщо при виконанні польоту виявлена недієздатність одного з членів екіпажу, всі інші члени екіпажу повинні, перш за все, виконувати свої функції, а потім прийняти всі заходи для надання необхідної допомоги даному членові екіпажу. Подальші процедури визначають порядок передачі функцій командира ПС у разі втрати ним працездатності.

Більш детальну інформацію щодо недієздатності членів екіпажу див. у Розділі 8.3.14 Частини А КЕ.

4.4 OPERATION ON MORE THAN ONE TYPE

4.4.1 Flight crew planning

During flight planning of the flight crew, the following aircraft are considered as one type: An-26, An-26-100, An-26B, An-26B-100. The Boeing 737 as well as An-74TK-100 are considered as a different type of aircraft.

When a flight crew member operates both helicopters and aircrafts, that flight crew member shall be limited to operations on only one type of aircraft and one type of helicopter.

Any flight crew member employed by the Aircompany shall comply with the requirements set forth in Section 5 of Part A of the OM.

Any flight crew member must keep their own records of:

- flight duty periods (separately for each aircraft type);
- duty periods;
- rest periods.

The Assistant Flight Operations Department maintains and stores for a certain period of time (see OM Part D Chapter 4) data on flight and working hours of all (including freelance) crew members during the time they performed work at the Aircompany.

An Aircompany has introduced the following form of flight time accounting (see Annex 1) Section 7 of Part A of the OM.

Every day, when receiving flight assignments from crews, Assistant Flight Operations Department keeps records of working hours.

4.4.2 Cabin crew planning

A cabin crew member shall not be assigned to operate on more than three aircraft types, except that, with the approval of the SAAU, the cabin crew member may be assigned to operate on four aircraft types if for at least two of the types:

(1) safety and emergency equipment and type-specific normal and emergency procedures are similar; and

(2) non-type-specific normal and emergency procedures are identical.

An aircraft type are considered to be different types if they are not similar in each of the following aspects:

- emergency exit operation;
- location and type of portable safety and emergency equipment;
- type-specific emergency procedures.

When determining similarity of exit operation the following factors should be assessed to justify the finding of similarity:

(1) all portable safety and emergency equipment is stowed in the same, or in exceptional circumstances, in substantially the same location;

4.4 ЕКСПЛУАТАЦІЯ БІЛЬШЕ ОДНОГО ТИПУ

4.4.1 Планування льотного екіпажу

При плануванні польотів льотного екіпажу розглядаються як один тип наступні ПС: Ан-26, Ан-26-100, Ан-26Б, Ан-26Б-100. ПС Boeing 737, як і ПС Ан-74ТК-100, розглядаються як окремі типи ПС.

Якщо член льотного екіпажу експлуатує вертольоти та літаки, такий член льотного екіпажу повинен бути обмежений експлуатацією тільки одного типу літака та одного типу вертольота.

Будь-який член льотного екіпажу, найнятий на роботу в Авіакомпанію, повинен відповідати вимогам, вказаним в Розділі 5 Частини А КЕ.

Будь-який член льотного екіпаж повинен самостійно вести власні записи про:

- польотний час (окремо за кожним типом ПС);
- робочий час;
- часу відпочинку.

Диспетчер Льотної служби Авіакомпанії веде і зберігає визначений час (див. КЕ Частина D Розділ 4) дані про польотний і робочий час всіх (включаючи вільнонайманих) членів екіпажу, за той час, коли вони виконували роботу в Авіакомпанії.

В Авіакомпанії впроваджено форму обліку робочого часу льотного складу (дивись Додаток 1 Розділу 7 Частини А КЕ).

Щодня, при отриманні польотних завдань від екіпажів, диспетчер Льотної служби веде облік робочого часу.

4.4.2 Планування кабінного екіпажу

Член кабінного екіпажу не може бути назначеним на експлуатацію більш ніж трьох типів ПС, за винятком випадку, коли, за згодою ДАСУ, його можуть призначити для роботи на чотирьох типах ПС, але при цьому є умова, що принаймні для двох типів ПС:

(1) обладнання з безпеки та аварійно-рятувальне обладнання та типові нормальні і аварійні процедури є подібними;

(2) загальні нормальні і аварійні процедури є ідентичними.

Варіанти типу літака вважаються різними типами, якщо вони не схожі в наступних аспектах:

- експлуатація аварійного виходу;
- розташування і тип портативних засобів безпеки та портативного аварійно-рятувального обладнання;
- тип аварійних процедур.

При визначенні схожості експлуатації виходів, для підтвердження схожості мають бути оціненими наступні фактори:

(1) все портативне обладнання для безпеки та аварійного положення зберігається в одному або у виняткових випадках у тому ж місці;

(2) all portable safety and emergency equipment requires the same method of operation;

(3) portable safety and emergency equipment includes:

(i) fire-fighting equipment;

(ii) protective breathing equipment (PBE);

(iii) oxygen equipment;

(iv) crew life-jackets;

(v) torches;

(vi) megaphones;

(vii) first-aid equipment;

(viii) survival and signalling equipment; and

(ix) other safety and emergency equipment, where applicable.

The type-specific emergency procedures to be considered should include at least the following:

- land and water evacuation;
- in-flight fire;
- non-pressurisation, slow and sudden decompression; and
- pilot incapacitation.

When changing aircraft type or variant during a series of flights, the cabin crew safety briefing should include a representative sample of type specific normal and emergency procedures and safety equipment applicable to the actual aircraft type to be operated.

4.4.2.1 Single cabin crew member operations

Cabin crew members who have no previous operating experience as single cabin crew member shall only be assigned to such type of operation after they have:

(1) completed training as required in ORO.CC.250(c) in addition to other required applicable training and checking.

(2) successfully passed the checks verifying their proficiency in discharging their duties and responsibilities in accordance with the procedures specified in the operations manual; and

(3) undertaken familiarisation flying of at least 20 hours and 15 sectors on the relevant aircraft type under the supervision of an appropriately experienced cabin crew member

(2) все портативне безпечне та аварійне обладнання вимагає того ж самого способу експлуатації;

(3) переносне безпечне та аварійне обладнання включає:

(i) протипожежне обладнання;

(ii) захисне дихальне обладнання;

(iii) кисневе обладнання;

iv) рятувальні жилети екіпажу;

(v) ліхтарики;

(vi) мегафони;

(vii) засоби для надання першої допомоги;

(viii) обладнання для виживання та сигналізації; і

(ix) інше обладнання безпеки та аварійного обладнання, де це доречно.

Аварійні процедури, специфічні для типу, містять але не обмежуються, наступним:

- евакуація на суші та на воді;
- пожежа в польоті;
- розгерметизація;
- втрата дієздатності пілотом.

При зміні типу або варіанту літака протягом серії польотів, інструктаж з безпеки кабінного екіпажу має містити представницьку вибірку специфічних для типу нормальних і аварійних процедур і устаткування безпеки, застосовного для фактично експлуатованого типу.

4.4.2.1 Експлуатація з одним членом кабінного екіпажу

Члени кабінного екіпажу, які не мають попереднього досвіду експлуатації у якості одного члена кабінного екіпажу, можуть призначатися для такої експлуатації тільки після завершення відповідної програми навчання:

(1) підготовки відповідно до вимог ORO.CC.250(c), в доповненні іншої відповідної підготовки та перевірки, яка вимагається відповідно до положень цієї підчастини;

(2) успішної перевірки професійної кваліфікації у виконанні ними своїх обов'язків відповідно до процедур, визначених у керівництві з експлуатації;

(3) ознайомчих польотів впродовж не менше 20 годин та 15 секторів на відповідному типі ПС під керівництвом досвідченого члена кабінного екіпажу.

4.5 CREW MEMBERS ASSIGNTMENT OPTIONS

4.5.1 Flight operations by the Aircompany's flight crew members in other companies

Flight operations by the Aircompany's flight crew members in other Aircompany's (companies) are not prohibited (if another is not foreseen by contract or by other mean) on keeping of all accepted standards and requirements (including working time limitation).

At that, flight crew member should record on one's own following:

- FDP (separately for each aircraft type);
- duty periods;
- rest periods.

and provide this data in the form of scanned or photocopies on the each flight on the Aircompany to the Assistant Flight Operations Department, which maintains, takes into account in planning and stores a certain time data on flight and working hours, in accordance with the terms specified in Chapter 4 of OM Part D.

The Aircompany shall maintain individual records for each crew member, including:

- the beginning, duration and end of each Duty Period and Flight Duty Periods;
- rest periods and days free from all duties;
- the designated base;

An Aircompany shall provide copies of individual flight time records, duty periods and rest periods upon request:

- the crew member to whom such records relate;
- to another company in respect of a crew member who is or will be a member of the crew of such company.

Records for those crew members who go on duty at more than one company must be kept for 24 months.

Planning of these flight crew members makes taking in account their flight, duty time in other organizations (companies) in accordance with the Chapter 7 Part A of OM.

4.5.2 Flight operations by pilots of other organizations

Flight operation by the pilots of other organizations (companies) in the Aircompany allowed in accordance with the requirements of Chapter 4, 5 and 7 of OM Part A.

4.5.3 Personnel Outstaffing

Personnel outstaffing - the involvement of aviation personnel recommended and provided by the owner of the aircraft, operated by the Aicompany (or another company approved by the owner of the aircraft).

Outstaffing model can be applied to assign aircraft crew subject to the following provisions:

4.5 ВАРІАНТИ ПРИЗНАЧЕННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ

4.5.1 Виконання польотів членами льотних екіпажів Авіакомпанії в інших організаціях

Виконання польотів членами льотних екіпажів Авіакомпанії в інших авіакомпаніях (організаціях) не забороняється (якщо інше не передбачено контрактом або в іншій формі) при дотриманні всіх встановлених норм і вимог (зокрема, по нормуванню робочого часу).

При цьому, член льотного екіпажу повинен самостійно вести власні записи:

- FDP (окремо за кожним типом ПС);
- робочий час;
- часу відпочинку.

і надавати ці дані в вигляді сканованих або фотокопій, напередодні кожного польоту на ПС Авіакомпанії до Диспетчера Льотної Служби Авіакомпанії, яка/який веде, враховує при плануванні і зберігає визначений час дані про польотний і робочий час відповідно до термінів, визначених в Розділі 4 Частина D КЕ.

Авіакомпанія підтримує індивідуальні записи для кожного члену екіпажу, включаючи:

- початок, тривалість та кінець кожного періоду виконання обов'язків та обов'язків у польоті;
- періоди відпочинку та дні, вільні від всіх обов'язків;
- призначене місце основного базування;

Авіакомпанія повинна надавати копії індивідуальних записів польотного часу, робочого часу та періодів відпочинку на запит:

- члена екіпажу, якого стосуються такі записи;
- іншій компанії щодо члена екіпажу, який є або буде членом екіпажу такої компанії.

Записи про тих членів екіпажу, які виконують обов'язки у більш ніж одній компанії, повинні зберігатися протягом 24 місяців.

Планування роботи таких членів екіпажу здійснюється з урахуванням їх польотів, часу чергування в інших авіапідприємствах відповідно до глави 7 частини А ОМ.

4.5.2 Виконання польотів пілотами інших авіакомпаній

Виконання польотів пілотами інших організацій (авіакомпаній) в Авіакомпанії вирішується при дотриманні вимог, викладених в Розділах 4, 5 та 7 Частини А КЕ.

4.5.3 Аутстафінг персоналу

Аутстафінгу персоналу – залучення авіаційного персоналу, рекомендованого та наданого власником ПС, експлуатантом якого є Авіакомпанія (або іншою компанією за погодженням з власником ПС).

Модель аутстафінгу може бути застосована для призначення екіпажу повітряного судна з дотриманням таких положень:

1. The provisions on outstaffing are specified in the agreement (or supplement/addendum agreements) on the lease of the specific aircraft and do not contradict the requirements of the legislation of Ukraine on labour and rest;
2. The list of outstaff personnel is clearly specified in the agreement (or supplement/addendum agreements) on the lease of the specific aircraft;
3. The qualifications of the outstaff personnel meet the requirements of Section 5 of OM Part A;
4. Human Factor and Crew Resource Management requirements are met;
5. Outstaff personnel have been trained by the Aircompany in accordance with the Initial Training Program (p.2.1.1) of OM Part D before being assigned to the crew;
6. Outstaff personnel have notified all companies where they fly if they fly for more than one operator. In this case, the provisions of p.4.5.1 of OM Part A must also be met.

The Flight Operations Manager must verify the information on the personnel flight operations in more than one operator, including FDP and rest periods.

The Training Manager is responsible for the training of hired personnel before they start performing their duties as the aircraft crew member, as well as during breaks in work at the Aircompany. In this case, a break in work is defined as a break of more than 90 days.

Outstaff personnel shall be accounted for by the Flight Operations Department Assistant.

Personnel shall be assigned to the crew in accordance with the order of the Director General upon submission of the Flight Operations Manager and approval of the Training Manager.

4.5.4 Freelance cabin crew

Before assigning to duties cabin crew members who are working on a freelance or part-time basis, the Aircompany shall verify that all applicable requirements of this Subpart are complied with, taking into account all services rendered by the cabin crew member to any other operator(s), to determine in particular:

(1) the total number of aircraft types and variants operated; and

(2) the applicable flight and duty time limitations and rest requirements.

FOD shall record and keep flight data referring flight time, duty time of all (including civilian) crew members for all period of their work in the Aircompany it is should be made during setting time.

Labor relations between a freelance cabin crew member and the Airline are executed in the form of a Contract or a Collective agreement or in a different form, subject to compliance with all established norms and requirements (in particular, on the normalization of working time).

1. Положення про аутстафінг персонал визначені в угоді (або доповненні/ додаткові угоді) про оренду відповідного ПС та не суперечать вимогам законодавства України про працю та відпочинок;
2. Перелік аутстафінг персоналу чітко зазначений в угоді (або доповненні/ додаткові угоді) про оренду відповідного ПС;
3. Кваліфікація аутстаф персоналу відповідає вимогам розділу 5 Частини А КЕ;
4. Дотримано вимоги людського фактору та управління ресурсами екіпажу;
5. Персонал, що залучений на основі аутстафінгу, пройшов підготовку в Авіакомпанії відповідно до Програми початкової підготовки (р.2.1.1) Частини D КЕ до призначення його в члени екіпажу;
6. Аутстаф персонал повідомив про всі компанії, де він виконує польоти, якщо він виконує польоти у більш ніж одного експлуатанта. В цьому випадку також повинні бути забезпечені положення р.4.5.1 Частини А КЕ.

Керівник з льотної експлуатації повинен перевірити інформацію щодо виконання польотів у більш ніж одного експлуатанта, включно із FDP та періодами відпочинку.

Керівник з підготовки та тренування екіпажів відповідає за підготовку аутстаф персоналу до початку виконанням ним обов'язків в складі екіпажу ПС, а також при перервах в роботі в Авіакомпанії. В даному випадку перервою в роботі визначається перерва більше ніж 90 днів.

Облік аутстаф персоналу веде диспетчер Льотної служби.

До складу екіпажу персонал допускається відповідно до наказу Генерального директора за поданням Керівника з льотної експлуатації та погодженням Керівника з підготовки та тренування.

4.5.4 Вільнонайманий кабінний екіпаж

Перед призначенням членів кабінного екіпажу, які працюють за наймом або неповний робочий, Авіакомпанія повинна переконатися, що були виконані всі застосовні вимоги цієї підчастини, беручи при цьому до уваги всі послуги, які надаються цим членом кабінного екіпажу іншому експлуатанту(ам), для визначення наступного:

(1) загальної кількості типів та модифікацій ПС, на яких виконувалася робота;

(2) застосовних обмежень стосовно польотного та службового часу, а також вимог щодо часу відпочинку.

Льотна служба веде і зберігає визначений час дані про польотний і робочий час всіх (включаючи вільнонайманих) членів екіпажа пасажирського салону, за той час, коли вони виконували роботу в Авіакомпанії.

Трудові відносини між вільнонайманим членом кабінного екіпажу та Авіакомпанією оформлюються у вигляді Контракту або Колективного договору або в іншій формі при дотриманні всіх встановлених норм і вимог (зокрема, по нормуванню робочого часу).

TABLE OF CONTENT **ЗМІСТ**

5. QUALIFICATIONS REQUIREMENTS 5-3
5. ВИМОГИ ДО КВАЛІФІКАЦІЇ 5-3
5.1. Required Licences 5-3
5.1. Необхідні сертифікати 5-3
5.1.1. General 5-3
5.1.1. Загальні вимоги 5-3
5.1.2. Licenses, Ratings, Certificates 5-3
5.1.2. Свідоцтва, рейтинги, сертифікати 5-3
5.1.3. Qualification Requirements for Crew Designation and Authorization to Operate 5-4
5.1.3. Кваліфікаційні вимоги щодо призначення до складу екіпажу та допуску до експлуатаційної діяльності 5-4
5.2. FLIGHT CREW 5-11
5.2. ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ 5-11
5.2.1. PIC 5-11
5.2.1. КПС 5-11
5.2.2. Co-pilot 5-11
5.2.2. Другий пілот 5-11
5.2.3. Pilot Under Supervision 5-12
5.2.3. Пілот під наглядом 5-12
5.2.4. Flight Engineer 5-12
5.2.4. Бортінженер 5-12
5.2.5. Operation of More than One Type or Model of Aircraft 5-13
5.2.5. Виконання польотів на декількох типах або варіантах ПС 5-13
5.2.6. A Pilot Licence Issued by a Third Country 5-13
5.2.6. Ліцензія пілота, видана третьою країною 5-13
5.3. QUALIFICATION REQUIREMENTS FOR CABIN CREW MEMBERS 5-14
5.3. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ 5-14
5.3.1. Minimum Requirements 5-14
5.3.1. Мінімальні вимоги 5-14
5.3.2. Senior Cabin Crew Member 5-14
5.3.2. Старший бортпровідник кабінного екіпажу 5-14
5.3.3. Flights for More than One Type 5-14
5.3.3. Польоти більш ніж на одному типі 5-14
5.3.4. Break in Flight Operations 5-15
5.3.4. Перерва в льотній роботі 5-15
5.3.5. Requirements for a Freelance and / or a Contracted Cabin Crew Member 5-16
5.3.5. Вимоги до вільнонайманого й/або прийнятим за контрактом членом кабінного екіпажа 5-16
5.4. TRAINING, CHECKING AND SUPERVISION PERSONEL 5-17
5.4. ПЕРСОНАЛ З ПІДГОТОВКИ, ПЕРЕВІРКИ ТА НАГЛЯДУ 5-17
5.4.1. General 5-17
5.4.1. Загальні положення 5-17
5.4.2. Flight crew training 5-17
5.4.2. Для льотного екіпажу 5-17
5.4.3. For Cabin Crew 5-18
5.4.4. Для кабінного екіпажу 5-18
5.5. OTHER OPERATIONS PERSONNEL QUALIFICATION REQUIREMENTS 5-20
5.5. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ІНШОГО ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ 5-20

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

5. QUALIFICATIONS REQUIREMENTS

5.1. REQUIRED LICENCES

ORO.GEN.110 (d)&(e); ORO.FC.105/205; AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c); AMC1-2 ORO.FC.105(c); GM 1 ORO.FC.105(d); ORO.FC.115/215; 120/220; 125; 130/230; 135/235; ORO.FC.140/240; ORO.FC.A.250; ORO.CC.110/210; 120; 125; 130; 135; 140; 145; 200; 250 & 255; ORO.FC.145(a)(2); ORO.CC.115, AMC1.ORO.CC. 105

5.1.1. General

The requirements of this section apply to aircraft crew members and other operational personnel of the Aircompany.

All training and checking programs for aircraft crews and operating personnel are specified in Aircompany OM Part D and approved by the SAAU.

The Aircompany determines the list of qualification requirements for personnel in accordance with the AOC Operations Specifications.

Authorization for operation according to the required specifications is provided after confirmation of qualification according to the procedures of para 4 and 5 of OM Part A and issuance of the Aircompany`s Order.

Aircompany personnel is personally responsible to ensure that he/she is in possession of the applicable licences, qualifications, and certifications required for any particular duty or series of duties.

Aircompany's personnel associated with the operation of the aircraft are prohibited from performing their duties directly related to operational processes if they have invalid licences, ratings and certificates.

5.1.2. Licenses, Ratings, Certificates

The Aircompany will only recognize licenses and ratings of flight, cabin crew members and OCC personnel issued in accordance with the requirements of ARU 565, ARU 682

The Aircompany accepts the following Licenses of Engineering and aviation technician personnel:

- Aircraft Maintenance Licence, issued by SAAU in accordance with the requirements of Part-66, and
- Authorization, issued by approved Maintenance Organization that provides aircraft maintenance.

The Aircompany accepts the following certificates, provided that they are issued by organisations accepted by the SAAU (including EASA and so on):

- Medical certificate;
- Certificate of Training in Crew Resource Management (CRM);
- Certificate of training in the use of emergency and rescue equipment;
- Certificate of training in the transportation of dangerous goods;
- Aviation security training certificate;
- Certificate of testing of Civil Aviation flight personnel to determine the level of aviation English proficiency according to the ICAO scale;
- Certificate of completion of the periodic training course for aircraft crew members in accordance with the type.
- PBN Flight Training Certificate;

5. ВИМОГИ ДО КВАЛІФІКАЦІЇ

5.1. НЕОБХІДНІ СЕРТИФІКАТИ

ORO.GEN.110 (d)&(e); ORO.FC.105/205; AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c); AMC1-2 ORO.FC.105(c); GM 1 ORO.FC.105(d); ORO.FC.115/215; 120/220; 125; 130/230; 135/235; ORO.FC.140/240; ORO.FC.A.250; ORO.CC.110/210; 120; 125; 130; 135; 140; 145; 200; 250 & 255; ORO.FC.145(a)(2); ORO.CC.115, AMC1.ORO.CC. 105

5.1.1. Загальні вимоги

Вимоги цього розділу охоплюють членів екіпажів ПС та інший експлуатаційний персонал Авіакомпанії.

Всі програми підготовки та перевірки членів екіпажів ПС та експлуатаційного персоналу наводено у Частині D КЕ Авіакомпанії та схвалені ДАСУ.

Авіакомпанія визначає перелік кваліфікаційних вимог до персоналу у відповідності до Експлуатаційних специфікацій до Сертифікату експлуатанта.

Допуск до експлуатації за зазначеними специфікаціями надається після підтвердження кваліфікації за процедурами розділу 4 та 5 Частини А КЕ та видання Наказу по Авіакомпанії.

Персонал Авіакомпанії несе особисту відповідальність за наявність у нього відповідних свідоцтв, кваліфікацій та сертифікатів, необхідних для виконання будь-якого конкретного обов'язку або серії обов'язків.

Персоналу Авіакомпанії, пов'язаному з експлуатацією ПС, заборонено виконувати свої обов'язки, що безпосередньо стосуються експлуатаційних процесів, якщо вони мають недійсні свідоцтва, рейтинги та сертифікати.

5.1.2. Свідоцтва, рейтинги, сертифікати

Авіакомпанія визнає виключно свідоцтва та рейтинги членів льотного, кабінного екіпажу та персоналу ОСС, отримані відповідно до вимог ARU 565, ARU 682.

Авіакомпанія визнає наступні свідоцтва інженерно-технічного персоналу з ТО ПС:

- свідоцтво персоналу з технічного обслуговування ПС, яке видане ДАСУ відповідно до вимог Part-66, та
- авторизацію, видану схваленою Організацією з ТО, яка забезпечує обслуговування ПС.

Авіакомпанія визнає наступні сертифікати за умови, що їх надано організаціями, визнаними ДАСУ (включно з організаціями EASA та ін.):

- Медичний сертифікат;
- Сертифікат про тренування з Управління ресурсами екіпажу (CRM);
- Сертифікат про тренування з використання аварійно-рятувального обладнання;
- Сертифікат про тренування з перевезення небезпечних вантажів;
- Сертифікат про тренування з авіаційної безпеки;
- Сертифікат про тестування льотного склад ЦА з метою визначення рівня авіаційної англійської мови за шкалою ІСАО;
- Сертифікат про проходження курсу періодичної підготовки членів екіпажів ПС відповідно до типу.
- Сертифікат про навчання за Програмою підготовки до польотів за PBN;

- EGPWS Flight Training Certificate;
- oACAS/TCAS Flight Training Program;
- RVSM Flight Training Certificate;
- CFIT Prevention Training Certificate;
- UPSET Training Certificate.

- Сертифікат про навчання за Програмою підготовки до польотів з використанням EGPWS;
- Сертифікат про навчання за Програмою підготовки до польотів з використанням ACAS/TCAS;
- Сертифікат про навчання за Програмою підготовки до польотів за RVSM;
- Сертифікат про навчання за Програмою підготовки з попередження CFIT;
- Сертифікат про навчання за Програмою підготовки UPSET.

5.1.3. Qualification Requirements for Crew Designation and Authorization to Operate

Qualification requirements in the Aircompany are established in accordance with:

- The Aircompany 's safety policy;
- Operations Specifications to the AOC;
- Requirements of ARU 565, Rules for Issuing Licencies to Aviation Personnel, approved by Ministry of Transport of Ukraine Order No. 486 dated December 07, 1998 (hereinafter - Order 486), ARU 682 for the qualification of civil aviation flight crews.

Aircompany warrants that all flight crew and cabin crew members assigned to operations was undergone relevant training, have relevant experience level and qualification, are suitably certificated.

Each crew member have to be periodically checked to demonstrate compliance to qualification requirements

All approvals/ ratings for operational activities must be included to the Licence of the Aviation Specialist's or to Attachment to the Licence of the Aviation Specialist's (if applicable).

5.1.3. Кваліфікаційні вимоги щодо призначення до складу екіпажу та допуску до експлуатаційної діяльності

Кваліфікаційні вимоги в Авіакомпанії встановлюються відповідно до:

- Політики Авіакомпанії з безпеки польотів;
- Експлуатаційних специфікацій до СЕ;
- Вимог ARU 565, Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998, № 486 (далі – Наказ 486), ARU 682 стосовно кваліфікації льотних екіпажів цивільної авіації.

Авіакомпанія гарантує, що члени льотних та кабінних екіпажів, призначені для льотної експлуатації, пройшли відповідну підготовку, мають достатній рівень досвіду і кваліфікації, а також відповідним чином сертифіковані.

Кожен член екіпажу повинен періодично проходити перевірку на відповідність кваліфікаційним вимогам

Усі схвалення/рейтинги для експлуатаційної діяльності повинні бути включені до Ліцензії авіаційного спеціаліста та до Додатку до Ліцензії авіаційного спеціаліста (якщо застосовно)..

Table 1

Flight Crew Members Qualification Requirements

Таблиця 1

Кваліфікаційні вимоги до членів льотного екіпажу

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
Льотний екіпаж *Flight Crew*				
Базові вимоги *Base Requirements*				
Стан здоров'я *Health condition*	12 місяців (6 місяців – для членів льотного екіпажу, що досягли 60-річного віку) *12 months (6 months – for flight crew members who have reached the age of 60)*	Part MED	Part MED	Медичний сертифікат (ARA.MED.130, Доповнення 6 Part ARA) *Medical certificate (ARA.MED.130, Annex 6 to Part ARA)*
Свідоцтво льотного екіпажу (ATPL, CPL) / авіаційного персоналу (свідоцтво БІ, штурмана)	До початку виконання обов'язків *Prior starting of duties*	ARU 565 (ATPL, CPL) Order 486 (FEL, FNL)	Доповнення 9 Part FCL *Annex 9 Part FCL*	Свідоцтво льотного екіпажу CPL або ATPL (Доповнення 1 Part ARA) / Свідоцтво FEL, FNL (Додаток 15 до Наказу 486)

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
Flight Crew Licence (ATPL, CPL) / Aviation Personnel Licence (FEL, FNL)				*Flight Crew Licence CPL or ATPL (Annex 1 Part ARA) / FEL, FNL Licence (Annex 15 to Order 486)*
Рейтинг типу ПС *Type Rating (TR)*	12 місяців *12 month*	ARU 565	Доповнення 9 Part FCL *Annex 9 Part FCL*	Комбінована форма перевірки LPC/ OPC або FO.FORM-10, FO.FORM-11, FO.FORM-12 *LPC/ OPC Combined Checking Form, or FO.FORM-10, FO.FORM-11, FO.FORM-12*
Інструментальний рейтинг *Instrumental Raiting (IR)*	12 місяців *12 month*	ARU 565	Доповнення 9 Part FCL *Annex 9 Part FCL*	Комбінована форма перевірки LPC/ OPC або FO.FORM-10, FO.FORM-11, FO.FORM-12 *LPC/ OPC Combined Checking Form, or FO.FORM-10, FO.FORM-11, FO.FORM-12*
Періодичність підготовки 12 місяців в АТО має бути забезпечено у випадку, якщо член льотного екіпажу **не виконав наступні вимоги**: (1) пройшов професійну перевірку відповідно до вимог Доповнення 9 до Part-FCL на ПС відповідного класу або типу літака, або на FSTD, який відповідає цьому класу або типу, протягом трьох місяців, що передують завершенню строку дії рейтингу, та (2) виконав протягом строку дії рейтингу про клас або тип не менше ніж: (i) 10 маршрутних секторів як пілот відповідного класу або типу літака, або (ii) 1 маршрутний сектор як пілот відповідного класу або типу літака, або на FFS відповідного класу або типу з екзаменатором. Такий маршрутний сектор може бути виконано під час професійної перевірки. (3) Пілот Авіакомпанії, який пройшов OPC та LPC, звільняється від виконання вимоги підпункту (2). (4) Продовження строку дії IR(A), за наявності, може здійснюватися на підставі поєднаної LPC. *The 12-month training periodicity in ATO shall be met if a flight crew member has **not met the following requirements**:* *(1) pass a proficiency check in accordance with Appendix 9 or complete EBT practical assessment in accordance with Appendix 10 in the relevant class or type of aeroplane or an FSTD representing that class or type, within the 3 months immediately preceding the expiry date of the rating; and* *(2) complete during the period of validity of the rating, at least:* *(i) 10 route sectors as pilot of the relevant class or type of aeroplane; or* *(ii) 1 route sector as pilot of the relevant class or type of aeroplane or FFS, flown with an examiner. This route sector may be flown during the proficiency check.* *(3) An Aircompany's pilot who has passed the OPC combined with the LPC shall be exempted from complying with the requirement in (2).* *(4) The revalidation of an IR(A), if held, may be combined with a LPC.*				
Рівень володіння авіаційною англійською мовою за шкалою ICAO *ICAO Level of aviation English*	4 роки (6 років – для розширеного рівня володіння мовою) *4 years (6 years for advanced level)*	ARU 565 FCL.055	ATO Exam	АТО Сертифікат *ATO Certificate*
Рівень володіння авіаційною англійською мовою за шкалою ICAO не є обов'язковою вимогою для Бортінженера *ICAO Level of aviation English is not a mandatory requirement for a Flight Engineer*				
Конверсійний курс Авіакомпанії *Aircompany Convertial Training*				
Початкова підготовка *Initial Training*	До початку виконання обов'язків в Авіакомпанії *Prior starting duties at the Aircompany*	OM-D, p. 2.1.1	Survey OPC Line Check	FO.TRP-01; FO.TRP-02; FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN) FO.FORM-06
Відновлювальний курс *Refresher training*	До початку виконання обов'язків після великої перерви (від 1 до 3 років) у льотній роботі *Prior starting duties at the Aircompany after a long break in flight*	OM-D, p. 2.1.2	Survey OPC Line Check	FO.TRP-01; FO.TRP-02; FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN) FO.FORM-06

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
	work (from 1 to 3 years)			
Перепідготовка на тип ПС *Type requalification training*	До початку виконання обов'язків на новому типі ПС Авікомпанії *Prior starting of duties on new Aircompany's aircraft*	OM-D, p. 2.1.3	Survey OPC Line Check	FO.TRP-03; FO.TRP-04 FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN) FO.FORM-06
Базові операційні вимоги Авіакомпанії *Aircompany Basic Operations Requirements*				
Професійна перевірка експлуатанта *Operator's Proficiency Check*	6 місяців *6 months*	OM-D, p. 2.2, 2.3	OPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
Лінійна перевірка *Line Proficiency Check*	12 місяців *12 months*	OM-D, p. 2.31	Line Check	FO.TRP-03; FO.FORM-06
Ознайомлення з відмінностями/ особливостями ПС *Differences/ Familiarisation Training*	Як складова конверсійного курсу *As a part of coversial course*	OM-D, p. 2.10	Survey	FO.TRP-03
	При виникненні необхідності *If required*		Survey	FO.TRP-03
Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM) *CRM Training*	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.4	ATO Exam	Сертифікат CRM *CRM Certificate*
	12 місяців *12 months*		Survey	FO.TRP-03
Тренування по використанню аварійно-рятувального обладнання *Emergency and Safety Equipment Training*	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.5	Practice training	Сертифікат ATO *Certificate ATO*
	12 місяців *12 months*		Practice training	SAR.TRP-01
Підготовка до перевезення небезпечних вантажів *Dangerous Goods Training*	24 місяців *24 months*	OM-D, p. 2.7	ATO Exam	Сертифікат ATO *Certificate ATO*
Підготовка з авіаційної безпеки *Aviation Security Training*	До початку конверсійного курсу *Before the conversial course start*	OM-D, p. 2.6	ATO Exam	Сертифікат ATO *Certificate ATO*
	36 місяців *36 months*			
Підготовка по використанню EFB *EFB Training*	Як складова конверсійного курсу *As a part of coversial course*	OM-D, p. 2.8	Survey	OCC.CARD-08
	6 місяців *6 months*		OPC	FO.FORM-10
Тренування по використанню MEL *MEL Training*	Як складова конверсійного курсу *As a part of coversial course*	OM-D, p. 2.23	Survey	FO.TRP-03
Виконання польотів з використанням TCAS/ ACAS *TCAS/ ACAS Operations*	Як складова конверсійного курсу *As a part of coversial course*	OM-D, p. 2.14	OPC	FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
	6 місяців *6 months*		Survey OPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
Попередження зіткнень справних ПС з землею *CFIT Training*	Як складова конверсійного курсу *As a part of coversial course*	OM-D, p. 2.15	OPC	FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
	6 місяців *6 months*		Survey OPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
Попереджуванню звалювання та виводу ПС зі складного становища *UPSET Prevention*	Як складова конверсійного курсу *As a part of coversial course*	OM-D, p. 2.16	OPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
	6 місяців *6 months*			
Дії при виникненні подій, що входять до переліку ADREP *Actions in case of ADREP events appearing*	При виникненні необхідності *If required*	OM-D, p. 2.32	Survey	FO.TRP-03
	12 місяців *12 months*			FO.TRP-03
Всі зазначені в цій секції види підготовки/ перевірки проводяться на початку виконання обов'язків в Авіакомпанії, а потім із періодичністю, зазначеною в другій колонці цієї таблиці *All types of training/ checking specified in this section shall be conducted at the beginning of the performance of duties in the Aircompany, and then at the intervals specified in the second column of this table*				
Аеродроми, що експлуатуються Operated Aerodromes				
Дозвіл на виконання польотів у регіонах, передбачених ЕС *Permission to fly in the regions according to the OpSpecs*	12 місяців *12 months*	OM-D, p. 2.9	Survey	FO.TRP-03
До початку виконання польотів на конкретний аеродром / за конкретним маршрутом, потім - із періодичністю, зазначеною в дрігй колонці цієї таблиці *Prior to the commencement of flights to a specific airfield / along a specific route, and then at the intervals specified in the second column of this table*				
Специфічні підготовки *Specific Training*				
Виконання польотів у складі екіпажу без штурмана (тільки для ПС Ан-26) *Flight operations in crew without a navigator (AN-26 only)*	-	OM-D, p. 2.11	Testing OPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
Виконання польотів без бортоператора *Flights without a loadmaster*	При виникненні необхідності *If required*	OM-D, p. 2.12	ATO Exam	ATO Сертифікат *ATO Certificate* FO.TRP-04
Виконання польотів на МПЛ *International Flights*	При виникненні необхідності *As required*	OM-D, p. 2.29	LPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE); FO.FORM-12 (FN)
Виконання польотів в умовах холодної погоди *Cold Weather Operations*	При виникненні необхідності *As required*	OM-D, p. 2.30	Survey	FO.TRP-03
Польоти у несприятливих погодних умовах і небезпечних погодних явищах *Adverse Weather and Hazardous Phenomena Operations*	При виникненні необхідності *As required*	OM-D, p. 2.34.1.1	Survey	FO.TRP-03
	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.34.1.2	Survey	FO.TRP-03
Виконання польотів за PBN та маршрутами зональної навігації	-	OM-D, p. 2.13	Survey LPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
PBN Operations				
Виконання польотів за RVSM *RVSM Operations*	-	OM-D, p. 2.17	OPC	FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
Виконання польотів за MNPS *Operations with MNPS*	При виникненні необхідності *As required*	OM-D, p. 2.33	Survey	FO.TRP-03
Візуальне маневрування в районі аеродрому при виконанні польотів за IFR *Visual maneuvering in the aerodrome area when operating under IFR*	-	OM-D, p. 2.18	Survey OPC	FO.TRP-03; FO.TRP-04; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN)
Специфічні підготовки проводяться до початку виконання польотів із зазначеними вище особливостями *Specific Training is carried out prior to the start of flights with the above specific features*				
Програми підвищення кваліфікації для льотного екіпажу *Advanced Programmes for Flight Crew*				
Командирський курс *Command Course*	-	OM-D, p. 2.19	Survey OPC Line Check	FO.TRP-04; FO.FORM-10 FO.FORM-06
Виконання польотів в складі екіпажу з пілотами рівної кваліфікації *Performing flights as part of a crew with pilots of equal qualifications*	6 місяців *6 months*	OM-D, p. 2.20	OPC	FO.TRP-03 FO.FORM-10
Виконання операцій LVO *LVO operations*	6 місяців *6 months*	OM-D, p. 2.21	OPC Line Check	FO.TRP-03 FO.FORM-10 FO.FORM-06
Рейтинг інструктора типу ПС (TRI) *Type Rating Instructor (TRI)*	6 місяців *6 months*	OM-D, p. 2.22	ATO Exam Survey OPC Line Check	АТО Сертифікат *ATO Certificate* FO.TRP-03; FO.FORM-10; FO.FORM-11 (FE) FO.FORM-12 (FN) FO.FORM-06
Додатково для БІ та штурмана *Additionaly for FE and FN*				
Підготовка БІ *Training as a FE*	-	OM-D, p. 2.25	OPC Line Check	FO.TRP-03; FO.TRP-04; FO.FORM-11 FO.FORM-06
Підготовка Штурмана *Training as a FN*	-	OM-D, p. 2.26	OPC Line Check	FO.TRP-03; FO.TRP-04; FO.FORM-12 FO.FORM-06
Програми відновлення *Refresher Training*				
Відсутність перерв у виконанні польотів *No breaks in flight operations*	-	OM-D, p. 2.24	FSTD or check flights	FO.TRP-03; FO.TRP-04
Програма відновлення застосовується для відновлення кваліфікації при перервах в польотах більше 90 днів (але не більше 1 року) *The refresh program for flight crew is used to restore qualifications in case of flight interruptions of more than 90 days (but not more than 1 year)*				

Таблиця 2

Table 2

Cabin Crew Members Qualification Requirements **Кваліфікаційні вимоги до членів кабінного екіпажу**

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
Кабінний екіпаж *Cabin Crew*				
Стан здоров'я *Health condition*	60 місяців *60 months*	Part MED	Part MED	Медичний сертифікат (ARA.MED.130, Доповнення 6 Part ARA) *Medical certificate (ARA.MED.130, Annex 6 to Part ARA)*
Продовження кваліфікаційної відмітки за типом ПС	12 місяців *12 months*	Part CC	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
Extension of Aircraft Type Specific Training			*Survey*	CC.TRP-16
Сертифікаційна перевірка *Line Check*	12 місяців *12 months*	OM-D, p. 2.27	LPC	CC.TRP-13 CC.TRP-15
Професійна перевірка *Qualification Check*	12 місяців *12 months*	OM-D, p. 2.27	OPC	CC.TRP-12 CC.TRP-14
Тренування по використанню аварійно- рятувального обладнання *Emergency and Safety Equipment Training*	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.27	Practice training	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
	12 місяців *12 months*		OPC	CC.TRP-12 CC.TRP-14
Курси підвищення кваліфікації *Conversion Training Course*	12 місяців *12 months*	OM-D, p. 2.27	ATO Exam Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO* CC.TRP-16
Підготовка з управління ресурсами екіпажу (CRM) *CRM Training*	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.27	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
	12 місяців *12 months*		Exam	CC.TRP-16
Підготовка до перевезення небезпечних вантажів *Dangerous Goods Training*	24 місяці *24 months*	OM-D, p. 2.27	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
Підготовка з авіаційної безпеки Aviation Security Training	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.27	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
Рівень володіння авіаційною англійською мовою за шкалою ICAO *ICAO Level of aviation English*	4 роки (6 років – для розширеного рівня володіння мовою) *4 years (6 years for advanced level)*	ARU 565 FCL.055	ATO Exam	АТО Сертифікат *ATO Certificate*
Програми підвищення кваліфікації для кібінного екіпажу *Advanced Programmes for Cabin Crew*				
Рейтинг бортпровідника - інструктора *Cabin Crew Instructor*	36 місяців *36 months*	Part CC	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
Програми відновлення *Refresher Training*				
Кваліфікаційний рівень при перервах у польотах більше 6 місяців *Qualification level in case of breaking operations for more than 6 month*	-	OM-D, p. 2.27	Exam	CC.TRP-07

Table 3 **Таблиця 3**

Additional Crew Members Qualification Requirements **Кваліфікаційні вимоги до додаткових членів екіпажу**

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
Додатковий екіпаж *Additional Crew Members*				
Підготовка до перевезення небезпечних вантажів *Dangerous Goods Training*	24 місяці *24 months*	OM-D, p. 2.7	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*
Підготовка з авіаційної безпеки *Aviation Security Training*	36 місяців *36 months*	OM-D, p. 2.6	ATO Exam	Сертифікат АТО *Certificate ATO*

Note: The qualification requirements specified in Table 3 apply to additional crew of the aircraft involved in commercial flights.

Примітка: Кваліфікаційні вимоги, зазначені в таблиці 3 застосовуються до додаткового екіпажу ПС, що задіяний в комерційних польотах.

Table 4 **Таблиця 4**

Other Operational Personnel Qualification Requirements **Кваліфікаційні вимоги до іншого операційного персоналу**

Кваліфікаційна вимога *Qualification Requirements*	**Періодичність перевірки/ підготовки** *Training / Checking Intervals*	**Програма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Program*	**Форма підготовки/ перевірки** *Training / Checking Form*	**Тип сертифікату / запису про підготовку/ перевірку** *Type of Certificate / Training / Checking Record*
Інший операційний персонал *Other Operational Personnel*				
Підготовка Співробітника із забезпечення польотів *Flight Dispatch Training*	Див. OM-D, p. 2.28 See OM-D, p. 2.28	OM-D, p. 2.28	Див. OM-D, p. 2.28 See OM-D, p. 2.28	Див. OM-D, p. 2.28 See OM-D, p. 2.28

5.2. FLIGHT CREW

5.2.1. PIC

5.2.1.1. General

A person appointed to the position of a PIC must at least meet the following requirements:

- Age not older than 65 years
- Meet the requirements specified in Table 1 of Chapter 5 of OM Part A;
- Have at least 1500 hours of flight time in a multicrew aircraft;
- Have at least 500 hours of flight time in a certain type of aircraft;
- Have a valid ATPL license;
- Must have a valid certificate of English language proficiency not lower than ICAO level four;
- To be trained under the Program 2.1.1 OM Part D;
- Performed 3 take-offs and 3 landings as a pilot on this type of aircraft or on the flight simulator of the type of aircraft used in the last 90 days. Period may be extended by 120 days during the flight under the supervision of an instructor or examiner.

5.2.1.2. Pilot who releases the PIC

The Aircompany does not provide for the appointment of a pilot who releases the PIC.

5.2.1.3. Unification of programs

It is allowed combinations of courses for the purpose of PIC of re-training to another type. If the pilot is retrained to another type of simultaneous preparation as PIC, then the command course should be also included into retraining course.

5.2.1.4. Qualification requirements for a pilot for flights from any pilot seat

PICs, who in the course of their work should operate from the right seat pilot and serve as First Officer, and PICs, who perform training or examination flights from the right seat, should receive additional training and examination in accordance with the requirements Part D OM 2.20.

No pilot may not perform the duty of PIC from the right seat pilot if he was not successful in additional training and validation from the right seat, according to the requirements of Part D OM 2.20.

If two PICs fly together, only one of them must be clearly identified as PIC for this flight (flight).

5.2.2. Co-pilot

5.2.2.1. Qualification requirements:

A person appointed to the position of a CP must at least meet the following requirements:

- To be not older than 65 years old;
- Meet the requirements specified in Table 1 of Chapter 5 of OM Part A;
- Have a valid CPL or ATPL license;

5.2. ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ

5.2.1. КПС

5.2.1.1. Загальні вимоги

Особа, призначена на посаду КПС, має якнайменше відповідати наступним вимогам:

- Вік не старше за 65 років
- Відповідати вимогам Таблиці 1 Розділу 5 Частини А КЕ;
- Мати наліт якнайменше 1500 год на багаточленному ПС;
- Мати наліт якнайменше 500 год на визначеному типі ПС;
- Мати дійсне свідоцтво ATPL;
- Мати діюче свідоцтво про підтвердження рівня володіння англійською мовою не нижче четвертого рівня за шкалою ICAO;
- Пройти підготовку за Програмою р. 2.1.1 Частини D КЕ;
- За останні 90 днів виконати 3 зльоти та 3 посадки в якості пілота на даному типі ПС або на пілотажному тренажері використовуваного типу. Цей період може бути подовжений на 120 днів при виконанні польоту під наглядом інструктора або екзаменатора.

5.2.1.2. Пілот, що вивільняє КПС

Авіакомпанія не передбачає призначення пілота, що вивільняє КПС.

5.2.1.3. Поєднання програм

Допускається поєднання курсів підвищення в посаді для призначення КПС із перенавчанням на інший тип. Якщо пілот перенавчається на інший тип з одночасною підготовкою, як КПС, то командний курс також повинен містити курс перенавчання.

5.2.1.4. Кваліфікація пілота для польотів з будь-якого пілотського крісла

КПС, яким у процесі їхньої роботи необхідно виконувати польоти із правого пілотського сидіння й виконувати обов'язки другого пілота, а також КПС, які виконують тренувальні або екзаменаційні польоти із правого крісла, повинні пройти додаткові тренування й перевірки в відповідності з вимогами Частини D КЕ 2.20.

Жоден пілот не може виконувати обов'язки Командира ПС із правого пілотського сидіння, якщо він не пройшов успішно додаткового тренування й перевірки із правого сидіння, відповідно до вимог Частини D КЕ 2.20.

Якщо два командири ПС разом виконують політ, то тільки один з них повинен бути чітко визначений як командир ПС у цьому польоті (рейсі).

5.2.2. Другий пілот

5.2.2.1. Кваліфікаційні вимоги:

Особа, призначена на посаду ДП має якнайменше відповідати наступним вимогам:

- вік до 65 років;
- Відповідати вимогам Таблиці 1 Розділу 5 Частини А КЕ;
- Мати дійсне свідоцтво CPL або ATPL ;

- Must have a valid certificate of English language proficiency not lower than ICAO level four;
- To be trained under the Program 2.1.1 OM Part D;
- Performed 3 take-offs and 3 landings as a pilot on this type of aircraft or on the flight simulator of the type of aircraft used in the last 90 days. Period may be extended by 120 days during the flight under the supervision of an instructor or examiner.

5.2.2.2. Pilot Who Releases the CP

The Aircompany does not provide for the appointment of a pilot who releases the CP.

5.2.2.3. Qualification Requirements for CP to Became a Candidates for Appointment to the Position of a PIC

The CP before being selected for PIC upgrade training shall:

- Meet the requirements specified in Table 1 of Chapter 5 of OM Part A;
- Hold a valid ATPL License or, atleast start the training under the ATPL Theoretical Course;
- Have at least 1500 total flight hours;
- Have at least 500 hours of flight time on the AC type;
- A valid certificate of English language proficiency not lower than ICAO level four.

5.2.3. Pilot Under Supervision

5.2.3.1. General

Pilot under supervision is a pilot who:

- passing a program with purpose to get/renewal/confirm rating, or special remarks in the application of the pilot license;
- in the case of pilot checking as a crew member during iAircompany Iitial Training.

5.2.3.2. Qualification Requirements

A pilot under supervision may be included in a flight assignment as a flight crew member and must meet the requirements specified in paragraph 5.2.2.1 of this Section and have a specified training task.

5.2.4. Flight Engineer

5.2.4.1. General

Flight engineer is the flight crewmember which has a Flight engineer License.

The qualification requirements for a flight engineer assigned to a flight, established by the Aircompany, are listed below.

5.2.4.2. Qualification Requirements

- Meet the requirements specified in Table 1 of Chapter 5 of OM Part A;
- To be trained under the Program 2.1.1 OM Part D.

- Мати діюче свідоцтво про підтвердження рівня володіння англійською мовою не нижче четвертого рівня за шкалою ICAO;
- Пройти підготовку за Програмою р. 2.1.1 Частини D КЕ;
- За останні 90 днів виконати 3 зльоти та 3 посадки в якості пілота на даному типі ПС або на пілотажному тренажері використовуваного типу. Цей період може бути подовжений на 120 днів при виконанні польоту під наглядом інструктора або екзаменатор.

5.2.2.2. Пілот, який вивільняє ДП

Авіакомпанія не передбачає призначення пілота, що вивільняє ДП.

5.2.2.3. Кваліфікаційні вимоги для ДП щодо підготовки до призначення на посаду КПС

ДП перед тим, як бути відібраним для проходження тренінгу з підвищення кваліфікації до рівня КПС, повинен:

- Відповідати вимогам Таблиці 1 Розділу 5 Частини А КЕ;
- мати дійсне свідоцтво ATPL або, якнайменше, розпочати проходження курсу теоретичних знань ATPL;
- мати принаймні 1500 годин загального нальоту;
- Мати наліт на типі ПС не меньше ніж 500 годин;
- Діюче свідоцтво про підтвердження рівня володіння англійською мовою не нижче четвертого рівня за шкалою ICAO.

5.2.3. Пілот під наглядом

5.2.3.1. Загальні положення

Пілот під наглядом це пілот:

- який проходить програму з метою отримати/підтвердити допуск, або особливі відмітки у додатку до свідоцтва пілота;
- у випадку перевірки пілота в якості члена екіпажу при Початковій підготовці в Авіакомпанії.

5.2.3.2. Кваліфікаційні вимоги

Пілот під наглядом може бути включеним у завдання на політ у якості члена льотного екіпажу і повинен відповідати вимогам визначеним у п. 5.2.2.1 цього Розділу та мати визначене завдання на тренування.

5.2.4. Бортінженер

5.2.4.1. Загальні вимоги

Бортінженер – це фахівець, який має свідоцтво Бортінженера.

Кваліфікаційні вимоги до бортінженера, призначеного на політ, встановлені Авіакомпанією наведено далі.

5.2.4.2. Кваліфікаційні вимоги

- Відповідати вимогам Таблиці 1 Розділу 5 Частини А КЕ;
- Пройти підготовку за Програмою р. 2.1.1 Частини D КЕ.

5.2.5. Operation of More than One Type or Model of Aircraft

Aircompany guarantees that no crew member will operate more than one type or variant of aircraft if he is not competent to do so.

When operating more than one type or variant of aircraft, it is guaranteed that the differences and/or similarities of the aircraft are sufficient to allow for this, taking into account

- Operating differences;
- Control performance.

The Aircompany shall authorize a crew member to operate more than one type or variant of an aircraft only within the same license category. It is guaranteed that:

- A crewmember shall operate only aircraft within the same license category that it meets the requirements of Table 1 of this section;
- The requirements of OM Part A shall be met for each type or variant of aircraft in which the crew member performs flights;
- The requirements of Section 5 OM Part A regarding current training and checks for each type or variant of aircraft in which the crew member flies are met.

5.2.6. A Pilot Licence Issued by a Third Country

If pilot has a licence issued by a third country, prior to commencing training in accordance with the OM Part D, he shall undergo a SAAU validation procedure for a licence according to Annex III Part-FCL. Validity is established by suitable authorization to be carried with the licence issued by a third country.

5.2.5. Виконання польотів на декількох типах або варіантах ПС

Авіакомпанія, гарантує, що жоден член екіпажу не керуватиме більш, ніж одним типом або варіантом ПС, якщо він не компетентний здійснювати це.

При розгляді експлуатації більш, ніж одного типу або варіанту ПС, гарантується, що відмінності та/або схожості ПС це дозволяють, враховуючи:

- Експлуатаційні відмінності;
- Характеристики керованості.

Авіакомпанія дозволяє члену екіпажу керувати більш, ніж одним типом або варіантом ПС тільки в межах однієї категорії ліцензії. При цьому гарантується, що:

- Член екіпажу керує тільки ПС в межах однієї категорії ліцензії за умови, що він відповідає вимогам Таблиці 1 цього розділу;
- Витримуються вимоги Частини А КЕ стосовно до кожного типу або варіанту ПС, на яких член екіпажу виконує польоти;
- Витримуються вимоги Розділу 5 Частини А КЕ щодо поточного навчання і перевірок стосовно кожного типу або варіанту ПС, на яких член екіпажу виконує польоти.

5.2.6. Ліцензія пілота, видана третьою країною

Якщо пілот має ліцензію, видану третьою країною, то перед початком підготовки в Авіакомпанії відповідно до КЕ Частина D він повинен пройти процедуру валідації ліцензії ДАСУ відповідно до Додатка III Part-FCL. Дійсність ліцензії підтверджується відповідним дозволом, який необхідно мати при собі разом з ліцензією, виданою третьою країною.

5.3. QUALIFICATION REQUIREMENTS FOR CABIN CREW MEMBERS

5.3.1. Minimum Requirements

A member of cabin crew must meet the following requirements:

- Age - from 18;
- Education - high, medium, special;
- Meet the requirements specified in Table 2 of Chapter 5 of OM Part A;
- Fluency in Ukrainian;
- The level of English is not lower than ICAO level four;
- Appearance - pleasant appearance;
- Have successfully completed all applicable training and checking and are competent to perform the assigned duties.

5.3.2. Senior Cabin Crew Member

When more than one cabin crew member is required, the composition of the cabin crew shall include a senior cabin crew member nominated by the Head of cabin crew members.

Head of cabin crew members shall nominate cabin crew members to the position of senior cabin crew member only if they:

- have at least one year of experience as operating cabin crew member;
- have successfully completed a senior cabin crew training course and the associated check.

The senior cabin crew training course shall cover all duties and responsibilities of senior cabin crew members and shall include at least the following elements:

- pre-flight briefing;
- cooperation with the crew;
- review of operator requirements and legal requirements;
- accident and incident reporting;
- human factors and crew resource management (CRM);
- flight and duty time limitations and rest requirements.

The senior cabin crew member shall be responsible to the commander for the conduct and coordination of normal and emergency procedures specified in the operations manual, including for discontinuing non-safety-related duties for safety or security purposes.

5.3.3. Flights for More than One Type

The Aircompany ensures that each cabin crew member does not operate on more than three airplane types except that, with the approval of the SAA of Ukraine, the cabin crew member may operate on four airplane types, provided that for at least two of the types:

- Non-type specific normal and emergency procedures are identical; and
- Safety equipment and type specific normal and emergency procedures are similar.

5.3. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ЧЛЕНІВ КАБІННОГО ЕКІПАЖУ

5.3.1. Мінімальні вимоги

Член кабінного екіпажа повинен відповідати наступним вимогам:

- Вік - від 18;
- Освіта - вища, середня, спеціальна;
- Вимогам, викладеним у Таблиці 2 Розділу 5 Частини А КЕ;
- Вільне володіння українською мовою;
- Рівень володіння англійською мовою не нижче четвертого за шкалою ICAO;
- Зовнішній вигляд - приємна зовнішність;
- Успішно завершив усе застосовне навчання і перевірки і є компетентним стосовно виконання призначених обов’язків.

5.3.2. Старший бортпровідник кабінного екіпажу

Якщо є потреба у більш ніж одному члені кабінного екіпажу, до складу такого екіпажу повинен включатися призначений Керівником відділу бортпровідників старший член кабінного екіпажу.

Керівник відділу бортпровідників призначає члена кабінного екіпажу на посаду старшого члена кабінного екіпажу, тільки якщо він:

- має принаймні один рік досвіду роботи в якості члена кабінного екіпажу;
- успішно завершив курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу та пройшов відповідну перевірку.

Курс підготовки старшого члена кабінного екіпажу повинен охоплювати всі обов'язки старших членів екіпажу кабінного екіпажу та містити принаймні наступні елементи:

- інструктаж перед польотом;
- взаємодія з екіпажем;
- огляд вимог експлуатанта та вимог законодавства;
- доповідь про авіаційні аварії та інциденти;
- вплив людського фактору та управління ресурсами екіпажу (CRM);
- польотні та службові часові обмеження, а також вимоги щодо відпочинку.

Старший член кабінного екіпажу є відповідальним перед командиром ПС за виконання дій та взаємодію екіпажу у нормальних та аварійних умовах, зазначених в керівництві з експлуатації, у тому числі для припинення не пов'язаних з безпекою робіт з метою забезпечення безпеки.

5.3.3. Польоти більш ніж на одному типі

Авіакомпанія гарантує, що кожен член кабінного екіпажу не експлуатує більш трьох типів літаків, за винятком, коли за схвалення ДАСУ член кабінного екіпажу може експлуатувати чотири типи літаків, за умови, що принаймні у двох з типів:

- не специфічні стосовно типу нормальні і аварійні процедури є однаковими; і
- аварійне устаткування і специфічні стосовно типу нормальні і аварійні процедури є схожими.

For the purposes of sub-paragraph above, variants of an airplane type are considered to be different types if they are not similar in each of the following aspects:

Emergency exit operation

When determining similarity of exit operation the following factors should be assessed to justify the finding of similarity:

- Exit arming/disarming;
- Direction of movement of the operating handle;
- Direction of exit opening;
- Power assist mechanisms;
- Assist means, e.g. evacuation slides.

Location and type of portable safety equipment;

When determining similarity of location and type of portable safety equipment the following factors should be assessed to justify the finding of similarity:

- All portable safety equipment is stowed in the same, or in exceptional circumstances, in substantially the same location;
- All portable safety equipment requires the same method of operation;
- Portable safety equipment includes:

1. Fire fighting equipment;
2. Protective Breathing Equipment (PBE);
3. Oxygen equipment;
4. Crew lifejackets;
5. Torches;
6. Megaphones;
7. First aid equipment;
8. Survival equipment and signalling equipment;
9. Other safety equipment where applicable

Type specific emergency procedures

Type specific emergency procedures include, but are not limited, to the following:

- Land and water evacuation;
- In-flight fire;
- Decompression;
- Pilot incapacitation

When changing airplane type or variant during a series of flights, the cabin crew safety briefing should include a representative sample of type specific normal and emergency procedures and safety equipment applicable to the actual airplane type to be operated.

5.3.4. Break in Flight Operations

An Aircompany ensures that each cabin crew member who has been absent from all flying duties for more than 6 months and still remains within the period of validity of the previous check completes refresher training.

Aircompany Cabin Crew Member (Senior Cabin Crew member, Cabin Crew Instructor) who has been absent from all flying duties on relevant aircraft type needs to follow a specific series of steps in order to regain qualification. In case of the prolonged absense from flying duties the qualification of Cabin Crew Member is expired and he should complete the training required for requalification prior to being assigned as

Для цілей пункту вище, варіанти типу літака вважаються різними типами, якщо вони не схожі в усіх наступних аспектах:

Оперування аварійними виходами;

При визначенні схожості експлуатації виходів, для підтвердження схожості мають бути оціненими наступні фактори:

- активування/вимкнення виходу;
- напрямок руху ручки керування;
- напрямок відкриття виходу;
- силові допоміжні механізми;
- допоміжні засоби, наприклад жолоб для евакуації.

Розташування і тип переносного аварійного устаткування

При розгляді схожесті розміщення і типу переносного рятувального устаткування, для підтвердження схожості мають бути оцінені наступні фактори:

- все переносне рятувальне устаткування має розташовуватись в тому же, або за виняткових обставин в основному в тому ж місці;
- все переносне рятувальне устаткування вимагає однакового методу експлуатації;
- переносне рятувальне устаткування містить:

1. протипожежне устаткування;
2. устаткування для захисту дихальних органів
3. кисневе устаткування;
4. рятувальні жилети екіпажу;
5. інше устаткування безпеки якщо застосовно.
6. мегафони;
7. устаткування першої допомоги;

8 устаткування для виживання і сигналізації;

9. Інші засоби безпеки, де це можливо;

Специфічні для типу аварійні процедури

Аварійні процедури, специфічні для типу, містять але не обмежуються, наступним:

- евакуація на суші та на воді;
- пожежа в польоті;
- розгерметизація;
- втрата дієздатності пілотом.

При зміні типу або варіанту літака протягом серії польотів, інструктаж з безпеки кабінного екіпажу має містити представницьку вибірку специфічних для типу нормальних і аварійних процедур і устаткування безпеки, застосовного для фактично експлуатованого типу.

5.3.4. Перерва в льотній роботі

Авіакомпанія забезпечує, що кожен член кабінного екіпажу, хто понад 6 місяців усувався від всіх льотних обов'язків і все ще залишається в межах дійсності попередньої перевірки, проходить відновлювальну підготовку.

Член кабінного екіпажу Авіакомпанії (старший бортпровідник, бортпровідник-інструктор), який мав перерву у виконанні польотів на відповідному типі ПС, повинен виконати певну послідовність дій, щоб відновити свою кваліфікацію. У разі тривалої перерви стосовно виконання обов'язків на борту ПС член кабінного екіпажу втрачає чинність кваліфікації, і він повинен пройти підготовку, необхідну для перекваліфікації, перш ніж бути

operating crew member. Long break intervals are described below.

6 months and still remains within the validity period of the last relevant training and checking shall complete:

- Ground Training.

from 6 months and still remains within the validity period of the last relevant training and checking shall complete:

- Ground Training;
- Line Check.

from **12 to 36** months has not performed flying duties and validity period of the last relevant training and checking has expired shall complete

- Recurrent training;
- Conversion training course;
- Ground Training;
- Familiarization flights (2 legs);
- Line Check.

from **36 months** and more CCM shall complete:

- Have a valid Medical certificate;
- Emergency Training;
- Aircraft Type Specific Training Course;
- A/C Conversion Training Course;
- Aircompany Initial Training Course;
- Ground Training;
- Familiarization flights (4 legs);
- Line Check.

When CCM has been previously trained and has been absent from all flying duties **more than 6 years** CCM shall complete Initial Training Course.

5.3.5. Requirements for a Freelance and / or a Contracted Cabin Crew Member

Freelance and / or assumed by contract cabin crew members must meet the same qualifications as the typical staff members of the cabin crew cabin of Aircompany.

They must pass all required training and checks, including training in emergency procedures and rescue equipment.

They must report on all commercial flights on any types of AC to other operators.

Before the planning of freelance cabin crew members for the Aircompany in Flight Operations Department must ensure that no violations of Section 7 of OM Part A.

Before starting to perform duties for the Aircompany, cabin crew members working under a contract are required to complete the Airline's initial course for flight attendants (program p.2.8 of OM Part D).

призначеним членом кабінного екіпажу. Інтервали тривалої перерви описані далі за текстом.

6 місяців в межах строку чинності останньої періодичної підготовки та льотної перевірки за типом ПС, то він повинен завершити наступне:

- Наземна підготовка.

від 6 місяців в межах строку чинності останньої періодичної підготовки та льотної перевірки за типом ПС, то він повинен завершити наступне:

- Наземна підготовка;
- Льотна перевірка.

від **12-ти до 36-ти** календарних місяців, коли термін дії попередньої підготовки і льотної перевірки за типом ПС закінчився, то він повинен завершити наступне:

- Періодична підготовка;
- Курс перепідготовки на тип ПС;
- Наземна підготовка;
- Ознайомлювальні польоти (2 сектори);
- Льотна перевірка.

від **36 календарних місяців** і більше БП повинен закінчити наступне:

- Мати діючий медичний сертифікат;
- Аварійно-рятувальна підготовка;
- Підготовка за типом ПС;
- Курс перепідготовки на тип ПС;
- Програма початкової підготовки Авіакомпанії;
- Наземна підготовка;
- Ознайомлювальні польоти (4 сектори) ;
- Льотна перевірка.

При перерві в льотній роботі більш ніж **6 років** БП проходить повторно Курс Початкової підготовки.

5.3.5. Вимоги до вільнонайманого й/або прийнятим за контрактом членом кабінного екіпажа

Вільнонаймані та/або прийняті за контрактом члени кабінного екіпажа повинні відповідати тим же кваліфікаційним вимогам, що й штатні членам кабінного екіпажа Авіакомпанії.

Вони повинні пройти всі необхідні тренування й перевірки, включаючи тренування за аварійними процедурами і аварійно-рятувальному устаткуванню.

Вони повинні доповідати про всі комерційні польоти на будь-яких типах ПС для інших експлуатантів.

Перед плануванням роботи вільнонайманих членів льотних екіпажів для Авіакомпанії в Льотній Службі повинні переконатися, що немає порушень вимог Розділу 7 Частини А КЕ.

Перед початком виконанням обов'язків в Авіакомпанії бортпровідники, що працюють за контрактом, зобов'язані пройти початковий курс Авіакомпанії для бортпровідників (програма р.2.8 Частини D КЕ).

5.4. TRAINING, CHECKING AND SUPERVISION PERSONEL

5.4.1. General

All types of training required must be carried out:

- in accordance with the training programs and curricula established by the operator in the OM (Part D);
- appropriate qualified personnel. In the case of flight training and flight training and checking, the personnel providing training and checking shall be qualified in accordance with Annex I Part-FCL.

5.4.2. Flight crew training

5.4.2.4. General

All training and verification programs, including curricula and the use of flight simulation training equipment (FSTD), are approved by SAAU (OM Part D);

5.4.2.2. Aircompany`s flight crew members

Aircompany`s pilots training should be conducted by personnel who meet the following qualification requirements:

- Meet the requirements specified in Table 1 of this chapter;
- Valid ATPL License;
- Valid type rating of the relevant aircraft type;
- Valid IR;
- Meet the requirements of FCL.900 (a) (1);
- Meet the requirements of FCL.915. TRI;
- Valid TRI rating,

Aircompany`s FE/ FN training should be conducted by personnel who meet the following qualification requirements:

- Meet the requirements specified in Table 1 of this chapter;
- Valid FE/ FN License;
- Valid type rating of the relevant aircraft type;
- Valid FE/ FN TRI rating.

5.4.2.3. Sintetic Training Device trainings

Sintetic Training Device trainings of Aircompany`s pilots should be conducted by personnel who meet the following qualification requirements:

- Meet the requirements specified in Table 1 of this chapter;
- Valid ATPL License;
- Valid Type rating of the relevant aircraft type;
- Valid IR;
- Meet the requirements of FCL.900 (a) (1);
- Meet the requirements of FCL.915. TRI;
- Valid TRI rating,

Sintetic Training Device trainings of Aircompany`s FE/ FN should be conducted by personnel who meet the following qualification requirements:

5.4. ПЕРСОНАЛ З ПІДГОТОВКИ, ПЕРЕВІРКИ ТА НАГЛЯДУ

5.4.1. Загальні положення

Усі види підготовки, що вимагаються, повинні бути проведені:

- відповідно до програм підготовки та навчальних планів, встановлених Авіакомпанією в КЕ (Частина D);
- відповідним кваліфікованим персоналом. У разі льотної підготовки і льотної підготовки на тренажері та перевірки персонал, що забезпечує підготовку та проводить перевірки, повинен бути кваліфікований відповідно до Додатка I Part-FCL.

5.4.2. Для льотного екіпажу

5.4.2.1. Загальне

Усі програми підготовки та перевірок, включаючи навчальні плани та використання тренувального обладнання моделювання польоту (FSTD), схвалюються ДАСУ (КЕ Частина D).

5.4.2.2. Підготовка членів льотних екіпажів

Підготовка пілотів Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:

- Відповідність вимогам визначеним в Таблиці 1 цього розділу;
- Наявність ліцензії ATPL;
- Наявність актуального рейтингу відповідного типу ПС;
- Наявність актуального IR;
- Відповідність вимогам FCL.900 (a) (1);
- Відповідність вимогам FCL.915 TRI;
- Наявність актуального рейтингу TRI,

Підготовка БІ/ Штурмана Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:

- Відповідність вимогам визначеним в Таблиці 1 цього розділу;
- Наявність ліцензії FE/ FN;
- Наявність актуального рейтингу відповідного типу ПС;
- Наявність актуального рейтингу FE/ FN TRI.

5.4.2.3. Тренажерна підготовка членів льотних екіпажів

Тренажерна підготовка пілотів Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:

- Відповідність вимогам визначеним в Таблиці 1 цього розділу;
- Наявність ліцензії ATPL;
- Наявність актуального рейтингу відповідного типу ПС;
- Наявність актуального IR;
- Відповідність вимогам FCL.900 (a) (1);
- Відповідність вимогам FCL.915 TRI;
- Наявність актуального рейтингу TRI ,

Тренажерна підготовка БІ/ Штурмана Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:

- Meet the requirements of FCL.915.SFI;
- Valid SFI rating.

5.4.2.4. Checkings

Aircompany`s Flight crew members should be checked by personnel who meet the following qualification requirements:

- Meet the requirements specified in Table 1 of this chapter;
- Valid ATPL License;
- Valid Type rating of the relevant aircraft type;
- Valid IR;
- Meet the requirements of FCL.900 (a) (1);
- Meet the requirements of FCL.915 – TRI;
- Meet the requirements of FCL.1010 – TRE;
- Valid TRE Rating,

And/Or:

- SAAU representatives are certified in accordance with the requirements of ARU 565.

5.4.3. For Cabin Crew

5.4.4.1. General

All programs of training and competency checks for aircraft flight attendants (FA/CCM) are developed in accordance with the requirements, standards and rules of ARU 565, Annex V (Part-CC), ARU 682, ICAO Doc 10002 (Edition 2, 2020) and other regulatory documents of the Aviation Authorities of Ukraine.

Recurrent training course is conducted at the Aircompany or at SAAU approved training organizations in accordance with the provisions of the Program 2.8 OM Part D.

CCM Recurrent Training is conducted in the head office or additional office of the Aircompany or at the operating bases.

Theoretical training is issued on the letterhead form of aircompany “Cabin crew recurrent training and checking records” CC.TRP-16.

5.4.4.2. Aircompany`s cabin crew members training should be conducted by personnel who meet the following qualification requirements:

- education – the bachelor’s degree;
- valid Cabin Crew Attestation;
- valid Medical Certificate;
- at least 2 years of experience as Senior cabin crew member and not less than 1200 hours as a CCM among not less than 30 hours on relevant aircraft type;
- fluent in Ukrainian, English and Russian languages;
- well-developed communication skills, conflict resolution skills;
- ability to organize cabin crew in normal and emergency situations, be able to make wise and reasonable decisions, have skills of manager, have the skills of development of a cabin crew training programme;
- be acquainted with and have skills for different methods of teaching, skills for training materials creation, conducting training programs;

- Відповідність вимогам FCL.915.SFI;
- Наявність актуального рейтингу SFI.

5.4.2.4. Перевірки

Перевірка членів льотних екіпажів Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:

- Відповідність вимогам визначеним в Таблиці 1 цього розділу;
- Наявність ліцензії ATPL;
- Наявність актуального рейтингу відповідного типу ПС;
- Наявність актуального IR;
- Відповідність вимогам FCL.900 (a) (1);
- Відповідність вимогам FCL.915 – TRI;
- Відповідність вимогам FCL.1010 – TRE;
- Наявність актуального рейтингу TRE,

Та/або:

- Представники ДАСУ сертифіковані відповідно до вимог ARU 565.

5.4.4. Для кабінного екіпажу

5.4.4.1. Загальне

Усі програми підготовок і перевірок компетентності бортпровідників ПС (БП\ЧКЕ) розроблені у відповідності до вимог, стандартів та правил Наказу № 565 ДАСУ, Додатка V (Part-CC), Наказу № 682 ДАСУ, ICAO Doc 10002 (Edition 2, 2020) та інших нормативних документів Авіаційної влади України.

Курс періодичної підготовки, проводиться в Авіакомпанії або у затверджених ДАСУ навчальних організаціях відповідно до положень програми 2.8 Частини D КЕ.

Періодична підготовка проводиться в головному офісі або резервному офісі Авіакомпанії та/або на оперативній базі.

Теоретична підготовка оформлюється на бланку Авіакомпанії «Періодична підготовка бортпровідників» CC.TRP-16.

5.4.4.2. Підготовка членів кабінних екіпажів Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:

- освіта – ступінь бакалавр;
- дійсна атестація бортпровідника;
- дійсний медичний сертифікат;
- досвід роботи на посаді старшого БП не менш 2-х років та загальний наліт не менш ніж 1200 годин, серед них не менш ніж 30 годин на типі ПС
- вільне володіння Українською, Англійською та Російськими мовами;
- добре розвинуті комунікативні навички, та навички вирішення проблем;
- здатність до організації бортпроводників у звичайних та аварійних ситуаціях, вміння приймати мудрі та обґрунтовані рішення, володіння навичками керівника та здібності щодо розробки програм навчання бортпровідників;
- обізнаність та володіння навичками різних методів навчання, навичками розробки

	навчальних матеріалів, проведення навчальних програм;
- a valid qualification mark "flight attendant-instructor"	- наявність актуальної кваліфікаційної відмітки «бортпровідник-інструктор»
	Та/або:
- valid Cabin Crew Attestation;	- дійсна атестацію бортпровідника;
- valid Medical Certificate;	- дійсний медичний сертифікат;
- at least 2 years of experience with and not less than 1200 hours as a CCM among not less than 100 hours on relevant aircraft type;	- досвід роботи на посаді бортпровідника не менш 2-х років та загальний наліт не менш ніж 1200 годин, серед них не менш ніж 100 годин на типі ПС, на якому він повинен проходити практичну підготовку
- fluent in Ukrainian, English and Russian languages;	- вільне володіння Українською, Англійською та Російськими мовами;
- well-developed communication skills;	- добре розвинуті комунікативні навички, та навички вирішення проблем;
- the knowledge, skills and credibility required to train the CRM training elements in the non-operational environment;	- знання, навички та авторитет, необхідний для навчання елементів CRM в нестандартних обставинах;
- completed an introductory CRM course, as required in Annex V (Part-CC) and an operator's CRM training, as specified in AMC1 ORO.CC.115(e);	- завершений початковий CRM курс, як це вимагається в Додатку V (Частина-СС) до АПУ 565, та навчанням CRM експлуатанта, як зазначено у AMC1 ORO.CC.115(e);
- knowledge, skills and credibility required to train the CRM training elements in the non-operational environment, as specified in Table 1 of AMC1 ORO.CC.115(e);	- навички контролю та володіння ситуації; знання, навички та авторитет, необхідні для проведення навчання з CRM в позарейсових умовах, як зазначено в таблиці 1 AMC1 ORO.CC.115(e);
- valid qualification mark "Flight attendant - CRM instructor"	- Дійсна кваліфікаційна відмітка «бортпровідник - CRM інстурктор»
5.4.4.3. Cabin crew members checks of the Aircompany should be examined by personnel who meet the following qualification requirements:	**5.4.4.3. Перевірка членів кабінних екіпажів Авіакомпанії здійснюється персоналом, що відповідає наступним кваліфікаційним вимогам:**
The qualification requirements for the CC Examiner meet the requirements specified in sec. 5.4.4.2 OM A and	Квалфікаційні вимоги до Екзаменатора КЕ відповідають вимогам, визначеним в п. 5.4.4.2 ч. А КЕ Авіакомпанії та
Cabin Crew Examiner (CCE) – CC instructor, who is entitled by SAA of Ukrane to conduct line checks for CC instructors – shall hold a CCM's license and the Cabin Crew instructor qualification.	Екзаменатор КЕ (бортпровідник-інструктор ПС, якому ДАСУ надала право на проведення сертифікаційної перевірки бортпрровідників-інструкторів ПС) повинен мати свідоцтво ЧКЕ та кваліфікаційну відмітку бортпровідника-інструктора ПС.
CCE is assigned by SAAU as per the Aircompany request.	Екзаменатор призначається ДАСУ за поданням Авіакомпанії.

5.5. OTHER OPERATIONS PERSONNEL QUALIFICATION REQUIREMENTS

Other operations personnel of Aircompany include a Flight Operations Officer/ Flight Dispatcher.

Flight Dispatcher should meet minimal requirements:

- The age - is not less than 21 years.
- Must have approved Flight Operations Officer/ Flight Dispatcher license issued by SAAU.
- Must demonstrate knowledge and skills in all competencies of operational control in accordance with OM Part D Chapter 2.28, ICAO Annex I Chapter 4.6, SAAU Order No. 279 and ICAO Doc 7192-AN/857 Part D-3.
- Hold the qualifications required for flight planning in RVSM airspace.
- Hold the qualifications required for flight planning in compliance with PBN requirements.
- Hold valid dangerous goods certificate.
- Hold valid aviation security certificate.
- During 12 consecutive months from the date of the last flight has performed a Familiarization (qualification) flight in the cockpit during the line operations or in case of impossibility to fly the aircraft for reasons beyond the control of the Aircompany (for example disasters, epidemics, wars and restrictions related to them) during training at the FSTD as an observer for at least 2 flight sectors (or at least two take-offs and two landings in the area where the Flight Dispatcher will perform flight supervision) on one of any aircraft operated by the Aircompany.
- Has the capability of speaking and reading in an English language that will permit communication with external entities and authorities relevant to operational control and flight planning.
- Meet requirements of following working experience:

a total of two years of service in any one or in any combinatior of the capacities specified in below inclusive, provided that ir any combination of experience the period serviced in any capacity shall be at least one year:

- a flight crew member in air transportation; or
- a meteorologist in an organization dispatching aircraft in air transportation; or
- an air traffic controller; or a technical supervisor of flight operations officers or air transportation flight operations systems; or
- at least one year as an assistant in the dispatching of air transport; or
- have satisfactorily completed a course of approved trainings stated in OM part D Chapter 2.28.

5.5. КВАЛІФІКАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ІНШОГО ЕКСПЛУАТАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

До іншого експлуатаційного персоналу Авіакомпанії входить співробітник із забезпечення польотів – Диспетчер з забезпечення польотів (Flight Operations Officer/ Flight Dispatcher).

Диспетчер з забезпечення польотів повинен відповідати наступним мінімальним вимогам:

- Вік – не менше 21 року.
- Мати діюче свідоцтво співробітника із забезпечення польотів (Flight Operations Officer/Flight Dispatcher license) видане ДАСУ.
- Повинен продемонструвати знання та вміння у всіх сферах забезпечення польотів відповідно до КЕ Частини D Розділу 2.28, ICAO Annex I Розділ 4.6, Наказ ДАСУ № 279 та ICAO Doc 7192-AN/857 Part D-3.
- Має кваліфікацію, необхідну для планування польотів в повітряному просторі RVSM.
- Має кваліфікацію, необхідну для планування польоту відповідно до вимог PBN.
- Має дійсний сертифікат з перевезення небезпечних вантажів.
- Має дійсний сертифікат з авіаційної безпеки.
- Протягом 12-ти послідовних місяців від дати крайнього польоту, виконав ознайомчий (кваліфікаційний) політ в пілотській кабіні у виробничих умовах або під час тренування на FSTD у разі неможливості виконання польоту на ПС з причин, що не залежать від Авіакомпанії (наприклад: стихійні лиха, епідемії, війни та обмежень пов'язаних з ними) як спостерігач. Кваліфікаційний політ повинен включати щонайменше 2 сектори польоту (або щонайменше два зльоти та дві посадки в районі, де диспетчер з забезпечення польотів виконуватиме нагляд за польотами) на одному з типів ПС, що експлуатується Авіакомпанією.
- Має здатність розмовляти та читати англійською мовою, що дозволить спілкуватися із зовнішніми організаціями та органами влади, пов'язаними з оперативним контролем та плануванням польотів.
- Відповідає вимогам наступного досвіду роботи:

загалом два роки служби на будь-якій посаді або на будь-якій комбінації з посад, зазначених нижче включно, за умови, що в будь-якій комбінації досвіду період роботи на будь-якій посаді має становити щонайменше один рік:

- член льотного екіпажу ПС транспортної авіації; або
- метеоролог в організації, що забезпечує польоти ПС транспортної авіації; або
- диспетчер служби руху або технічний керівник співробітників із забезпечення польотів або служби виконання польотів ПС транспортної авіації; або
- один рік у якості співробітника, що надає допомогу в обслуговуванні польотів ПС транспортної авіації; або
- успішно закінчив курс підготовки за затвердженою програмою КЕ частини D Розділу 2.28.

The holder of a Flight Dispatcher license, the validity of which has not expired, shall be authorized to perform the duties of a Flight Dispatcher in any operational area in accordance with the method of flight operations control of the Aircompany.

Власник свідоцтва співробітника із забезпечення польотів, термін дії свідоцтва якого не скінчився, має право виконувати функції співробітника із забезпечення польотів у будь-якому районі відповідно до методу здійснення контролю за виконанням польотів Авіакомпанії.

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

6. CREW HEALTH PRECAUTIONS 6-3

6. ЗАСТЕРЕЖНІ ЗАХОДИ ЕКІПАЖУ СТОСОВНО ЗДОРОВ'Я 6-3

6.1. General provisions 6-3

6.1. Загальні положення 6-3

6.2. The relevant regulations and guidance to crew members concerning dangerous goods used for specialised tasks. 6-7

6.2. Відповідні положення та інструкції для членів екіпажу щодо небезпечних вантажів, що використовуються для спеціалізованих завдань. 6-7

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

6. CREW HEALTH PRECAUTIONS

6.1. GENERAL PROVISIONS

Part-MED

Crew health is of the highest importance and has a direct impact upon flight safety. This is reflected in very stringent requirements for regular medical examinations and medical certificates. It hardly needs to be mentioned that living health consciously is in the self-interest of every crewmember.

Crewmembers must commence every flight in a good physical and mental condition.

Performance of flight duties is prohibited when working capacity is reduced due to an illness or general physical condition. (Decrease of working capacity includes the effects of illness, injury, alcohol, drugs, fatigue, etc.).

A crewmember shall not perform duties in flight, if he has any doubts concerning his ability to perform his functional duties, or if he knows or suspects that he is suffering from fatigue, or feels unfit to safely perform the flight.

6.1.1. Alcohol and other intoxicating substances

All Aircompany employees whose activities are connected with the preparation, maintenance or flight performance of aircraft - the cockpit crew members, members of cabin crew, navigators personal and so on should not:

- Consume alcohol or adequate action on the body substance less than 24 hours before the time appear to work for the flight, the beginning of the reserve or carry out their duties for the flight;

- To begin the flight if the blood alcohol level exceeds 0.2 ppm;

- Consume alcohol in flight, the time spent in reserve or in the course of their duties for the flight.

Control testing of crew members for blood alcohol level, as well as the referral procedure, are to be carried out in accordance with the instruction on control testing approved by CAA of Ukraine Order No. 55, dated 05.02.2007.

Crewmembers wearing the company uniform (e.g. upon completion of duty time, unengaged crewmembers) shall not consume alcoholic beverages in the presence of third parties, i.e. in public places.

6.1.3. Narcotic substances

Narcotic substance consumption by crewmembers is strictly prohibited, unless the aero-medical examiner has determined that such consumption is absolutely necessary in the interest of the patient's health.

Usage of narcotic painkillers by persons involved in flight operation is prohibited, as these medications have an overall impact on the body.

6. ЗАСТЕРЕЖНІ ЗАХОДИ ЕКІПАЖУ СТОСОВНО ЗДОРОВ'Я

6.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Здоров'я екіпажу має найважливіше значення і має прямий вплив на безпеку польотів. Це відображається на дуже жорстких вимогах до регулярних медичних оглядів та медичних довідок. Навряд чи потрібно згадувати, що свідоме здоров'я живе в інтересах кожного члена екіпажу.

Члени екіпажу повинні починати кожен політ в хорошому фізичному і психічному стані.

Виконання льотних обов'язків забороняється, коли працездатність знижена за рахунок хвороби або загального фізичного стану. (Зменшення працездатності включає ефекти хвороби, поранень, алкоголю, наркотичних речовин, втоми тощо).

Член екіпажу не повинен виконувати обов'язки при виконанні польоту на повітряному судні, якщо у нього виникають будь-які сумніви в можливості виконання своїх певних обов'язків, або він знає або підозрює, що відчуває вплив втоми або відчуває себе не готовим до безпечного виконання польоту.

6.1.2. Алкоголь і інші отруйні речовини

Всі співробітники Авіакомпанії діяльність яких зв'язана з підготовкою, забезпеченням або виконанням польотів ПС - члени екіпажа пілотської кабіни, члени екіпажа пасажирської кабіни, штурмани, черговий техперсонал і так далі не повинен:

- Вживати алкоголь або адекватні по дії на організм субстанції менш чим за 24 години до часу явки на роботу для виконання польоту, початку резерву або виконання своїх службових обов'язків по забезпеченню польотів;

- Приступати до польоту, якщо рівень алкоголю в крові перевищує 0,2 проміле;

- Вживати алкоголь у польоті, в час знаходження в резерві або в час виконання своїх службових обов'язків по забезпеченню польотів.

Порядок направлення та проведення тест - контролю членів екіпажів на наявність алкоголю в крові визначено інструкцією проведення тест-контролю, затвердженої наказом Державіаслужби від 05.02.2007р. № 55

Члени екіпажу у форменому одязі (наприклад, після закінчення виконання обов'язків, вільні члени екіпажу) не повинні вживати алкогольні напої, якщо вони знаходяться в присутності третіх осіб, тобто у громадських місцях.

6.1.2. Наркотичні засоби

Вживання наркотичних речовин членами екіпажів строго заборонено, за винятком випадків, коли авіаційний медичний експерт визначив, що таке вживання обов'язково необхідно в інтересах здоров'я пацієнта.

Використання наркотичних знеболюючих препаратів особами, зайнятими на льотній роботі, забороняється,

6.1.3. Drugs

The consumption of medications by crewmembers before flight is strictly prohibited, unless the aero-medical examiner has determined that such consumption is necessary in the interest of the patient's health. However, in such extremely rare cases, the crewmember concerned shall commence performing his flight duties only after a medical examination conducted by the aero-medical examiner, who shall verify that the physical and mental fitness of such specialist corresponds to the required standards.

6.1.4. Sleeping pills

The effects and side effects of sleeping pills may be detrimental to flight safety. When using sleeping pills prescribed by the aero-medical examiner or available without prescription, crewmembers shall consult the aero-medical examiner regarding their possible effects on performance of duties related to flight operation.

6.1.5. Anti-depressants

Medical certificate holders shall not take any prescription or non-prescription anti-depressants unless they are completely sure that the medication will not have any adverse effect on their ability to perform their duties safely. If there is any doubt, advice shall be sought from an aero-medical examiner.

6.1.6. Pharmaceuticals

Pharmaceuticals taken the day before flight may have a negative effect on crewmembers during flight operation. Self-medication by crewmembers against cold-related diseases, gastro-intestinal tract disorders, neuralgia, fatigue etc. is not permitted. Self-medication may lead to the disease becoming chronic, acute deterioration of the psychophysiological ability to control the aircraft.

Barbiturates reduce immunity to oxygen deprivation. Some hypnotics have hypotensive effect and may lead to collapse. Barbiturates cause muscular relaxation, reduce mental processing speed, cause drowsiness and dystaxia when piloting. Depression remains for more than 10 hours after medicine intake. After the intake of barbiturates, working capacity of flight personnel is decreased for 15 hours and more; upon sedative intake – for up to 24 hours.

Cough medicine is not counter-indicative for flight operations, provided that it does not contain narcotic substances, and is not applied along with sedatives or antihistamines.

Painkillers, anti-inflammatory agents and salicylic acid preparations (acetylsalicylic acid, reopirine, phenacetine, etc.) rarely have negative effect, in particular with correct dosage. In case of individual hypersensitivity or overdose, side effects (allergic reactions, gastrointestinal bleeding etc.) may be observed. One-time intake, if there is no individual intolerance, may be required for arresting sudden pain.

Treatment with suprastin, phenergan, diphenhydramine and other medicines of this group is incompatible with flight work. Their negative effects include drowsiness, attention deficit,

оскільки ці препарати мають переважно загальний вплив на організм.

6.1.3. Ліки

Вживання ліків перед польотом членами екіпажів суворо заборонено, за винятком випадків, коли авіаційний медичний експерт визначив що таке вживання обов'язково необхідно в інтересах здоров'я пацієнта. Проте, в таких виключно рідкісних випадках член екіпажу, якого це стосується, повинен виконувати обов'язки, пов'язані з польотом, тільки після огляду у авіаційного медичного експерта, який встановить, що фізичний і психічний стан вищезгаданого фахівця відповідає чинним вимогам.

6.1.4. Снодійні

Дія або побічні ефекти снодійних пігулок можуть мати небезпечний вплив на безпеку польотів. При вживанні снодійних, призначених авіаційним медичним експертом або доступних без наявності рецепта, члени екіпажів повинні проконсультуватися у авіаційного медичного експерта про можливий їх вплив на виконання обов'язків, пов'язаних з польотом.

6.1.5. Антидепресанти

Власники медичних сертифікатів не повинні приймати будь-які рецептурні або безрецептурні антидепресанти, якщо вони не впевнені, що ліки не зробить негативного впливу на їх здатність безпечно виконувати свої обов'язки. У разі будь-яких сумнівів слід звернутися за порадою до авіаційного медичного експерта.

6.1.6. Фармацевтичні препарати

Фармацевтичні препарати які приймаються напередодні вильоту, можуть мати негативний вплив в ході виконання польоту на членів екіпажу. Неприпустимо самолікування особами льотного складу при простудних захворюваннях, розладах кишково-шлункового тракту, невралгіях, втомі і ін. Самолікування може призвести до переходу захворювання в хронічну форму, різкого погіршення психофізіологічних можливостей з управління ПС.

Барбітурати знижують стійкість до кисневого голодування. Деякі снодійні мають гіпотензивну дію і можуть привести до колапсу. Барбітурати викликають м'язове розслаблення, знижують швидкість мислення, проявляється сонливість, порушується координація рухів при пілотуванні. Депресія зберігається більше 10 годин після прийому препарату. Після прийому барбітуратів знижується працездатність осіб льотного складу протягом 15 годин і більше. А після прийому седативних засобів - до 24 годин.

Протикашльові засоби, якщо в їх склад не входять наркотики і якщо вони не поєднуються з седативними або антигістамінними засобами не протипоказані при виконанні льотної роботи.

Знеболюючі та протизапальні засоби, препарати саліцилової кислоти (ацетилсаліцилова кислота, реопірин, фенацетин і ін.) рідко викликають негативні дії, особливо при дотриманні дозування. У разі підвищеної індивідуальної чутливості або передозуванні препаратів можуть спостерігатися побічні явища (алергічні реакції кровотечі в шлунково-кишковий тракт і ін.). Одноразовий прийом в разі відсутності індивідуальної непереносимості може бути необхідний для лікування раптової болі.

Лікування супрастином, дипразином, димедролом та іншими препаратами цієї групи є несумісним з льотної роботою. До їх негативних ефектів належать сонливість, неуважність, психічна депресія запаморочення, порушення

mental depression, dizziness, depth vision impairment, clouding of consciousness and other manifestations which develop in high-altitude conditions.

глибинного зору, сплутаність свідомості та інші прояви, які збільшуються в умовах висоти.

Antihistamines reduce the working capacity of flight crew and may serve as an immediate cause of emergencies. If a flight crew member takes medicines of this group, he (she) should be suspended from flights for the time stated below.

Антигістамінні препарати знижують працездатність осіб льотного екіпажу та можуть служити безпосередньою причиною аварійних ситуацій. У разі, якщо препарати цієї групи використані членом льотного екіпажу, то він повинен бути відсторонений від польотів на строк викладений нижче.

The majority of antibiotics do not cause side effects, except for allergic reactions in some.

Антибіотики в своїй більшості не викликають побічних реакцій, за винятком алергічних реакцій у окремих людей.

Allergic reactions after antibiotic injection manifesting in anaphylactic shock, serum disease syndrome, skin lesions are the most dangerous. Besides, upon treatment with penicillin and chloramphenicol, vessel and myocardium damage may be observed; penicillin, streptomycin and chloramphenicol may cause complications such as neurosis and polyneuritis; other antibiotics may affect kidneys.

Найбільш небезпечними є алергічні реакції після введення антибіотиків, які можуть проявлятися у вигляді анафілактичного шоку, синдрому сироваткової хвороби, ураження шкірного покриву. Крім того, при лікуванні пеніциліном і левоміцетином спостерігаються ураження судин і міокарда; пеніцилін, стрептоміцин і левоміцетин можуть викликати ускладнення у вигляді неврозів і поліневритів; при використанні інших антибіотиків можливе ураження нирок.

Indicative data about the required suspension time for flight personnel who have taken medicines are mentioned in Annex 1 to the present Chapter.

Орієнтовні дані про необхідні терміни усунення від польотів осіб льотного складу, які приймали лікувальні препарати наведені в додатку 1 до цього керівництва.

6.1.7. Immunisation

6.1.7. Вакцинація

In accordance with the International Health Regulations of the World Health Organization (WHO), the majority of countries prescribe vaccination of crewmembers and passengers against certain diseases, often specifying that such immunization is only required upon entry “after leaving or transiting infected areas”.

У відповідності з Міжнародними правилами Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я (WHO більшість країн вимагають вакцинацію членів екіпажу і пасажирів проти певних хвороб, часто вказуючи, що така вакцинація потрібна тільки при в'їзді або "після покидання або перетину інфікованих областей".

When planning flights to areas that require vaccination, relevant information and documentation shell be submitted on time.

У разі планування польоту в зони, які вимагають вакцинацію, відповідна інформація і документація повинні бути своєчасно надані.

Vaccination that may be mandatory and its period of validity:

Вакцинація, яка може бути обов'язковою і її термін дії наступний:

- Yellow fever (vaccination is performed once, and becomes effective 10 days after vaccination, in accordance with the manufacturer's instructions);

- жовта лихоманка (щеплення проводиться одноразове, та чинне через 10 діб після вакцинації, відповідно до інструкції виробника).

Recommended vaccinations and their periods of validity:

Вакцинації, які є рекомендованими і їх терміни дії наступні:

- Cholera (7 days after vaccination, during 6 months);

- холера (через 7 днів після вакцинації протягом 6 місяців);

- Typhoid fever (7 days after vaccination, during 3 years);

- черевний тиф (через 7 днів після вакцинації протягом 3 років);

- Poliomyelitis (after 3 vaccinations, during 10 years);

- поліомієліт (після 3 вакцинацій протягом 10 років);

- Tetanus (after 3 vaccinations, during 10 years).

- правець (після 3 вакцинацій протягом 10 років).

In the case of malaria, the immunization in the ordinary sense of this word does not exist. This disease is preventable. Crewmembers assigned to perform flights in countries infected by malaria shall take appropriate medicines following the recommendation of the aero-medical examiner and use them as prescribed. Having undergone malaria treatment, crew member must receive proper medical consultation to verify his fitness to perform the duties of flight crew member before starting to carry out his duties.

У випадку з малярією не існує імунізації в прямому сенсі цього слова. Ця хвороба підлягає профілактиці. Члени екіпажу, призначені для виконання польоту в країни, інфіковані малярією, повинні приймати за рекомендацією авіаційного медичного експерта відповідні медикаменти і застосовувати їх відповідно до призначення. Після лікування малярії, до початку виконання обов'язків, пов'язаних з виконанням польоту, член екіпажу повинен отримати відповідну медичну консультацію для підтвердження про придатність до виконання функцій члена льотного екіпажу.

Note: Crewmembers should know that are many extremely dangerous illnesses, against which there are no vaccines.

Примітка: Члени екіпажів повинні знати, що існують багато вкрай небезпечних хвороб, проти яких не існує вакцин.

To avoid contagion with infectious diseases having a regional spreading, it is necessary to observe the following general rules of conduct in foreign countries:

- strict observance of hygiene at meals / water consumption;

- not bathing in still water;

- wearing clothes covering the arms and legs in infected areas (e.g. wood, jungle) to prevent or reduce the number of stings of insect vectors, or of venomous insects or animals (spiders, snakes);

- use of repellents.

In compliance with the requirements of the CAA, the aviation personnel shall pass an annual briefing concerning rules of personal hygiene and prevention of infectious diseases conducted by the aero-medical examiner. Such briefing shall also be carried out prior to the start of operations in adverse regions with extremely dangerous infections.

6.1.8. Deep-sea diving

Crewmembers whose sport activities include deep sea diving shall not perform flights for 12 to 48 hours, depending on the depth and duration of the dive, starting from the completion of such diving activity (ICAO Doc. 8984-2012).

6.1.9. Blood / bone marrow donation

Crewmembers shall not normally act as blood / bone marrow donors. If, for any reason, they have done so, they shall immediately inform the Aviation Company Management about this and shall not undertake flying duties for at least 24 hours after they have given blood, if such blood donation has not caused loss of working capacity for flight operation.

After bone marrow donation crewmember shall obtain confirmation of his flight fitness from an Aeronautical Medical Examiner.

6.1.10. Meal precautions prior to and during the flight

Sensible precautions should be taken to avoid the risk of food poisoning. In the interests of flight safety, 3 hours prior to the flight and before its end the crewmembers are strictly recommended to not accept food consisting of identical dishes and prepared by the same food supplier, restaurant or person.

6.1.11. Sleep and Rest

Flight safety requires that all crewmembers receive regular and sufficient sleep and are well rested before commencing their flight duties.

Rest requirements are provided in Chapter 7 of the present OM.

It is presumed that all crewmembers use their time of rest to regain their strength and fitness. Therefore, during rest times all activities that may interfere with rest and sleep must be avoided.

Для виключення зараження інфекційними хворобами, що мають регіональний характер поширення, необхідно керуватися такими загальними правилами поведінки в зарубіжних країнах:

- суворе дотримання гігієни під час їжі / та вживанні води;

- відмова від купання в стоячій воді;

- носіння одягу, що закриває руки і ноги в інфікованих зонах (наприклад, ліс, джунглі) для запобігання або зменшення кількості укусів комах-переносників хвороб або отруйних комах або тварин (павуків, змій);

- використання репелентів.

Відповідно до вимог Державіаслужби авіаційний персонал проходить щорічний інструктаж з правил особистої гігієни і профілактики інфекційних захворювань у авіаційного медичного експерта. Даний інструктаж проводиться також перед виконанням робіт в регіонах, неблагополучних по особливо небезпечним інфекціям.

6.1.8. Глибоководне пірнання

Члени екіпажу, чиї заняття спортом включають глибоководне пірнання, не повинні виконувати польоти протягом від 12 до 48 годин, в залежності від глибини і тривалості пірнання, з моменту такого занурення (ICAO Doc. 8984-2012).

6.1.9. Донорство крові / кісткового мозку

Як правило, члени екіпажів не повинні здавати кров або бути донорами кісткового мозку. Якщо з яких-небудь причин вони зробили це, то вони повинні негайно проінформувати адміністрацію авіакомпанії і не повинні виконувати обов'язки, пов'язані з виконанням польоту, протягом не менше 24 годин після здачі крові, тільки за умови, що таке донорство крові не викликало зменшення працездатності для виконання польотів.

Після донорства кісткового мозку член екіпажу повинен отримати у фахівця з авіаційної медичної експертизи підтвердження про придатність до польотів.

6.1.10. Запобіжні заходи перед польотом і під час польоту в відношенні прийняття їжі

Слід вживати суттєвих запобіжних заходів, щоб уникнути ризику отруєння їжею. В інтересах безпеки польоту, членам екіпажу за 3 години до початку виконання обов'язків, пов'язаних з польотом і до його завершення, не рекомендується приймати їжу, що складається з однакових страв і приготовлену одним і тим же постачальником, рестораном або особою.

6.1.11. Сон і відпочинок

Безпека польоту вимагає, щоб всі члени екіпажу регулярно і достатньо спали і добре відпочивали перед початком виконання польоту.

Вимоги до відпочинку викладені в Главі 7 цього Керівництва.

Всі члени екіпажу повинні використовувати час відпочинку для відновлення працездатності і сил. Протягом часу відпочинку, необхідно уникати будь-яких дій, які можуть порушити спокій і сон.

6.1.12. Surgical Operations

Prior to commencing performing his duties related to flight operation following a surgery, a crewmember shall obtain a confirmation of his fitness for flight from the aero-medical examiner.

Some minor surgeries, in particular dental, require topical regional or even general anesthesia. In such cases, the holder of pilot license shall be suspended from flights until the anesthesia has completely lost its effect or it becomes unlikely that post-surgery complications will occur.

After general anesthesia has been applied, a pilot shall spend at least 72 hours on the ground. Topical anesthesia requires 12 hours on the ground. If there are still any doubts about the possibility of resuming flights, a proper medical consultation must be obtained.

6.2. THE RELEVANT REGULATIONS AND GUIDANCE TO CREW MEMBERS CONCERNING DANGEROUS GOODS USED FOR SPECIALISED TASKS.

All personnel engaged in the carriage of dangerous goods, as well as the personnel that may contact with them while performing its duties, shall pass the appropriate training and shall be permitted (have a certificate) to handle dangerous goods.

When working with special substances used in specialized tasks, as well as when washing equipment and containers from them, precautions should be taken. It is necessary to exclude the possibility of getting the substances on the skin, mucous membranes of the eyes and in the gastrointestinal tract.

The staff at the same time should be provided with personal protective equipment: waterproof clothing, rubber boots, rubber gloves, goggles and shields.

Persons working with special substances are advised to follow personal hygiene measures. Wash your hands with soap before eating and smoking, and take a shower after work. In case of heavy soiling, it is necessary to change clothes.

At the first signs of poisoning (nausea, dizziness, vomiting, loss of consciousness) the victim must be removed from the polluted atmosphere, provide access to fresh air, calm, warmth. In case of contact with eyes - rinse thoroughly with warm water. In case of contact with skin, rinse thoroughly with running water. Upon entering the gastrointestinal tract - drink a few glasses of water (warm) or a weak pink solution of potassium permanganate, induce vomiting, then drink 0.5 cups of water with 2-3 tablets of activated charcoal, and then take saline laxative.

6.1.12. Хірургічні операції

Після хірургічної операції, до початку виконання обов'язків, пов'язаних з виконанням польоту, член екіпажу повинен отримати у авіаційного медичного експерта підтвердження про придатність до польотів.

Деякі процедури малої хірургії, зокрема, стоматологічні, вимагають місцевої регіональної або навіть загальної анестезії. У всіх таких випадках власник льотного свідоцтва повинен усуватися від польоту до повного припинення дії анестезії і до того моменту, коли можливість післяопераційних ускладнень стане малоймовірною.

Після застосування загальної анестезії необхідно провести на землі не менше 72 годин. Після місцевої анестезії досить 12 годин. Якщо залишаються будь-які сумніви щодо можливості відновлення польотів, слід отримати відповідну медичну консультацію.

6.2. ВІДПОВІДНІ ПОЛОЖЕННЯ ТА ІНСТРУКЦІЇ ДЛЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ЩОДО НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ ЗАВДАНЬ.

Весь персонал, який задіяний у перевезенні небезпечних вантажів, а також, який може увійти в контакт з ними при виконанні своїх обов'язків, проходить відповідну підготовку і повинен мати допуск (сертифікат) на проведення відповідного виду робіт.

При роботах зі спеціальними речовинами, які використовуються при спеціалізованих операціях, а також при промиванням апаратури і тари з під них слід дотримуватися запобіжних заходів. Необхідно виключити можливість потрапляння складу на шкірні покриви, слизові оболонки очей і в шлунково-кишковий тракт.

Обслуговуючий персонал при цьому повинен бути забезпечений засобами індивідуального захисту: непромокаючим спецодягом, гумовими чоботами, гумовими рукавицями, захисними окулярами і щитками.

Особам, які працюють зі спеціальними речовинами, рекомендується дотримуватися заходів особистої гігієни. Перед прийомом їжі і курінням слід вимити руки з милом, після закінчення робіт - прийняти душ. При сильному забрудненні необхідно змінити одяг.

При перших ознаках отруєння (нудота, запаморочення, блювота, втрата свідомості) потерпілого необхідно видалити із забрудненої атмосфери, забезпечити доступ свіжого повітря, спокій, тепло. При попаданні в очі - рясно промити теплою водою. При попаданні на шкіру - ретельно змити струменем води. При попаданні в шлунково-кишковий тракт - дати випити кілька склянок води (теплою) або слаборозовим розчину марганцевокислого калію, викликати блювоту, після чого випити 0,5 склянки води з 2-3 таблетками активованого вугілля, а потім прийнять сольове проносне.

Annex 1

Flight suspension period for flight crew personnel who take medicine:

Додаток 1

Терміни відсторонення від польотів осіб льотного складу при прийомі лікувальних препаратів:

Medicine	Flight suspension period	Препарати	Тривалість усунення від польотів
Narcotic medicine (anesthesia)	72 hours	Наркотичні засоби (наркоз)	72 години
Muscle relaxant	24 hours	М'язові релаксанти	24 години
Sleeping medicine	12-24 hours	Снодійні засоби	12-24 години
Sedatives and neuroleptics:		Седативні та нейролептичні:	
Bromides	8-12 hours	Броміди	8-12 години
phenothiazine derivatives	24-48 hours	похідні фенотіазину	24-48 години
other sedatives	4-6 hours	інші заспокійливі	4-6 години
Analgesics of opium group	24 hours	Анальгетики групи опію	24 години
Pyrazolone derivatives	6-12 hours	Похідні піразолону	6-12 години
Antihistaminic drugs	8-24 hours	Антигістамінні	8-24 години
Cardiac and antispasmodic drugs	12-24 hours	Серцеві та спазмолітичні	12-24 години
Diuretics	24 hours	Діуретики	24 години
topical anesthetics	4-6 hours	Місцевоанестезуючі	4-6 години
Emetics and expectorants	6-12 hours	Блювотні та відхаркуючі	6-12 години
Purgatives	18-24 hours	Послаблювальні	18-24 години
Choleretics	24 hours	Жовчогінні	24 години
Hormone medicine	72 hours	Гормональні	72 години
Sulfanilamides		Сульфаніламіди:	
Poorly absorbing	24-72 hours	ті, що погано всмоктуються	24-72 години
Durable	Up to 7 days	пролонгованої дії	до 7 діб
Antibiotics		Антибіотики	
Standard duration	12-48 hours	звичайної дії	12-48 години
Repository (bicillin)	Duration + 24 hours	тривалої дії (біцилін)	термін дії + 24 години
Other anti-microbic and chemother-apeutic medications	24 hours	Інші протимікробні та хіміотерапевтичні засоби	24 години
Vaccines and serums	at least 24 hours	Вакцини і сироватки	не менше 24 години
Anthelmintic agents	12-24 hours	Протигельмінтні	12-24 години
Oxygen for expulsion of helminths	96 hours	Кисень при дегельмінтизації	96 години
Radio opacifiers	24 hours	Рентгенконтрастні речовини	24 години
Notes: 1. Specified periods of suspension from flights may be pro-longed due to increased susceptibility to any medicine, which should be mentioned in the medical records. 2. Duration is defined in medication instruction		Примітки: 1. Наведені терміни усунення від польотів можуть бути збільшені за підвищеної індивідуальної чутливості до тих чи інших ліків, що слід зазначати в медичній книжці. 2. Термін дії встановлюється в інструкції до препарату	

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

7. FLIGHT AND DUTY TIME LIMITATIONS AND REST REQUIREMENTS 7-3
7. ОБМЕЖЕННЯ ЛЬОТНОГО ЧАСУ ТА ЧАСУ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ, ВИМОГИ ДО ВІДПОЧИНКУ 7-3
7.1. LIMITATIONS AND REQUIREMENTS 7-3
7.1. ОБМЕЖЕННЯ ТА ВИМОГИ 7-3
7.1.1. Scope 7-3
7.1.1. Межі 7-3
7.1.2. Definitions 7-3
7.1.2. Визначення 7-3
7.1.3. Aircompany responsibilities 7-6
7.1.3. Обов'язки Авіакомпанії 7-6
7.1.4. Crew member responsibilities 7-6
7.1.4. Обов'язки члена екіпажу 7-6
7.1.5. The main place of base 7-7
7.1.5. Основне місце базування 7-7
7.1.6. Flight Duty Period (FDP) 7-7
7.1.6. Період виконання обов'язків в польоті (FDP) 7-7
7.1.6.1. Basic maximum daily FDP 7-7
7.1.6.1. Базовий максимальний добовий FDP 7-7
7.1.6.2. Maximum daily FDP for acclimatized crew members using non-in-flight extensions. 7-8
7.1.6.2. Максимальний добовий FDP для акліматизованих членів екіпажу з використанням подовжень без відпочинку в польоті. 7-8
7.1.6.3. Maximum daily FDP with the use of extensions due to in-flight rest 7-9
7.1.6.3. Максимальний добовий FDP з використанням подовження через відпочинок в польоті 7-9
7.1.6.4. Contingencies in flight operations are at the PIC discretion 7-9
7.1.6.4. Непередбачувані обставини в льотній експлуатації – на розсуд КПС 7-9
7.1.7. Flight time and duty periods 7-10
7.1.7. Польотний час та періоди виконання обов'язків 7-10
7.1.7.1. The total duty periods 7-10
7.1.7.1. Загальний час періодів виконання обов'язків 7-10
7.1.7.2. The total flight time of the sectors 7-10
7.1.7.2. Загальний польотний час на секторах польоту 7-10
7.1.7.3. Split duties 7-10
7.1.7.3. Розділене виконання обов'язків 7-10
7.1.7.4. Standby and duties at the airport 7-11
7.1.7.4. Режим очікування та виконання обов'язків в аеропорту 7-11
7.1.7.5. Reserve 7-11
7.1.7.5. Резерв 7-11
7.1.8. Periods of rest 7-12
7.1.8. Періоди відпочинку 7-12
7.1.8.1. Minimum rest period at the main base 7-12
7.1.8.1. Мінімальний період відпочинку на основному місці базування 7-12
7.1.8.2. Minimum rest period away from the base 7-12
7.1.8.2. Мінімальний період відпочинку поза місцем основного базування 7-12
7.1.8.3. Reduced rest 7-12
7.1.8.3. Скорочений відпочинок 7-12
7.1.8.4. Periodic extended rest periods 7-12
7.1.8.4. Періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку 7-12
7.1.8.5. Annual vacation time 7-13
7.1.8.5. Щорічна відпустка 7-13
7.1.9. Nutrition 7-13
7.1.9. Харчування 7-13
7.1.10. Records of base, flight time, duty and rest periods 7-14
7.1.10. Записи про місце основного базування, польотний час, періоди виконання обов'язків та відпочинку 7-14
7.2. EXCEEDING OF FLIGHT TIME AND DUTY TIME 7-15
7.2. ПЕРЕВИЩЕННЯ НОРМ ПОЛЬОТНОГО І СЛУЖБОВОГО ЧАСУ 7-15
7.2.1. General provisions 7-15
7.2.1. Загальні положення 7-15
7.2.2. Unforeseen circumstances occurring during flight performance, affected to the limitations of flight duty time duration 7-15
7.2.2. Непередбачені обставини при виконанні польотного завдання, що впливають на тривалість польотного часу 7-15
7.3. FATIGUE RISK MANAGEMENT 7-16

7.3. УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ ВТОМИ....7-16
7.3.1. Fatigue Risk Management Policy....7-16
7.3.1. Політика управління ризиком втоми....7-16
7.3.2. Fatigue Risk Management System....7-17
7.3.2. Система управління ризиком втоми....7-17
7.3.2.1. Philosophy and principles:....7-17
7.3.2.1. Філософія та принципи:....7-17
7.3.2.2. Documentation of Processes....7-18
7.3.2.2. Документація процесів....7-18
7.3.2.3. Scientific Principles and Knowledge....7-18
7.3.2.3. Наукові принципи та знання....7-18
7.3.2.4. Hazard Identification and Risk Assessment Processes....7-18
7.3.2.4. Процеси ідентифікації та оцінки ризиків....7-18
7.3.2.5. Risk Mitigation Process....7-18
7.3.2.5. Процес зменшення ризику....7-18
7.3.2.6. FRM Safety Assurance Processes....7-19
7.3.2.6. Процес забезпечення безпеки за рахунок управління ризиками втоми....7-19
7.3.2.7. FRM Facilitation Processes....7-19
7.3.2.7. Процеси сприяння управлінню ризиком спричиненим втомою....7-19
7.3.2.8. Fatigue control training....7-19
7.3.2.8. Тренування з контролю втоми....7-19
Annex 1. Counting crew member flight duty time Form....7-21
Додаток 1. Форма обліку робочого часу члена екіпажу....7-21
Annex 2. Flight and cabin crew duty and rest periods records....7-22
Додаток 2. Облік часу роботи та відпочинку членів льотного та кабінного екіпажу....7-22

7. FLIGHT AND DUTY TIME LIMITATIONS AND REST REQUIREMENTS

7.1. LIMITATIONS AND REQUIREMENTS

ORO.FTL.100, ORO.FTL.105, ORO.FTL.110, ORO.FTL.115, ORO.FTL.120, ORO.FTL.125, ORO.FTL.200, ORO.FTL.205, ORO.FTL.210, ORO.FTL.215, ORO.FTL.220, ORO.FTL.225, ORO.FTL.230, ORO.FTL.235, ORO.FTL.240, ORO.FTL.245, ORO.FTL.250

7.1.1. Scope

This chapter establishes the requirements to be met by the Aircompany and its crew members regarding flight and duty time restrictions and rest requirements.

7.1.2. Definitions

The following definitions are used in this chapter:

acclimatised means a state in which a crew member's circadian biological clock is synchronised to the time zone where the crew member is. A crew member is considered to be acclimatised to a 2-hour wide time zone surrounding the local time at the point of departure. When the local time at the place where a duty commences differs by more than 2 hours from the local time at the place where the next duty starts, the crew member, for the calculation of the maximum daily flight duty period, is considered to be acclimatised in accordance with the values in the Table 1.

Table 1

Time difference (h) between reference time and local time where the crew member starts the next duty	Time elapsed since reporting at reference time				
	<48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥120
<4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

"B" – acclimatized to the local time of the time zone of departure,

"D" – acclimatized to local time, where the crew member starts his / her next duty, and

"X" – a member of the crew is in an unknown state of acclimatization;

reference time means the local time at the reporting point situated in a 2-hour wide time zone band around the local time where a crew member is acclimatised;

accommodation means, for the purpose of standby and split duty, a quiet and comfortable place not open to the public with the ability to control light and temperature, equipped with adequate furniture that provides a crew mem

7. ОБМЕЖЕННЯ ЛЬОТНОГО ЧАСУ ТА ЧАСУ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ, ВИМОГИ ДО ВІДПОЧИНКУ

7.1. ОБМЕЖЕННЯ ТА ВИМОГИ

7.1.1. Межі

Цей підрозділ встановлює вимоги, які виконує Авіакомпанія та її члени екіпажу щодо обмежень польотного та робочого часу і вимог щодо відпочинку.

7.1.2. Визначення

В цьому підрозділі використовуються наступні визначення:

акліматизований – стан в якому цілодобовий біологічний годинник члена екіпажу синхронізований з часовою зоною де знаходиться член екіпажу. Член екіпажу вважається акліматизованим в межах 2-х годинного часового поясу, що оточує місцевий час у пункті відправлення. Коли місцевий час у місці де починається обов'язок відрізняється більше ніж на 2 години від місцевого часу у місці де починається наступний обов'язок члена льотного екіпажу, для розрахунку максимального періоду добового робочого часу, вважається акліматизованим відповідно до значень у Таблиці 1.

Таблиця 1

Різниця часу (h) між відправним часом та місцевим часом, коли член екіпажу починає наступний обов'язок	Час, який минув з моменту звітності, у порівнянні з відправним часом				
	<48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥120
<4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

«B» – акліматизований до місцевого часу часового поясу відправлення,

«D» – акліматизований до місцевого часу, де член екіпажу розпочинає його/її наступний обов'язок, і

«X» – член екіпажу знаходиться у невідомому стані акліматизації;

відправний час – місцевий час в точці доповіді, розташованого в межах 2-х годинного часового поясу навколо місцевого часу, коли член екіпажу акліматизований;

розміщення – тихе та комфортне непублічне місце з можливістю керуванням світлом та температурою, адекватно мебльоване для забезпечення можливості сну членам екіпажу, з достатніми можливостями для

ber with the possibility to sleep, with enough capacity to accommodate all crew members present at the same time and with access to food and drink;

розміщення всіх членів екіпажу присутніх одночасно і з доступом до їжі та напоїв під час режимів очікування і максимально добового ного обов'язку;

suitable accommodation means, for the purpose of standby, split duty and rest, a separate room for each crew member located in a quiet environment and equipped with a bed, which is sufficiently ventilated, has a device for regulating temperature and light intensity, and access to food and drink;

придатне розміщення – роздільні кімнати для кожного члена екіпажу розташованих у тихому середовищі і мебльованих ліжком, достатньо вентильоване, має пристрій для регулювання температури та інтенсивності світла і з доступом до їжі та напоїв під час режимів очікування, розділеного обов'язку та відпочинку;

augmented flight crew means a flight crew which comprises more than the minimum number required to operate the aircraft, allowing each flight crew member to leave the assigned post, for the purpose of in-flight rest, and to be replaced by another appropriately qualified flight crew member;

посилений льотний екіпаж – це льотний екіпаж який містить більшу за мінімальну кількість необхідну для експлуатації ПС, що дозволяє кожному члену льотного екіпажу залишити свою призначену позицію, з метою відпочинку в польоті, та бути заміненим іншим відповідним кваліфікованим членом льотного екіпажу;

break means a period of time within an flight duty period, shorter than a rest period, counting as duty and during which a crew member is free of all tasks;

перерва – період часу впродовж виконання обов'язків в польоті, коротший періоду відпочинку, що зараховується до обов'язків і на протязі якого член екіпажу є вільним від всіх завдань;

delayed reporting means the postponement of a scheduled FDP by the Aircompany before a crew member has left the place of rest;

затримане доповідання – відстрочка Авіакомпанії запланованого FDP до того, як член екіпажу залишив місце відпочинку;

disruptive schedule means a crew member's roster which disrupts the sleep opportunity during the optimal sleep time window by comprising an FDP or a combination of FDPs which encroach, start or finish during any portion of the day or of the night where a crew member is acclimatised. A schedule may be disruptive due to early starts, late finishes or night duties.

несприятливий розклад – реєстр задіяних членів екіпажу який порушує можливість сну, протягом оптимального періоду сну, включенням застосовних FDP або їх комбінацій, починається або закінчується впродовж будь якої частини дня або ночі де член екіпажу є акліматизованим. Розклад може бути несприятливим з причин раннього старту, пізнього завершення або виконання обов'язків вночі.

early type of disruptive schedule:

ранній тип несприятливого розкладу:

for early start a duty period starting in the period between 05:00 and 05:59 in the time zone to which a crew member is acclimatised, and

для раннього старту період виконання обов'язків починається між 05:00 та 05:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим; та

for late finish a duty period finishing in the period between 23:00 and 01:59 in the time zone to which a crew member is acclimatised;;

для пізнього завершення період виконання обов'язків закінчується між 23:00 та 01:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим;

late type of disruptive schedule:

пізній тип несприятливого розкладу:

for early start a duty period starting in the period between 05:00 and 06:59 in the time zone to which a crew member is acclimatised; and

для раннього старту період виконання обов'язків починається між 05:00 та 06:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим; та

for late finish a duty period finishing in the period between 00:00 and 01:59 in the time zone to which a crew member is acclimatised;

для пізнього завершення період виконання обов'язків закінчується між 00:00 та 01:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим;

night duty means a duty period encroaching any portion of the period between 02:00 and 04:59 in the time zone to which the crew is acclimatised;

виконання обов'язків вночі – період виконання обов'язків, що припадає на будь-яку частину періоду між 02:00 та 04:59 у часовому поясі у якому член екіпажу є акліматизованим;

duty means any task that a crew member performs for the Aircompany, including flight duty, administrative work, giving or receiving training and checking, positioning, and some elements of standby;

виконання обов'язків – будь-яке завдання, яке член екіпажу виконує в інтересах Авіакомпанії, включаючи виконання обов'язків в польоті, адміністративну роботу, отримання або проведення тренувань та перевірок, позиціонування, а також деякі елементи перебування в режимі очікування;

duty period means a period which starts when a crew member is required by an Aircompany to report for or to commence a duty and ends when that person is free of all duties, including post-flight duty;

період виконання обов'язків – період, що починається, коли Авіакомпанія зобов'язує члена екіпажу з'явитися або почати виконання обов'язків і закінчується, коли така особа стає вільною від всіх обов'язків, включаючи післяпольотні обов'язки;

flight duty period (FDP) means a period that commences when a crew member is required to report for duty, which includes a sector or a series of sectors, and finishes when the

період виконання обов'язків в польоті (FDP) – період, який починається, коли член екіпажу зобов'язаний з'яви-

aircraft finally comes to rest and the engines are shut down, at the end of the last sector on which the crew member acts as an operating crew member;

тися для виконання обов'язків, який включає один або низку секторів і закінчується, коли ПС досягає фінальної зупинки та двигуни вимкнені наприкінці останнього сектору польоту, протягом якого член екіпажу є задіяним;

flight time means the time between an aircraft first moving from its parking place for the purpose of taking off until it comes to rest on the designated parking position and all engines or propellers are shut down;

польотний час – означає час від моменту, коли ПС відправляється з місця паркування для зльоту і до моменту його повної зупинки в призначеному місці паркування та вимкнення всіх двигунів або гвинтів;

home base means the location, assigned by the Aircompany to the crew member, from where the crew member normally starts and ends a duty period or a series of duty periods and where, under normal circumstances, the Aircompany is not responsible for the accommodation of the crew member concerned;

основне місце базування – місце, визначене Авіакомпанією для члена екіпажу, з якого цей член екіпажу, як правило, починає та закінчує період виконання обов'язків або низку періодів виконання обов'язків і в якому, за звичайних обставин, Авіакомпанія не є відповідальною за розташування даного члена екіпажу для відпочинку;

local day means a period of 24 hours that commencing at 00:00 local time;

місцева доба (local day) – період протягом 24 години, який починається в 00:00 за місцевим часом;

local night means a period of 8 hours falling between 22:00 and 08:00 local time;

місцева ніч – період протягом 8 годин, що триває між 22:00 та 08:00 за місцевим часом;

operating crew member means a crew member carrying out duties in an aircraft during a sector;

задіяний член екіпажу – член екіпажу, який виконує свої обов'язки на борту ПС протягом сектору польоту;

positioning means the transferring of a non-operating crew member from one place to another, at the behest of the operator, excluding:

- the time of travel from a private place of rest to the designated reporting place at home base and vice versa, and
- the time for local transfer from a place of rest to the commencement of duty and vice versa;

позиціонування – трансфер незадіяного члена екіпажу з одного місця до іншого за розпорядженням Авіакомпанії, не включаючи:

- час пересування від приватного місця відпочинку до визначеного місця на основному місці базування і у зворотному напрямку, а також
- час місцевого трансферу від місця відпочинку до місця початку виконання обов'язків і у зворотному напрямку;

rest facility means a bunk or seat with leg and foot support suitable for crew members' sleeping on board an aircraft;

обладнання для відпочинку – койка або крісло з опорою для ніг, придатне для сну члена екіпажу;

reserve means a period of time during which a crew member is required by the operator to be available to receive an assignment for an FDP, positioning or other duty notified at least 10 hours in advance;

перебування в резерві – період часу, протягом якого член екіпажу зобов'язаний перебувати у готовності для отримання завдання від Авіакомпанії на FDP, позиціонування або інших обов'язків, які повідомлені щонайменше за 10 годин до початку їх виконання;

rest period means a continuous, uninterrupted and defined period of time, following duty or prior to duty, during which a crew member is free of all duties, standby and reserve.;

період відпочинку – постійний, безперервний та визначений період часу після або до виконання обов'язків, протягом якого член екіпажу є вільним від всіх обов'язків, перебування в режимі очікування або в резерві;

rotation is a duty or a series of duties, including at least one flight duty, and rest periods out of home base, starting at home base and ending when returning to home base for a rest period where the operator is no longer responsible for the accommodation of the crew member;

ротація – обов'язки або серія обов'язків, що включають в себе принаймні одне виконання обов'язків в польоті та періоди відпочинку, які проходять за межами основного місця базування, починаються на основному місці базування та закінчуються поверненням на основне місце базування для періоду відпочинку, протягом якого Авіакомпанія не є відповідальним за розміщення члена екіпажу для відпочинку;

single day free of duty means a time free of all duties and standby consisting of one day and two local nights, which is notified in advance. A rest period may be included as part of the single day free of duty;

повна доба вільна від обов'язків – час, вільний від всіх обов'язків та перебування в режимі очікування, що триває один день та дві місцеві ночі, про який надається попереднє повідомлення. В повну добу вільну від обов'язків може входити період відпочинку.

sector means the segment of an FDP between an aircraft first moving for the purpose of taking off until it comes to rest after landing on the designated parking position;

сектор – сегмент FDP з моменту початкового руху ПС від місця стоянки, з метою зльоту, і до його повної зупинки після посадки на призначеному місці паркування;

standby means a pre-notified and defined period of time during which a crew member is required by the Aircompany to be available to receive an assignment for a flight, position

режим очікування – заздалегідь доведений і визначений період часу, протягом якого Авіакомпанія надає розпорядження члену екіпажу перебувати в готовності для отримання завдання на політ, позиціонування або

ing or other duty without an intervening rest period;

airport standby means a standby performed at the airport;

other standby means a standby either at home or in a suitable accommodation;

window of circadian low (WOCL) means the period between 02:00 and 05:59 hours in the time zone to which a crew member is acclimatized.

7.1.3. Aircompany responsibilities

The Aircompany:

- publishes duty rosters sufficiently 14 days in advance to provide the opportunity for crew members to plan adequate rest;
- ensures that flight duty periods are planned in a way that enables crew members to remain sufficiently free from fatigue so that they can operate to a satisfactory level of safety under all circumstances;
- specify reporting times that allow sufficient time for ground duties;
- takes into account the relationship between the frequency and pattern of flight duty periods and rest periods and give consideration to the cumulative effects of undertaking long duty hours combined with minimum rest periods;
- allocates duty patterns which avoid practices that cause a serious disruption of an established sleep/work pattern, such as alternating day/night duties;
- comply with the provisions concerning disruptive schedules in accordance with ARO.OPS.230;
- provides rest periods of sufficient time to enable crew members to overcome the effects of the previous duties and to be rested by the start of the following flight duty period;
- plans recurrent extended recovery rest periods and notify crew members sufficiently in advance;
- plans flight duties in order to be completed within the allowable flight duty period taking into account the time necessary for pre-flight duties, the sector and turnaround times;
- changes a schedule and/or crew arrangements if the actual operation exceeds the maximum flight duty period on more than 33% of the flight duties in that schedule during a scheduled seasonal period.

7.1.4. Crew member responsibilities

A crewmember shall not perform his duties on an aircraft, if he feels fatigued or unwell to an extent that renders him unfit to secure a safe performance of his functional duties.

інших обов'язків без переривання періоду відпочинку;

режим очікування в аеропорту – очікування яке виконується в аеропорту;

інший режим очікування – очікування за місцем проживання або у придатному розміщенні;

вікно уповільнення добового ритму – період від 02:00 до 05:59 в часовому поясі, до якого член екіпажу є акліматизованим.

7.1.3. Обов'язки Авіакомпанії

Авіакомпанія:

- за 14 днів публікує реєстр виконання обов'язків для забезпечення можливості планування належного відпочинку членами екіпажу;
- забезпечує планування періодів виконання обов'язків в польоті таким чином, щоб надати можливість членам екіпажу не відчувати втому так щоб за будь-яких обставин вони могли виконувати обов'язки з належним рівнем безпеки;
- визначає часи доповіді таким чином, щоб надати достатній час для обов'язків на землі;
- враховує відношення між частотою та схемою періодів виконання обов'язків в польоті та періодів відпочинку і бере до уваги сумарний ефект тривалого виконання обов'язків в поєднанні з мінімальними періодами відпочинку;
- передбачає такі схеми виконання обов'язків, які дозволяють уникати значних порушень встановленої схеми сну/роботи, таку як почергова зміна обов'язків день/ніч;
- дотримується положень, які стосуються несприятливих розкладів, відповідно до ARO.OPS.230;
- забезпечує періоди відпочинку достатньої тривалості для того, щоб члени екіпажу мали змогу подолати ефекти попередньо виконаних обов'язків та достатньо відпочивши на початок наступного періоду виконання обов'язків в польоті;
- планує періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку та завчасно повідомляє членів екіпажу;
- планує виконання обов'язків в польоті таким чином, щоб вони могли бути завершені протягом допустимого періоду виконання обов'язків в польоті з урахуванням часу, необхідного для виконання передпольотних обов'язків, сектору та оборотного часу;
- змінює розклад та/або склад екіпажу в разі, якщо фактична експлуатація перевищує максимальний період виконання обов'язку в польоті більше ніж на 33 % виконання обов'язків в польоті у даному розкладі протягом запланованого сезонного періоду.

7.1.4. Обов'язки члена екіпажу

Член льотного екіпажу не повинен виконувати свої обов'язки на ПС, якщо він відчуває, що він стомлений або нездоровий в такому ступені, що не здатний (або через деякий час буде не здатний) забезпечити безпечне

Aircrew member should have a preflight rest for maintaining his/her psychophysiological performance level, and guarantee flight safety and professional activity. Each Flight crewmember is provided with inter flights rest time for his/her psychophysiological performance renewal after finishing the flight task.

7.1.5. The main place of base

The Aircompany determines the main base for each crew member. The information is stored in the FO.CARD-02 accounting card.

7.1.6. Flight Duty Period (FDP)

This section describes the Aircompany's procedures that determine how, in the event of special circumstances that may lead to significant fatigue, and in consultation with the relevant crew members, the PIC should reduce the actual FDP and/or extend the rest period in order to prevent any negative consequences for flight safety.

7.1.6.1. Basic maximum daily FDP

Maximum daily FDP without the use of acclimatized extensions crew members correspond to Table 1:

Table 1

Maximum daily FDP – Acclimatized crew members

Початок FDP у відправному часі *Start of FDP at reference time*	1 – 2 сектори *1 – 2 sectors*	3 сектори *3 sectors*	4 сектори *4 sectors*	5 секторів *5 sectors*	6 секторів *6 sectors*	7 секторів *7 sectors*	8 секторів *8 sectors*	9 секторів *9 sectors*	10 секторів *10 sectors*
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

Maximum daily FDP if the state of acclimatization of the crew members is unknown, must comply with Table 2.

виконання своїх посадових обов'язків.

Член екіпажу повинен обов'язково відпочивати перед запланованим польотом з метою підтримання необхідного рівня своїх психофізіологічних функцій, гарантування надійної професійної діяльності і безпеки польоту. Час відпочинку між рейсами (польотами) надається членові екіпажу ПС після завершення ним польотного завдання для відновлення психофізіологічних функцій організму.

7.1.5. Основне місце базування

Авіакомпанія визначає основне місце базування для кожного члена екіпажу. Інформація зберігається в картці обліку FO.CARD-02.

7.1.6. Період виконання обов’язків в польоті (FDP)

В цьому розділі описані процедури Авіакомпанії, які визначають, яким чином в разі особливих обставин, що можуть призвести до значної втоми, і після консультації з відповідними членами екіпажу, КПС повинен скоротити фактичний FDP та/або подовжити період відпочинку для того, щоб запобігти будь-яким негативним наслідкам для безпеки польотів.

7.1.6.1. Базовий максимальний добовий FDP

Максимальний добовий FDP без використання подовжень для акліматизованих членів екіпажу відповідає Таблиці 1:

Таблиця 1

Максимальний добовий FDP – Акліматизовані члени екіпажу

Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий, повинен відповідати Таблиці 2.

Table 2

Crew members whose acclimatization status is unknown

Таблиця 2

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів *Maximum daily FDP according to sectors*						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

The maximum daily FDP, if the state of acclimatization of crew members is unknown and the Aircompany has implemented FRM, shall be in accordance with Table 3.

The values in the following table are applicable when the Aircompany's FRM constantly monitors compliance with the required security parameters.

Максимальний добовий FDP, якщо стан акліматизації членів екіпажу невідомий та Авіакомпанія впровадила FRM, повинен відповідати Таблиці 3.

Значення, в наступній таблиці є застосовними, коли в FRM Авіакомпанії здійснюється постійний моніторинг виконання необхідних параметрів безпеки.

Table 3

Crew members whose acclimatization status is unknown, subject to the introduction of FRM

Таблиця 3

Члени екіпажу, стан акліматизації яких невідомий, за умов запровадження FRM

Максимальний добовий FDP відповідно до секторів *Maximum daily FDP according to sectors*						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

In all cases where the cabin crew requires more time than the flight crew to conduct a pre-flight briefing for the same sector or for a number of sectors, the cabin crew FDP may be extended by the difference between the cabin crew and flight crew report time. This difference should not exceed one hour.

В усіх випадках, коли екіпаж пасажирського салону потребує більше часу, ніж льотний екіпаж для проведення передпольотного брифінгу для одного і того ж самого сектору або для низки секторів, FDP екіпажу пасажирського салону може бути подовжено за рахунок різниці між часом доповіді екіпажу пасажирського салону та льотного екіпажу. Така різниця не повинна перевищувати однієї години.

The maximum daily FDP for the cabin crew shall be based on the time that the flight crew reports to its FDP, but the FDP shall start from the time the cabin crew reports.

Максимальний добовий FDP для екіпажу пасажирського салону повинен базуватися на часі, в який льотний екіпаж доповідає для свого FDP, але FDP повинен починатися від часу доповіді екіпажу пасажирського салону.

7.1.6.2. Maximum daily FDP for acclimatized crew members using non-in-flight extensions.

The maximum daily FDP may be extended to 1 hour not more than twice on any 7 consecutive days. In this case:

- the minimum pre-flight and post-flight rest periods shall be increased by 2 hours; or
- the post-flight rest period shall be extended by 4 hours.

When extensions are used for successive FDPs, additional pre- and post-flight rest between two extensions must be

7.1.6.2. Максимальний добовий FDP для акліматизованих членів екіпажу з використанням подовжень без відпочинку в польоті.

Максимальний добовий FDP може бути подовжений до 1 години не більш ніж двічі в будь-які 7 послідовних днів. У цьому випадку:

- мінімальні передпольотні та післяпольотні періоди відпочинку повинні бути збільшені на 2 години; або
- післяпольотний період відпочинку повинен бути збільшений на 4 години.

Коли використовується подовження для послідовних FDPs, додаткові перед та післяпольотні відпочинки між

provided consecutively.

Extensions are planned in advance and are limited to the following maximum values:

(i) 5 sectors where they do not fall within the WOCL; or

(ii) 4 sectors when they enter the WOCL for 2 hours or less; or

(iii) 2 sectors when they enter the WOCL for more than 2 hours.

Extensions to the maximum base daily FDP without in-flight rest shall not be combined with extensions, due to the possibility of in-flight rest or split duties during the same period of performance.

7.1.6.3. Maximum daily FDP with the use of extensions due to in-flight rest

The specification schemes define the conditions for extending the maximum base daily FDP with rest in flight in accordance with the certification specifications, applicable to this type of operation, taking into account:

(i) the number of sectors performed;

(ii) the minimum in-flight rest period determined for each crew member;

(iii) type of conditions for rest in flight; and

(iv) strengthening of the base flight crew.

7.1.6.4. Contingencies in flight operations are at the PIC discretion

The conditions for changes by PIC to restrictions on flight duty, duty duties and rest periods in the event of unforeseen circumstances during flight operations commencing during or after the report shall meet the following requirements:

(i) the maximum daily FDP as a result of the application of the provisions of Table 2 or this section and the maximum daily FDP using in-flight rest or Separate Performance may not be extended by more than 2 hours, except when the flight crew is in an enhanced position. warehouse – in this case the maximum period of performance of duties in flight can be prolonged no more than for 3 hours;

(ii) if, in the final sector, within the FDP, the allowable increase is exceeded due to unforeseen circumstances after take-off, the flight may continue until planned destination aerodrome or alternate;

(iii) the rest period after FDP may be reduced, but in no case less than 10 hours.

In the event of unforeseen circumstances which may lead to significant fatigue, PIC shall reduce the actual FDP and / or extend the rest period to avoid any negative consequences for flight safety.

PIC must advise all crew members on their alertness levels before deciding on changes.

PIC must report to the Aircompany when the FDP is extended or the rest period is reduced at his discretion.

двома подовженими повинні надаватися послідовно.

Подовження плануються заздалегідь та обмежуються наступними максимальними значеннями:

(i) 5 секторів, коли вони не потрапляють до WOCL; або

(ii) 4 сектори, коли вони потрапляють до WOCL на 2 години або менше; або

(iii) 2 сектори, коли вони потрапляють до WOCL більше, ніж на 2 години.

Подовження максимального базового добового FDP без відпочинку в польоті не повинні комбінуватися з подовженнями через можливість відпочинку в польоті або розділеного виконання обов'язків у той самий період виконання обов'язків.

7.1.6.3. Максимальний добовий FDP з використанням подовження через відпочинок в польоті

Схеми специфікацій визначають умови подовження максимального базового добового FDP з відпочинком в польоті відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до даного типу експлуатації, з урахуванням:

(i) кількості виконаних секторів;

(ii) мінімального часу відпочинку в польоті, визначеного для кожного члена екіпажу;

(iii) типу умов для відпочинку в польоті; та

(iv) посилення базового льотного екіпажу.

7.1.6.4. Непередбачувані обставини в льотній експлуатації – на розсуд КПС

Умови для змін КПС обмежень виконання обов'язків в польоті, виконання обов'язків та періодів відпочинку в разі непередбачених обставин під час льотної експлуатації, які починаються в час доповіді або після, повинні відповідати наступним вимогам:

(i) максимальний добовий FDP, як результат після застосування положень прописаних в Таблиці 2 цього розділу та максимально добовий FDP з використанням подовження із-за відпочинку в польоті або розділене виконання обов'язків, не може подовжуватися більше ніж на 2 години, за винятком, коли льотний екіпаж в посиленому складі – у цьому разі максимальний період виконання обов'язків в польоті може бути подовжений не більше ніж на 3 години;

(ii) якщо на заключному секторі, в межах FDP, допустиме збільшення перевищене з причини непередбачених обставин після зльоту, політ може продовжуватись до запланованого аеродрому призначення або запасного;

(iii) період відпочинку після FDP може бути скорочений, але в жодному випадку не може бути менше 10 годин.

В разі настання непередбачених обставин, які можуть призвести до значної втоми, КПС повинен скоротити фактичний FDP та/або подовжити період відпочинку для того, щоб уникнути будь-яких негативних наслідків для безпеки польоту.

КПС повинен проконсультувати усіх членів екіпажу стосовно рівня їх готовності перед рішенням про зміни.

КПС повинен надати доповідь до Авіакомпанії коли FDP подовжений чи період відпочинку скорочений за його рішенням.

If the FDP is extended or the rest period is reduced by more than 1 hour, the Aircompany shall send a copy of such report, together with its comments, to the SAAU no later than 28 days after the incident.

The Aircompany follows the principle of a non-punitive for the use of the decision to ensure flight safety.

7.1.7. Flight time and duty periods

7.1.7.1. The total duty periods

The total duty periods to which a crew member may be assigned shall not exceed:

60 hours of service for any 7 consecutive days;

110 hours of service for any 14 consecutive days; and

190 hours of service during any 28 consecutive days, distributed in the specified period as evenly as possible

7.1.7.2. The total flight time of the sectors

The total flight time of the sectors on which an individual crew member is assigned as an operating crew member shall not exceed:

100 hours of flight time over any 28 consecutive days;

900 hours of flight time in any calendar year; and

1000 hours of flight time during any 12 consecutive calendar months.

In the case of flight-time of AC crew starts since the start of it before the flight training, some technological training schedule for the flight (ie not later than 1 hour before departure time scheduled) and ends execution debriefing at destination AC or at the base airfield (ie not earlier than 30 minutes after arrival at the base airport or a destination outside the base airport).

7.1.7.3. Split duties

The conditions for the extension of the basic maximum daily FDP due to a break on the ground must be as follows.

Flight time specification schemes define the following elements for the distributed performance of duties in accordance with the certification specifications applicable to the type of operation:

- the minimum duration of the break on the ground; and
- the possibility of extending the FDP described in Table 2 of this chapter, taking into account the duration of the break on the ground, the conditions provided to the crew member for rest and other related factors;
- the break on the ground must be credited in full to the FDP.
- the distributed performance of duties does not allow for a reduction in rest.

Якщо FDP подовжується або період відпочинку зменшується більше ніж на 1 годину, Авіакомпанія повинна не пізніше 28 діб після випадку направити ДАСУ копію такої доповіді разом із своїми коментарями.

Авіакомпанія дотримується принципу некараності для використання рішення щодо забезпечення безпеки польотів.

7.1.7. Польотний час та періоди виконання обов’язків

7.1.7.1. Загальний час періодів виконання обов’язків

Загальний час періодів виконання обов’язків, в якому може перебувати член екіпажу, не повинен перевищувати:

60 годин виконання обов’язків протягом будь-яких 7 послідовних днів;

110 годин виконання обов’язків протягом будь-яких 14 послідовних днів; та

190 годин виконання обов’язків протягом будь-яких 28 послідовних днів, розподілені в зазначеному періоді максимально рівномірно

7.1.7.2. Загальний польотний час на секторах польоту

Загальний польотний час на секторах польоту, на яких конкретний член екіпажу призначений задіяним членом екіпажу, не повинен перевищувати:

100 годин польотного часу протягом будь-яких 28 послідовних днів;

900 годин польотного часу протягом будь-якого календарного року; та

1000 годин польотного часу протягом будь-яких 12 календарних послідовних місяців.

У випадку виконання польотів робочий час екіпажу ПС починається з моменту початку його перед польотної підготовки, певним технологічним графіком підготовки до польоту (а саме: не пізніше, ніж за 1 годину до часу вильоту за розкладом), і закінчується виконанням післяполітної роботи в пункті призначення ПС або на базовому аеродромі (а саме: не раніше чим 30 хвилин після прибуття в базовий аеропорт або в пункт призначення поза базовим аеропортом).

7.1.7.3. Розділене виконання обов’язків

Умови, для подовження базового максимального добового FDP із-за перерви на землі, повинні відповідати наступному.

Схеми специфікацій польотного часу визначають наступні елементи для розподіленого виконання обов’язків у відповідності до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації:

- мінімальна тривалість перерви на землі; та
- можливість подовження FDP, описаного в Таблиці 2 цього розділу, з урахуванням тривалості перерви на землі, умов наданих члену екіпажу для відпочинку та інших супутніх факторів;
- перерва на землі повинна зараховуватись повністю як FDP.
- розподілене виконання обов’язків не допускає скорочення відпочинку.

7.1.7.4. Standby and duties at the airport

If the Aircompany appoints a crew member to be on standby or to perform duties at an airport, the following shall be performed:

- stay in standby mode and any performance of duties at the airport is displayed in the FO.CARD-02 card, the start and end time of the stay in standby mode must be determined and communicated in advance to the relevant crew members to enable them to plan adequate rest;
- the crew member has been on standby at the airport since the report at reports and before the end of the specified period of standby at the airport;
- airport standby should be fully credited as a duty period in accordance with the duty period and the rest period.
- any performance at the airport must be fully credited as the duty period and the FDP must take full account of the time from the time airport performance reports.

The Aircompany provides accommodation for a crew member who is on standby at the airport.

The maximum duration of any standby mode should be:

- in the waiting mode of departure in the place equipped for high-grade rest and accommodation (thus time of duty makes no more than 24 hours).
- If the crew is situated in the waiting mode in a place not equipped for rest, this time is considered as crew's working hours (duty shall not exceed 12 hours).

the consequences of waiting time for the maximum duration of FDP, which may be assigned:

- in the waiting mode of departure in the place equipped for high-grade rest and accommodation - is determined in accordance with Table 1 of this section;
- If the crew is situated in the waiting mode in a place not equipped for rest, this time is considered as crew's working hours, respectively.

The Aircompany ensure a proper notification to protect the possibility of sleep, in the interval from the call of execution responsibilities and to the approved FDP/

The minimum rest period after being in standby mode, which is not leads to enrollment in FDP, is 10 hours.

7.1.7.5. Reserve

When the Aircompany assigns crew members to the reserve, the following requirements shall apply:

- the reserve must be recorded in the register;

7.1.7.4. Режим очікування та виконання обов'язків в аеропорту

Якщо Авіакомпанія призначає члена екіпажу для перебування в режимі очікування або для виконання обов'язків в аеропорту повинно виконуватись наступне:

- перебування в режимі очікування та будь-яке виконання обов'язків в аеропорту відображається в обліку FO.CARD-02, час початку та закінчення періоду перебування в режимі очікування має бути визначений та завчасно доведений до відома відповідних членів екіпажу для надання їм можливості планувати адекватний відпочинок;
- член екіпажу є задіяним у режимі очікування в аеропорту з моменту доповіді в точці доповідання і до закінчення зазначеного періоду режиму очікування в аеропорту;
- режим очікування в аеропорту повинен повністю зараховуватися як період виконання обов'язків відповідно до періоду виконання обов'язків та та періоду відпочинку.
- будь-яке виконання обов'язків в аеропорту повинно повністю зараховуватися як період виконання обов'язків та FDP повинен повністю зараховувати час з моменту доповіді виконання обов'язків в аеропорту.

Авіакомпанія забезпечує розміщення члена екіпажу, який перебуває у режимі очікування в аеропорту.

Максимальна тривалість будь-якого режиму очікування повинна складати:

- в режимі очікування вильоту в обладнаному для повноцінного відпочинку і проживання місці (при цьому час чергування становить не більше 24 годин).
- якщо екіпаж знаходиться в режимі очікування вильоту в необладнаному для відпочинку місці, то цей час зараховується в робочий час екіпажу (чергування не більше 12 годин).

Максимальна тривалість FDP, яка може бути призначена після режиму очікування:

- якщо екіпаж знаходиться в режимі очікування вильоту в обладнаному для повноцінного відпочинку і проживання місці – визначається відповідно до Таблиці 1 цього розділу;
- якщо екіпаж знаходиться в режимі очікування вильоту в необладнаному для відпочинку місці, то цей час зараховується в робочий час екіпажу, відповідно.

Авіакомпанія забезпечує належне сповіщення для захисту можливості сну, в інтервалі від виклику виконання обов'язків і до затвердженого FDP.

Мінімальний період відпочинку після перебування в режимі очікування, що не призводить до зарахування у FDP, складає 10 годин.

7.1.7.5. Резерв

Коли Авіакомпанія призначає членів екіпажу в резерв, повинні діяти наступні вимоги:

- резерв має бути зафіксований в реєстрі;

- flight time schemes should define the following elements:
  - the maximum duration of each individual reserve period;
  - the number of consecutive reserve days that may be determined for the crew member.

Time of stay of A/C crewmember in reserve cannot exceed 12 consecutive hours. The total time of stay of A/C crewmember in reserve may not exceed 48 hours per month. Number of reserves for A/C crewmember should not be more than six times per month.

Upon completion of reserve duty (in the absence of a flight call), flight crew members are provided with a rest period of at least 12 hours.

It is not allowed to involve flight crew members on reserve duty to perform other duties.

7.1.8. Periods of rest

7.1.8.1. Minimum rest period at the main base

The minimum period of rest granted to the FDP beginning at the place of primary base shall be at least the same duration as the period of duty preceding that period of rest or 12 hours or more.

7.1.8.2. Minimum rest period away from the base

The minimum rest period granted to the FDP outside the main base must be at least the same duration as the execution period responsibilities preceding this rest period or 10 hours or more. This period should include the ability to sleep for 8 hours, in addition to the time for relocations and physiological needs.

7.1.8.3. Reduced rest

The minimum rest periods may be reduced in accordance with the certification specifications applicable to the type of operation and taking into account the following elements:

- the minimum reduced rest period must be at least the same duration as the execution period responsibilities preceding this rest period or 5 hours or more. This period should include the ability to sleep for 4 hours, in addition to the time for relocations and physiological needs;
- the increase of the subsequent rest period; and
- the reduction of the FDP following the reduced rest.

7.1.8.4. Periodic extended rest periods

Flight time specification diagrams should indicate periodic extended rest periods to compensate for accumulated fatigue. Minimum the periodic extended rest period must last 36 hours, including 2 local nights, and in any case the time between the end of one periodic extended rest period and the beginning of the next in no case should not exceed 168 hours. The periodic extended rest period should be increased to 2 local days twice each month.

- схеми польотного часу має визначати наступні елементи:
  - максимальна тривалість кожного окремого періоду резерву;
  - кількість послідовних днів резерву, яка може бути визначена для члена екіпажу.

Час перебування членів екіпажу ПС у резерві не може перевищувати 12 годин підряд. Загальний час перебування членів екіпажу ПС у резерві не може перевищувати 48 годин на місяць. Кількість резервів для членів екіпажу ПС не повинна бути більше шести разів на місяць.

Після завершення чергування в резерві, (у разі відсутності виклику на виліт) членам льотного екіпажу надається відпочинок тривалістю не менше 12 годин.

Не допускається залучення членів льотного екіпажу, що знаходяться на чергуванні в резерві, для виконання інших службових обов'язків.

7.1.8. Періоди відпочинку

7.1.8.1. Мінімальний період відпочинку на основному місці базування

Мінімальний період відпочинку, який надається перед FDP, що починається за місцем основного базування, повинен мати, принаймні, таку саму тривалість, як і період виконання обов’язків, який передує цьому періоду відпочинку або 12 годин, що є більшим.

7.1.8.2. Мінімальний період відпочинку поза місцем основного базування

Мінімальний період відпочинку, що надається перед FDP поза місцем основного базування, повинен мати, принаймні, таку ж саму тривалість, як і період виконання обов’язків, що передував даному періоду відпочинку або 10 годин, що є більшим. Цей період повинен включати можливість сну протягом 8 годин, на додаток до часу для переїздів та фізіологічних потреб.

7.1.8.3. Скорочений відпочинок

Можливе скорочення мінімального періоду відпочинку відповідно до сертифікаційних специфікацій, застосовних до типу експлуатації, а також з урахуванням наступних елементів:

- мінімальний період скороченого відпочинку повинен мати, принаймні, таку ж саму тривалість, як і період виконання обов’язків, що передував даному періоду відпочинку або 5 годин, що є більшим. Цей період повинен включати можливість сну протягом 4 годин, на додаток до часу для переїздів та фізіологічних потреб;
- збільшення наступного періоду відпочинку; та
- скорочення FDP, який слідує за скороченим відпочинком.

7.1.8.4. Періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку

Схеми специфікацій польотного часу зазначають періодичні подовжені відновлювальні періоди відпочинку для компенсації накопиченої втоми. Мінімальний періодичний подовжений відновлювальний період відпочинку повинен тривати 36 годин, включаючи 2 місцеві ночі, та у будь-якому разі час між закінченням одного періодичного подовженого відновлювального періоду відпочинку і початком наступного в жодному разі не повинен перевищувати 168 годин. Періодичний подовжений відновлювальний період

Flight time specification schemes indicate additional rest periods in accordance with the applicable certification specifications to compensate for:

- the effect of changing time zones and FDP extensions;
- additional accumulated fatigue, due to unfavorable schedule; and
- changes in the base location.

7.1.8.5. Annual vacation time

Annual leave for the first year of employment may be granted after six months from the date of employment. Vacation is granted in accordance with the vacation schedule, or at any time during the working year as agreed by the parties.

By agreement of the parties, A/C crewmember may be granted a short-term unpaid leave of absence under the legislation of Ukraine.

By December, 15 of each year, the Flight Operations management establishes a vacation schedule for employees in the coming year.

Annual leave is a member of the crew consists of primary and secondary holidays. Annual leave for the main exhaust working year consists of 24 calendar days. Additional leave is granted for work in difficult and hazardous conditions, as well as for work in special circumstances. This additional annual leave is over the main holidays and can be up to 32 days depending on the actual flying hours. When plaque hours:

from 50 to 100 – 4 calendar days;

from 101 to 200 – 7 days;

from 201 to 300 – 11 calendar days;

from 301 to 400 – 18 calendar days;

from 401 to 500 – 25 calendar days;

more than 500 – 32 calendar days.

Duration is determined by the number of vacation days the primary and secondary leaves, while public holidays and days off defined art. 73 of Ukraine Labor Code shall not be considered.

Annual leave of AC crewmember, upon request, can be divided into pieces of any length, provided that the bulk of its continuous part contains at least 14 calendar days.

7.1.9. Nutrition

During the FDP, it must be possible to take food and drink to avoid any harm that adversely affects the quality of the work of the crew members, especially when FDP exceeds 6 hours.

At the base airport, the crew members are fed during the FDP in accordance with the sanitary norms of Ukraine. When flying outside of the base airport the responsibility for nutrition rests with the customer.

відпочинку повинен бути збільшений до 2 місцевих днів двічі кожного місяця.

Схеми специфікацій польотного часу зазначають додаткові періоди відпочинку відповідно до застосовних сертифікаційних специфікацій для компенсації:

- ефекту зміни часових поясів та подовжень FDP;
- додаткової накопиченої втоми внаслідок несприятливого розкладу; та
- зміни місця основного базування.

7.1.8.5. Щорічна відпустка

Щорічна відпустка за перший рік роботи може бути надана після закінчення шести місяців з моменту прийняття на роботу. Відпустка надається відповідно до графіка відпусток, або в будь-який час протягом робочого року за узгодженням сторін.

За згодою сторін, члену екіпажу ПС може бути надана короткострокова відпустка без збереження заробітної плати відповідно до законодавства України.

До 15 грудня кожного року керівний склад Льотної Служби установлює графік відпусток співробітників на майбутній рік.

Щорічна відпустка члена екіпажу складається з основної й додаткової відпусток. Щорічна основна відпустка за відпрацьований робочий рік складається із 24 календарних днів. Додаткова відпустка надається за роботу у важких і шкідливих умовах, а також за роботу в особливих умовах. Ця додаткова щорічна відпустка надається понад основну відпустку й може бути тривалістю до 32 календарних днів залежно від фактичного нальоту годин. При нальоті годин:

від 50 до 100 — 4 календарних дні;

від 101 до 200 — 7 календарних днів;

від 201 до 300 — 11 календарних днів;

від 301 до 400 — 18 календарних днів;

від 401 до 500 — 25 календарних днів;

понад 500 — 32 календарних дня.

Тривалість відпустки визначається кількістю календарних днів основної й додаткової відпусток, при цьому, святкові й неробочі дні, які визначені ст. 73 Кодексу законів про працю України , не враховуються.

Щорічна відпустка члена екіпажу ПС, на його прохання, може бути поділена на частини будь-якої тривалості за умови, що основна безперервна його частина містить не менш 14 календарних днів.

7.1.9. Харчування

Протягом FDP повинна бути можливість прийняття їжі та напоїв для уникнення будь-якої шкоди, що негативно позначається на якості роботи членів екіпажу, особливо коли FDP перевищує 6 годин.
На базовому аеропорту харчування членів екіпажу під час FDP здійснюється згідно санітарних норм України. При польотах на операційних базах, відповідальність за харчування покладається на замовника.

7.1.10. Records of base, flight time, duty and rest periods

An Aircompany shall maintain records for a period of 24 months:

- individual records for each crew member (FO.CARD-01, FO CARD-02), including:
  - (i) flight time;
  - (ii) the beginning, duration and end of each duty period and FDP;
  - (iii) rest periods and days free from all duties;
  - (iv) the designated base;
- The application of extended flight duty periods and reduced rest periods (FO.CARD-02).

An Aircompany shall provide copies of individual flight time records, duty periods and rest periods upon request:

- the crew member to whom such records relate;
- to another Aircompany in respect of a crew member who is or will be a member of the crew of such Aircompany.

Records for those crew members who go on duty at more than one airline must be kept for 24 months.

Every day, when receiving flight assignments from crews, Documentation Officer keeps records of working hours.

An Aircompany has introduced the following form of flight time accounting FO.CARD-01 and FO.CARD-02. The forms shall be kept in electronic form and stored in accordance with the requirements of para 2.1.7 of this OM Part A. Examples of forms are provided in the annexes to this chapter.

7.1.10. Записи про місце основного базування, польотний час, періоди виконання обов'язків та відпочинку

Авіакомпанія підтримує записи за період 24 місяці:

- індивідуальні записи для кожного члену екіпажу (FO.CARD-01, FO.CARD-02), включаючи:
  - (i) польотний час;
  - (ii) початок, тривалість та кінець кожного періоду виконання обов'язків та FDP;
  - (iii) періоди відпочинку та дні, вільні від всіх обов'язків;
  - (iv) призначене місце основного базування;
- Застосування подовжених періодів польотних обов'язків та скорочені періоди відпочинку (FO.CARD-02).

Авіакомпанія надає копії індивідуальних записів польотного часу, періодів виконання обов'язків та періодів відпочинку на вимогу:

- члена екіпажу, якого такі записи стосуються;
- інші авіакомпанії стосовно члена екіпажу, який є або буде членом екіпажу такої авіакомпанії.

Записи, по відношенню до тих членів екіпажу, які виходять для виконання обов'язків у більш ніж однієї авіакомпанії, повинні зберігатися протягом 24місяців.

Щодня, при отриманні польотних завдань від екіпажів, диспетчер льотної служби веде облік робочого часу.

В Авіакомпанії впроваджено наступну форми обліку робочого часу FO.CARD-01 та FO.CARD-02. Форми ведуться в електронному вигляді та зберігаються відповідно до вимог розіду 2.1.7 Частини А цього КЕ. Приклади форм наведено у додатках до цього розділу.

7.2. EXCEEDING OF FLIGHT TIME AND DUTY TIME

7.2.1. General provisions

For flight planning exceeding of flight time and flight duty periods is not allowed.

7.2.2. Unforeseen circumstances occurring during flight performance, affected to the limitations of flight duty time duration

In case of unforeseen circumstances occurring during flight performance, the limitations of FDP and rest periods, defined by the present Chapter, may be subject to alteration.

The PIC having estimated his own abilities and after having consulted other crewmembers, may amend the requirements regarding flight duty time and rest period durations, subject to observance of the following conditions:

- the flight duty time duration may be increased by not more than 2 hours.
- if the unforeseen circumstances have occurred on the last flight and shall lead to to the increase of the flight duty time, the flight may be continued up to the destination point or the alternate aerodrome;
- the rest period may be reduced by 2 hours at the maximum, and be not less than 10,5 hours, provided that the crew did not have the previous rest period reduced.

The Aircompany shall ensure the following:

- in the case of deciding upon the increase of FDP or the decrease of rest period, the aircraft PIC shall make a record in the Journey Log (in the field “Incidents, observations, if any”);
- in the case of FDP increase or rest period decrease by more than 1 hour, the copy of the Journey Log with explanations made by the Flight Operation Manager of the Aircompany shall be submitted in a 10 day period (from the date of occurrence) by the company management to the corresponding division of the SAAU.

7.2. ПЕРЕВИЩЕННЯ НОРМ ПОЛЬОТНОГО І СЛУЖБОВОГО ЧАСУ

7.2.1. Загальні положення

При плануванні польотів не допускається перевищення норм польотного і службового польотного часу.

7.2.2. Непередбачені обставини при виконанні польотного завдання, що впливають на тривалість польотного часу

При виникненні непередбачених обставин під час виконання польотного завдання обмеження тривалості FDP і часу відпочинку, що визначені в цьому розділі, час може бути змінено.

КПС, оцінивши власні можливості, і після консультації з іншими членами льотного екіпажу може змінити FDP і час відпочинку при дотриманні наступних умов:

- тривалість щоденної роботи може бути збільшена не більше ніж на 2 години.
- якщо непередбачені обставини виникли на останньому перельоті і ведуть до перевищення службового польотного часу, то політ може бути продовжений до пункту призначення або запасного аеродрому;
- період відпочинку може бути скорочений не більше ніж на 2 години, але бути не менше 10,5 годин, за умови, що у льотного екіпажу не було скорочення попереднього періоду відпочинку.

Авіакомпанія забезпечує, щоб:

- у разі ухвалення рішення про перевищення тривалості FDP або скорочення періоду відпочинку командир повітряного судна робить реєстраційний запис в Завданні на політ (в графі “ Інциденти, спостереження, якщо такі були”);
- при перевищенні тривалості FDP або скороченні відпочинку на час понад 1 годину копія Завдання на політ з поясненнями Керівника з льотної експлуатації авіакомпанії в десятиденний термін (з дати події) спрямовувалася в ДАСУ.

7.3. FATIGUE RISK MANAGEMENT

7.3.1. Fatigue Risk Management Policy

The Aircompany's policy defines the Fatigue Risk Management System (FRMS) as a component of the Safety Management System (SMS).

The purpose of the Aircompany 's activities in this area is to ensure a sustainable level of flight safety and compliance with national, European and international standards, as well as to prevent cases of involvement of operational personnel in a state of fatigue or psychological overload caused by exceeding working hours or reducing rest time.

The Aircompany guarantees that management, crew and support personnel, as well as all other involved personnel, are aware of:

- potential consequences of fatigue in the Aircompany;
- the unique fatigue problems and risks faced by personnel due to the nature of the Aircompany's operations;
- the importance of communicating fatigue hazards; and
- the best way of mitigating fatigue.

The Aircompany has developed and implemented special procedures of mitigating fatigue.

Section 7.3 of OM Part A applies to all operating personnel.

Management is responsible for:

- proper provision of SMS with resources;
- ensuring sufficient crews to maintain operations that minimize the risk of fatigue;
- providing the crew with adequate opportunities to restore sleep between FDP;
- creating an environment conducive to open and honest reporting of fatigue hazards and incidents;
- training of crew members and other support personnel in the management of fatigue risks;
- demonstrating active participation and understanding of our fatigue risks;
- regular consultations with the crew regarding the effectiveness of Fatigue Management; and
- demonstrating continual improvement and providing an annual review of Fatigue Management.

Operational personnel must:

- appropriate use of rest periods (between FDPs or standby periods) for sleep;
- participate in education and training on fatigue risk management;

7.3. УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ ВТОМИ

7.3.1. Політика управління ризиком втоми

Політика Авіакомпанії визначає Систему управління ризиком втоми (СУРВ) як складову Системи управління безпекою польотів (СУБП).

Метою діяльності Авакомпанії в цьому напрямку є забезпечення сталого рівня безпеки польотів та відповідність національним, європейським та міжнародним стандартам, а також попередження недопущення випадків залучення до виконання обов’язків експлуатаційного персоналу в стані втоми або психологічного перевантаження, що були спричинені перевищенням норм робочого часу або скороченням часу відпочинку.

Авіакомпанія гарантує, що керівництво, екіпажі та допоміжний персонал, а також весь інший задіяний персонал поінформовано про:

- потенційні наслідки втоми в Авіакомпанії;
- унікальні проблеми та ризики втомb, з якими стикається персонал за характером діяльності Авіакомпанії;
- важливості повідомлення про небезпеки, пов'язані з втомою; та
- найбільш оптимальним способом боротьби із втомою.

В Авіакомпанії розроблено та впроваджено спеціальні процедури зменшення втоми.

Положення розділу 7.3 Частини А КЕ поширюються на весь експлуатаційний персонал.

Керівництво несе відповідальність за:

- належне забезпечення СУБП ресурсами;
- забезпечення достатньої кількості екіпажів для підтримки операційної діяльності, що мінімізує ризик втоми;
- надання екіпажу адекватних можливостей для відновлення сну між FDP;
- створення середовища, що сприяє відкритій та чесній звітності про небезпеки та інциденти, пов'язані з втомою;
- навчання членів екіпажу та іншого допоміжного персоналу управлінню ризиками, пов'язаними зі стомлюваністю;
- демонстрацію активної участі та розуміння ризиків втоми;
- регулярні консультації з екіпажем щодо ефективності керування втомою; та
- демонстрацію постійного покращення та забезпечення щорічного огляду управління втомою.

Експлуатаційний персонал зобов'язані:

- належним чином використовувати періоди відпочинку (між FDP чи періодами очікування) для сну;
- брати участь у навчанні та навчанні управлінню ризиками втоми;

- report fatigue hazards and incidents;
- comply with the Fatigue Risk Management Policy and practices contained in our SMS;
- inform your manager immediately before or during work if:
  - they know or suspect that they or another crew member are suffering from an unacceptable level of fatigue; or
  - they have doubts about the ability of them or other crew members to perform their duties.
- seek external support in accordance with the policies and procedures of the Aircompany.

Effective Fatigue Management is critical to the Aircompany safety.

7.3.2. Fatigue Risk Management System

The FRMS approach provides the opportunity to implement scientific advances to increase safety and operational flexibility. To provide effective and timely identification of the hazards and associated risks of fatigue, there must be an awareness of the scientific principles underlying the FRMS approach.

Operational personnel fatigue is a physiological state of impaired mental or physical performance due to insomnia or prolonged sleep deprivation, daily rhythm phase, or workload (mental and / or physical activity) that may impair the activity and ability of the crew member to safely control or operate the aircraft or safely perform his / her duties.

No operational personnel shall allow the performance of his duties or decisions to endanger flight safety due to fatigue, considering, inter alia, the accumulation of fatigue, loss of sleep, number of sectors traveled, night shifts or time zone changes. The length of the rest period should provide sufficient time for crew members to overcome the consequences of previous duties and to rest well until the start of the next flight shift.

7.3.2.1. Philosophy and principles:

Both SMS and FRMS are based on the cultural concept of effective reporting of information which has (or may have) an impact on safety. This system implies the presence of trained personnel and the constant encouragement of employees to immediately notify of any hazards that may arise in the operational environment. In order to encourage staff participation in the notification process, there is a clear distinction between unintentional errors, considered a normal component of human behaviour which can be identified and monitored within the system, and intentional violations of rules and procedures. The SMS has a clear philosophy for acting in cases of unintentional misconduct.

FRMS includes the basic elements of a SMS. This means that in its functioning, the system is based on the following principles: effective reporting; the responsibilities of senior management; continuous monitoring; investigating system-related occurrences to identify deficiencies; exchange of information and lessons learned; comprehensive training of operational personnel; effective implementation of standard

- повідомляти про небезпеки та події, пов'язані з втомою;
- дотримуватись Політики та методів управління ризиками, пов'язаними зі втомою, що містяться в СУБП;
- інформувати свого керівника безпосередньо перед або під час роботи, якщо:
  - вони знають чи підозрюють, що вони чи інший член екіпажу страждають від неприйнятного рівня втоми; або
  - вони мають сумніви у здатності їх чи інших членів екіпажу виконувати свої обов'язки.
- звертатися за зовнішньою підтримкою відповідно до політик та процедур Авіакомпанії.

Ефективне управління втомою має вирішальне значення щодо безпеки польотів Авіакомпанії.

7.3.2. Система управління ризиком втоми

Підхід СУРВ надає можливість використовувати досягнення науки з метою підвищення рівня БП і експлуатаційної гнучкості. Щоб забезпечувати ефективне та своєчасне виявлення загроз та пов’язаних з ними ризиків втоми, повинно бути інформування про наукові принципи, на яких ґрунтується підхід FRMS.

Втома персоналу являє собою фізіологічний стан зниженої розумовою або фізичної працездатності в результаті безсоння або тривалої відсутності сну, фази добового ритму або робочого навантаження (розумової та/або фізичної діяльності), яке може погіршити активність і здатність члена екіпажу безпечно керувати повітряним судном або виконувати службові обов'язки.

Експлуатаційний персонал не повинен допускати, щоб виконання його завдань або прийняття рішень могло призводити до загрози безпеці польоту внаслідок втоми, з урахуванням, серед іншого, накопичення втоми, втрати сну, кількості пройдених секторів, нічної зміни або зміни часових смуг. Тривалість періоду відпочинку має забезпечувати достатньо часу для того, щоб члени екіпажу могли подолати наслідки виконання попередніх обов’язків та добре відпочити до початку наступної польотної робочої зміни.

7.3.2.1. Філософія та принципи:

Як і СУБП так і СУРВ, як її складова, спирається на концепцію культури ефективного надання звітної інформації, яка має (чи може мати) вплив на БП. Ця система має на увазі наявність навченого персоналу і постійне стимулювання співробітників до негайного сповіщення щодо будь-яких небезпек, які можуть виникнути в експлуатаційному середовищі. З метою спонукання персоналу Авіакомпанії до процесу сповіщення є чітке розділення між ненавмисними помилками, які вважаються нормальною складовою людської поведінки, що визначається і контролюється в рамках системи та навмисними порушеннями правил та встановлених процедур. В рамках СУБП є чітка філософія щодо прийняття заходів у випадках ненавмисних порушень.

СУРВ включає в себе частину основних елементів СУБП. Це означає, що по своєму функціонуванню система спирається на наступні принципи: ефективне надання звітної інформації; обов’язок вищого керівництва; процес безперервного моніторингу; процес розслідування подій пов’язаних з системою направлений на виявлення недоліків; обмін інформацією та здобутим досвідом;

operating procedures, as well as the duty of senior management to continuously improve the system. Thus, in general, the basic principles for the regulation and recording of flight and duty time, as well as the SMS, are key foundations for the effective development of a FRMS.

комплексне навчання виробничого персоналу; ефективне застосування стандартних експлуатаційних процедур, а також обов'язок вищого керівництва щодо безперервного процесу вдосконалення системи. Таким чином, в цілому основні принципи по нормуванню та обліку польотного та службового часу, а також СУБП складають ключові основи для ефективного розвитку СУРВ.

7.3.2.2. Documentation of Processes

The SMS documentation described in section 1.4 of the Safety Management Manual also stores the records of the FRMS as a component of the SMS. In addition, the following records are included in the FRMS documentation:

- counting crew member flight duty time form FO.CARD-01;
- flight and cabin crew duty and rest periods records FO.CARD-02;
- Records of Flight Dispatchers' work and rest periods OCC.CARD-06;
- training program for operational personnel.

The Flight Operations Manager is responsible for organizing the maintenance of the flight and cabin crew FRMS records.

The Head of the OCC is responsible for maintaining the records of the flight dispatchers.

7.3.2.2. Документація процесів

Документація СУБП, що описана у р.1.4 Керівництва з управління БП, зберігає також і записи СУРВ як складової СУБП. Окрім цього, до документації СУРВ належать такі записи:

- обліку робочого часу льотного персоналу FO.CARD-01;
- облік часу роботи та відпочинку членів льотного та кабінного екіпажу FO.CARD-02;
- облік часу роботи та відпочинку співробітників із забезпечення польотів OCC.CARD-06;
- програма підготовки експлуатаційного персоналу.

Керівник з льотної експлуатації відповідає за організацію ведення записів СУРВ щодо льотного та кабінного екіпажів.

Начальник ЦОКП відповідає за ведення записів СУРВ співробітників із забезпечення польотів.

7.3.2.3. Scientific Principles and Knowledge

When performing operational tasks, fatigue may be assessed either subjectively – by asking personnel about their well-being, or objectively – by assessing their performance.

7.3.2.3. Наукові принципи та знання

При виконанні виробничих завдань втома може оцінюватися або суб'єктивно – шляхом опитування персоналу щодо самопочуття, або об'єктивно – шляхом оцінки їх працездатності.

7.3.2.4. Hazard Identification and Risk Assessment Processes

The risk identification and assessment process of the system is designed to:

- identify cases where fatigue is a risk factor;
- assess the level of risk associated with the manifestation of a specific hazard factor;
- where appropriate, introduce control tools and risk mitigation strategies;
- follow-up monitoring to ensure that the measures implemented provide risk mitigation.

The concept of risk, the procedures for identifying hazardous factors and managing associated risks are all within the framework of a Aircompany SMS.

7.3.2.4. Процеси ідентифікації та оцінки ризиків

Процес ідентифікації та оцінки ризиків в рамках СУРВ призначений для:

- виявлення випадків, коли втома являє собою фактор небезпеки;
- оцінки рівня ризику пов'язаного з проявленням певного небезпечного фактору;
- у випадках необхідності вводити в дію засоби контрою та стратегії зниження ризику;
- забезпечення наступного моніторингу з метою впевнитись, що застосовані заходи забезпечують зниження ризику.

Концепція ризику, процедури виявлення небезпечних факторів та управління пов'язаними з ними ризиків відбувається в рамках діючої СУБА Авіакомпанії.

7.3.2.5. Risk Mitigation Process

Once a decision has been made on the need to counteract a specific risk factor related to fatigue, control and risk mitigation measures must be identified and implemented. Choices should be guided by experience and professional knowledge. All personnel should have a clear understanding of the hazard identified, as well as measures designed to control and reduce the associated risk. This information is sent in the form of operational information.

7.3.2.5. Процес зменшення ризику

Після прийняття рішення про необхідність протидії певному небезпечному фактору, пов'язаному із втомою, повинні бути визначенні та реалізовані міри контролю та зниження ризику. При виборі потрібно керуватися досвідом та професійними знаннями. Весь персонал повинен мати чітке уявлення про виявлений небезпечний фактор, а також заходи, які розроблені з метою контролю та зниження супутнього ризику. Дана інформація розсилається у вигляді оперативної інформації.

Hazards associated with fatigue, control, and risk mitigation measures must be listed in the risk register. The Safety Manager is responsible for administering the risk database that includes fatigue risks as well.

The assessment of the effectiveness of the fatigue risk management measures taken is based on the adopted Safety Performance Indicators.

7.3.2.6. FRM Safety Assurance Processes

The safety assurance process of ensuring flight safety through a FRMS creates yet another safety barrier for the Aircompany. Safety assurance processes are part of the routine operation of the system and serve as a tool to monitor its performance.

This process includes the following:

- checking the proper functioning of the system;
- reviewing the safety related tasks;
- checking compliance with regulatory requirements;
- identifying changes in the operational environment that could potentially increase the risk;
- identifying fatigue related aspects of the system that need improvement.

To implement these procedures, data are used which serve as indicators of flight safety, can be measured and tracked over a specified period of time.

The main purpose of the safety assurance process through FRMS is to:

1. Perform continuous monitoring of the productivity of the trend analysis system and evaluate the effectiveness of risk mitigation measures, including at least hazard reports and results of their research, audits, fatigue studies;

2. Provision of an official change control process: operational changes, changes within the organization, tools used to maintain the performance of the system.

7.3.2.7. FRM Facilitation Processes

FRMS is based on effective information interaction between all structural units involved in the operational process. It is necessary to provide regular information to all interested parties on the operation of the system and the effectiveness of its activities related to safety assurance.

7.3.2.8. Fatigue control training

An Aircompany arranges for initial and periodic fatigue control training for crew members, personnel responsible for the preparation and maintenance of crew registers and management personnel concerned.

The peculiarity of the system training is to master the basics of scientific knowledge about the problems of fatigue (in particular, concerning the organization of sleep and the effect of circadian biological clock on a person's wellbeing). Training on the fatigue risk management system is based on basic

Небезпечні фактори, пов'язані із втомою, заходи контролю та зниження ризику що спричиненні втомою, заносяться до реєстру ризиків. Обов'язки адміністрування бази даних ризиків пов'язаних із втомою покладаються на Керівника з БП.

Оцінка ефективності прийнятих заходів щодо управління ризиками втоми проводиться на основі прийнятих показників ефективності забезпечення БП.

7.3.2.6. Процес забезпечення безпеки за рахунок управління ризиками втоми

Процес забезпечення БП за допомогою СУРВ утворюють ще один захисний бар'єр для Авіакомпанії. Процеси забезпечення БП є частиною рутинного функціонування системи і служить інструментом контролю результативності її роботи.

Даний процес включає наступне:

- перевірку належного функціонування системи;
- перевірку виконаних задач, пов'язаних із забезпеченням БП;
- перевірку відповідності нормативним вимогам;
- виявлення змін в експлуатаційному середовищі, які потенційно можуть впливати на збільшення ризиків;
- виявлення аспектів управління ризиками втоми, які потребують покращення.

Для реалізації даних процедур використовується ряд даних, які служать показниками забезпечення БП, можуть вимірюватися та відслідковуватися протягом визначеного проміжку часу.

Основною метою процесу забезпечення БП за допомогою СУРВ є:

1. Виконання безперервного моніторингу результативності системи аналізу тенденцій та оцінка ефективності заходів по зниженню ризиків, яка включає щонайменше повідомлення про небезпечні фактори та результати їхнього дослідження, перевірки, дослідження з питань втомлюваності;

2. Забезпечення офіційного процесу контролю змін: зміни в експлуатаційній сфері, зміни всередині організації, інструментарій, який використовується для підтримання результативності системи.

7.3.2.7. Процеси сприяння управлінню ризиком спричиненим втомою

СУРВ спирається на ефективну інформаційну взаємодію між усіма структурними підрозділами, задіяними в експлуатаційному процесі. Необхідна організація регулярного інформування всіх зацікавлених сторін про роботу системи і ефективності її діяльності, пов'язана із забезпеченням БП.

7.3.2.8. Тренування з контролю втоми

Авіакомпанія організовує початкові та періодичні тренування з контролю втоми для членів екіпажів, персоналу, відповідального за підготовку та підтримання реєстрів екіпажів та керівного персоналу, якого це стосується.

Особливість підготовки за системою полягає в оволодінні основами наукових знань про проблеми втоми (зокрема, що стосуються організації сну і впливу циркадного біологічного годинника на стан людини). Підготовка по системі управління ризиками пов'язаними з втомою ґрунтується на базових знаннях про динаміку накопичення дефіциту

knowledge about the dynamics of accumulation of sleep deficit and recovery processes, the impact of circadian rhythms and workload on the human body, as well as the fatigue development mechanism during work due to the combined effects of these interrelated factors.

An Aircompany strives for safe working methods, fatigue control training Procedures reflected in a separate document "Fatigue Management Procedures".

сну і відновних процесів, вплив добових біоритмів і робочого навантаження на організм людина, а також механізм розвитку стомлення при виконанні роботи в результаті сукупного впливу цих взаємопов'язаних факторів.

Авіакомпанія прагне до безпечних методів роботи, Процедури тренування з контроля втоми відображені в окремому документі “Процедури Управління Втомою“.

ANNEX 1. COUNTING CREW MEMBER FLIGHT DUTY TIME FORM

ДОДАТОК 1. ФОРМА ОБЛІКУ РОБОЧОГО ЧАСУ ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ

CONSTANTA

ОБЛІК РОБОЧОГО ЧАСУ ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ ЗА *COUNTING CREW MEMBER FLIGHT DUTY TIME FOR* **червень** *June* **2023** **року** *year*

П.І.Б. *Name* Солодій

Посада *Position* PIC

ЗА НАРОСТАЮЧОЮ З ПОЧАТКУ РОКУ *INCREASING FROM THE BEGINNING OF THE YEAR:*

День *Day*	Льотний час *Block Time*	Нічний час *Night Time*	Робочий час *Total Working Time*				
1	4:21:00	0:00:00	8:49:00		7:42:00	0:00:00	16:25:00
2	0:00:00	0:00:00	0:00:00		7:42:00	0:00:00	16:25:00
3	0:00:00	0:00:00	0:00:00		7:42:00	0:00:00	16:25:00
4	3:14:00	0:00:00	7:33:00		10:56:00	0:00:00	23:58:00
5	3:22:00	0:00:00	7:49:00		14:18:00	0:00:00	31:47:00
6	4:08:00	0:00:00	9:56:00		18:26:00	0:00:00	41:43:00
7	2:44:00	0:00:00	7:19:00		21:10:00	0:00:00	49:02:00
8	0:00:00	0:00:00	0:00:00		21:10:00	0:00:00	49:02:00
9	0:00:00	0:00:00	0:00:00		21:10:00	0:00:00	49:02:00
10	0:00:00	0:00:00	0:00:00		21:10:00	0:00:00	49:02:00
11	4:15:00	0:00:00	8:41:00		25:25:00	0:00:00	57:43:00
12	4:24:00	0:00:00	9:09:00		29:49:00	0:00:00	66:52:00
13	3:23:00	0:00:00	7:09:00		33:12:00	0:00:00	74:01:00
14	4:16:00	0:00:00	7:53:00		37:28:00	0:00:00	81:54:00
15	3:57:00	0:00:00	7:22:00		41:25:00	0:00:00	89:16:00
16	0:00:00	0:00:00	0:00:00		41:25:00	0:00:00	89:16:00
17	0:00:00	0:00:00	0:00:00		41:25:00	0:00:00	89:16:00
18	3:08:00	0:00:00	6:45:00		44:33:00	0:00:00	96:01:00
19	3:38:00	0:00:00	8:19:00		48:11:00	0:00:00	104:20:00
20	4:23:00	0:00:00	10:06:00		52:34:00	0:00:00	114:26:00
21	3:42:00	0:00:00	8:38:00		56:16:00	0:00:00	123:04:00
22	4:18:00	0:00:00	8:49:00		60:34:00	0:00:00	131:53:00
23	0:00:00	0:00:00	0:00:00		60:34:00	0:00:00	131:53:00
24	0:00:00	0:00:00	0:00:00		60:34:00	0:00:00	131:53:00
25	0:00:00	0:00:00	0:00:00		60:34:00	0:00:00	131:53:00
26	0:00:00	0:00:00	0:00:00		60:34:00	0:00:00	131:53:00
27	2:28:00	0:00:00	4:20:00		63:02:00	0:00:00	136:13:00
28	0:00:00	0:00:00	0:00:00		63:02:00	0:00:00	136:13:00
29	0:00:00	0:00:00	0:00:00		63:02:00	0:00:00	136:13:00
30	0:00:00	0:00:00	0:00:00		63:02:00	0:00:00	136:13:00
31	0:00:00	0:00:00	0:00:00		63:02:00	0:00:00	136:13:00
Загальний час (відповідно переноситься на наступний місяць) *Total time (is carried over to the following month)*					**63:02:00**	**0:00:00**	**136:13:00**

ANNEX 2. FLIGHT AND CABIN CREW DUTY AND REST PERIODS RECORDS

ДОДАТОК 2. ОБЛІК ЧАСУ РОБОТИ ТА ВІДПОЧИНКУ ЧЛЕНІВ ЛЬОТНОГО ТА КАБІННОГО ЕКІПАЖУ

CONSTANTA

FO.CARD-02

FLIGHT AND CABIN CREW DUTY AND REST PERIODS CHECK

CHOOSE the PERSON	POSITION	CHOOSE the DATE	AC TYPE	AC	FDP START	FDP FINISH	TOTAL FDP

PREVIOUS DATE of FLIGHT		TOTAL FDP		FDP FINISH TIME		REST PERIOD	
NEXT DATE OF FLIGHT		FDP START		REST PERIOD			
DATE OF LAST FLIGHT THIS MONTH		TOTAL FDP		FDP FINISH TIME			
NEXT PLANNED FDP NOT BEFORE	DAY OF January		TIME				

PLANNER

ROUTE 1

ADEP	LOCAL TIME UTC+	ADES	LOCAL TIME UTC+

ROUTE 2

ADEP	LOCAL TIME UTC+	ADES	LOCAL TIME UTC+

DATE 1

ACCLIMATIZED	☐ YES

DATE 2

ACCLIMATIZED	☐ YES

CHOOSE AC TYPE	CHOOSE AC	DATE of FLIGHT

DATE of FLIGHT

LEGS	BLOCK OFF	BLOCK ON	GROUND TIME
1			
2			
3			
4			
5			
6			
FDP FINISH PLANNED			
TOTAL FDP PLANNED			
MAX DAILY FDP			
NEXT PLANNED FDP NOT BEFORE			
DAY of MONTH			

LEGS	BLOCK OFF	BLOCK ON	GROUND TIME
1			
2			
3			
4			
5			
6			
FDP FINISH PLANNED			
TOTAL FDP PLANNED			
MAX DAILY FDP			
NEXT PLANNED FDP NOT BEFORE			
DAY of MONTH			

AIRCRAFT CREW DATA

POSITION	CHOOSE NAME	LAST FDP DATE	LAST FDP TOTAL	LAST FDP FINISH	REST TIME REQUIRED	FDP START DATE 1 NOT BEFORE	REST TIME REQUIRED	FDP START DATE 2 NOT BEFORE
PIC								
CP								
FE								
FA								

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8. Operating Procedures 8.1-3
8. Експлуатаційні процедури 8.1-3
8.1. Flight preparation instructions 8.1-3
8.1. Інструкції з підготовки до польоту 8.1-3

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8. OPERATING PROCEDURES

8.1. FLIGHT PREPARATION INSTRUCTIONS

CAT.OP.MPA.175, AMC1 CAT. OP. MPA. 175(A), GM1 CAT.OP.MPA.175(b)(5)

The procedure of flight organizing at the Aircompany is described in detail in "Flights Organization Instruction" FO.REG-04.

In flight organizing it is considered that the Aircompany policy of prohibits the combination of training flights with simulation of emergency situations on board with passenger and/ or cargo transportation flights.

The Aircompany's policy prohibits planning and operating flights at altitudes below 200 m AGL (does not apply to standard take-off and landing procedures) and/or flights with the disabling of any equipment provided for use by the standard procedures of this OM and AFM (unless such disabling is provided by the individual MEL of the aircraft and only in the manner determined by the MEL).

An OFP shall be completed for each intended flight based on considerations of aircraft performance, other operating limitations and relevant expected conditions on the route to be followed and at the aerodromes/operating sites concerned.

The flight shall not be commenced unless the PIC is satisfied that:

- all items stipulated in 2.a.3 of Annex I to Aviation Regulations concerning the airworthiness and registration of the aircraft, instrument and equipment, mass and centre of gravity (CG) location, baggage and cargo and aircraft operating limitations can be complied with;
- the aircraft is not operated contrary to the provisions of the MEL and CDL;
- the parts of the OM (OFM) that are required for the conduct of the flight are available;
- the next documents, additional information and forms required have to be available on board (see p.8.1.12);
- ground facilities and services required for the planned flight are available and adequate;
- the provisions specified in the om in respect of fuel, oil, oxygen, minimum safe altitudes, aerodrome operating minima and availability of alternate aerodromes, where required, can be complied with for the planned flight;
- any navigation database which is required for PBN operations is applicable and valid;
- any additional operational limitation can be complied;
- the aircraft take-off, cruise and landing performance data calculations are completed
- crew normal and emergency briefings are completed;
- all aircraft crew members are briefed on the weather minimums and operational minimums for the airports en route, for the destination airport and alternate airports determined in accordance with the provisions of this chapter;
- passenger safety briefings are conducted.

The PIC is the person who makes the final decision on Aircraft departure. He makes the decision based on the analysis of the above data.

A general description of the OM provisions – the Aircompany principles that must be observed during the organization and execution of the flight is described below. Detailed procedures are described in Chapter 8 of this OM Part A.

8. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

8.1. ІНСТРУКЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО ПОЛЬОТУ

Процедуру організації польотів в Авіакомпанії детально описано в «Інструкції з організації польотів» FO.REG-04.

При організації польотів приймається до уваги, що політика Авіакомпаії забороняє поєднання тренувальних польотів з імітацією аварійних ситуації на борту з виконанням польотів щодо перевезення пасажирів та/ або вантажів.

Політика Авіакомпанії забороняє планувати та виконувати польоти на висотах нижче за 200 м AGL (не стосується стандартних процедур етапів злету та посадки) та/або з вимкненням будь-якого обладнання, передбаченого до застосування стандартними процедурами цього КЕ та КЛЕ літака (за виключенням випадків, коли таке вимкнення передбачене індивідуальним MEL літака та виключно у спосіб, визначений MEL).

Для кожного запланованого польоту повинен заповнюватися OFP на основі льотно-технічних характеристик, інших експлуатаційних обмежень та відповідних очікуваних умов на маршруті та на аеродромах або експлуатаційних майданчиках.

Політ не може розпочатися, доки КПС не переконається у тому, що:

- можуть бути виконані всі умови, визначені у 2.та.3 доповнення I до Авіаційних Правил щодо льотної придатності та реєстрації ПС, приладів та обладнання, маси ПС та центрування (CG), багажу та вантажів, а також експлуатаційних обмежень повітряних суден;
- ПС не експлуатується всупереч положенням MEL та CDL;
- частини керівництва з виконання польотів (КЕ), які необхідні для виконання польоту є в наявності та доступні;
- на борту знаходяться певний перелік документів, додаткової інформації та форм (див. р. 8.1.12);
- наземні засоби та служби, необхідні для запланованого польоту знаходяться у належному технічному стані та є доступними для використання;
- можуть бути дотримані положення, зазначені в КЕ стосовно палива, мастила, кисню, мінімальної безпечної висоти, експлуатаційних мінімумів аеродрому та доступності запасних аеродромів (якщо виникне така потреба);
- будь-яка навігаційна база даних, що вимагається для PBN є підходящою та поточною;
- будь-яка додаткова умова щодо експлуатаційних обмежень може бути виконана;
- виконані розрахунки злітних, крейсерських і посадкових характеристик повітряного судна.
- проведено брифінг стосовно дій в нормальних та аварійних ситуаціях;
- всі члени екіпажу ПС проінструктовані щодо мінімумів погоди та екплуатаційних мінімумів аеропортів за маршрутом, для аеропорту призначення та запасних аеродромів, визначені згідно положень цього розділу;
- з пасажирами проведено брифінг стосовно заходів безпеки на борту.

Особою, що приймає остаточне рішення на виліт є КПС. Він приймає рішення на основі аналізу вищенаведених даних.

Загальний опис положень КЕ – принципів Авіакомпанії, що мають бути дотримані під час організації та виконання польоту, описані нижче. Детальні процедури викладені в розділі 8 Частини А цього КЕ.

Selection of aerodromes

Use of aerodromes and operational sites

The Aircompany uses only aerodromes and operational sites that are suitable for the operation of the types of aircraft and the type of flight operation pointed in the Aircraft Operator's Certificate.

Use of isolated aerodromes

The use of an isolated airfield as a destination airfield by the Aircompany's aircraft is subject to the prior approval of the SAAU.

An isolated aerodrome is an aerodrome for which the amount of reserve and final reserve fuel required to reach the nearest suitable reserve aerodrome is greater than fuel for a flight over the destination airport for two hours with normal fuel consumption in cruise mode, including final reserve fuel.

Alternate aerodrome

The Aircompany must indicate in the OFP all required alternate aerodromes (or aerodrome).

If it is not possible to use the departure aerodrome as an alternate aerodrome due to meteorological conditions or for flight technical reasons, the Aircompany shall choose another suitable alternate take-off aerodrome located at a distance of no more than:

- one hour of flight at cruise speed with one engine inoperative according to the AFM in standard still air conditions, calculated on the basis of the actual take-off mass

At least one alternate destination aerodrome must be selected for each flight under IFR, unless the destination aerodrome is an isolated aerodrome or:

- the duration of the planned flight from take-off to landing (or, in the case of in-flight replanning in accordance with CAT.OP.MPA.150(d), the remaining flight time to the destination) does not exceed six hours; and

- there are two separate available runways at the destination aerodrome and weather forecasts and/or meteorological reports for the destination aerodrome show that during the period from one hour before arrival and during one hour after the expected time of arrival at the destination aerodrome, the height of the lower cloud edge will be at least 2,000 feet (600 meters) or en-route flight altitude + 500 feet (150 meters) (whichever is greater) and ground visibility will be at least 5 km.

Two designated alternate aerodromes shall be selected if:

- relevant weather forecasts and/or meteorological reports for the destination aerodrome indicate that during the period that lasts one hour before and ends one hour after the estimated time of arrival, weather conditions will be below the applicable planned minima, or

- meteorological information is not available at all.

Destination aerodromes – instrument approaches

Вибір аеродромів

Використання аеродромів та експлуатаційних майданчиків

Авіакомпанія використовує тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають для експлуатації типів ПС та виду льотної експлуатації, що внесено до сертифікату Експлуатанта.

Використання ізольованих аеродромів

Використання ізольованого аеродрому у якості аеродрому призначення літаками Авіакомпанії здійснюється за умови попереднього схвалення ДАСУ.

Ізольований аеродром - це такий аеродром, для якого кількість резервного та остаточного резервного палива, необхідного для досягнення найближчого належного запасного аеродрому є більше ніж паливо на політ над аеродромом призначення протягом двох годин при нормальній витраті палива у крейсерському режимі, включаючи остаточне резервне паливо.

Запасний аеродром

Авіакомпанія зазначає в OFP усі потрібні запасні аеродроми (або аеродром).

Якщо використовувати аеродром вильоту в якості запасного аеродрому не можливо через метеорологічні умови або з льотно-технічних причин, Авіакомпанія обирає інший належний запасний аеродром зльоту, який розташований від аеродрому вильоту на відстані не більше:

- однієї години польоту на крейсерській швидкості з одним непрацюючим двигуном згідно з КЛЕ у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси

Має бути обраний принаймні один запасний аеродром призначення для кожного польоту згідно з IFR, за виключенням ситуації, коли аеродром призначення є ізольованим аеродромом або:

- тривалість запланованого польоту від зльоту до посадки (або, у разі перепланування у польоті відповідно до CAT.OP.MPA.150(d), час польоту, який залишається до пункту призначення), не перевищує шести годин; та

- на аеродромі призначення є дві окремі доступні злітно-посадкові смуги та прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що за період від однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення, висота нижньої кромки хмар буде як мінімум 2 000 футів (600 метрів) або висота польотів по круговому маршруту + 500 футів (150 метрів) (обирається в залежності від того, яка величина з двох є більшою) і наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.

Мають бути обрані два запасних аеродроми призначення, якщо:

- відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття, погодні умови будуть нижче застосовних запланованих мінімумів, або

- метеорологічна інформація взагалі відсутня.

Аеродроми призначення – інструментальний захід

The Aircompany provides for obtaining information to ensure the availability of the necessary means of navigation and landing at the destination aerodrome or at any alternate aerodrome in the event of the loss of the possibility of performing the planned approach and landing

Destination aerodromes - instrument approaches PBN operations

The PIC should select an aerodrome as an alternate to the destination aerodrome only if an instrument approach procedure independent of GNSS is available* at either that aerodrome or the destination aerodrome.

* - The term "available" means that the procedure can be used at the planning stage and meets the planned minimum requirements.

Alternate take-off or intermediate aerodromes with GNSS-based instrument approach procedures can be planned without restrictions.

A destination aerodrome with all GNSS-only instrument approach procedures may be used without a destination alternate aerodrome if the conditions for a flight without a destination alternate aerodrome are met

Flight preparation for PBN operations

The flight crew should ensure that RNAV 1, RNAV 2, RNP 1 RNP 2, and RNP APCH routes or procedures to be used for the intended flight, including for any alternate aerodromes, are selectable from the navigation database and are not prohibited by NOTAM.

The flight crew should take account of any NOTAMs or operator briefing material that could adversely affect the aircraft system operation along its flight plan including any alternate aerodromes.

When PBN relies on GNSS systems for which RAIM is required for integrity, its availability should be verified during the preflight planning. in the event of a predicted continuous loss of fault detection of more than five minutes, the flight planning should be revised to reflect the lack of full PBN capability for that period.

For RNP 4 operations with only GNSS sensors, a fault detection and exclusion (FDE) check should be performed. The maximum allowable time for which FDE capability is projected to be unavailable on any one event is 25 minutes. If predictions indicate that the maximum allowable FDE outage will be exceeded, the operation should be rescheduled to a time when FDE is available

Minima determination

The Aircompany established aerodrome operating minima for each departure, destination or alternate aerodrome that is planned to be used in order to ensure separation of the aircraft from terrain and obstacles and to mitigate the risk of loss of visual references during the visual flight segment of instrument approach operations.

The Aircompany guarantees that these operational minimums are not lower than the corresponding values established by the state of the location of the aerodrome, except for exceptions specifically allowed by the state.

Авіакомпанія передбачає отримання інформації для переконання у доступності необхідних засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі у випадку втрати можливості виконання запланованого заходу та посадки.

Аеродроми призначення – інструментальний захід - експлуатація PBN

КПС має вибрати аеродром як запасний для аеродрому призначення тільки, якщо або на цьому аеродромі, або на аеродромі призначення доступна* процедура заходу за приладами, яка не залежить від GNSS.

* - Термін «доступна» означає, що процедура може бути використана на етапі планування і відповідає запланованим вимогам згідно мінімумів.

Запасні аеродроми зльоту або проміжний з процедурами заходу за приладами на базі GNSS можуть бути сплановані без обмежень.

Аеродром призначення з усіма процедурами підходу за приладами на базі виключно GNSS може використовуватися без запасного аеродрому призначення, якщо виконуються умови для польоту без запасного аеродрому призначення

Підготовка до польоту за PBN

Льотний екіпаж повинен забезпечити, щоб маршрути або процедури RNAV 1, RNAV 2, RNP 1, RNP 2 та RNP APCH, які будуть використовуватися для передбачуваного польоту, включаючи будь-які альтернативні аеродроми, були вибрані з навігаційної бази даних і не заборонені NOTAM.

Льотний екіпаж повинен брати до уваги будь-які матеріали NOTAM або матеріали інструктажу експлуатанта, які можуть негативно вплинути на роботу системи ПС вздовж плану польоту, включаючи будь-які альтернативні аеродроми.

Коли PBN спирається на системи GNSS, для яких RAIM необхідна для цілісності роботи, її доступність повинна бути перевірена під час передпольотного планування. У випадку передбаченої постійної втрати виявлення несправностей понад п'ять хвилин, планування польотів має бути переглянуто, щоб відобразити відсутність повної можливості PBN на цей період.

Для операцій RNP 4 тільки з GNSS-датчиками слід виконувати перевірку виявлення несправностей і виключення (FDE). Максимально допустимий час, протягом якого передбачається, що FDE не буде доступним для будь-якої однієї події, становить 25 хвилин. Якщо передбачення свідчить про перевищення гранично допустимого відключення FDE, операція повинна бути перенесена на час, коли FDE буде доступним

Визначення мінімумів

Авіакомпанія встановила експлуатаційні мінімуми аеродрому для кожного аеродрому вильоту, призначення або запасного аеродрому, який планується використовувати, щоб забезпечити відрив ПС від місцевості та перешкод і зменшити ризик втрати візуальних орієнтирів під час сегмента візуального польоту під час заходження на посадку за приладами.

Авіакомпанія гарантує, що ці експлуатаційні мінімуми не нижче відповідних величин, встановлених державою розташування аеродрому, окрім спеціально дозволених державою винятків.

The values of the increase of such characteristics, which are determined by the authorized body, must be added to the specified minimum values.

When preparing for flight, the take-off and landing of the aircraft is planned according to the highest of the established minimums (hereinafter - the planned minimum):

- PIC minima
- Aerodrome operating minima
- Aircraft minima

Planned operating minima

Operating minima for alternate departure aerodrome

The Aircompany shall select an aerodrome as an alternate take-off aerodrome only if the relevant weather forecasts and/or meteorological reports indicate that the weather conditions will be equal to or better for a period of one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome. applicable minimums for landing.

The altitude of the lower boundary of the flight clouds should be taken into account if the only approach maneuver is a non-precision approach (NPA) system and/or a circling approach. Any limitations associated with flying with one engine inoperative (OEI) must also be considered.

Operating minimum of a destination aerodrome that is not an isolated destination aerodrome at the same time

An aerodrome is selected as a destination aerodrome only if:

- relevant weather forecasts and/or meteorological reports show that in the period that lasts one hour before and ends one hour after the estimated time of arrival at the airport, the weather conditions will be at the level or better than the applicable planned minimums values,
- two alternate destination airfields are selected.

Operating minima for destination alternate aerodrome, isolated aerodrome, refueling intermediate aerodrome and alternate intermediate aerodrome

An airline shall select an aerodrome as a destination alternate aerodrome, an isolated aerodrome, an intermediate refueling aerodrome and an alternate intermediate aerodrome only if the relevant weather forecasts and/or meteorological reports indicate that during the period beginning one hour before and ending one hour after the estimated at the time of arrival at the aerodrome, the weather conditions will be at or better than the applicable scheduled minima specified in ***Table 8.1.***

Величини підвищення таких характеристик, які визначаються уповноваженим органом, мають бути додані до зазначених мінімальних величин.

При підготовці до польоту зліт і посадка повітряного судна планується за найвищим з установлених мінімумів (далі - запланований мінімум):

- Мінімум КПС (екіпажу) повітряного судна;
- Експлуатаційний мінімум аеродрому;
- Мінімум повітряного судна.

Заплановані експлуатаційні мінімуми для IFR

Експлуатаційний мінімум для запасного аеродрому вильоту

Авіакомпанія повинен обрати аеродром як запасний аеродром зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних мінімумів для здійснення посадки.

Висота нижньої границі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним маневром заходження на посадку є система неточного заходження на посадку (NPA) та/або заходження на посадку по колу. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з одним непрацюючим двигуном (OEI).

Експлуатаційний мінімум аеродрому призначення, який водночас не є ізольованим аеродромом призначення

Аеродром обирається в якості аеродрому призначення тільки у разі, якщо:

- відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин,
- обрано два запасних аеродроми призначення.

Експлуатаційні мінімуми для запасного аеродрому призначення, ізольованого аеродрому, проміжного аеродрому дозаправки та запасного проміжного аеродрому

Авіакомпанія обирає аеродром в якості запасного аеродрому призначення, ізольованого аеродрому, проміжного аеродрому дозаправки та запасного проміжного аеродрому тільки у випадку, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває з однієї годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин, зазначених у ***Таблиці 8.1.***

Table 8.1

Planned operating minima

Alternate destination aerodrome, isolated destination aerodrome, intermediate refueling aerodrome and alternate intermediate aerodrome

Таблиця 8.1

Заплановані експлуатаційні мінімуми

Запасний аеродром призначення, ізольований аеродром призначення, проміжний аеродром дозаправки та запасний проміжний аеродром

Тип заходження на посадку *Approach type*	Заплановані мінімальні параметри *Planned minima parameters*
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVS/VIS Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH NPA RVS/VIS + 1000 м /*cloud base should be equal or higher than* MDH
NPA	NPA RVS/VIS + 1000 м Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів)/*cloud base should be equal or higher MDH + 200 ft (60 m)*
Заходження з кола *Circling*	Заходження з кола *Circling*

IFR departure and approach

The Aircompany has determined that the departure and landing procedures will be used according to the instruments established by the country where the airport is located.

PIC can accept the permission of the air traffic service controller and deviate from the official route of departure or arrival, provided that the obstacle clearance criteria are strictly fulfilled and the specific operating mode is fully taken into account. In any case, the final landing approach of the aircraft must be performed visually or by instruments in accordance with the established procedure.

Procedures that differ from those established by the State of the location of the aerodrome are permitted if they have been approved by the State in which the aerodrome is located and are contained in this OM.

Conversion tables

The documentation should include any conversion tables necessary to support operations where metric heights, altitudes and flight levels are used.

Виліт та заходження на посадку за приладами

Авіакомпанією встановлено, що будуть задіяні процедури вильоту та заходження на посадку за приладами, які встановлені державою розташування аеродрому.

КПС може прийняти дозвіл диспетчера обслуговування повітряного руху та відхилитися від офіційного маршруту вильоту або прибуття, за умови неухильного виконання критеріїв прольоту перешкод та повного врахування конкретного експлуатаційного режиму. У будь-якому випадку, остаточне заходження ПС на посадку повинно виконуватися візуально або за приладами відповідно до встановленої процедури.

Припускається використання процедур, які відрізняються від тих, що встановлені державою розташування аеродрому, якщо вони були схвалені державою, у якій розташований аеродром, та містяться у цьому КЕ.

Таблиці переведення

Документація повинна включати будь-які таблиці переведення, необхідні для підтримки експлуатації, де використовуються метричні значення відносної висоти, абсолютної висоти та рівнів польоту.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.1. Minimum flight altitudes. A description of the method of determination and application of minimum altitudes. 8.1.1-3
8.1.1. Мінімальні висоти польоту. Опис методу визначення та застосування мінімальних висот 8.1.1-3
8.1.1.1. Determining of minimum altitudes 8.1.1-3
8.1.1.1. Встановлення мінімальних висот польоту 8.1.1-3
8.1.1.2. Considerations for establishing minimum flight altitudes 8.1.1-3
8.1.1.2. Положення для встановлення мінімальних висот польоту 8.1.1-3
8.1.1.2.1. Minimum flight altitudes 8.1.1-3
8.1.1.2.1. Мінімальні висоти польоту 8.1.1-3
8.1.1.2.1.1. KSS formula 8.1.1-3
8.1.1.2.1.1. Формула KSS 8.1.1-3
8.1.1.2.1.2. Minimum off-route altitude (MORA). 8.1.1-4
8.1.1.2.1.2. Мінімальна висота поза маршрутом (MORA). 8.1.1-4
8.1.1.2.1.3. Jeppesen formula (Figure 3) 8.1.1-5
8.1.1.2.1.3. Формула Jeppesen (Мал. 3) 8.1.1-5
8.1.1.2.1.4. ATLAS formula 8.1.1-6
8.1.1.2.1.4. формула ATLAS 8.1.1-6
8.1.1.2.1.5. Lido formula 8.1.1-7
8.1.1.2.1.5. Формула Lido 8.1.1-7
8.1.1.3. Procedure to establish the minimum altitude/flight level for VFR flight 8.1.1-8
8.1.1.3. Процедура для встановлення мінімальної абсолютної висоти/ешелону польоту для польотів за ПВП 8.1.1-8
8.1.1.4. Procedure to establish the minimum altitude/flight level for IFR flight 8.1.1-8
8.1.1.4. Процедура для встановлення мінімальної абсолютної висоти/ешелону польоту при польотах за ППП 8.1.1-8
8.1.1.5. Take-off obstacle clearance — multi-engined aeroplanes 8.1.1-9
8.1.1.5. Висота прольоту перешкод при зльоті – літаки з кількома двигунами 8.1.1-9
8.1.1.6. Engine Inoperative: SID 8.1.1-10
8.1.1.6. Один двигун не працює: Стандартні схеми вильоту за приладами 8.1.1-10
8.1.1.7. Effect of bank angles 8.1.1-11
8.1.1.7. Вплив кутів крену 8.1.1-11
8.1.1.8. Required navigational accuracy 8.1.1-11
8.1.1.8. Потрібна навігаційна точність 8.1.1-11
..... 8.1.1-11
8.1.1.9. Contingency procedures for obstacles clearances 8.1.1-12
8.1.1.9. Процедури при виникненні непередбачуваних випадків на висоті прольоту перешкод. 8.1.1-12
8.1.1.10. En-route — one-engine inoperative aeroplanes (OEI) 8.1.1-12
8.1.1.10. На маршруті - з одним непрацюючим двигуном 8.1.1-12
8.1.1.11. Barometric Altimeter Errors 8.1.1-13
8.1.1.11. Похибки барометричного висотоміру 8.1.1-13
8.1.1.12. Margins on Minimum Flight Altitudes 8.1.1-13
8.1.1.12. Межі мінімальних безпечних абсолютних висот 8.1.1-13
8.1.1.13. QNH and STD Temperature Corrections 8.1.1-13
8.1.1.13. QNH і корекції стандартної температури 8.1.1-13
8.1.1.14. STD Temperature Correction 8.1.1-14
8.1.1.14. Корекція стандартної температури 8.1.1-14
8.1.1.14.1. Requirement for low temperature correction 8.1.1-15
8.1.1.14.1. Вимоги щодо температурної корекції за умов низьких температур 8.1.1-15
8.1.1.15. Allowance for Wind Speed 8.1.1-16
8.1.1.15. Допуск на швидкість вітру 8.1.1-16
8.1.1.16. Terminal Area 8.1.1-16
8.1.1.16. Район аеродрому 8.1.1-16

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.1. Minimum flight altitudes. A description of the method of determination and application of minimum altitudes

8.1.1. Мінімальні висоти польоту. Опис методу визначення та застосування мінімальних висот

CAT.OP.MPA.270, CAT.OP.MPA.145, AMC1/GM1 CAT.OP.MPA 145 (a), AMC1 CAT.OP.MPA.175(a), GM1 CAT.OP.MPA.175(b)(5)

8.1.1.1. Determining of minimum altitudes

For all parts of planned route must be determine the follows:

- Minimum altitudes above middle sea level which provide the safe allowable height over the area;
- Way to determine this altitudes by crew

The way of minimum altitudes above middle sea level determination is approved by authority of the state which territory the aircraft is flying by.

In case when the minimum altitudes above middle sea level established by Aircompany and the state which territory the aircraft is flying by are different the biggest value should be used

8.1.1.2. Considerations for establishing minimum flight altitudes

The Aircompany takes into account the following factors when establishing minimum flight altitudes:

- the accuracy with which the position of the aircraft can be determined;
- the probable inaccuracies in the indications of the altimeters used;
- the characteristics of the terrain, such as sudden changes in the elevation, along the routes or in the areas where operations are to be conducted;
- the probability of encountering unfavourable meteorological conditions, such as severe turbulence and descending air currents; and
- possible inaccuracies in aeronautical charts.

The Aircompany also considers:

- corrections for temperature and pressure variations from standard values;
- ATC requirements; and
- any foreseeable contingencies along the planned route.

8.1.1.2.1. Minimum flight altitudes

The following are examples of the methods which are available for calculating minimum flight altitudes.

The Aircompany uses the method that is most appropriate for specific flight conditions.

8.1.1.2.1.1. *KSS formula*

Minimum obstacle clearance altitude (MOCA)

MOCA is the sum of:

- the maximum terrain or obstacle elevation, whichever is higher; plus

8.1.1.1. Встановлення мінімальних висот польоту

Для усіх ділянок маршруту над якими буде виконуватися політ має бути встановлене наступне:

- мінімальні висоти над середнім рівнем моря, які забезпечують необхідну допустиму висоту над місцевістю;
- спосіб, за допомогою якого льотний екіпаж визначає ці висоти.

Спосіб встановлення мінімальних висот польоту над середнім рівнем моря затверджено уповноваженим органом держави над територію якої пролітає літак.

У разі, якщо мінімальні висоти польоту, які встановлено Авіакомпанією та державою над територію якої пролітає літак відрізняються, застосовується більша з двох величин.

8.1.1.2. Положення для встановлення мінімальних висот польоту

При встановленні мінімальних висот польоту в Авіакомпанії враховуються наступні фактори:

- точність визначення положення ПС;
- ймовірні неточності в показаннях висотомірів, що використовуються;
- характеристики місцевості, такі як раптові зміни висоти, уздовж маршрутів або в районах, де повинні проводитися операції;
- ймовірність потрапляння в несприятливі метеорологічні умови, такі як сильна турбулентність і низхідні повітряні потоки; і
- можливі неточності в аеронавігаційних картах.

У Авіакомпанії також враховуються:

- поправки змін температури і тиску від стандартних значень;
- вимоги ОПР; і
- будь-які передбачувані ситуації на запланованому маршруті.

8.1.1.2.1. Мінімальні висоти польоту

Нижче наведено приклади методів, які застосовуються для розрахунку мінімальних висот польоту.

В Авіакомпанії прийнято застосовувати метод який є найбільше відповідним для конкретних умов польоту.

8.1.1.2.1.1. *Формула KSS*

Мінімальна висота прольоту перешкод (MOCA)

Мінімальна висота прольоту перешкод це сукупність:

- максимального перевищення місцевості або перешкоди, залежно від того, що вище; плюс

- 1 000 ft for elevation up to and including 6 000 ft; or
- 2 000 ft for elevation exceeding 6 000 ft rounded up to the next 100 ft.

The lowest MOCA to be indicated is 2 000 ft.

From a VOR station, the corridor width is defined as a borderline starting 5 NM either side of the VOR, diverging 4^0 from centerline until a width of 20 NM is reached at 70 NM out, thence paralleling the centerline until 140 NM out, thence again diverging 4^0 until a maximum width of 40 NM is reached at 280 NM out. Thereafter, the width remains constant **(Figure 1)**.

- 1000 футів для перевищення, включаючи 6 000 футів; або
- 2 000 футів для перевищення більше 6 000 футів, округлені до наступних 100 футів.

Найнижчий показник MOCA, який слід вказати, становить 2 000 футів

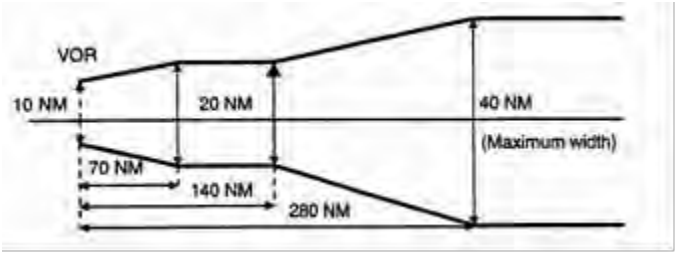
Від станції VOR ширина коридору визначається як гранична лінія, що починається на 5 NM з будь-якої сторони VOR, розходиться на 4^0 від центральної лінії до тих пір, поки не буде досягнута ширина 20 NM на 70 NM, звідси паралельна центральна лінія до 140 NM назовні, звідти знову розходиться на 4^0, доки максимальна ширина 40 NM не досягається при 280 NM. Після цього ширина залишається постійною **(Мал.1)**.

Figure 1

Corridor width from a VOR station

Малюнок 1

Ширина коридору від станції VOR



From a non-directional beacon (NDB), similarly, the corridor width is defined as a borderline starting 5 NM either side of the NDB diverging 7^0 until a width of 20 NM is reached 40 NM out, thence paralleling the centreline until 80 NM out, thence again diverging 7^0 until a maximum width of 60 NM is reached 245 NM out. Thereafter, the width remains constant **(Figure 2)**.

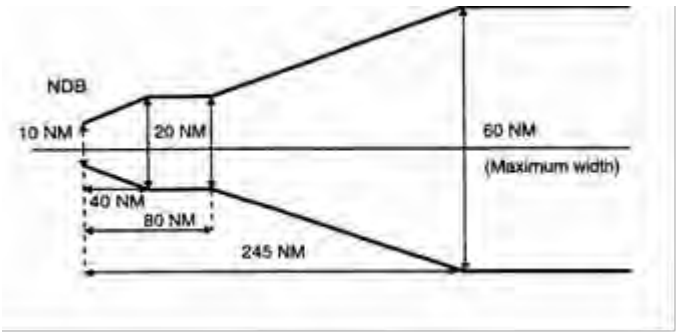
З ненаправленого радіомаяка (NDB), аналогічно, ширина коридору визначається як гранична лінія, починаючи з 5 NM на будь-якій стороні NDB, що розходиться 7^0 а, доки ширина 20 NM не досягне 40 NM зовні, звідси паралельно центральна лінія до 80 NM, звідти знову розходиться 7^0 до тих пір, поки максимальна ширина 60 NM не досягне 245 NM. Після цього ширина залишається постійною **(Мал.2)**.

Figure 2

Corridor width from an NDB

Малюнок 2

Ширина коридору від станції NDB



MOCA does not cover any overlapping of the corridor.

8.1.1.2.1.2. ***Minimum off-route altitude (MORA).***

MORA is calculated for an area bounded by each or every second LAT/LONG square on the route facility chart (RFC)/terminal approach chart (TAC) and is based on a terrain clearance as follows:

MOCA не охоплює жодного перекриття коридору.

8.1.1.2.1.2. ***Мінімальна висота поза маршрутом (MORA).***

MORA розраховується для площі, обмеженої кожним або кожним другим квадратом LAT/LONG на діаграмі об'єкта маршруту (RFC)/діаграмі підходу до аеродрому (TAC), і базується на наступному розрізі місцевості:

- terrain with elevation up to 6 000 ft (2 000 m) – 1 000 ft above the highest terrain and obstructions;
- terrain with elevation above 6 000 ft (2 000 m) – 2 000 ft above the highest terrain and obstructions.

8.1.1.2.1.3. *Jeppesen formula (Figure 3)*

MORA is a minimum flight altitude computed by Jeppesen from current operational navigation charts (ONCs) or world aeronautical charts (WACs). Two types of MORAs are charted which are:

- route MORAs e.g. **9800a**; and
- grid MORAs e.g. **98**.

Route MORA values are computed on the basis of an area extending 10 NM to either side of route centreline and including a 10 NM radius beyond the radio fix/reporting point or mileage break defining the route segment.

MORA values clear all terrain and man-made obstacles by 1 000 ft in areas where the highest terrain elevation or obstacles are up to 5 000 ft. A clearance of 2 000 ft is provided above all terrain or obstacles that are 5 001 ft and above.

A **grid MORA** is an altitude computed by Jeppesen and the values are shown within each grid formed by charted lines of latitude and longitude. Figures are shown in thousands and hundreds of feet (omitting the last two digits so as to avoid chart congestion). Values followed by ± are believed not to exceed the altitudes shown.

- місцевість з висотою до 6 000 фт (2 000 м) – 1000 фт над найвищою місцевістю і перешкодами;
- рельєф місцевості з перевищенням більше 6 000 фт (2 000 м) – 2 000 фт над найвищою місцевістю та перешкодами.

8.1.1.2.1.3. *Формула Jeppesen (Мал. 3)*

MORA – це мінімальна висота польоту, обчислена компанією Jeppesen з діючих навігаційних карт (ONC) або світових аеронавігаційних карт (WAC). Розрізняють два типи MORA:

- маршрут MORAs, наприклад, **9800a**;
- сітки MORA, наприклад, **98**.

Значення **маршрутної MORA** обчислюються на підставі площі, що простягається на 10 NM по обидві сторони від центральної лінії маршруту, включаючи радіус 10 NM за межами радіонавігаційної точки/точки звітування про радіозв'язок або пункт повороту маршруту, що визначає сегмент маршруту.

Значення **MORA** забезпечує проліт місцевості і техногенних перешкод на 1000 футів в районах, де найвища висота рельєфу або перешкоди досягають 5000 футів і вище.

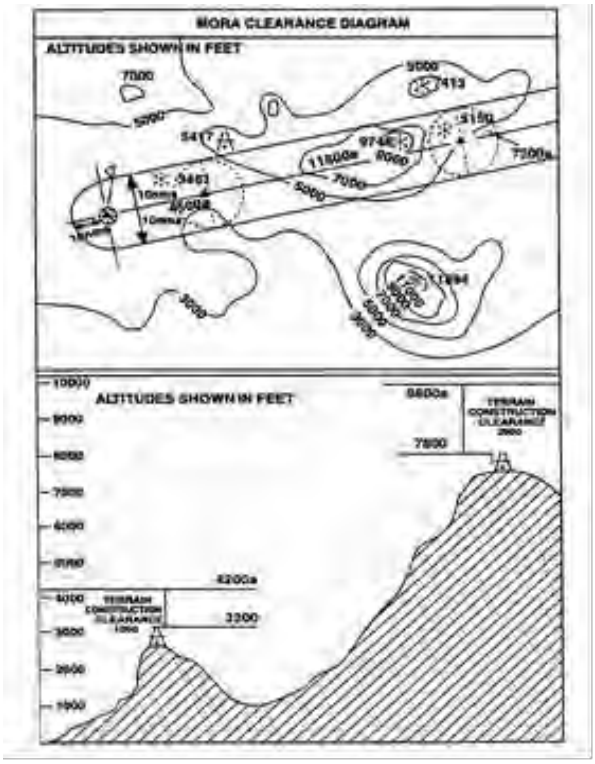
MORA сітки карти є висотою, яку обчислює Jeppesen, і значення показуються в межах кожної сітки, сформованої графічними лініями широти і довготи. Цифри зображені в тисячах і сотнях футів (опускаючи останні дві цифри, щоб уникнути перевантаження графіку). Вважається, що значення, за якими слідує ±, не перевищують показаних висот.

Figure 3

Jeppesen formula

Малюнок 3

Формула Jeppesen



8.1.1.2.1.4. *ATLAS formula*

Minimum en-route altitude (MEA). Calculation of the MEA is based on the elevation of the highest point along the route segment concerned (extending from navigational aid to navigational aid) within a distance on either side of track as specified in 8.1.3.2.1.4.**(Table 1)** below:

Table 1

Minimum safe en-route altitude

Довжина ділянки ***Segment length***	**Відстань з обох боків** ***Distance either side of track***
До 100ММ *Up to 100 NM*	10ММ* *10 NM **
Більш ніж 100ММ *More than 100 NM*	10% від довжини ділянки до максимум 60 ММ ** *10 % of segment length up to a maximum of 60 NM* **

***** This distance may be reduced to 5 NM within terminal control areas (TMAs) where, due to the number and type of available navigational aids, a high degree of navigational accuracy is warranted.

****** In exceptional cases, where this calculation results in an operationally impracticable value, an additional special MEA may be calculated based on a distance of not less than 10 NM either side of track. Such special MEA will be shown together with an indication of the actual width of protected airspace.

The **MEA** is calculated by adding an increment to the elevation specified above as appropriate, following **Table 2** below. The resulting value is adjusted to the nearest 100 ft.

Table 2:

Increment added to the elevation *

Висота найвищої точки ***Elevation of highest point***	**Збільшення** ***Increment***
Не вище 5 000 футів *Not above 5 000 ft*	1 500футів *1 500 ft*
Вище 5 000 футів, але не вище 10 000 футів *Above 5 000 ft but not above 10 000 ft*	2000футів *2 000 ft*
Вище 10 000 футів *Above 10 000 ft*	10% від висоти плюс 1 000 футів *10 % of elevation plus 1 000 ft*

* For the last route segment ending over the initial approach fix, a reduction to 1 000 ft is permissible within TMAs where, due to the number and type of available navigation aids, a high degree of navigational accuracy is warranted.

Minimum safe grid altitude (MGA).

Calculation of the **MGA** is based on the elevation of the highest point within the respective grid area.

The **MGA** is calculated by adding an increment to the elevation specified above as appropriate, following 8.1.3.2.1.4.**(Table 3)** below. The resulting value is adjusted to the nearest 100 ft.

Table 3

8.1.1.2.1.4. *формула* ATLAS

Мінімальна висота на маршруті (MEA). Розрахунок MEA базується на висоті найвищої точки уздовж відповідного сегмента маршруту (від навігаційного засобу до навігаційного засобу) на відстані по обидві сторони від траси, як зазначено в 8.1.3.2.1.4.**(Таблиці 1)** нижче:

Таблиця 1

Мінімальна безпечна висота на маршруті

***** Ця відстань може бути зменшена до 5 NM в межах контрольних ділянок аеродрому (ТМА), де завдяки кількості та типу наявних навігаційних засобів забезпечується висока точність навігації.

****** У виняткових випадках, коли цей розрахунок призводить до операційно нездійсненного значення, додатковий спеціальний MEA може бути розрахований на основі відстані не менше 10 NM з будь-якої сторони шляху. Таке спеціальне MEA буде показано разом із зазначенням фактичної ширини захищеного повітряного простору.

MEA розраховується шляхом додавання приросту до вищезазначеного значення відповідно до **Таблиці 2** нижче. Отримане значення регулюється до найближчих 100 футів.

Таблиця 2

Приріст додано до перевищення *

* Для останньої ділянки маршруту, що закінчується над контрольною точкою початку заходу на посадку, зменшення до 1000 футів допускається в межах ТМА, де через кількість та тип наявних навігаційних засобів гарантована висока точність навігації.

Мінімальна безпечна висота ячейки сітки (MGA)

Розрахунок MGA заснований на висоті найвищої точки в межах відповідної сітки.

MGA розраховується шляхом додавання приросту до висоти, зазначеної вище, як це доречно, дотримуючись 8.1.3.2.1.4.**(Таблиці 3)** нижче. Отримане значення регулюється до найближчого 100 футів.

Таблиця 3

Minimum safe grid altitude **Мінімально безпечна висота ячейки сітки**

Перевищення найвищої точки ***Elevation of highest point***	**Приріст** ***Increment***
Не вище 5000 ft *Not above 5000 ft*	1500 ft
Вище 5000 ft але не вище 10000 ft *Above 5000 ft but not above 10000 ft*	2000 ft
Вище 10000 ft *Above 10000 ft*	10% від перевищення плюс *10 % of elevation plus 1000 ft*

8.1.1.2.1.5. *Lido formula*

Minimum terrain clearance altitude (MTCA)

The **MTCA** represents an altitude providing terrain and obstacle clearance for all airways/ATS routes, all standard terminal arrival route (STAR) segments up to IAF or equivalent end point and for selected standard instrument departures (SIDs).

The **MTCA** is calculated by **Lido** and covers terrain and obstacle clearance relevant for air navigation with the following buffers:

- Horizontal:
  - for SID and STAR procedures 5 NM either side of centre line; and
  - for airways/ATS routes 10 NM either side of centre line.
- Vertical:
  - 1 000 ft up to 6 000 ft; and
  - 2 000 ft above 6 000 ft.

MTCAs are always shown in feet. The lowest indicated MTCA is 3 100 ft.

Minimum grid altitude (MGA)

MGA represents the lowest safe altitude which can be flown off-track. The MGA is calculated by rounding up the elevation of the highest obstruction within the respective grid area to the next 100 ft and adding an increment of

- 1 000 ft for terrain or obstructions up to 6 000 ft; and
- 2 000 ft for terrain or obstructions above 6 000 ft.

MGA is shown in hundreds of feet. The lowest indicated MGA is 2 000 ft. This value is also provided for terrain and obstacles that would result in an MGA below 2 000 ft. An exception is over water areas where the MGA can be omitted.

Minimum descent altitude (MDA) or minimum descent height (MDH)

A specified altitude or height in a non-precision approach or circling approach below which descent must not be performed without the required visual reference.

NOTE 1: Minimum descent altitude (MDA) is referenced to mean sea level and minimum descent height (MDH) is referenced to the aerodrome elevation or to the threshold elevation if that is more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation. A minimum descent height for a circling approach is referenced to the aerodrome elevation.

8.1.1.2.1.5. Формула Lido

Мінімальна висота прольоту місцевості (MTCA)

MTCA являє собою висоту, яка забезпечує проліт над місцевістю та перешкодами для всіх повітряних трас/маршрутів ОПР, всі сегменти стандартного маршруту прибуття (STAR) до IAF або еквівалентної кінцевої точки і для вибраних стандартних вильотів за ППП (SID).

MTCA обчислюється **Lido** і охоплює місцевість та перешкоди, що мають значення для аеронавігації з такими буферними зонами:

- В горизонтальній площині:
  - для процедур SID і STAR 5 ММ з будь-якої сторони від лінії маршруту; і
  - для повітряних трас / маршрутів ОПР на 10 ММ з обох сторін від лінії маршруту.
- В вертикальній площі:
  - 1000 футів до 6 000 футів; і
  - 2000 футів вище 6 000 футів.

MTCA завжди показані в футах. Найнижчий показник MTCA становить 3 100 футів.

Мінімальна висота ячейки сітки (MGA)

MGA являє собою найнижчу безпечну висоту, яку можна зайняти поза трасою. MGA обчислюється шляхом округлення перевищення найвищої точки перешкоди в межах відповідного сектору сітки до наступних 100 футів і з додаванням приросту

- 1000 футів для місцевості або перешкод до 6 000 футів; і
- 2000 футів для місцевості або перешкод вище 6 000 футів.

MGA показано в сотнях футів. Найнижчий показник MGA становить 2 000 футів. Це значення також передбачено для місцевості та перешкод, які призведуть до MGA нижче 2 000 футів. Винятком є водна поверхня, де MGA може не застосовуватись.

Мінімальна абсолютна (MDA) або мінімальна відносна висота зниження

Певна абсолютна або відносна висота неточного заходу або заходу по колу, нижче якої зниження не може здійснюватися без потрібного візуального орієнтування.

ПРИМІТКА 1: Мінімальна абсолютна висота зниження (MDA)- висота відносно середнього рівня моря, а мінімальна відносна висота зниження - відносно перевищення аеродрому, або порогу ЗПС, якщо вони більш ніж на 2 м (7

NOTE 2: The required visual reference means that section of the visual aids or of the approach area which should have been in view for sufficient time for the pilot to have made an assessment of the aircraft position and rate of change of position, in relation to the desired flight path. In the case of a circling approach the required visual reference is the runway environment.

NOTE 3: For convenience when both expressions are used they may be written in the form "minimum descent altitude/height" abbreviated "MDA/H."

8.1.1.3. Procedure to establish the minimum altitude/flight level for VFR flight

The minimum altitude except as required for take-off and landing for VFR flights is:

- over the congested areas of residential areas or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
- elsewhere at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water in daytime and at a height less than 300 m (1000 ft) above the ground or water at night

The en-route portion should be flown at an appropriate semicircular cruising level above the grid MORA or 3000 ft AGL, whichever is the higher. If required by weather or airspace restrictions an altitude lower than that is permissible provided the Minimum Safe Height is maintained.

8.1.1.4. Procedure to establish the minimum altitude/flight level for IFR flight

Aircompany's flights determines minimum flight altitudes by reference to Jeppesen En-route and Approach charts. Minimum altitude data of these charts already consider possible inaccuracies of topographic material and altimeters. It is the responsibility of the PIC that flights are planned by reference to the Jeppesen material.

It is the responsibility of the PIC to operate at or above such minimum flight altitudes except as required for take-off and landing

An IFR flight shall be conducted at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft

The estimated position of the aircraft will take account of the navigational accuracy which can be achieved on the relevant route segment, having regard to the navigational facilities available on the ground and in the aircraft

Over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

Flights on airways or advisory routes in the lower airspace shall be planned at or above the grid MORA as published on the low level IFR en-route charts unless a higher MEA or MAA is prescribed for the applicable route or airway.

фут) нижче перевищення аеродрому. Мінімальна відносна висота зниження заходу по колу відносно перевищення аеродрому.

ПРИМІТКА 2: Потрібне візуальне орієнтування має на увазі сегмент візуальних засобів або ділянку зони підходу, які мають бути у полі зору пілота достатній час, щоб пілот міг оцінити положення літака і ступінь зміни положення відносно обраної траєкторії польоту. У випадку заходу по колу потрібним візуальним орієнтиром має бути оточення ЗПС.

ПРИМІТКА 3: Для зручності, коли використовуються обидва значення, вони можуть бути записані в формі «мінімальна абсолютна/відносна висота зниження», скорочено - «MDA/H»

8.1.1.3. Процедура для встановлення мінімальної абсолютної висоти/ешелону польоту для польотів за ПВП

Мінімальною висотою для польотів за ПВП, за винятком потрібної для зльоту і посадки є:

- над населеними пунктами та над скупченнями людей під відкритим небом на відносній висоті нижче 300 м над найвищою перешкодою у радіусі 600 м від повітряного судна;
- у будь-яких інших районах на відносній висоті нижче 150 метрів (500 футів) над земною або водною поверхнею вдень, та на відносній висоті нижче 300 м (1000 футів) над земною або водною поверхнею вночі.

Маршрутну ділянку потрібно пролітати на відповідному крейсерському ешелоні вище сітки MORA або 3000 футів над рівнем землі в залежності від того, що з них вище. Якщо за станом погоди або через обмеження повітряного простору, витримується абсолютна висота, нижче припустимої, за умови збереження мінімальної безпечної висоти.

8.1.1.4. Процедура для встановлення мінімальної абсолютної висоти/ешелону польоту при польотах за ППП

В Авіакомпанії визначають мінімальні висоти польоту, посилаючись на схеми Jeppesen польотів по маршруту і заходів на посадку. Дані щодо мінімальних висот на цих схемах завжди розглядають можливі неточності топографічного матеріалу і висотомірів. КПС відповідає за підготовку до польотів з посиланням на матеріал Jeppesen.

КПС відповідає за виконання польотів на цих або вище таких мінімальних висот польоту, за винятком потрібних для зльоту і посадки.

Політ за ППП має здійснюватися на ешелоні, який принаймні на 300 м (1000 футів) вище найвищої перешкоди, розташованої на відстані 8 км від розрахункового місця ПС.

Розрахункове місце положення ПС має приймати до уваги навігаційну точність, яка може бути досягнута на відповідному етапі маршруту, беручи до уваги навігаційні засоби, наявні на землі і на борту ПС.

Над високим рельєфом або в гірських районах - на ешелоні, який принаймні на 600 м (2000 футів) вище найвищої перешкоди, розташованої на відстані 8 км від розрахункового місця ПС.

Польоти по трасам або консультативним маршрутам в нижньому повітряному просторі мають плануватись на, або вище сітки MORA опублікованої на маршрутних картах по-

Flights in the upper airspace shall be planned at the appropriate flight level and use the grid MORA as minimum altitude for emergency purposes. It should be noted, that the grid MORA is based on the local QNH.

Польоти в верхньому повітряному просторі мають плануватись на відповідному ешелоні польоту і використовувати сітку MORA в якості мінімальних висот для аварійних цілей. Слід пам'ятати, що сітку MORA встановлена відносно місцевого QNH.

8.1.1.5. Take-off obstacle clearance — multi-engined aeroplanes

Take-off obstacle clearance

SUBPART C: CAT.POL.A.210

(a) The net take-off flight path shall be determined in such a way that the aeroplane clears all obstacles by a vertical distance of at least 35 ft or by a horizontal distance of at least 90 m plus 0,125 × D, where D is the horizontal distance the aeroplane has travelled from the end of the take-off distance available (TODA) or the end of the take-off distance if a turn is scheduled before the end of the TODA. For aeroplanes with a wingspan of less than 60 m, a horizontal obstacle clearance of half the aeroplane wingspan plus 60 m, plus 0,125 × D may be used.

(b) When showing compliance with **(a):**

- The following items shall be taken into account:
  - the mass of the aeroplane at the commencement of the take-off run;
  - the pressure altitude at the aerodrome;
  - the ambient temperature at the aerodrome; and
  - not more than 50 % of the reported headwind component or not less than 150 % of the reported tailwind component.
- Track changes shall not be allowed up to the point at which the net take-off flight path has achieved a height equal to one half the wingspan but not less than 50 ft above the elevation of the end of the TORA. Thereafter, up to a height of 400 ft it is assumed that the aeroplane is banked by no more than 15°. Above 400 ft height bank angles greater than 15°, but not more than 25° may be scheduled.
- Any part of the net take-off flight path in which the aeroplane is banked by more than 15° shall clear all obstacles within the horizontal distances specified as a horizontal obstacle clearance of half the aeroplane wingspan plus 60 m, plus 0,125 × D by a vertical distance of at least 50 ft.
- Operations that apply increased bank angles of not more than 20° between 200 ft and 400 ft, or not more than 30° above 400 ft, shall be carried out in accordance with next requirements:
  - operations with increased bank angles are prior approved by the competent authority.
  - visual guidance is available for navigation accuracy;
  - weather minima and wind limitations are specified for each runway; and

8.1.1.5. Висота прольоту перешкод при зльоті – літаки з кількома двигунами

Висота прольоту перешкод при зльоті

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

(b) За умови дотримання вимог **(a)**

- наступні пункти повинні бути враховані:
  - маса літака на початку розбігу;
  - барометричний тиск на аеродромі;
  - температура навколишнього середовища на аеродромі, а також
  - не більше 50% повідомленого значення зустрічної складової вітру, або не менше 150% повідомленого значення попутної складової вітру.
- Зміна лінії шляху не допускається до точки, при якій висота чистої траєкторії зльоту дорівнює половині розмаху крил, але не менше 50 футів (15 метрів) над підйомом у кінці TORA. Отже, до висоти 400 футів (120 метрів) передбачається, що літак накреняється не більше ніж на 15°. На висоті більше 400 футів (120 метрів) можна планувати кути крену літака більше 15 °, але не більше 25°.
- Будь-яка частина чистої траєкторії зльоту, на якій літак накренився більше 15° має уникнути усіх перешкод в межах горизонтальної дистанції яка дорівнює половині розмаху крил літака плюс 60 метрів плюс 0,125 x D., при вертикальній відстані щонайменше у 50 футів (15 метрів).
- Маневри, які використовують збільшені кути крену до 20° між 200 та 400 футами (між 60 та 120 метрами), або не більше 30° на висоті більше 400 футів (120 метрів) мають проводитися відповідно з урахуванням наступних вимог:
  - наявність попереднього дозволу уповноваженого органу;
  - візуальне керування є доступним для досягнення навігаційної точності;
  - мінімально необхідні погодні умови та вітрові обмеження є визначеними для кожної злітно-посадкової смуги;

- the flight crew has obtained adequate knowledge of the route to be flown and of the procedures to be used.

Adequate allowance shall be made for the effect of bank angle on operating speeds and flight path including the distance increments resulting from increased operating speeds.

For cases where the intended flight path does not require track changes of more than 15° not need to consider those obstacles that have a lateral distance greater than:

- 300 m, if the pilot is able to maintain the required navigational accuracy through the obstacle accountability area; or
- 600 m, for flights under all other conditions.

For cases where the intended flight path requires track changes of more than 15°, the operator does not need to consider those obstacles that have a lateral distance greater than:

- 600 m, if the pilot is able to maintain the required navigational accuracy through the obstacle accountability area; or
- 900 m, for flights under all other conditions.

Determining of take-off flight path

AMC1 CAT.POL.A.210

In accordance with the definitions used in preparing the take-off distance and take-off flight path

- The net take-off flight path is considered to begin at a height of 35 ft above the runway or clearway at the end of the take-off distance determined for the aeroplane in accordance with the next item below.

- The take-off distance is the longest of the following distances:
  - 115 % of the distance with all engines operating from the start of the take-off to the point at which the aeroplane is 35 ft above the runway or clearway;
  - the distance from the start of the take-off to the point at which the aeroplane is 35 ft above the runway or clearway assuming failure of the critical engine occurs at the point corresponding to the decision speed (V1) for a dry runway; or
  - if the runway is wet or contaminated, the distance from the start of the take-off to the point at which the aeroplane is 15 ft above the runway or clearway assuming failure of the critical engine occurs at the point corresponding to the decision speed (V1) for a wet or contaminated runway.

The net take-off flight path, determined from the should clear all relevant obstacles by a vertical distance of 35 ft. When taking off on a wet or contaminated runway and an engine failure occurs at the point corresponding to the decision speed (V1) for a wet or contaminated runway, this implies that the aeroplane can initially be as much as 20 ft below the net take-off flight path and, therefore, may clear close-in obstacles by only 15 ft. When taking off on wet or contaminated runways, the Aircompany exercises special care with respect to obstacle assessment, especially if a take-off is obstacle-limited and the obstacle density is high.

8.1.1.6. Engine Inoperative: SID

Standard instrument departures are normally based on a (all engines operating) minimum climb gradient of 3.3%. Aircompany is responsible for ensuring that all obstacles are safely

- льотний екіпаж отримав належні знання щодо маршруту польоту та процедур, які використовуватимуться.

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

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

- 300 метрів, якщо пілот здатний підтримувати необхідну навігаційну точність через зону врахування перешкод, або
- 600 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

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

- 600 метрів, якщо пілот здатний підтримувати задану навігаційну точність через зону урахування перешкод; або
- 900 метрів для польоту у будь-яких інших умовах.

Визначення даних траєкторії зльоту

У відповідності до визначень, використовуваних у підготовці злітної дистанції і даних траєкторії злету

- Вважається, що чиста траєкторія зльоту починається з висоти 35 футів (10 метрів) над ЗПС або полосою, вільною від перешкод, в кінці злітної дистанції, визначена для літака відповідно до наступних пунктів нижче.
- Злітна дистанція є найдовшою з наступних відстаней:
  - 115% дистанції з усіма працюючими двигунами від початку злету до точки, де літак перебуває на висоті 35 футів над ЗПС або кінцевою смугою гальмування;
  - дистанція від початку злету до точки, де літак перебуває на висоті 35 футів над ЗПС або кінцевою смугою гальмування з урахуванням відмови критичного двигуна в точці, яка відповідає швидкості прийняття рішення (V1) для сухої ЗПС; або
  - якщо ЗПС є вологою або забрудненою, відстань від початку злету до точки, де літак перебуває на висоті 15 футів над ЗПС або кінцевою смугою гальмування з урахуванням відмови критичного двигуна в точці, яка відповідає швидкості прийняття рішення (V1) для мокрої або забрудненої ЗПС;

Чиста траєкторія польоту має проходити над всіма відповідними перешкодами із запасом по вертикалі 35 фут. При злеті із мокрих або забруднених ЗПС, та якщо відмова двигуна відбудеться в точці, яка відповідає швидкості прийняття рішення (V1) для мокрої або забрудненої ЗПС, це означає, що літак може спочатку бути до 20 футів нижче траєкторії злету і тому може пролітати найближчі перешкоди із запасом тільки 15 фут. При злеті з мокрих або забруднених ЗПС в Авіакомпанії приділяється спеціальну увагу оцінці перешкод, особливо, якщо злет обмежено перешкодами і щільність перешкод є високою.

8.1.1.6. Один двигун не працює: Стандартні схеми вильоту за приладами

Стандартні схеми вильоту за приладами зазвичай засновані на мінімальному градієнті набору висоти 3.3% (з усіма

over flown or avoided in case of an engine failure. If the aircraft cannot remain the SID, an engine out contingency procedure should be created by the Aircompany. For obstacle clearance requirements refer to the **JEPPESEN ATC** section.

працюючими двигунами). Авіакомпанія несе відповідальність за забезпечення того, що у випадку відмови двигуна всі перешкоди будуть безпечно перевищені або обійдені. При неможливості виконати SID в Авіакомпанії відпрацьовується резервна процедура з непрацюючим двигуном. Щодо вимог до прольоту перешкод див. розділ **ATC JEPPESEN**

NOTE: Aircompany ensures that all minimum climb gradient (all engines operating and engine out) requirements are complied with.

ПРИМІТКА: Авіакомпанія гарантує дотримання всіх вимог щодо мінімальних градієнтів набору висоти (при всіх працюючих двигунах, та з одним непрацюючим).

8.1.1.7. Effect of bank angles

8.1.1.7. Вплив кутів крену

AMC2 CAT.POL.A.210

The AFM of all Aircompany`s AC types generally provides a climb gradient decrement for a 15° bank turn. For bank angles of less than 15°, a proportionate amount should be applied

Взагалі КЛЕ всіх типів ПС Авіакомпанії забезпечує зменшення градієнту набору висоти для розвороту з креном 15°. Для кренів менше 15° має застосовуватись пропорційна величина

Unless otherwise, acceptable adjustments to assure adequate stall margins and gradient corrections are provided by the **8.1.3.7.(Table 1)**:

Якщо не визначене інше, коригування, прийнятні для забезпечення адекватних запасів до звалювання і корекції градієнту, наведені в **8.1.3.7.(Таблиця 1)**:

Table 1
Effect of bank angles

Таблиця 1
Вплив кутів крену

Крен ***Bank***	**Швидкість** ***Speed***	**Коригування градієнту** ***Gradient correction***
15^0	V_2	1*AFM 15^0 gradient loss
20^0	V_2+5kt	2*AFM 15^0 gradient loss
25^0	V_2+10kt	3*AFM 15^0 gradient loss

8.1.1.8. Required navigational accuracy

8.1.1.8. Потрібна навігаційна точність

AMC3 CAT.POL.A.210

Navigation systems

The obstacle accountability semi-widths of 300 m and 600 m may be used if the navigation system under OEI conditions provides a two standard deviation accuracy of 150 m and 300 m respectively.

Навігаційні системи

Півширини в 300 м та 600 м зони урахування перешкод може використовуватись якщо навігаційна система за умов прольоту одним двигуном, що відмовив забезпечує подвійну точність стандартних відхилень 150 і 300 м відповідно.

Visual course guidance

The obstacle accountability semi-widths of 300 m and 600 m may be used where navigational accuracy is ensured at all relevant points on the flight path by use of external references. These references may be considered visible from the flight crew compartment if they are situated more than 45° either side of the intended track and with a depression of not greater than 20° from the horizontal.

Візуальне наведення

Півширини в 300 м та 600 м зони урахування перешкод може використовуватись коли навігаційна точність забезпечується в усіх необхідних точках траєкторії польоту, використовуючи зовнішні орієнтири. Ці орієнтири можуть вважатися видимими з кабіни пілотів, якщо вони розташовані під кутом більшим 45° в обидва боки від наміченого шляху та з нахилом від горизонталі униз не більше 20 °.

For visual course guidance navigation, Aircompany ensures that the weather conditions prevailing at the time of operation, including ceiling and visibility, are such that the obstacle and/or ground reference points can be seen and identified. The flight crew continuously determine and maintain the correct flight path with respect to ground reference points as to provide a safe clearance with respect to obstructions and terrain by the established procedure, designed with respect to requirements as follows:

- the track to be flown can be analyzed for obstacle clearance requirements;
- The trajectory is maintained within the capabilities of the aircraft in terms of flight speed, bank angle, and wind;
- the limiting environmental conditions (such as wind, the lowest cloud base, ceiling, visibility, day/night, ambient lighting, obstruction lighting) are specified.

Для візуальної навігації за курсом Авіакомпанія гарантує, що погодні умови які переважають під час роботи, включаючи нижній край хмар та видимість, такі, щоб можна було бачити та ідентифікувати перешкоди та/або наземні орієнтири. Льотний екіпаж постійно визначає та підтримує правильну траєкторію польоту відносно наземних орієнтирів з метою забезпечення безпечної відстані до щодо перешкод та рельєфу місцевості, за процедурою, визначеною з урахуванням наступних умов, як зазначено нижче:

- можна проаналізувати траєкторію польоту стосовно безпечного прольоту перешкод;
- Витримування траєкторії є в межах можливостей повітряного судна щодо швидкості польоту, кута крену та впливу вітру;
- визначені граничні умови навколишнього середовища (такі як вітер, найнижча хмарність, стеля, видимість, день/ніч, зовнішнє освітлення, освітлення перешкод).

8.1.1.9. Contingency procedures for obstacles clearances

GM1 CAT.POL.A.210

If compliance with aforecited requirements is based on an engine failure route that differs from the all engine departure route or SID normal departure, a 'deviation point' can be identified where the engine failure route deviates from the normal departure route. Adequate obstacle clearance along the normal departure route with failure of the critical engine at the deviation point will normally be available.

However, in certain situations the obstacle clearance along the normal departure route may be marginal and should be checked to ensure that, in case of an engine failure after the deviation point, a flight can safely proceed along the normal departure route.

8.1.1.9. Процедури при виникненні непередбачуваних випадків на висоті прольоту перешкод.

Якщо вищезазначені вимоги забезпечуються для виконання польоту за маршрутом з одним двигуном що відмовив, який відрізняється від маршруту при вильоті з усіма працюючими двигунами або звичайним вильотом SID, має бути ідентифікована «точка відхилення», де маршрут з двигуном, що відмовив, відхиляється від маршруту звичайного вильоту. Зазвичай, має бути наявною безпечна відстань від перешкод вздовж звичайного маршруту вильоту при відмові критичного двигуна в точці відхилення.

Проте, за деяких обставин безпечна відстань від перешкод вздовж звичайного маршруту вильоту може бути граничною і має бути перевірена для гарантії, що у випадку відмови двигуна після точки відхилення, політ може безпечно проходити вздовж звичайного маршруту вильоту.

8.1.1.10. En-route — one-engine inoperative aeroplanes (OEI)

CAT.POL.A.215

The net flight path shall have a positive gradient at 1 500 ft above the aerodrome where the landing is assumed to be made after engine failure. In meteorological conditions requiring the operation of ice protection systems, the effect of their use on the net flight path shall be taken into account.

The gradient of the en-route net flight path shall be positive at least 1 000 ft above all terrain and obstructions along the route within 9,3 km (5 NM) on either side of the intended track.

The en-route net flight path shall permit the aeroplane to continue flight from the cruising altitude to an aerodrome where a landing can be made. The en-route net flight path shall clear vertically, by at least 2 000 ft, all terrain and obstructions along the route within 9,3 km (5 NM) on either side of the intended track, taking into account the following elements:

1) the engine is assumed to fail at the most critical point along the route;
2) account is taken of the effects of winds on the flight path;
3) fuel jettisoning is permitted to an extent consistent with reaching the aerodrome where the aeroplane is assumed to land after engine failure with the required fuel reserves, appropriate for an alternate aerodrome, if a safe procedure is used;
4) the aerodrome, where the aeroplane is assumed to land after engine failure, shall meet the following criteria:
   - the performance requirements for the expected landing mass are met;
   - weather reports or forecasts and runway condition reports indicate that a safe landing can be accomplished at the estimated time of landing;
5) if the AFM does not contain en-route net flight path data, the gross OEI en-route flight path shall be reduced by a climb gradient of 1,1 % for two-engined aeroplanes.

8.1.1.10. На маршруті - з одним непрацюючим двигуном

У разі відмови двигуна, чиста траєкторія польоту повинна мати позитивний градієнт в 1500 футів (450 метрів) над аеродромом передбачуваної посадки. У метеорологічних умовах, які вимагають застосування системи захисту від обледеніння, має також враховуватися вплив їхнього використання на чисту траєкторію польоту.

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

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

1) передбачається збій двигуна на самій критичній точці прийняття рішення (на рубежі повернення);
2) враховується вплив вітру на траєкторію польоту;
3) злив/скидання палива у польоті дозволяється в тій мірі, в якій це узгоджено з досягненням аеродрому, на якому можна заправитися паливом, за умови використання відповідної безпечної процедури зливу; та.
4) аеродром, на який літак має приземлитися у разі відмови двигуна, має відповідати наступним критеріям:
   - дотримано технічних характеристик при очікуваній посадочної маси літака; та
   - зведення погоди та/або прогнози і польові дані на місці свідчать про те, що у запланований час посадки її можна буде виконати безпечно.
5) якщо КЛЕ не містить даних про встановлену чисту траєкторію польоту за маршрутом, розрахункова траєкторія польоту з одним непрацюючим двигуном по маршруту повинна бути зменшена за рахунок градієнту набору висоти - 1,1% для двомоторних літаків.

8.1.1.11. Barometric Altimeter Errors

Minimum safe altitude computations do not include margins to compensate for negative effects caused by abrupt atmospheric pressure drops, OAT significantly below ISA or strong winds over mountain ranges. Those occurrences do in fact reduce the vertical safety margin thus inducing altimeter errors.

If an assigned altitude matches the MEA (or it's an altitude close to terrain) and an extra altitude margin becomes necessary (see above), ATC must be informed to ensure separation from other traffic. When ATC doesn't approve the request, the assigned altitude may be accepted or a higher level must be requested

8.1.1.11. Похибки барометричного висотоміру

Обчислення мінімальних безпечних висот не містить меж компенсації негативного впливу, спричиненого раптовими падіннями атмосферного тиску; OAT, значно нижче або сильним вітром в гірській місцевості. Ці випадки фактично зменшують вертикальну межу безпеки, спричиняючи похибки висотоміра.

Якщо призначена абсолютна висота відповідає MEA (або це абсолютна висота близька до рельєфу) і виникає необхідність в додатковій межі абсолютної висоти (див. вище), необхідно проінформувати АТС для забезпечення розділення з іншими ПС. Коли АТС не схвалює запит, може бути прийнята визначена абсолютна висота або здійснено запит на зайняття вищого ешелону.

8.1.1.12. Margins on Minimum Flight Altitudes

In the presence of actual QNH and/or OAT significantly less than the standard values, additional margin shall be added to the published minimum flight altitudes (MEA, MOCA, MORA and MSA).

8.1.1.12. Межі мінімальних безпечних абсолютних висот

За наявності фактичного QNH та/або OAT, значно нижчої за стандартні величини, до опублікованих мінімальних висот польоту (MEA, MOCA, MORA MSA) має бути додана додаткова межа.

8.1.1.13. QNH and STD Temperature Corrections

When converting the minimum altitude into a minimum flight level, QNH and/or temperature differences (if differing from standard QNH or standard temp) shall be accounted for as follows:

8.1.1.13. QNH і корекції стандартної температури

При перетворенні мінімальної абсолютної висоти у мінімальний ешелон польоту, мають наступним чином враховуватись розбіжності QNH та/або температури (якщо відрізняються від стандартної QNH або стандартної температури)

Виправлення QNH
Correction QNH

QNH найближчої станції ***QNH of nearest station***	**Виправлення** ***Correction***	**QNH найближчої станції** ***QNH of nearest station***	**Виправлення** ***Correction***
1050	+1.000 фут	1013	
1045	+860 фут/ft	1010	- 80 фут/ft
1040	+720 фут/ft	1005	-220 фут/ft
1035	+590 фут/ft	1000	-380 фут/ft
1030	+460 фут/ft	995	-510 фут/ft
1025	+320 фут/ft	990	-630 фут/ft
1020	+180 фут/ft	985	-780 фут/ft
1015	+50 фут/ft	980	-920 фут/ft
1013		975	-1.080 фут/ft

Example: Noted or planned level FL160

ISA; temperature

IEA = 15,000 feet

QNH local station 975Hpa

Correction (-) minus 1080 feet, so - only the true height of 14.920 feet. If the IEA is 15,000 feet, the minimum safe altitude required is not provided in this case should be used the next higher level.

Приклад: Зазначений або запланований ешелон FL160

ISA; температура

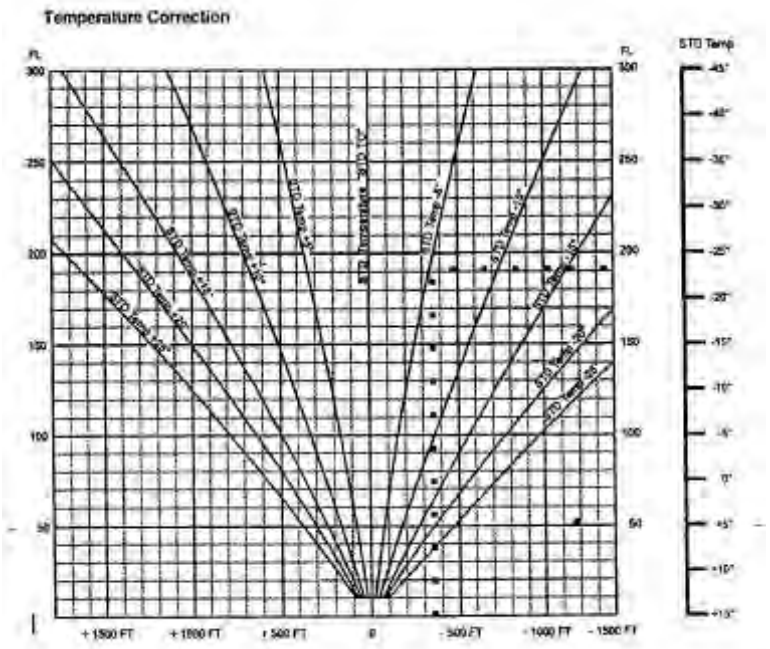
MEA = 15000 фут

QNH місцевої станції; 975Гпа

Виправлення (-) мінус 1080фут, отже - істинна висота тільки 14.920фут. Якщо MEA дорівнює 15000фут, то мінімальна необхідна безпечна висота не забезпечується й у цьому випадку повинен використовуватися наступний вищий ешелон.

8.1.1.14. STD Temperature Correction

8.1.1.14. Корекція стандартної температури



Example 1 The specified level = 190, QNH = 1013 hPa, temperature = -28 ° C TNVh, TNV - 28S = ISA- 5 ° C

For ISA- 5 would apply patch 350 ft / minus - so true height is only about 18,650 ft

Приклад 1 Зазначений ешелон = 190, QNH =1013 гПа, Температура = -28°C THBx, -28C THB = ISA-5°3

Для ISA-5 буде застосовуватися виправлення 350 фут/мінус - таким чином, істинна висота дорівнює приблизно тільки 18650 фут

Example 2:

Given: QNH = = 975hpa/Temperature ISA-10/MEA = 14,000 ft

Find: Minimum level

An action: Fix QNH = 1.080 ft

Two effects: thermal correction = 520 ft

Note that the correction **should be added** in determining the minimum level!

Solution: 1,080 ft (520) ft = 1600 ft

MIEA 14,000 ft +1,600 ft = (generalized) 16,000 ft (FL160)

In places where the ambient air temperature of the earth far below the standard, the values of safe altitude should be corrected as shown below.

Приклад 2

Дано: QNH = 975гпа/Температура = ISA-10/MEA = 14000 фут

Знайти: Мінімальний ешелон

1 **дія:** Виправлення QNH = +1.080 фут

2 дія: Температурне виправлення = +520 фут

Зверніть увагу, що виправлення повинні бути **додані** при визначенні мінімального ешелону!

Рішення: +1.080 фут +(+520) фут = 1600 фут

MEA 14000 фут + 1600 фут = (скруглено) 16000 фут(FL160)

У місцях, де температура навколишнього повітря землі значно нижче за стандартну, відповідні значення безпечних висот повинні бути відкориговані, як зазначено в таблиці нижче.

Температура в поверхні землі ***Ground surface temperature***	**Корекція безпечних висот** ***Safe altitude correction***
ISA -16°C - -30°C	MOCA, MORA, MSA +10%
ISA -31°C - -50°C	MOCA, MORA, MSA +20%
ISA -50°C or below /або нижче	MOCA, MORA, MSA +25%

8.1.1.14.1. Requirement for low temperature correction

The calculated minimum safe altitudes/heights must be adjusted when the ambient temperature on the surface is much lower than that predicted by the standard atmosphere.

Tabulated corrections

For FAS angle calculation the cold temperature correction should be obtained from **Table 8.1.1.14.1.1, Table 8.1.1.14.1.2**

Calculation of corrections

To calculate the temperature correction (Δh) to determine the FAS angle and effective VPA apply the following formula:

8.1.1.14.1. Вимоги щодо температурної корекції за умов низьких температур

Розраховані мінімально безпечні абсолютні/відносні висоти мають бути скореговані коли середня температура поверхні значно нижча за відповідну до стандартної атмосфери

Таблиці поправок

Для розрахунку кута фінального сегмента заходу на посадку FAS має використовуватися температурна поправка, яку неохідно отримати за Таблиць **8.1.1.14.1.1, 8.1.1.14.1.2**

Розрахунок поправки

Для розрахунку температурної поправки з метою визначення кута знаиження на фінальній ділянці заходу на посадку (FAS) та ефективного кута зниження VPA застосовується наступна формула:

$$\Delta h = (-\Delta TSTD/Lo)\ln[1+LohFAP/(To+LohTHR)]$$

where:

ΔTSTD = temperature deviation from the standard day (ISA) temperature

Lo = standard temperature lapse rate with pressure altitude in the first layer (sea level to tropopause) of the ISA (-0.0065°/m)

hFAP = procedure height above the threshold at the FAP

To = standard temperature at sea level (288.15K)

hTHR = threshold elevation above mean sea level

Tabulated corrections use procedure

Flight crew should apply cold temperature corrections to all published minimum departure, enroute and approach altitudes, including MDAs, DA's and missed approach altitudes, according to the **Table 8.1.1.14.1.1. (see below).** Advise ATC of the corrections.

Subtract the elevation of altimeter barometric reference setting source from the published minimum altitude intended to be flown to determine "height above altimeter source".

Enter **Table 8.1.1.14.1.1. (see below)** according to the reported temperature (at the altimeter barometric reference setting source) in the left column and read across to the nearest correction under the "height above the altimeter source". Add the correction to the altitude intended to be flown. (See the example below). If correcting an altitude above 5000 feet, use a linear extrapolation for simplicity (e.g. to correct 10000 feet use twice the value for 5000 feet).

Altitude corrections apply to QNH and QFE operations. If the altitude correction results in a level-off altitude between 100 feet increments, set the altitude selector at the next higher 100 ft increments.

Altimeter cursors/MDA/DA settings (as installed) should be set at the adjusted minimum altitudes for the approach. No corrections are required for reported temperatures above 0^0C/32^0F.

ATC assigned altitudes and/or flight levels must be refused if the pilot determines that terrain clearance is not

Де:

ΔTSTD = температурне відхилення від стандартної денної температури (ISA)

Lo = стандартна швидкість змінення температури залежно від барометричної висоти у першому шарі (від рівня моря до тропопаузи) ISA (-0.0065°/m)

hFAP = перевищення FAP над порогом ЗПС за процедурою заходу на посадку

To = стандартна температур на рівні моря (288.15K)

hTHR = перевищення порогу ЗПС над рівнем моря

Порядок застосування таблиць поправок

Льотний екіпаж повинен застосовувати поправки на низьку температуру до всіх опублікованих мінімальних висот вильоту, польоту та заходження на посадку, включаючи MDA, DA та висоти уходу на посадку, згідно з **Таблицею 8.1.1.14.1.1.** (Дивись нижче). ATC має бути повідомлений про виправлення.

Для визначення «перевищення над базовою висотою висотоміра» необхідно відняти перевищення встановлене на висотомірі від опублікованої мінімальної висоти

В **Таблиці 8.1.1.14.1.1 (див. нижче)** відповідно до повідомленої температури (на пульті задатчика барометричного висотоміра) в лівій колонці знайти найближче значення поправки у стовпчику «перевищення над базовою висотою висотоміра». Додати поправку до висоти, яка планується до використання. (Див. приклад нижче). Якщо висота, яка корегується, вища за 5000 футів застосувати лінійну екстраполяцію для спрощення (т.ч. для коррекції висоти в 10000 футів двічи використовувати корегуючі значення для 5000 футів)

Корекція висоти застосовується для операцій за QNH та QFE. Якщо результуюча висота знаходиться в секторі висоти між значеннями з кроком у 100 футів застосовувати найвище значення з кроком 100 футів

Задатчики висоти MDA/DA (якщо застосовно) мають бути встановлені на скориговані значення мінімальних висот заходу на посадку. Якщо значення повідомленої температури знаходиться в діапазоні 0^0C/32^0F, корекція не потрібна.

Призначені диспетчером диспетчерського управління висоти та/або рівні польоту повинні бути відхилені, якщо пі-

adequate. ATC must be advised.

ATC assigned altitudes of flight levels accepted by the pilot should not be adjusted for temperature by the pilot.

лот визначить, запас перевищення над місцевістю недостатній. Необхідно повідомити АТС.

Призначені АТС висоти або ешелони польоту, прийняті пілотом, не мають корегуватися ним за температурою

Table 8.1.1.14.1.1.

Таблиця 8.1.1.14.1.1.

Airdrome temperture ^{0}C	Перевищення над базовою висотою висотоміра (фути) / *Height above altimeter source (feet)*													
0	**200**	**300**	**400**	**500**	**600**	**700**	**800**	**900**	**1000**	**1500**	**2000**	**3000**	**4000**	**5000**
- 10^0	*0*	*20*	*30*	*30*	*40*	*40*	*50*	*50*	*60*	*90*	*120*	*170*	*230*	*290*
- 20^0	*20*	*30*	*40*	*50*	*60*	*70*	*80*	*90*	*100*	*150*	*200*	*290*	*390*	*490*
- 30^0	*30*	*50*	*60*	*70*	*90*	*100*	*120*	*130*	*140*	*210*	*280*	*430*	*570*	*710*
- 40^0	*40*	*60*	*80*	*100*	*120*	*130*	*150*	*170*	*190*	*280*	*380*	*570*	*760*	*950*
- 50^0	*50*	*80*	*100*	*120*	*150*	*170*	*190*	*220*	*240*	*360*	*480*	*720*	*970*	*1210*
- 60^0	*60*	*90*	*120*	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*450*	*600*	*890*	*1190*	*1500*

NOTE: Values are to be added to published altitudes

Примітка: Значення мають додаватися до опублікованих висот

Example:

Aerodrome elevation: 1000 feet

Reported aerodrome temperature: -40^{0}C

Приклад:

Перевищення аеродрому: 1000 футів

Повідомлена температура на аеродромі: -40^{0}C

Table 8.1.1.14.1.2.

Таблиця 8.1.1.14.1.2

Fix	Published altitude (ft) / *Опублікована висота (фути)*	Height above altitude source (ft) / *Перевищення над базовою висотою висотоміра (фути)*	Correction (ft) / *Поправка (фути)*	Indicated altitude (ft) / *Приборна висота (фути)*
Procedure turn	4000	3000	720	4720
FAF	3000	2000	480	3480
MDA	1500	500	120	1620

8.1.1.15. Allowance for Wind Speed

In all cases where scheduled flights within 20 nautical miles from the obstacles that exceed 2,000 feet from sea level, the PIC or the pilot must remember to increase the standard MOCA, MORA, MSA on the values given in the table below, depending on the speed wind at these altitudes.

8.1.1.15. Допуск на швидкість вітру

У всіх випадках, коли плануються польоти в радіусі 20 морських миль від перешкод, що перевищують 2000 футів від рівня моря, КПС повинен пам'ятати про необхідність збільшення стандартних MOCA, MORA, MSA на величини, зазначені в таблиці нижче, у залежності від швидкості вітру на цих висотах.

Перевищення перешкоди / *Terrain Elevation*	Швидкість вітру (вузли) / *Wind speed (knots)*			
	0-30	**31-50**	**51-70**	**Більше 70**
2000-8000 футів	+500	+1000	+1500	+2000
Більше 8000 футів	+1000	+1500	+2000	+2500

8.1.1.16. Terminal Area

Except during IFR approach or departure when on track with a published minimum altitude on airport charts, the minimum altitude must not be lower than the Minimum Sector Altitude (MSA).

8.1.1.16. Район аеродрому

За винятком випадку, коли ПС під час заходу на посадку або вильоту за приладами перебуває на маршруті з опублікованою на схемі аеропорту мінімальною висотою, мінімальна висота не може бути нижчою за мінімальну висоту в секторі (MSA).

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.2. Criteria and responsibilities for determining the adequacy of aerodromes to be used 8.1.2-3
8.1.2. Критерії та відповідності адекватності використовуваних аеродромів 8.1.2-3
8.1.2.1. Use of aerodromes 8.1.2-3
8.1.2.1. Використання аеродромів 8.1.2-3
8.1.2.1.1. Adequate aerodrome 8.1.2-3
8.1.2.1.1. Належний аеродром 8.1.2-3
8.1.2.1.2. Usable aerodrome 8.1.2-3
8.1.2.1.2. Аеродром придатний до використання 8.1.2-3
8.1.2.2. Aircraft Performance 8.1.2-4
8.1.2.2. Льотно-технічні характеристики ПС 8.1.2-4
8.1.2.2.1. The mass of the aircraft: 8.1.2-4
8.1.2.2.1. Маса літака: 8.1.2-4
8.1.2.2.1.1. Take off 8.1.2-4
8.1.2.2.1.1. Зліт 8.1.2-4
8.1.2.2.1.2. Landing – Destination and Alternate Aerodromes 8.1.2-5
8.1.2.2.1.2. Посадка – аеродром призначення та запасні аеродроми 8.1.2-5
8.1.2.2.1.3. Landing – Dry Runway 8.1.2-5
8.1.2.2.1.3. Посадка – суха ЗПС 8.1.2-5
8.1.2.2.1.4. Landing – wet and contaminated runways 8.1.2-5
8.1.2.2.1.4. Посадка - вологі та забруднені злітно-посадкові смуги 8.1.2-5
8.1.2.3. Emergency Rescue and Firefighting fascilities 8.1.2-6
8.1.2.3. Аварійно-рятувальне та протипожежне обладнання 8.1.2-6
8.1.2.4. Radio communication equipment and navigation aids 8.1.2-7
8.1.2.4. Обладнання радіозв'язку та навігаційні засоби 8.1.2-7
8.1.2.5. Runway data and aerodrome facilities 8.1.2-7
8.1.2.5. Дані про ЗПС та обладнання аеродрому 8.1.2-7
8.1.2.6. Landing approach, missed approach, departure, holding and noise abatement procedures 8.1.2-7
8.1.2.6. Процедури заходу на посадку, повторного заходу та вильоту, очікування, зниження шуму 8.1.2-7
8.1.2.7. Aeronautical Information and Met services providing 8.1.2-7
8.1.2.7. Надання метеорологічного та навігаційного забезпечення 8.1.2-7
8.1.2.8. Aerodrome categories and aerodrome assessment 8.1.2-7
8.1.2.8. Категоризація та оцінювання аеродромів 8.1.2-7
8.1.2.9. Assessment procedure for special operating procedures on an aerodrome (if applicable) 8.1.2-7
8.1.2.9. Процедура оцінювання спеціальних експлуатаційних процедур (якщо застосовно) 8.1.2-7
8.1.2.10. New aerodrome risk assessment and classification procedure 8.1.2-8
8.1.2.10. Процедура оцінки ризиків та класифікації нового аеродрому 8.1.2-8

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.2. Criteria and responsibilities for determining the adequacy of aerodromes to be used

8.1.2.1. Use of aerodromes

Aircompany uses only aerodromes and operative sites which are met the requirements for operations relative to the types of aircrafts and operations applying in the Aircompany.

8.1.2.1.1. Adequate aerodrome

The Aircompany considers an aerodrome as **adequate** for using if, at the expected time of use, the aerodrome is available and equipped with necessary ancillary services such as air traffic services (ATS), sufficient lighting, communications, meteorological reports, navigation aids and emergency services.

Airfield is recognized as adequate if

- The available runway length is sufficient to meet aircraft performance requirements (required take-off and landing distance)..
- Rescue and fire fighting aerodrome category is compatible with the aircraft (Refer to ICAO Doc 9137-AN/898 - Part 1: Airport Services Manual – Rescue and fire fighting) or derogation is obtained from airport authority.
- The strength of the pavement is compatible with the weight of the aircraft (see ICAO Annex 14, Annex B: Design and Operation of Airfields and ICAO Doc 9157-AN/901 - Part 3: Airfield Design Manual - Pavement) or a deviation from the requirements is acceptable and authorized by the airport authority.
- Furthermore, the following items should be considered when necessary:
  - Landing and over-flying permission has been obtained.
  - The flight crewmembers have the required qualification, experience and documentation including up-to-date approach and aerodrome charts for each pilot.
  - At the expected time of use, the aerodrome is equipped with the necessary ramp handling facilities: refuel, tow bar, step, cargo loading, ground power unit, catering services, toilet services.
  - For international flight, police, custom and immigration services are available at the expected time of use.

8.1.2.1.2. Usable aerodrome

Alternate, departure and destination aerodromes considered to be used for operations must be adequate for the type of aircraft and operation concerned.

An aerodrome considered as usable if:

- The aerodrome is adequate for the operation
- The meteorological conditions satisfy the planning minima for the expected landing time and meet the

8.1.2. Критерії та відповідності адекватності використовуваних аеродромів

8.1.2.1. Використання аеродромів

Авіакомпанія використовує тільки аеродроми та експлуатаційні майданчики, які відповідають для експлуатації типів ПС та виду льотної експлуатації, які застосовні в Авіакомпанії.

8.1.2.1.1. Належний аеродром

Авіакомпанія вважає аеродром **належним** для використання, якщо: в запланований час використання, аеродром є доступним та обладнаний необхідними допоміжними послугами, такими як обслуговування повітряного руху (ATS), достатнє освітлення, зв'язок, метеорологічне обслуговування, навігаційні засоби та аварійні служби.

Аеродром визнається належним якщо:

- Наявна довжина ЗПС достатня для виконання вимог до експлуатаційних характеристик повітряних суден (необхідна злітна та посадкова дистанція).
- Категорія аеродрому для рятувальних та протипожежних робіт сумісна з літаком (Див. ICAO Doc 9137-AN/898 - Частина 1: Посібник з аеропортового обслуговування - Рятувальні та протипожежні заходи) або отримано дозвіл від керівництва аеропорту.
- Міцність покриття сумісна з вагою літака (див. Додаток 14 ІКАО), Додаток В: Проектування та експлуатація аеродромів та ICAO Doc 9157-AN/901 - Частина 3: Посібник з проектування аеродромів - Покриття) або відступ від вимог є прийнятним та дозволеним керівництвом аеропорту.
- Крім того, за необхідності, слід розглянути наступні пункти:
  - Отримано дозвіл на посадку та проліт літака
  - Члени льотного екіпажу мають необхідну кваліфікацію, досвід та документацію, включаючи актуальні схеми підходів та аеродромів для кожного пілота.
  - В час, який заплановано до використання, аеродром є обладнаний необхідними засобами обслуговування: заправка, водило, трап, завантаження/розвантаження, допоміжна силова установка, служби кейтерінгу та обслуговування туалету.
  - Для міжнародних рейсів поліція, митні та імміграційні служби доступні в очікуваний час використання.

8.1.2.1.2. Аеродром придатний до використання

Запасні аеродроми, аеродроми вильоту і призначення, що розглядаються як такі, що використовуються для здійснення експлуатації повинні відповідати типу повітряного судна та характеру експлуатації, що розглядається.

Аеродром визнається придатним якщо:

- Аеродром є належним для експлуатації
- Метеорологічні умови відповідають запланованому мінімуму для розрахункового часу посадки

approach, runway and aircraft capabilities and crew qualifications (associated with meteorological conditions).

8.1.2.2. Aircraft Performance

The aircraft shall be operated in accordance with the applicable performance class requirements

The Aircompany applies the aircraft performance specified in the AFM for calculations, taking into account the following data:

- expected adverse operating conditions such as take-off and landing on contaminated runways; and
- analysis of engine failure at all stages of flight

For wet and contaminated runways, the aircraft performance determined in accordance with the current aircraft certification standards should be used.

The determination of take-off performance data for contaminated runways should be based on the reported runway surface condition in terms of contaminant and depth. The determination of landing performance data should be based on information on the reported RWYCC provided in the SNOWTAM, or ATIS, or ATC report.

8.1.2.2.1. The mass of the aircraft:

- at the start of the take-off; or
- in the event of in-flight replanning, at the point from which the revised OFP applies, shall not be greater than the mass at which the requirements of the appropriate chapter can be complied with for the flight to be undertaken. Allowance may be made for expected reductions in mass as the flight proceeds.

8.1.2.2.1.1. Take off

The take-off mass shall not exceed the maximum take-off mass specified in the AFM for the elevations pressure and the ambient temperature at the aerodrome of departure.

The following requirements shall be met when determining the maximum permitted take-off mass:

- the accelerate-stop distance shall not exceed the accelerate-stop distance available (ASDA);
- the take-off distance shall not exceed the take-off distance available, with a clearway distance not exceeding half of the take-off run available (TORA);
- the take-off run shall not exceed the TORA;
- a single value of V1 shall be used for the rejected and continued take-off; and
- on a wet or contaminated runway, the take-off mass shall not exceed that permitted for a take-off on a dry runway under the same conditions.

The following should be taken into account when determining compliance with the maximum allowable takeoff weight calculation requirements:

- the pressure altitude at the aerodrome;

та задовільняють характеристикам заходу на посадку, ЗПС та кваліфікації екіпажу (стсоовно метеорологічних умов)

8.1.2.2. Льотно-технічні характеристики ПС

Літак повинен експлуатуватися відповідно до вимог застосовного класу експлуатаційних характеристик

Авіакомпанія застосовує для розрахунків визначені у КЛЕ ПС характеристики, з урахуванням наступних даних:

- очікувані несприятливі умови експлуатації, такі як зліт і посадка на забруднені злітно-посадкові смуги; і
- Аналіз імовірної відмови двигуна на всіх етапах польоту.

Для вологих і забруднених злітно-посадкових смуг слід використовувати характеристики повітряного судна, визначені відповідно до чинних стандартів сертифікації повітряних суден.

Визначення злітних характеристик для забруднених ЗПС повинно ґрунтуватися на інформації про стан поверхні ЗПС з точки зору забруднення та глибини забруднення. Визначення даних щодо характеристик посадки повинно ґрунтуватися на інформації про RWYCC, що міститься у звіті SNOWTAM, ATIS або повідомлення диспетчера.

8.1.2.2.1. Маса літака:

- На початку зльоту або
- у разі перепланування в польоті, в точці, з якої застосовується переглянутий OFP, не повинна перевищувати масу, за якої можуть бути дотримані нові вимоги його відповідного розділу для виконання польоту, що планується. Може бути зроблено поправку на очікуване зменшення маси під час польоту.

8.1.2.2.1.1. Зліт

Злітна маса не повинна перевищувати максимальну злітну масу, зазначену в AFM для тиску відповідного перевищення і температури навколишнього середовища на аеродромі вильоту.

При визначенні максимально припустимої злітної маси мають бути дотримані наступні вимоги:

- дистанція перерваного зльоту не має перевищувати наявну дистанцію перерваного зльоту (ASDA);
- злітна дистанція не повинна перевищувати наявну злітну дистанцію, при цьому вільна смуга не повинна перевищувати половину наявної злітної дистанції (TORA);
- дистанція розбігу не має перевищувати наявну злітну дистанцію (TORA);
- для перерваного та продовженого зльоту використовується єдине значення V1; та
- на мокрій або забрудненій злітно-посадковій смузі злітна маса не повинна перевищувати масу, дозволену для зльоту на сухій ЗПС за тих самих умов.

При визначенні відповідності вимогам розрахунків максимально припустимої злітної маси слід враховувати наступне:

- Тиск відповідно до перевищення аеродрому;

- the ambient temperature at the aerodrome;
- the runway surface condition and the type of runway surface;
- the runway slope in the direction of take-off;
- not more than 50 % of the reported headwind component or not less than 150 % of the reported tailwind component and
- Reducing the available runway distance (TORA), if applicable, by positioning the aircraft on the runway while preparing for takeoff

8.1.2.2.1.2. Landing – Destination and Alternate Aerodromes

The determined landing mass of the aeroplane shall not exceed the maximum landing mass specified for the elevation and the ambient temperature expected for the estimated time of landing at the destination aerodrome and alternate aerodrome

For instrument approaches with a missed approach climb gradient greater than 2.5%, Aircompany verifies that the expected landing mass of the aeroplane allows for a missed approach with a climb gradient equal to or greater than the applicable missed approach gradient in the missed approach configuration and at the associated speed.

For instrument approaches with DH below 200 ft, Aircompany should verify that the expected landing mass of the aircraft allows a missed approach gradient of climb, with the critical engine failed and with the speed and configuration used for a missed approach of at least 2.5 %, or the published gradient, whichever is greater.

8.1.2.2.1.3. Landing – Dry Runway

The landing mass of the aeroplane for the estimated time of landing at the destination aerodrome and at any alternate aerodrome shall allow a full-stop landing from 50 ft (15 m) above the threshold:

- for turbojet-powered aeroplanes, within 60 % of the landing distance available (LDA);
- for turbopropeller-powered aeroplanes, within 70 % of the LDA;

When determining the landing mass, the operator shall take into account the following:

- Airfield elevation;
- not more than 50 % of the headwind component or not less than 150 % of the tailwind component and;
- runway slope angle in the direction of landing, if it exceeds ±2 %
- ATC procedures and noise abatement procedures
- corrections as provided in the AFM.

8.1.2.2.1.4. Landing – wet and contaminated runways

If the provided report and/or weather report indicates that the runway may be wet at the estimated time of arrival, the LDA

- Температура навколишнього середовища на аеродромі;
- стан покриття злітно-посадкової смуги та тип покриття злітно-посадкової смуги;
- нахил злітно-посадкової смуги в напрямку зльоту;
- не більше 50 % від заявленого компонента зустрічного вітру або не менше 150 % від заявленого компонента попутного вітру та
- Зменшення наявної дистанції розбігу (TORA), якщо застосовно, за рахунок вирівнювання ПС на ЗПС в процесі підготовки до зльоту

8.1.2.2.1.2. Посадка – аеродром призначення та запасні аеродроми

Визначена посадкова маса повітряного судна не повинна перевищувати максимальну посадкову масу, визначену для перевищення та температури навколишнього середовища, що очікується на розрахунковий час посадки на аеродромі призначення та запасному аеродромі

Для заходження на посадку за приладами з градієнтом набору висоти більше 2,5%, який вимагається для уходу на друге коло, Авіакомпаня перевіряє, що очікувана посадкова маса повітряного судна дозволяє здійснити відхід на друге коло з градієнтом набору висоти, що дорівнює або перевищує визначений вимогами градієнт заходження на посадку в конфігурації відходу на друге коло на відповідній швидкості.

Для заходів на посадку за приладами з висотою прийняття рішення (DH) нижче за 200 футів Авіакомпанія встановила,що очікувана посадкова маса літака має забезпечувати відхід на друге коло з градієнтом набору висоти за умови відмови критичного двигуна та зі швидкістю і конфігурацією на момент відходу на друге коло не менше 2,5 % або опублікованого градієнта, залежно від того, яка з цих величин є більшою.

8.1.2.2.1.3. Посадка – суха ЗПС

Посадкова маса літака на передбачуваний час посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі має дозволити повну процедуру посадки літака з висоти 50 футів (15 метрів) над торцем злітно-посадкової смуги до повної зупинки.

- для турбореактивних літаків, в межах 60 % від необхідної посадкової дистанції (LDA); та
- для турбогвинтових поршневих літаків в межах 70 % від LDA

При визначенні посадкової маси експлуатант повинен враховувати наступне:

- Перевищення аеродрому;
- не більше 50 % від зустрічний складової вітру, або не менш ніж 150 % від попутної складової вітру; а також
- кут нахилу злітно-посадкової смуги у напрямку посадки, якщо він перевищує ±2 %
- процедури АТС і зменшення рівня шуму
- Корективи відповідно до вимог КЛЕ

8.1.2.2.1.4. Посадка - вологі та забруднені злітно-посадкові смуги

Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути вологою, LDA повинна бути щонайменше 115 %

should be at least 115% of the required landing distance determined for a dry runway

If the provided report and/or weather report indicates that the runway may be contaminated at the estimated time of arrival, the LDA must be at least the landing distance determined in accordance with the preceding paragraph or at least 115% of the landing distance determined in accordance with standard landing distance data in contaminated conditions.

- If the AFM contains additional data on wet runway landing distances, a shorter wet runway landing distance than the above may be used, but in all circumstances it should not be less than that required for a dry runway

- If the AFM contains additional data on contaminated runway landing distances, a shorter landing distance than the above may be used on a specially prepared contaminated runway, but in all circumstances it should not be less than that required for a dry runway

від необхідної посадкової дистанції, визначеної для сухої ЗПС

Якщо надане зведення та/або прогноз погоди показує, що злітно-посадкова смуга у розрахунковий час прибуття може бути забрудненою, LDA має становити не менше посадкової дистанції, визначеної відповідно до попереднього пункту або складати принаймні 115 % від посадкової дистанції, визначеної відповідно до стандартних даних посадкової дистанції в умовах забруднення.

- Якщо AFM містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на вологій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж зазначено вище, посадкову дистанцію на вологій злітно-посадковій смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається для сухої ЗПС.
- Якщо AFM містить додаткові дані щодо посадкових дистанцій на забрудненій злітно-посадочній смузі, то можна використовувати коротшу, ніж зазначено вище, посадкову дистанцію на спеціально підготовленій забрудненій злітно-посадковій смузі, але за усіх обставин вона не має бути меншою, ніж вимагається для сухої ЗПС.

8.1.2.3. Emergency Rescue and Firefighting fascilities

When determining the category, from the point of view of emergency rescue and fire service, the appropriate aerodrome considers the total length of each aircraft and the width of their fuselage. The category of aerodrome should be determined in accordance with the Table 1 "Category of aerodrome in relation to emergency rescue and firefighting operations". If, after selecting a category corresponding to the total length of the aircraft, the width of the aircraft fuselage will exceed the maximum width specified in column 3 for this category, the actual category for this aircraft is determined by one category above.

8.1.2.3. Аварійно-рятувальне та протипожежне обладнання

При визначенні категорії, з точки зору аварійно-рятувальної і протипожежної служби, належного аеродрому враховується загальна довжина кожного ПС і ширина його фюзеляжу. Категорію аеродрому слід визначати згідно з Таблицею 1 «Категорія аеродрому стосовно до аварійно - рятувальних і протипожежних операціям». Якщо після вибору категорії, що відповідає загальній довжині ПС, ширина фюзеляжу ПС буде перевищувати максимальну ширину, зазначену в колонці 3 для цієї категорії, то фактична категорія для даного ПС визначається на одну категорію вище.

Table 1

Aerodrome category in relation to emergency rescue and firefighting operations

Таблиця 1

Категорія аеродрому стосовно до аварійно – рятувальним і протипожежним операціям

Категорія аеродрому *Aerodrome category*	Загальна довжина найбільшого ПС, м *The total length of the largest aircraft, m*	Максимальна ширина фюзеляжу найбільшого ПС, не більше, м *Maximum width of the largest aircraft fuselage, not more,* m
1	від 0 м до, але не включаючи 9м *from 0 m to, but not including 9 m*	2
2	від 9 м до, але не включаючи 12м *from 9 m to, but not including 12 m*	2
3	від 12 м до, але не включаючи 18 м *from 12 m to, but not including 18 m*	3
4	від 18 м до, але не включаючи 24 м *from 18 m to, but not including 24 m*	4
5	від 24 м до, але не включаючи 28 м *from 24 m to, but not including 28 m*	4
6	від 28 м до, але не включаючи 39 м *from 28 m to, but not including 39 m*	5
7	від 39 м до, але не включаючи 49 м *from 39 m to, but not including 49 m*	5
8	від 49 м до, але не включаючи 61 м *from 49 m to, but not including 61 m*	7
9	від 61 м до, але не включаючи, 76 м *from 61 m to, but not including 76 m*	7
10	від 76 м до, але не включаючи 90 м *from 76 m to, but not including 90 m*	8

Aerodrome category used for operations of purely cargo variants of aircraft may be reduced according to the **Table 2.**

Категорія аеродрому, використовуваних для операцій чисто вантажних варіантів літаків, може бути зменшена відповідно до **Таблиці 2**.

Table 2 **Таблиця 2**

Категорія аеродрому *Aerodrome category*	Перекласифікація категорій аеродромів для чисто вантажних варіантів літаків *Reclassification of aerodrome categories for clear cargo aircraft variants*
1	*1*
2	*2*
3	*3*
4	*4*
5	*5*
6	*5*
7	*6*
8	*6*
9	*7*
10	*7*

To meet the requirements of the fire-fighting aircraft category, it is necessary that a minimum fire-fighting capacity be declared at the aerodrome, measured based on the number of available vehicles and their foam production capacity. In this regard, the declared category is that at the time of approach of the aircraft, which may be temporarily lower than the normally available category and published in official reference publications. If the actually declared category is smaller, the required information will be displayed in NOTAM.

Щоб відповідати вимогам категорії ПС для гасіння пожеж, необхідно, щоб на аеродромі була заявлена мінімальна потужність пожежогасіння, виміряна на основі кількості наявних транспортних засобів та їх можливостей виробництва піни. У цьому відношенні оголошена категорія - це та, що є на момент підльоту літака, яка може бути тимчасово нижчою за нормально доступну категорію і оприлюднена в офіційних довідкових виданнях. Якщо фактично оголошена категорія є меншою, необхідна інформація буде відображена у NOTAM.

8.1.2.4. Radio communication equipment and navigation aids

The procedure for evaluating radio communication equipment and navigational aids is defined in this OM, Part C, Chapter 3.

8.1.2.4. Обладнання радіозв'язку та навігаційні засоби

Порядок оцінювання обладнання радіозв'язку та навігаційних засобів визначено в цьому КЕ, Частина С, розділ 3.

8.1.2.5. Runway data and aerodrome facilities

The procedure for evaluating Runway data and aerodrome facilities is defined in this OM, Part C, Chapter 4.

8.1.2.5. Дані про ЗПС та обладнання аеродрому

Порядок оцінювання стану ЗПС та обладнання аеродромів визначено в цьому КЕ, Частина С, розділ 4.

8.1.2.6. Landing approach, missed approach, departure, holding and noise abatement procedures

The procedure for determining Landing approach, missed approach, departure, holding and noise abatement procedures is defined in this OM, Part C, Chapter 5.

8.1.2.6. Процедури заходу на посадку, повторного заходу та вильоту, очікування, зниження шуму

Порядок визначення процедур заходу на посадку, повторного заходу та вильоту, очікування, зниження шуму визначено в цьому КЕ, Частина С, розділ 5.

8.1.2.7. Aeronautical Information and Met services providing

The procedure for evaluating Aeronautical Information and MET services providing is defined in this OM, Part C, Chapter 9.

8.1.2.7. Надання метеорологічного та навігаційного забезпечення

Процедура оцінювання наявності та надання метеорологічного та навігаційного забезпечення визначено у цьому КЕ, Частина С, розділ 9.

8.1.2.8. Aerodrome categories and aerodrome assessment

The procedure for Aerodrome categories and aerodrome assessment is defined in this OM, Part C, Chapter 11.

8.1.2.8. Категоризація та оцінювання аеродромів

Процедура категоризації та оцінювання аеродромів визначена у цьому КЕ, Частина С, розділ 11.

8.1.2.9. Assessment procedure for special operating procedures on an aerodrome (if applicable)

The procedure for Assessment procedure for special operating procedures on an aerodrome is defined in this OM, Part C, Chapter 12.

8.1.2.9. Процедура оцінювання спеціальних експлуатаційних процедур (якщо застосовно)

Процедура оцінювання спеціальних експлуатаційних процедурвизначена у цьому КЕ, Частина С, розділ 12.

8.1.2.10. New aerodrome risk assessment and classification procedure

The procedure of new aerodrome risk assessment and classification is defined in this OM, Part C, Chapter 13.

8.1.2.10. Процедура оцінки ризиків та класифікації нового аеродрому

Процедура оцінки ризиків та класифікації нового аеродрому визначена в цьому КЕ, Частина С, розділ 13.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.3. Methods and responsibilities for establishing aerodrome operating minima. 8.1.3-3
8.1.3. Методи та відповідності щодо встановлення експлуатаційного мінімуму аеродрому. 8.1.3-3
8.1.3.1. General 8.1.3-3
8.1.3.1. Загальні положення 8.1.3-3
8.1.3.2. Take off minima 8.1.3-4
8.1.3.2. Зльотні мінімуми 8.1.3-4
8.1.3.2.0. General 8.1.3-4
8.1.3.2.0. Загальні положення 8.1.3-4
8.1.3.2.1. Visual reference 8.1.3-5
8.1.3.2.1. Візуальний орієнтир 8.1.3-5
8.1.3.2.2. Required RVR/VIS 8.1.3-5
8.1.3.2.2. Необхідні RVR/VIS 8.1.3-5
8.1.3.2.3. Without an approval for low visibility take-off (LVTO) 8.1.3-5
8.1.3.2.3. Без схвалення на зліт з низькою видимістю (LVTO) 8.1.3-5
8.1.3.2.4. With an approval for low visibility take-off (LVTO) 8.1.3-5
8.1.3.2.4. Зі схваленням на зліт з низькою видимістю (LVTO) 8.1.3-5
8.1.3.3. Non precision approaches CAT I 8.1.3-6
8.1.3.3. Захід на посадку за неточними системами за CAT I 8.1.3-6
8.1.3.1.1. Criteria for establishing RVR/CMV 8.1.3-7
8.1.3.1.1. Критерії для встановлення RVR/CMV 8.1.3-7
8.1.3.1.2. Determination of RVR/CMV/VIS minima for NPA, APV, CAT I 8.1.3-8
8.1.3.1.2. Визначення мінімальних значень RVR/CMV/VIS для операцій за NPA, APV CAT I 8.1.3-8
8.1.3.3.3. Procedure of non-precision and CAT I approaching minima determination 8.1.3-11
8.1.3.3.3. Порядок визначення мінімумів заходу на посадку за неточними системами і CAT I 8.1.3-11
8.1.3.4. Landing minimum for CAT I (AFM) 8.1.3-12
8.1.3.4. Посадочний мінімум за CAT I (AFM) 8.1.3-12
8.1.3.5. Circling Operations 8.1.3-12
8.1.3.5. Захід на посадку з кола 8.1.3-12
8.1.3.5.1. Circling minimum requirements 8.1.3-12
8.1.3.5.1. Мінімальні вимоги, щодо польоту по колу 8.1.3-12
8.1.3.5.2. Conduct of flight 8.1.3-13
8.1.3.5.2. Управління польотом 8.1.3-13
8.1.3.5.3. Determining of minimum for circling approach procedure 8.1.3-13
8.1.3.5.3. Порядок визначення мінімуму заходу на посадку по колу: 8.1.3-13
8.1.3.5.4. Instrument approach followed by visual manoeuvring (circling) without prescribed tracks 8.1.3-13
8.1.3.5.4. Захід на посадку за приладами після візуального маневрування (заходу на посадку по колу) без призначених маршрутів 8.1.3-13
8.1.3.5.5. Instrument approach followed by a visual manoeuvring (circling) with prescribed track 8.1.3-14
8.1.3.5.5. Захід на посадку за приладами після візуального маневрування (заходу на посадку по колу) за призначеним маршрутом 8.1.3-14
8.1.3.5.6. Missed approach 8.1.3-15
8.1.3.5.6. Процедура уходу на друге коло 8.1.3-15
8.1.3.5.7. Visual approach operations 8.1.3-16
8.1.3.5.7. Візуальний захід на посадку 8.1.3-16
8.1.3.6. Conversion of reported meteorological visibility to RVR 8.1.3-17
8.1.3.6. Перерахунок повідомленої метеорологічної видимості у RVR 8.1.3-17
8.1.3.7. Effect on landing minima of temporarily failed or downgraded ground equipment 8.1.3-18
8.1.3.7. Вплив на мінімуми посадки тимчасово несправного наземного обладнання або з погіршеними характеристиками 8.1.3-18
8.1.3.8. Increments specified by the competent authority 8.1.3-19
8.1.3.8. Додавання наведені компетентним повноважним органом 8.1.3-19
8.1.3.9. Selection of aerodromes 8.1.3-19
8.1.3.9. Вибір аеродромів 8.1.3-19
8.1.3.10. Planned operational minima for IFR 8.1.3-20
8.1.3.10. Заплановані експлуатаційні мінімуми для IFR 8.1.3-20
8.1.3.11. Planning minima for an alternate airdrome 8.1.3-21
8.1.3.11. Запланований мінімум для запасних аеродромів 8.1.3-21
8.1.3.12. Take-off conditions 8.1.3-21
8.1.3.12. Умови зльоту 8.1.3-21
8.1.3.13. Approach and landing conditions 8.1.3-22
8.1.3.13. Умови виконання заходу на посадку та посадки 8.1.3-22
8.1.3.14. In-flight determination of the landing distance 8.1.3-22
8.1.3.14. Визначення посадкової дистанції в польоті 8.1.3-22

8.1.3.15. Commencement and continuation of approach 8.1.3-22
8.1.3.15. Початок і продовження заходження на посадку 8.1.3-22
8.1.3.16. Procedure of determination the visual references for instrument approach operations 8.1.3-22
8.1.3.16. Порядок визначення візуальних орієнтирів при заході на посадку за приладами 8.1.3-22

8.1.3. Methods and responsibilities for establishing aerodrome operating minima.

8.1.3.1. General

The aerodrome operating minima have not to be low then correspondent value which established by State of aerodrome placement except specially permitted cases by State. Values of this characteristics which are established by special state unit have to be added to the determined minimum values.

Method of determination of aerodrome operating minima used in Aircompany based on the applicable regulations and approved by SAAU

In case of minimums are established and published in JEPPESEN Manuals (JAA section «Minimums»), Aircompany's crewmembers can use it as AOM values.

In case when in JEPPESEN Manual does not publish aerodrome operating minima for a specific aerodrome, Aircompany determines aerodrome operating minima for take-off and landing in accordance with the following factors:

- the type, performance and handling characteristics of the aircraft;
- the composition, competence and experience of the flight crew; (see **Section 4 Part A FOM**);
- the dimensions and characteristics of the runways/final approach and take-off areas (FATOs) that may be selected for use;
- the adequacy and performance of the available visual and non-visual ground aids;
- the equipment available on the aircraft for the purpose of navigation and/or control of the flight path during the take-off, the approach, the flare, the landing, rollout and the missed approach;
- For the determination of obstacle clearance, the obstacles in the approach, missed approach and the climb-out areas necessary for the execution of contingency procedures;
- the obstacle clearance altitude/height for the instrument approach procedures;
- the means to determine and report meteorological conditions; and
- the flight technique to be used during the final approach

Minima may be increased:

- due to aircraft (refer MEL) or aerodrome equipment failure

8.1.3. Методи та відповідності щодо встановлення експлуатаційного мінімуму аеродрому.

8.1.3.1. Загальні положення

Експлуатаційні мінімуми мають бути не нижче за відповідні величини, встановлені державою розташування аеродрому, окрім спеціально дозволених державою винятків. Величини підвищення таких характеристик, які визначаються уповноваженим органом, мають бути додані до зазначених мінімальних величин.

Методика визначення аеродромних експлуатаційних мінімумів, що використовується в Авіакомпанії, базується на чинних нормативних документах та затверджена Державіаслужбою.

У разі, якщо мінімуми для зльоту і посадки визначені та опубліковані у збірниках аеронавігаційної інформації фірми JEPPESEN (розділ JAA «Minimums»), екіпажі Авіакомпанії можуть використовувати їх у якості ЕМА.

У випадку, якщо у збірниках аеронавігаційної інформації фірми JEPPESEN не вказані аеродромні експлуатаційні мінімуми для конкретного аеродрому, Авіакомпанія визначає аеродромні експлуатаційні мінімуми для зльоту та посадки відповідно до наступних факторів:

- тип, характеристики льотно-технічні та керованості ПС;
- склад, компетенцію та досвід льотного екіпажу (дивися **Розділ 4 Частини А. КЕ**);
- розміри та характеристики злітно-посадкових смуг/зон кінцевого етапу заходження на посадку та зльоту (FATOS), які можуть бути обрані для використання;
- належність та ефективність наявних візуальних і не візуальних наземних засобів
- бортове обладнання ПС для навігації та/або контролю траєкторії польоту під час зльоту, заходження на посадку, маневрування, посадки, виходу із крену та відходу на друге коло для посадки;
- Для визначення висоти над перешкодами, перешкод при підході, відходу на друге коло та зон набору висоти, необхідних для виконання дій у позаштатних ситуаціях;
- висота прольоту над перешкодами для заходження на посадку за приладами;
- засоби для визначення та повідомлення метеорологічних умов, а також
- техніка польоту при кінцевому заходженні на посадку

Мінімальні значення можуть бути збільшені:

- через відмову повітряного судна (див. MEL) або аеродромного обладнання

- for PIC with insufficient experience on type

The operating minima for 2D instrument approach operations using instrument approach procedures shall be determined by establishing a minimum descent altitude (MDA) or minimum descent height (MDH), minimum visibility and, if necessary, ceiling.

The operating minima for 3D instrument approach operations using instrument approach procedures shall be determined by establishing a decision altitude (DA) or decision height (DH) and the minimum visibility or RVR.

The minima for a specific approach and landing procedure shall only be used if all the following conditions are met:

- the ground equipment shown on the chart required for the intended procedure is operative;
- the aircraft systems required for the type of approach are operative;
- the required aircraft performance criteria are met; and
- the crew is appropriately qualified.

The PIC is responsible for the observance of the minima. As general rule, the Air Traffic Control will not refuse a takeoff or an approach to an aircraft if the visibility or RVR is not sufficient. However, a report of the infraction will most probably be sent to Aircompany or SAAU.

8.1.3.2. Take off minima

8.1.3.2.0. *General*

Take-off minima should be expressed as visibility or runway visual range (RVR) limits, taking into account all relevant factors for each aerodrome planned to be used and aircraft characteristics. Where there is a specific need to see and avoid obstacles on departure and/or for a forced landing, additional conditions, e.g. ceiling, should be specified.

The PIC should not commence take-off unless the weather conditions at the aerodrome of departure are equal to or better than applicable minima for landing at that aerodrome unless a weather-permissible take-off alternate aerodrome is available.

When the reported meteorological visibility (VIS) is below that required for take-off and RVR is not reported, a take-off should only be commenced if the PIC can determine that the visibility along the take-off runway is equal to or better than the required minimum.

When no reported meteorological visibility or RVR is available, a take-off should only be commenced if the PIC can determine that the visibility along the take-off runway is equal to or better than the required minimum.

- для КПС з недостатнім досвідом роботи на типі

Експлуатаційні мінімуми для операцій 2D заходження на посадку за приладами з використанням процедур заходження на посадку за приладами повинні визначатися шляхом встановлення мінімальної абсолютної висоти зниження (MDA) або мінімальної відносної висоти зниження (MDH), мінімальної видимості та, за необхідності, стелі.

Експлуатаційні мінімуми для 3D-заходів на посадку за приладами з використанням процедур заходження на посадку за приладами визначаються шляхом встановлення абсолютної висоти прийняття рішення (DA) або відносної висоти прийняття рішення (DH) та мінімальної видимості або RVR.

Мінімальні характеристики аеродрому для конкретних процедур заходження на посадку та посадки використовуються тільки за умови виконання наступних положень:

- нормального функціонування наземного обладнання, яке показано на навігаційній карті та необхідно для запланованого маневру/дії;
- нормального функціонування бортових систем, які необхідні для виконання конкретного типу заходження на посадку;
- наявності належних льотно-технічних характеристик ПС;
- наявності відповідної кваліфікації екіпажу

КПС відповідає за дотримання мінімумів. Як правило, диспетчерська служба не відмовляє у зльоті або заході на посадку повітряного судна якщо видимість або RVR недостатня. Однак, швидше за все, повідомлення про порушення буде надіслано до Авіакомпанії або ДАСУ.

8.1.3.2. Зльотні мінімуми

8.1.3.2.0. *Загальні положення*

Мінімуми зльоту повинні бути виражені як межі видимості або дальність видимості ЗПС (RVR), беручи до уваги всі супутні фактори для кожного аеродрому, який планується експлуатувати, та характеристики літака. Там, де існує необхідність побачити і уникнути перешкод при вильоті та/або примусовій посадці, необхідно встановити додаткові умови, наприклад, максимальну допустиму висоту.

КПС не повинен приступати до зльоту, якщо погодні умови на аеродромі відправлення дорівнюють або є більшими, ніж застосовні мінімуми для посадки на цьому аеродромі, якщо не буде доступний альтернативний аеродром зльоту.

Коли метеорологічна видимість (VIS) нижче, ніж необхідна для зльоту і інформація про видимість RVR відсутня, зліт повинен починатися тільки, якщо КПС може визначити, що видимість вздовж ЗПС дорівнює або краще, ніж необхідний мінімум.

Коли немає інформації про метеорологічну видимість або видимість RVR, зліт повинен починатися тільки тоді, коли КПС може визначити, що видимість вздовж ЗПС дорівнює або краща від необхідного мінімуму.

8.1.3.2.1. ***Visual reference***

The take-off minima should be selected to ensure sufficient guidance to control the aircraft in the event of both a rejected take-off in adverse circumstances and a continued take-off after failure of the critical engine.

For night operations, ground lights should be available to illuminate the runway and any obstacles.

8.1.3.2.2. ***Required RVR/VIS***

For multi-engined aeroplanes, with performance such that in the event of a critical engine failure at any point during take-off the aeroplane can either stop or continue the take-off to a height of 1 500 ft above the aerodrome while clearing obstacles by the required margins, the take-off minima specified by the operator should be expressed as RVR/CMV (converted meteorological visibility) values not lower than those specified in **Table 1.**

When RVR or meteorological visibility is not available, the PIC should not commence take-off unless he/she can determine that the actual conditions satisfy the applicable take-off minima.

8.1.3.2.3. ***Without an approval for low visibility take-off (LVTO)***

Table 1

Determining of RVR/VIS for take off (without an approval for low visibility take-off (LVTO))

Facilities	**RVR VIS,m***
Day only (Nill)**	500
Day: at least runway edge lights or runway centerline markings	400
Night: at least runway edge lights and runway end lights or runway centerline lights and runway end lights	400

* The reported RVR/VIS value representative of the initial part of the take-off run can be replaced by pilot assessment.

** The pilot is able to continuously identify the take-off surface and maintain directional control.

NOTE 1: Any take off performed with visibility low than 400 m is a Low Visibility Take Off procedure and require special training **(see 8.4.5 Part A OM)** and LVTO procedures should be used in an aerodrome.

NOTE 2: In all cases of take offs with RVR values lower than 400m and not considering the MEL requirements both pilot`s working stations must have: operable artificial horizon, hyrocompass, variometer (VSI) and air speed indicator.

8.1.3.2.4. ***With an approval for low visibility take-off (LVTO)***

For a low visibility take-off (LVTO) with an aircraft the following provisions should apply:

8.1.3.2.1. ***Візуальний орієнтир***

Мінімуми зльоту повинні бути вибрані для забезпечення достатнього управління ПС у випадку перерваного зльоту в несприятливих умовах і тривалого зльоту після критичної відмови двигуна.

Для нічних операцій, наземне освітлення повинно бути доступне для освітлення ЗПС та будь-яких перешкод.

8.1.3.2.2. ***Необхідні RVR/VIS***

Для багатодвигунних літаків, з такими ЛТХ, що в разі критичної відмови двигуна в будь-якій точці під час зльоту, літак може або зупинитися, або продовжити зліт до висоти 1500 футів над аеродромом, уникаючи перешкоди з необхідними межами, мінімуми зльоту, визначені як значення RVR/VIS (конвертована метеорологічна видимість), не нижчі, ніж зазначені в **Таблиці 1.**

- Якщо RVR або метеорологічна видимість не доступні, КПС не повинен починати зліт, якщо він не може визначити, що фактичні умови відповідають застосовним мінімумам зльоту.

8.1.3.2.3. ***Без схвалення на зліт з низькою видимістю (LVTO)***

Таблиця 1

Визначення RVR/VIS для зльоту (без схвалення на зліт з низькою видимістю (LVTO))

Засоби	**RVR VIS,m***
Вогнів немає (тільки вдень)**	500
Вдень: щонайменше освітлення країв ЗПС або маркування осьової лінії	400
Вночі: щонайменше освітлення країв ЗПС або кінців ЗПС або освітлення кінців ЗПС та освітлення осі ЗПС	400

* Зазначена величина RVR/VIS, що представляє початкову частину пробігу, може бути замінена оцінкою пілота

** Пілот здатний безперервно визначати злітну поверхню і підтримувати управління.

ПРИМІТКА 1: Будь-який злет при видимості менше 400 м вважається зльотом за низької видимості і потребує спеціального тренування **(див. п. 8.4.5. Частина А КЕ)** і в аеропорту мають бути задіяні процедури за низької видимості.

ПРИМІТКА 2: Не дивлячись на умови MEL, за усіх злетів при величинах RVR, менших за 400 м, на місцях обох пілотів мають бути наявними: справний авіагоризонт, гіроскопічний компас, варіометр і індикатор повітряної швидкості.

8.1.3.2.4. ***Зі схваленням на зліт з низькою видимістю (LVTO)***

Для зльоту літака в умовах обмеженої видимості (LVTO) слід застосовувати такі положення:

- for an LVTO with a runway visual range (RVR) below 400 m the criteria specified in Table 1A;

- for an LVTO with an RVR below 150 m but not less than 125 m - high intensity runway center line lights spaced 15 m or less apart and high intensity RW edge lights spaced 60 m or less apart that are in operation;

- для LVTO з дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) менше 400 м - критерії, зазначені в Таблиці 1А;

- для LVTO з RVR менше 150 м, але не менше 125 м - вогні високої інтенсивності центральної лінії ЗПС, розташовані на відстані 15 м або менше один від одного, та бічні вогні ЗПС високої інтенсивності, розташовані на відстані 60 м або менше один від одного

Table 1A

Determining of RVR/VIS for take off (with an approval for low visibility take-off (LVTO))

Таблиця 1А

Визначення RVR/VIS для зльоту (зі схваленням на зліт з низькою видимістю (LVTO))

RVR vs. Facilities **RVR відповідно до обладнання**	
Facilities **Обладнання**	RVR/Vis (m)*
Day: runway edge lights and runway center line markings День: бічні вогні ЗПС та маркування осьової лінії ЗПС *Night: runway edge lights and runway end lights or runway center line lights and runway end lights* Ніч: бічні вогні ЗПС та кінцеві вогні ЗПС або маркування осьової лінії ЗПС та кінцеві вогні ЗПС	300
Runway edge lights and runway center line lights Бічні вогні ЗПС та маркування осьової лінії ЗПС	200
Runway edge lights and runway center line lights Бічні вогні ЗПС та маркування осьової лінії ЗПС	TDZ, MID, rollout 150**
High intensity runway center line lights spaced 15 m or less and high intensity edge lights spaced 60 m or less are in operation Маркування осьової лінії ЗПС вогнями високої інтенсивності розташованими на відстані 15 м один від одного або менше та бічні вогні ЗПС високої інтенсивності розташовані на відстані 60 м один від одного або менше	TDZ, MID, rollout 125**
Note: **Примітки:** *(*) The reported RVR value representative of the initial part of the take-off run can be replaced by pilot assessment.* (*) Повідомлене значення RVR для початкової частини розбігу для зльоту, може бути замінено оцінкою пілота *(**) The required RVR value to be achieved for all relevant RVRs* (**) Значення RVR відповідає потрібному для всіх відповідних ділянок *TDZ: Touchdown zone, equivalent to the initial part of the take-off run* TDZ: Зона приземлення, еквівалент початковій ділянці розбігу для зльоту *MID: Midpoint* MID: Центральна точка	

8.1.3.3. Non precision approaches CAT I

The decision height (DH) to be used for a non-precision approach (NPA) flown with the continuous descent final approach (CDFA) technique, approach procedure with vertical guidance (APV) or category (CAT) I operation should not be lower than the highest of:

- the minimum height to which the approach aid can be used without the required visual reference;

8.1.3.3. Захід на посадку за неточними системами за CAT I

Відносна висота прийняття рішення (DH), що використовується для неточного заходження на посадку (NPA), що виконується за допомогою методу фінального заходження на посадку з постійним зниженням (CDFA), схема заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV) або категорією (CAT I) не повинна бути нижче, ніж:

- мінімальна висота, до якої може використовуватися допоміжні засоби підходу без необхідного візуального контакту;

- the obstacle clearance height (OCH) for the category of aircraft;
- the published approach procedure DH where applicable;
- the system minimum specified in Table 3; or
- the minimum DH specified in the aircraft flight manual (AFM) or equivalent document, if stated.

- висота прольоту перешкод (VFR) для категорії ПС;
- опублікована процедура підходу DH, де це можливо;
- системний мінімум, зазначений у таблиці 3;
- мінімальна DH, зазначена у Керівництві з льотної експлуатації ПС (AMF).

The minimum descent height (MDH) for an NPA operation flown without the CDFA technique should not be lower than the highest of:

- the OCH for the category of aircraft;
- the system minimum specified in Table 2; or
- the minimum MDH specified in the AFM, if stated.

Мінімальна висота зниження (MDH) для операції NPA, що здійснюється без техніки CDFA не повинна бути меншою за найвищу з:

- OCH для категорії ПС;
- системний мінімум, зазначений у таблиці 2;
- мінімальну MDH, зазначену в AFM

Table 3

System minima

Таблиця 3

Системні мінімуми

Засіб ***Facility***	**Найнижча DH/MDH,ft** ***Lowest DH/MDH,ft***
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS(LPV)	200
GNSS(LNAV)	250
GNSS/Baro-LNAV(LNAV/VNAV)	250
LOC з або без DME	250
SRA	250
SRA	300
SRA	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

DME: distance measuring equipment;
GNSS: global navigation satellite system;
ILS: instrument landing system;
LNAV: lateral navigation;
LOC: localiser;
LPV: localiser performance with vertical guidance
SBAS: satellite-based augmentation system;
SRA: surveillance radar approach;
VDF: VHF direction finder;
VNAV: vertical navigation;
VOR: VHF omnidirectional radio range.

DME: дальномір;
GNSS: глобальна навігаційна супутникова система;
ILS: система посадки за приладами;
LNAV: бокова навігація;
LOC: курсовий маяк;
LPV: курсовий маяк із вертикальним наведенням;
SBAS: супутникова система диференціальних поправок;
SRA: захід по оглядовому радіолокатора;
VDF: VHF компас;
VNAV: вертикальна навігація;
VOR: система всебічно спрямованих передавачів УКХ радіодіапазону.

8.1.3.1.1. ***Criteria for establishing RVR/CMV***

8.1.3.1.1. ***Критерії для встановлення RVR/CMV***

The Aircompany applies the following criteria for establishing RVR/CMV:

В Авіакомпанії застосовуються наступні критерії для встановлення RVR/CMV:

1) In order to qualify for the lowest allowable values of

1) для застосування найнижчих допустимих значень

RVR/CMV specified in **8.1.3.Table 6.A**, the instrument approach should meet at least the following facility specifications and associated conditions:

- Instrument approaches with designated vertical profile up to and including 4.5° (for category A and B aircrafts) or 3.77° (for category C and D aircrafts) where the facilities are:
  - ILS/microwave landing system (MLS)/GBAS landing system (GLS)/precision approach radar (PAR);
  - APV; and where the final approach track is offset by not more than 15°(for category A and B aircrafts) or not more than 5° (for category C and D aircrafts)
- Instrument approach operations flown using the CDFA technique with a nominal vertical profile, up to and including 4.5°(for category A and B aircrafts) or 3,77° (for category C and D aircrafts), where the facilities are NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA or GNSS/LNAV, with a final approach segment of at least 3 NM, which also fulfil the following criteria:
  - the final approach track is offset by not more than 15°(for category A and B aircrafts) and no more than 5°(for category C and D aircrafts);
  - the final approach fix (FAF) or another appropriate fix where descent is initiated is available, or distance to threshold (THR) is available by flight management system/GNSS (FMS/GNSS) or DME; and
  - if the missed approach point (MAPt) is determined by timing, the distance from FAF or another appropriate fix to THR is ≤ 8 NM.
- Instrument approaches with an MDH ≥ 1 200 ft.

2) The missed approach operation, after an approach operation has been flown using the CDFA technique, should be executed when reaching the DA/H or the MAPt, whichever occurs first. The lateral part of the missed approach procedure should be flown via the MAPt unless otherwise stated on the approach chart.

8.1.3.1.2. ***Determination of RVR/CMV/VIS minima for NPA, APV, CAT I***

The RVR/ VIS minima for NPA and CAT I operations should be determined as follows.

The minimum RVR/VIS should be the highest of the values specified in **Table 5** or **Table 6**, but not greater than the maximum values specified in **Table 6**, where applicable.

The values in **Table 5** should be derived from the formula below:

Required **RVR/VIS (m) = [(DH/MDH (ft) x 0.3048)/tanα]** — length of approach lights (m) where α is the calculation angle,

RVR/CMV, зазначених в **8.1.3.Таблиці 6.A**, захід за приладами має відповідати щонайменше наступним технічним специфікаціям та відповідним умовам:

- Захід за приладами з визначеним вертикальним профілем до і включно 4,5° (для ПС категорії A та B) та 3,77° (для ПС категорії C та D) де є такі засоби:
  - ILS/мікрохвильова система посадки (МСП)/система посадки GBAS (GLS)/точний захід по радіолокатору (PAR);
  - APV; і якщо передпосадкова пряма зміщена не більше ніж на 15°(для ПС категорії A та B) або не більше ніж 5° (для ПС категорії A та B).
- Заходи за приладами, що виконуються за допомогою техніки CDFA з номінальним вертикальним профілем до і включно 4,5°(для ПС категорії A та B) або 3,77° (для ПС категорії A та B)., де доступні засоби NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA або GNSS/LNAV, з кінцевим сегментом заходу щонайменше 3 NM, які також відповідають наступним критеріям:
  - трек кінцевого етапу заходження на посадку зміщений не більше ніж на15°(для ПС категорії A та B) та не більше ніж на 5°(для ПС категорії C та D);
  - контрольна точка кінцевого етапу заходу (FAF) або інша відповідна контрольна точка, де доступна точка початку зниження, або відстань до порога (THR) доступна системою управління польотом/GNSS (FMS/GNSS) або DME;
  - якщо точка відходу на друге коло (MAPt) визначається за часом, відстань від FAF або іншої відповідної контрольної точки до THR становить ≤ 8 NM.
- Інструментальні підходи з MDH ≥ 1 200 футів.

2) Відхід на друге коло, після того, як підхід було виконано за допомогою техніки CDFA, повинен виконуватися при досягненні DA/H або MAPt, залежно від того, що відбувається раніше. Бічна частина відходу на друге коло повинна здійснюватися через MAPt, якщо на карті заходу не вказано інше.

8.1.3.1.2. ***Визначення мінімальних значень RVR/CMV/VIS для операцій за NPA, APV CAT I***

Мінімуми за RVR/VIS для неточних заходжень і експлуатації за CAT I визначаються наступним чином.

Мінімумом для RVR/VIS повиннно бути найвище значення вказане в **Таблиці 5** чи **Таблиці 6**, але не вище ніж максимальне значення вказане в **Таблиці 6**, де можливо.

Значення в **Таблиці 5** повинні вираховуватися з формули вказаної нижче:

Необхідне значення **RVR/VIS (м) = [(DH/MDH (ft) x 0,3048)/tanα]** – довжина ділянки вогнів підходу (м), де α – це розрахунковий кут розрахунку, будучи стандартним значенням в 3,00° і поступово збільшуючись на

being a default value of 3.00° increasing in steps of 0.10° for each line in Table 5 up to 3.77° and then remaining constant.

If the approach is flown with a level flight segment at or above MDA/H, 200 m should be added to the minimum RVR/CMV/VIS value resulting from the application of **Tables 5 and 6.**

An RVR of less than 750 m as indicated in **Table 5** may be used:

- for CAT I operations to runways with full approach lighting system (FALS), runway touchdown zone lights (RTZL) and runway centreline lights (RCLL);
- for CAT I operations to runways without RTZL and RCLL when using conducting a coupled approach or flight-director-flown approach to a DH. The ILS should not be published as a restricted facility; and
- The visual aids should comprise standard runway day markings and approach and runway lights as specified in **Table 4**. The competent authority may approve that RVR values relevant to a basic approach lighting system (BALS) are used on runways where the approach lights are restricted in length below 210 m due to terrain or water, but where at least one cross-bar is available.
- For night operations or for any operation where credit for runway and approach lights is required, the lights should be on and serviceable except as provided for in **Table 9.**

0,10° за кожну лінію в таблиці 5 аж до 3,77° і потім залишаючись незмінним.

Якщо при заході на посадку траєкторія польоту знаходиться на рівні MDA/H або вище, потрібно додати 200 м до мінімальних RVR/CMV/VIS значень виходячи з показників **таблиць 5 та 6**.

RVR менш ніж 750 м може бути використано як в **Таблиці 5:**

- для експлуатації за CAT I ЗПС з повною системою посадкових вогнів (FALS), вогнів зони приземлення на ВПП (RTZL), вогні осьової лінії ЗПС (RCLL);
- для експлуатації за CAT I ЗПС без RTZL і RCLL, коли проводиться захід на посадку з використанням бортових та наземних засобів або захід на посадку за допомогою командно-пілотажних приборів до висоти DH. Система інструментального заходу на посадку не повинна бути зазначена як заборонене обладнання;
- Візуальні орієнтири повинні включати в себе стандартне денне маркування ЗПС, вогні підходу та вогні ЗПС зазначені в **Таблиці 4**. Компетентним органом може бути погоджено, що значення RVR актуальні для базової системи вогнів підходу (BALS), що застосовані на ЗПС, де вогні підходу в довжину менше ніж 210 м через особливості рельєфу або водну перешкоду, проте хоча б одна лінія світлового горизонту є наявною.
- Для експлуатації вночі та випадків які потребують врахування вогнів підходу та ЗПС, вогні повинні бути увімкнені та в робочому стані за виключеннями, зазначеними в **Таблиці 9.**

Table 4

Approach lighting systems

Таблиця 4

Система посадкових вогнів

Клас світлового оснащення ***Class of lighting facility***	**Довжина, конфігурація та інтенсивність посадкових вогнів** ***Length, configuration and intensity of approach lights***
FALS (повна система вогнів підходу) *FALS (complete approach lights system)*	Світлова заходження за CAT I (HIALS ≥ 720 м) Осьова лінія, кодована дистанцією, лінійні осьові вогні *CAT I lighting system (HIALS ≥720 m) distance coded centerline, Barrette centerline*
IALS (проміжна система вогнів підходу) IALS (intermediate approach lights system)	Проста світлова система підходу (HIALS 420-719 м), окреме джерело, лінійні вогні *Simple approach lighting system (HIALS 420 – 719 m) single source, Barrette*
BALS (основна система вогнів підходу) *BALS (general approach lights system)*	Будь-яка інша світлова система підходу (HIALS, MALS або ALS 210-419 м) *Any other approach lighting system (HIALS, MALS or ALS 210 - 419 m)*
NALS (без системи вогнів підходу) *NALS (approach lights system not applicable)*	Будь-яка інша світлова система підходу (HIALS, MALS або ALS < 210 м), або без вогнів підходу *Any other approach lighting system (HIALS, MALS or ALS <210 m) or no approach lights*

Note:

HIALS: high intensity approach lighting system;

MALS: medium intensity approach lighting system.

Примітка:

HIALS: системи освітлення заходу на посадку високої інтенсивності;

MALS: системи освітлення заходу на посадку середньої інтенсивності.

Table 5

RVR/CMV vs DH/MDH

Таблиця 5

RVR/CMV відповідно до DH/MDH

DH or MDH			Клас системи освітлення *Class of lighting facility*			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Дивись (a) (4) вище для RVR<750/800 m *See(a) (4) above for RVR<750/800 m*			
фут / ft			RVR (m)			
200		210	550	750	1000	1200
211		220	550	800	1000	1200
221		230	550	800	1000	1200
231		240	550	800	1000	1200
241		250	550	800	1000	1300
251		260	600	800	1100	1300
261		280	600	900	1100	1300
281		300	650	900	1200	1400
301		320	700	1000	1200	1400
321		340	800	1100	1300	1500
341		360	900	1200	1400	1600
361		380	1000	1300	1500	1700
381		400	1100	1400	1600	1800
401		420	1200	1500	1700	1900
421		440	1300	1600	1800	2000
441		460	1400	1700	1900	2100
461		480	1500	1800	2000	2200
481		500	1500	1800	2100	2300
501		520	1600	1900	2100	2400
521		540	1700	2000	2200	2400
541		560	1800	2100	2300	2500
561		580	1800	2200	2400	2600
581		600	1900	2300	2500	2700
601		620	2000	2400	2600	2800
621		640	2100	2500	2700	2900
641		660	2200	2600	2800	3000
661		680	2300	2700	2900	3100
681		700	2400	2800	3000	3200
701		720	2500	2900	3100	3300
721		740	2600	3000	3200	3400
741		760	2700	3000	3300	3500
761		800	2800	3200	3400	3600
801		850	2900	3400	3600	3800
851		900	3000	3600	3800	4000
901		950	3000	3900	4100	4300

951		1000	3200	4100	4300	4500
1001		1100	3400	4400	4600	4900
1101		1200	3600	4900	5000	5000
1201 та вище			5000	5000	5000	5000

Table 6

CAT I, APV, NPA Minimum and maximum applicable RVR/CMV (lower and upper cut-off limits)

Таблиця 6

CAT I, APV, NPA Застосовний мінімум і максимум RVR/CMV (верхні і нижні граничні ліміти)

Оснащення, умови ***Facility/conditions***	**RVR/CMV, м**	**Категорії літаків** ***Aeroplane category***			
		A	**B**	**C**	**D**
ILS, MLS, GLS, PAR, GNSS/SBAS, GNSS/VNAV	**MIN**	Згідно Таблиці 5 *According to Table 5*			
	MAX	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV,	**MIN**	750	750	750	750
згідно заходів, що задовільняють критеріям AMC4 CAT.OP.MPA. 110 ,(a)(1)(ii)/ *with a procedure that fulfils the criteria in AMC4 CAT.OP.MPA.110, (a)(1)(ii)*	**MAX**	1500	1500	2400	2400
Для/*For* NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV:	**MIN**	1000	1000	1200	1200
а) не задовільняють критеріям AMC4 CAT.OP.MPA. 110 (a)(1)(ii) *not fulfilling the criteria in AMC4 CAT.OP.MPA.110, (a)(1)(ii),* б) з DH чи MDH≥1200 ft *with a DH or MDH ≥1 200 ft*	**MAX**	Згідно Таблиці 5, якщо використовується методика CDFA. В інших випадках до значень Таблиці 5 додається 200м але не вище за 5000м/ *According to Table 5, if flown using the CDFA technique, otherwise an add-on of 200 m but not to result in a value exceeding 5 000 m.*			

8.1.3.3.3. *Procedure of non-precision and CAT I approaching minima determination*

In order to determine the usable approaching minima perform following steps:

- Determine the DH/MDH of the system (see **Table 3**) and

8.1.3.3.3. *Порядок визначення мінімумів заходу на посадку за неточними системами і CAT I*

Для визначення застосовного мінімуму заходу на посадку виконати нижченаведені кроки:

- Визначити DH/MDH системи (див. **Таблицю 3**

compare in to stated one. Apply the maximum value or 200 ft according to which value is higher;

- find which of runway facilities are present and determine RVR which matches the current DH/MDH and airplane category and compare it to stated RVR. Apply the higher value
- Check the angle of approach does not exceed 4^0;
- check NOTAM concerning short-term changes to the DH / MDH

8.1.3.4. Landing minimum for CAT I (AFM)

CAT I flight is a precision landing approach and instrument landing with relative decision height not less than 200ft and RVR not less than 550м

8.1.3.5. Circling Operations

8.1.3.5.1. ***Circling minimum requirements***

The following standards should apply for establishing circling minima for operations with aircrafts:

- the MDH for circling operation should not be lower than the highest of:
  - the published circling OCH for the aircraft category;
  - the minimum circling height derived from Table 7; or
  - the DH/MDH of the preceding instrument approach procedure;
- the MDA for circling should be calculated by adding the published aerodrome elevation to the MDH; and
- the minimum visibility for circling should be the highest of:
  - the circling visibility for the aircraft category, if published;
  - the minimum visibility derived from 8.1.3.Table 7; or
  - the RVR/CMV derived from 8.1.3.Tables 5 and 6.A for the preceding instrument approach procedure.

вище) і порівняти з опублікованою DH/MDH. Застосувати найбільшу з двох величину, або 200 фут, зважаючи що з цього є більшим;

- визначити, які із засобів ЗПС є наявними та знайти RVR, яка відповідає чинній DH/MDH та категорії літака і порівняти з опублікованою RVR. Застосовна найбільша з двох величин;
- перевірити, що кут заходження не перевищує 4^0;
- перевірити NOTAMи стосовно короткочасних змін до DH/MDH.

8.1.3.4. Посадочний мінімум за CAT I (AFM)

Політ за CAT I - це точне заходження і посадка за приладами з відносною висотою прийняття рішення не нижче 200 фут і RVR, не меншою, ніж 550м:

8.1.3.5. Захід на посадку з кола

8.1.3.5.1. ***Мінімальні вимоги, щодо польоту по колу***

Наступні стандарти повинні застосовуватися для налагоджування мінімальних вимог для польотів по колу над землею при експлуатації літаків.

- MDH для польотів по колу не мають бути менше за найвищі показники:
  - опубліковані OCH для польотів по колу для категорії літаків;
  - мінімільна висота для польотів по колу виходить із Таблиці 7;
  - процедура DH/MDH, яка передує заходу на посадку по приладам.
- MDA для польотів по колу повинно бути прораховано з додаванням до MDH опублікованих перевищень аеродрому
- Мінімальна видимість для польоту по колу має бути вищою за:
  - видимість при польоті по колу для категорії літаків, якщо такі опубліковані;
  - мінімальну видимість отриману з 8.1.3. Таблиці 7; або
  - RVR/CMV отриманих з Таблиці 5 та 6.A для процедури попереднього заходження за приладами

Table 7

Circling operations
MDH and minimum visibility for aircraft category

	Aircraft category			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum meteorological visibility (m)	1500	1600	2400	3600

8.1.3.5.2. ***Conduct of flight***

General:

- the MDH and OCH included in the procedure are referenced to aerodrome elevation;
- the MDA is referenced to mean sea level;
- for these procedures, the applicable visibility is the meteorological visibility; and
- tabular guidance of the relationship between height above threshold should be provided and the in-flight visibility required to obtain and sustain visual contact during the circling manoeuvre see in **Table 7** above.

8.1.3.5.3. ***Determining of minimum for circling approach procedure***

Determine the standart minimum of Aircompany (dependence of MDH on visibility) (see Table 7), compare to the stated landing approach minimum.

Apply the maximum value.

8.1.3.5.4. ***Instrument approach followed by visual manoeuvring (circling) without prescribed tracks***

When the aeroplane is on the initial instrument approach, before visual reference is stabilized, but not below MDA/H, the aeroplane should follow the corresponding instrument approach procedure until the appropriate instrument MAPt is reached.

At the beginning of the level flight phase at or above the MDA/H, the instrument approach track determined by radio navigation aids, RNAV, RNP, ILS, MLS or GLS should be maintained until the pilot:

- estimates that, in all probability, visual contact with the runway of intended landing or the runway environment will be maintained during the entire circling procedure;
- estimates that the aeroplane is within the circling area before commencing circling; and

Таблиця 7

Політ по колу
MDH та мінімальна видимість для категорії літака

	Категорія літака *Aircraft category*			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH (ft)	400	500	600	700
Мінімальна метеорологічна видимість (м) ***Minimum meteorological visibility (m)***	1500	1600	2400	3600

8.1.3.5.2. ***Управління польотом***

Загальні положення:

- MDH та OCH які включено до процедури відлічуються від перевищення аеродрому;
- MDA відлічується від середнього рівня моря;
- для цих процедур застосована видимість дорівнює метереологічній видимості; і
- взаємовідношення між висотою над рівнем порогу і видимістю в польоті, потрібних для отримання і підтримки візуального контакту під час маневрування по колу зазначено в **Таблиці 7** вище.

8.1.3.5.3. ***Порядок визначення мінімуму заходу на посадку по колу:***

Визначити стандартний мінімум Авіакомпанії (залежність MDH від видимості) (див. **Таблицю 7** вище), порівняти з опублікованим мінімумом заходу на посадку щодо польоту по колу.

Застосувати найбільший з двох.

8.1.3.5.4. ***Захід на посадку за приладами після візуального маневрування (заходу на посадку по колу) без призначених маршрутів***

Коли літак перебуває на початковому етапі заходження до стабілізації візуального розпізнавання, але не нижче MDA/H, літак має виконувати відповідну процедуру заходження за приладами до досягнення відповідної MAPt за приладами.

На початку етапу горизонтального польоту на або вище MDA/H, маршрут заходу на посадку за приладами, який визначається за радіонавігаційними засобами, RNAV, RNP, ILS, MLS або GLS (GPS), має зберігатись до тих пір, поки пілот:

- оцінює, що за всією вірогідністю візуальний контакт з ЗПС наміченої посадки або з оточенням ЗПС буде підтримуватись протягом усієї процедури заходу на посадку по колу;
- оцінює, що перед початком заходу на посадку по колу літак перебуває усередині зони польоту по колу; та

- is able to determine the aeroplane's position in relation to the runway of intended landing with the aid of the appropriate external references.

When reaching the published instrument MAPt and the conditions stipulated above are unable to be established by the pilot, a missed approach should be carried out in accordance with that instrument approach procedure.

After the aeroplane has left the track of the initial instrument approach, the flight phase outbound from the runway should be limited to an appropriate distance, which is required to align the aeroplane onto the final approach. Such manoeuvres should be conducted to enable the aeroplane:

- to attain a controlled and stable descent path to the intended landing runway; and
- to remain within the circling area and in such way that visual contact with the runway of intended landing or runway environment is maintained at all times.

Flight manoeuvres should be carried out at an altitude/height that is not less than the circling MDA/H.

Descent below MDA/H should not be initiated until the threshold of the runway to be used has been appropriately identified. The aeroplane should be in a position to continue with a normal rate of descent and land within the touchdown zone.

8.1.3.5.5. *Instrument approach followed by a visual manoeuvring (circling) with prescribed track*

The aeroplane should remain on the initial instrument approach procedure until one of the following is reached:

- the prescribed divergence point to commence circling on the prescribed track; or
- the MAPt.

The aeroplane should be established on the instrument approach track determined by the radio navigation aids, RNAV, RNP, ILS, MLS or GLS in level flight at or above the MDA/H at or by the circling manoeuvre divergence point.

If the divergence point is reached before the required visual reference is acquired, a missed approach should be initiated not later than the MAPt and completed in accordance with the instrument approach procedure.

When commencing the prescribed circling manoeuvre at the published divergence point, the subsequent manoeuvres should be conducted to comply with the published routing and published heights/altitudes.

Unless otherwise specified, once the aeroplane is established on the prescribed track(s), the published visual reference does not need to be maintained unless:

- є здатним визначити позицію літака щодо ЗПС запланованої посадки з допомогою відповідних зовнішніх орієнтирів.

При досягненні опублікованої MAPt за приладами і за неможливості встановити пілотом вищезазначених умов, має бути ініційовано процедуру уходу на друге коло у відповідності до процедури заходу на посадку за приладами.

Після залишення літаком маршруту початкового етапу заходу на посадку за приладами, етап віддалення від ЗПС має бути обмеженим відповідною дистанцією, потрібною для виходу літака на траєкторію кінцевого етапу заходження. Цей маневр має забезпечити літаку можливість:

- досягнення траєкторії керованого і стійкого зниження на ЗПС наміченої посадки; та
- залишатись в межах зони заходу на посадку по колу та траєкторії, яка забезпечує підтримання постійного візуального контакту з ЗПС наміченої посадки або її оточенням.

Маневрування має бути здійснено на абсолютній/відносній висоті яка не нижча за MDA/H для заходу на посадку по колу.

Зниження нижче MDA/H не має бути розпочато до тих пір, поки не буде надійно упізнаний поріг ЗПС, що використовується. Літак має бути в положенні для продовження польоту із звичайною вертикальною швидкістю зниження та посадки в зоні приземлення.

8.1.3.5.5. *Захід на посадку за приладами після візуального маневрування (заходу на посадку по колу) за призначеним маршрутом*

Літак має виконувати процедуру початкового етапу заходу на посадку за приладами до наступу наступних умов:

- досягнення призначеної точки відвороту для початку заходу на посадку по колу за призначеним маршрутом; або
- досягнення MAPt.

Літак має бути стабілізований на траєкторії заходу на посадку за приладами, яку визначено радіонавігаційними засобами RNAV, RNP, ILS, в горизонтальному польоті на або вище MDA/H в або поряд з точкою відвороту на маневр заходу на посадку по колу.

Якщо точку відвороту досягнуто до ідентифікації потрібного візуального орієнтиру, відхід на друге коло має бути розпочато не пізніше досягнення MAPt і завершено у відповідності до процедури заходу на посадку за приладами.

Починаючи з призначеного маневру заходу на посадку по колу в опублікованій точці відвороту, наступні маневри мають бути виконані у відповідності до опублікованих маршрутів і опублікованих виносних/абсолютних висот.

Якщо не вказане інше, з того моменту як тільки літак стабілізовано на призначеній траєкторії, опублікований візуальний орієнтир не обов'язковий до спостереження за винятком випадків, коли:

- required by the State of the aerodrome; or
- the circling MAPt (if published) is reached.

If the prescribed circling manoeuvre has a published MAPt and the required visual reference has not been obtained by that point, a missed approach should be executed

Subsequent further descent below MDA/H should only commence when the required visual reference has been obtained.

Unless otherwise specified in the procedure, final descent should not be commenced from MDA/H until the threshold of the intended landing runway has been identified and the aeroplane is in a position to continue with a normal rate of descent to land within the touchdown zone.

8.1.3.5.6. *Missed approach*

Missed approach during the instrument procedure prior to circling:

- if the missed approach procedure is required to be flown when the aeroplane is positioned on the instrument approach track defined by radio-navigation aids RNAV, RNP, or ILS, MLS, and before commencing the circling manoeuvre, the published missed approach for the instrument approach should be followed; or
- if the instrument approach procedure is carried out with the aid of an ILS, MLS or an stabilised approach (SAp), the MAPt associated with an ILS, MLS procedure without glide path (GP-out procedure) or the SAp, where applicable, should be used.

If a prescribed missed approach is published for the circling manoeuvre, this overrides the manoeuvres prescribed below.

If visual reference is lost while circling to land after the aeroplane has departed from the initial instrument approach track, the missed approach specified for that particular instrument approach should be followed. It is expected that the pilot will make an initial climbing turn toward the intended landing runway to a position overhead the aerodrome where the pilot will establish the aeroplane in a climb on the instrument missed approach segment.

The aeroplane should not leave the visual manoeuvring (circling) area, which is obstacle-protected, unless:

- established on the appropriate missed approach procedure; or
- at minimum sector altitude (MSA).

- цього потребує держава аеродрому; або
- досягнуто MAPt заходу на посадку по колу (якщо опублікована).

Якщо призначений маневр заходу на посадку по колу має опубліковану MAPt, і визначений візуальний орієнтир в цій точці не був упізнаний, має бути виконаним відхід на друге коло

Подальше зниження нижче MDA/H можна починати тільки після досягнення потрібного візуального контакту.

Якщо інше не вказано в процедурі, кінцеве зниження нижче MDA/H не має починатись до тих пір, поки не буде надійно упізнаний використовуваний поріг ЗПС і літак не буде стабілізований в положенні для продовження польоту із звичайною вертикальною швидкістю зниження для посадки в зоні приземлення.

8.1.3.5.6. *Процедура уходу на друге коло*

Відхід на друге коло під час виконання інструментального заходу на посадку, до початку процедури польоту по колу:

- за потреби виконати процедуру відходу на друге коло під час перебування літака на траєкторії інструментального заходу на посадку яку визначено за допомогою радіонавігаційних засобів RNAV, RNP або ILS та до початку маневру заходу на посадку по колу, слід дотримуватися опублікованій процедурі відходу на друге коло щодо процедури інструментального заходу на посадку; або
- якщо процедура інструментального заходу на посадку виконується за допомогою ILS, MLS або як процедура стабілізованого заходу на посадку (SAp), застосовується MAPt, яка пов'язана з процедурами заходу на посадку за допомогою ILS, MLS без використання каналу глісади або SAp, якщо таке може бути застосовано.

Якщо для маневру заходу на посадку по колу опубліковано процедуру відходу на друге коло, вона використовується замість маневрів, передбачених нижче.

При втраті візуального контакту під час заходу на посадку по колу після того, як літак залишив траєкторію початкового етапу інструментального заходу на посадку, має бути розпочато процедуру відходу на друге коло, визначену для певного типу інструментального заходу на посадку. Цим передбачено, що пілот виконає початковий розворот з набором висоти у бік ЗПС, наміченої для посадки, з метою досягти позиції над аеродромом, де пілот переведе літак в набір висоти на сегменті процедури відходу на друге коло за приладами

Літак не має залишати зону візуального маневрування (заходу на посадку по колу), яка є безпечною, тобто вільною від перешкод, за винятком таких умов:

- літак стабілзовано на траекторії відповідного маневру відходу на друге коло; або
- літак досяг мінімальної абсолютної висоти сектору (MSA).

All turns should be made in the same direction and the aeroplane should remain within the circling protected area while climbing either:

- to the altitude assigned to any published circling missed approach manoeuvre if applicable;
- to the altitude assigned to the missed approach of the initial instrument approach;
- to the MSA; or
- to the minimum holding altitude (MHA) applicable to transition to a holding facility or fix, or continue to climb to an MSA;
- or as directed by ATS.

When the missed approach procedure is commenced on the 'downwind' leg of the circling manoeuvre, an 'S' turn may be undertaken to align the aeroplane on the initial instrument approach missed approach path, provided the aeroplane remains within the protected circling area.

The PIC should be responsible for ensuring adequate terrain clearance during the above-stipulated manoeuvres, particularly during the execution of a missed approach initiated by ATS.

Because the circling manoeuvre may be accomplished in more than one direction, different patterns will be required to establish the aeroplane on the prescribed missed approach course depending on its position at the time visual reference is lost. In particular, all turns are to be in the prescribed direction if this is restricted, e.g. to the west/east (left or right hand) to remain within the protected circling area.

If a missed approach procedure is published for a particular runway onto which the aeroplane is conducting a circling approach and the aeroplane has commenced a manoeuvre to align with the runway, the missed approach for this direction may be accomplished. The ATS unit should be informed of the intention to fly the published missed approach procedure for that particular runway.

The PIC should advise ATS when any missed approach procedure has been commenced, the height/altitude the aeroplane is climbing to and the position the aeroplane is proceeding towards and/or heading the aeroplane is established on.

8.1.3.5.7. *Visual approach operations*

A visual approach is an approach when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed with visual reference to the terrain.

In general, such approaches may only be performed when the position of the Airplane can be clearly determined by means of visual ground cues. Cross-checks with all available means shall be made.

Усі розвороти мають бути виконані в одному напрямку та літак має залишатись в межах захищеної зони заходу на посадку по колу при наборі висоти або:

- до висоти, визначеної для будь-якого опублікованого маневру відходу на друге коло щодо процедури заходу на посадку по колу, якщо таке може бути застосовано;
- до висоти, визначеної для відходу на друге коло щодо початкового маневру інструментального заходу на посадку;
- до MSA;
- до мінімальної висоти очікування (MHA), яка визначена для переходу до зони очікування або фіксованої точки, або продовжити набір висоти до MSA;
- за вказівкою ATS

У випадку коли процедуру відходу на друге коло розпочато на участку обратному посадочному курсу щодо маневру заходу на посадку по колу, може бути виконано "S-подібний" маневр для спрямування літака на траєкторію відходу на друге коло початкового етапу інструментального заходу на посадку, за умови, що літак залишиться усередині захищеної зони заходу на посадку по колу.

КПС відповідає за забезпечення відповідної безпечної висоти над місцевістю під час вищеобумовлених маневрів, зокрема протягом виконання відходу на друге коло, ініційованого ATS.

Оскільки маневр заходу на посадку по колу може виконуватись більш ніж в одному напрямку, потребуються різні схеми встановлення літака на визначений курс відходу на друге коло у залежності від його положення під час втрати візуального контакту. Зокрема, всі розвороти мають бути у визначеному напрямку, якщо є обмеження, наприклад, на захід/схід (ліворуч/праворуч), щоб залишитись в межах захищеної зони заходу на посадку по колу.

Якщо для певної ЗПС опубліковано процедуру відходу на друге коло, стосовно якої літак здійснює захід на посадку по колу, і літак почав маневр виходу на продовження ЗПС, то відхід на друге коло має бути закінченим у цьому напрямку. Орган ATS має бути поінформованим стосовно наміру виконати опубліковану процедуру відходу на друге коло цієї окремо взятої ЗПС.

КПС має повідомити ATS про початок будь-якої процедури відходу на друге коло, до якої відносної/абсолютної висоти здійснюється набір, позицію літака, куди він спрямований та/або встановлений курс польоту літака.

8.1.3.5.7. *Візуальний захід на посадку*

Візуальне заходження на посадку - це заходження на посадку, коли частина або вся процедура заходження на посадку за приладами не виконується, а заходження на посадку виконується з візуальним орієнтуванням на місцевості.

Загалом, такі заходження на посадку можуть виконуватися тільки тоді, коли положення ПС може бути чітко

визначене за допомогою візуальних наземних орієнтирів. Повинні бути проведені перехресні перевірки всіма доступними засобами.

The following conditions shall be fulfilled:

- The aerodrome/landing runway can continuously be kept in sight or
- VMC is maintained and the Airplanes position can be identified by known geographical reference point,
- ATC clearance is obtained, and
- Proper terrain clearance can be maintained throughout the entire part of the approach

Мають дотримуватися наступні умови:

- Аеродроми/смуга приземлення має постійно знаходитись в полі зору або
- Витримуються візуальні метеоумови та позиція повітряного судна може бути ідентифікована відносно відомої географічної точки
- Отримано дозвіл диспетчера та
- Належне перевищення відносно поверхні може бути витримано протягом усього заходу на посадку

If RVR is reduced by the shallow fog/mist/haze, the minimum reported RVR on the applicable parts of the runway for a visual approach shall be at least 800 m.

Якщо RVR зменшується через неглибокий туман/мряку/серпанок, то мінімальна зареєстрована RVR на відповідних частинах ЗПС для візуального заходження на посадку має становити щонайменше 800 м.

8.1.3.6. Conversion of reported meteorological visibility to RVR

A conversion from meteorological visibility to RVR/CMV should not be used:

- when reported RVR is available;
- for calculating take-off minima; and
- for any RVR minima less than 800 m.

If the RVR is reported as being above the maximum value assessed by the aerodrome operator, e.g. 'RVR more than 1 500 m', it should not be considered as a reported value for item pointed above

When converting meteorological visibility to RVR the conversion factors specified in **Table 8** should be used.

8.1.3.6. Перерахунок повідомленої метеорологічної видимості у RVR

Перерахунок метеорологічної видимості у RVR не застосовується за таких умов:

- за наявності повідомленої RVR;
- при розрахунку мінімуму для злету; та
- для будь-якого мінімуму RVR, меншого 800 м.

Якщо повідомлена RVR перевищує максимальне значення, встановлене оператором аеродрому, наприклад, "RVR more than 1500 m", вона не має розглядатись в якості повідомленої величини для вищезазначеного пункту

При перерахунку метеорологічної видимості у RVR маютьвикористовуватись коефіцієнти перерахунку з **Таблиці 8**.

Table 8

Conversion of reported meteorological visibility to RVR/CMV

Таблиця 8

Перетворення повідомленої метеорологічної видимості в RVR/CMV

Діючі елементи освітлення ***Light elements in operation***	**RVR/CMV=повідомлена метеорологічна видимість x** ***RVR/CMV = reported meteorological visibility x***	
	День **Day**	**Ніч** **Night**
Світлові системи підходу та ЗПС великої інтенсивності ***HI approach and runway lights***	**1.5**	**2.0**
Будь-які свтлові системи, що відрізняються від вищенаведених ***Any type of light installation other than above***	**1**	**1.5**
Без освітлення ***No lights***	**1**	**Не застосовується** ***No applicable***

8.1.3.7. Effect on landing minima of temporarily failed or downgraded ground equipment

These instructions are intended for use both pre-flight and in-flight. It is, however, not expected that the PIC would consult such instructions after passing 1 000 ft above the aerodrome.

If failures of ground aids are announced at such a late stage, the approach could be continued at the PIC's discretion. If failures are announced before such a late stage in the approach, their effect on the approach should be considered as described in **Table 9**, and the approach may have to be abandoned.

Conditions applicable to **Table 9**:

- multiple failures of runway/FATO lights other than indicated in **Table 9** should not be acceptable;
- deficiencies of approach and runway/FATO lights are treated separately; and
- failures other than ILS, MLS affect RVR only and not DH.

8.1.3.7. Вплив на мінімуми посадки тимчасово несправного наземного обладнання або з погіршеними характеристиками

Ці інструкції призначені для використання як перед польотом, так і в польоті. Проте не очікується, що КПС буде користуватись такими інструкціями після перетину висоти 1000 футів над аеродромом.

Якщо відмову наземних засобів оголошено після перетину цієї висоти, захід на посадку може бути продовжено за рішенням КПСа. Якщо відмову оголошено на етапі заходу на посадку до перетину цієї висоти, її вплив на виконання заходу на посадку слід враховувати, як визначено в **Таблиці 9**, і захід на посадку може бути припинений.

Умови, застосовні до **Таблиці 9**:

- не припускаються численні відмови RVR/FATO, відмінні від зазначених у **Таблиці 9**;
- нестача вогнів підходу і ЗПС розглядаються окремо; та;
- відмови інших систем, ніж ILS, впливають тільки на RVR, але не на DH.

Table 9

Failed or downgraded equipment — effect on landing minima

Operations without a low visibility operations (LVO) approval

Таблиця 9

Несправне або спрощене обладнання — вплив на мінімуми посадки

Експлуатація без дозволу на експлуатацію з низькою видимістю (LVO)

Устаткування, що відмовило або з погіршеними характеристиками ***Failed or downgraded equipment***	**Вплив на мінімуми посадки** ***Effect on landing minima***	
	CAT I	**NPA**
Резервний передавач ILS *ILS stand-by transmitter*	Не впливає / *No effect*	
Зовнішній маркер *Outer marker*	Не дозволено за винятком, коли його замінено на контроль висоти 1000 фт *Not allowed except if replaced by height check at 1 000 ft*	APV — не застосовується APV - not applicable
		NPA з FAF: не впливає, за винятком використання в якості FAF *NPA with FAF: no effect unless used as FAF*
		Якщо FAF не може бути ідентифіковано (наприклад, за відсутності наявного методу числення часу зниження) захід на посадку за неточними системами не можуть бути здійснені *If the FAF cannot be identified (e.g. no method available for timing of descent), nonprecision operations cannot be conducted*
Середній маркер *Middle marker*	Не впливає *No effect*	Не впливає, за винятком використання в якості MAPt *No effect unless used as MAPt*
Системи оцінки RVR *RVR Assessment Systems*	Не впливає *No effect*	
Вогні підходу *Approach lights*	Мінімуми як для NALS *Minima as for NALS*	
Вогні підходу за винятком останніх 210 м *Approach lights except the last 210 m*	Мінімуми як для BALS *Minima as for BALS*	
Вогні підходу за винятком останніх 420 м *Approach lights except the last*	Мінімуми як для IALS *Minima as for IALS*	

420 m		
Резервне живлення для вогнів підходу *Standby power for approach lights*	Не впливає *No effect*	
Бокові вогні, вогні порогу ЗПП та кінцеві вогні *Edge lights, threshold lights and runway end lights*	День: не впливає; Ніч: не дозволено *Day: no effect; Night: not allowed*	
Осьові вогні *Centreline lights*	RVR 750 м *RVR 750 m*	Не впливає *No effect*
Інтервали між вогнями осьової лінії збільшено до 30м *Centreline lights spacing increased to 30 m*	Не впливає *No effect*	
Вогні зони приземлення *Touchdown zone lights*	RVR 750 м *RVR 750 m*	Не впливає *No effect*
Вогні освітлення руліжних доріжок *Taxiway lighting system*	Не впливає *No effect*	

8.1.3.8. Increments specified by the competent authority

Additional increments to the published minima may be specified by the competent authority to take into account certain operations, such as downwind approaches and single-pilot operations.

8.1.3.8. Додавання наведені компетентним повноважним органом

Доповнення до опублікованих мінімумів можуть бути уточнені компетентним органом для врахування визначених операції, зокрема таких, як захід на посадку з кола.

8.1.3.9. Selection of aerodromes

a) Where it is not possible to use the departure aerodrome as a take-off alternate aerodrome due to meteorological or performance reasons, the operator shall select another adequate take-off alternate aerodrome that is no further from the departure aerodrome than:

- one hour flying time at an OEI cruising speed in still air standard conditions based on the actual take-off mass; or

- the ETOPS diversion time approved provided that from the expected landing time and within one hour after the last possible landing time there will be conditions at a minimum or above the planning minimum calculated by adding the additional limits in **8.1.3.Table 10**, subject to any MEL restrictions, up to a maximum of two hours, at the OEI cruising speed in still air standard conditions based on the actual take-off mass;

8.1.3.9. Вибір аеродромів

a) Якщо використовувати аеродром вильоту в якості запасного аеродрому неможливо через метеорологічні умови або з льотно-технічних причин, в Авіакомпанії вирішено обирати інший належний запасний аеродром, який розташований від аеродрому вильоту на відстані не більше:

- однієї години польоту на крейсерській швидкості з одним непрацюючим двигуном у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси, або

- часу відхилення ETOPS за умови, що від очікуваного часу посадки і протягом однієї години після останнього можливого часу посадки будуть існувати умови на мінімумі або вище мінімуму планування, розрахованого шляхом додавання додаткових лімітів із **8.1.3.Таблиці 10**, з урахуванням будь-яких обмежень MEL, максимально дві години на крейсерській швидкості з одним непрацюючим двигуном у стандартних умовах нерухомого повітря, розрахованій на основі фактичної злітної маси; або

Table 10

Planning minimum of the alternate aerodrome in the ETOPS route

Таблиця 10

Мінімум під час планування запасного аеродрому на маршруті ETOPS

Тип заходу на посадку/*Approach type*	**Мінімум під час планування/*Planning minima***
Точний захід на посадку / *Precision approach*	DA/H+200ft RVR/VIS+800m(*)
Система неточного заходу на посадку або захід на посадку з кола / *Non precision approach system or cyrcling*	MDA/H+400ft (*) RVR/VIS+1500m
(*) VIS: видимість/visibility MDA/H: мінімальна абсолютна/відносна висота зниження / *minimum descending altitude/height*	

b) The operator shall select at least one destination alternate aerodrome for each instrument flight rules (IFR) flight unless the destination aerodrome is an isolated aerodrome or:

1) the duration of the planned flight from take-off to landing or, in the event of in-flight replanning in accordance with (**1a),** the remaining flying time to destination does not exceed six hours; and

1a) Aircompany provides that the re-planning procedures for amount of fuel during the flight, in case the route (or flight to the destination aerodrome) is different to planned one, are including the following:

- Fuel amount for flight to remaining flight distance and
- Fuel amount which consists of:
  - Fuel for extra distance;
  - Additional extra fuel in case of alternate aerodrome demand;
  - Remaining reserve fuel and
  - Extra fuel if planned tasks type requires
- Extra fuel reserve according to PIC requirement

2) two separate runways are available and usable at the destination aerodrome and the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that, for the period from one hour before until one hour after the expected time of arrival at the destination aerodrome, the ceiling will be at least 2 000 ft or circling height + 500 ft, whichever is greater, and the ground visibility will be at least 5 km.

c) The Aircompany shall select two destination alternate aerodromes when:

- the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that during a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival, the weather conditions will be below the applicable planning minima; or
- Meteorological information is not available

d) The Aircompany shall specify any required alternate aerodrome(s) in the operational flight plan.

8.1.3.10. Planned operational minima for IFR

The Aircompany shall only select an aerodrome as a take-off alternate aerodrome when the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that, during a period commencing one

b) В Авіакомпанії вирішено обирати принаймні один запасний аеродром призначення для кожного польоту згідно з IFR, за виключенням ситуації, коли аеродром призначення є ізольованим аеродромом або:

1) тривалість запланованого польоту від зльоту до посадки (або, у разі перепланування у польоті відповідно до **(1a)**, час польоту, який залишається до пункту призначення), не перевищує шести годин; та

1a) Авіакомпанія забезпечує, щоб процедури перепланування під час польоту для розрахунку палива, яке має бути спожитим, у разі якщо рейс повинен пройти за маршрутом (або на аеродром призначення), який відрізняється від запланованого, включали наступне:

- паливо для польоту на залишок дистанції польоту, а також
- запас палива, що складається з:
  - палива для подовженої дальності;
  - додаткове резервне паливо, якщо потрібен запасний аеродром;
  - остаточне резервне паливо, а також
  - додаткове паливо, якщо цього вимагає тип запланованої роботи;
- резервний запас палива на вимогу КПСа ПС.

2) на аеродромі призначення є дві окремі доступні злітно-посадкові смуги та прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що за період від однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення, висота нижньої кромки хмар буде як мінімум 2 000 футів (600 метрів) або висота польотів по круговому маршруту + 500 футів (150 метрів) (обирається в залежності від того, яка величина з двох є більшою) і наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.

c) В Авіакомпанії прийнято обирати два запасних аеродроми призначення, якщо:

- відповідні прогнози погоди та/або метеорологічні доповіді для аеродрому призначення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття, погодні умови будуть нижче застосовних запланованих мінімумів, або
- метеорологічна інформація взагалі відсутня.

d) В Авіакомпанії в робочому плані польоту визначаються усі потрібні запасні аеродроми (або аеродром).

8.1.3.10. Заплановані експлуатаційні мінімуми для IFR

В Авіакомпанії вирішено обирати аеродром як запасний аеродром зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період,

hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome, the weather conditions will be at or above the applicable landing minima specified to applicable landing minima. The ceiling shall be taken into account when the only approach operations available are non-precision approaches (NPA) and/or circling operations. Any limitation related to OEI operations shall be taken into account.

який триває за годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних мінімумів для здійснення посадки. Висота нижньої границі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним маневром заходу на посадку є система неточного заходу на посадку (NPA) та/або захід на посадку по колу. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з одним непрацюючим двигуном (OEI).

8.1.3.11. Planning minima for an alternate aerodrome

8.1.3.11. Запланований мінімум для запасних аеродромів

Non-precision minima (NPA) in **Table 11** means the next highest minima that apply in the prevailing wind and serviceability conditions. Localiser only approaches, if published, are considered to be non-precision in this context. Aircompany choose values that are likely to be appropriate on the majority of occasions (e.g. regardless of wind direction). Unserviceabilities should, however, be fully taken into account.

Мінімум для неточного заходу на посадку (NPA) в **Таблиці 11** означає наступний найвищий мінімум, що застосовується при переважаючих вітрах і в умовах працездатності. У цьому контексті заходи на посадку лише з використанням курсового маяка, якщо вони опубліковані, вважаються неточними. В Авіакомпанії обираються значення, що можуть бути застосовані в більшості випадків (наприклад, незважаючи на напрям вітру). Імовірні несправності враховуються.

As **Table 11** does not include planning minima requirements for APV, lower than standard (LTS) CAT I and other than standard (OTS) CAT II operations, the Aircompany uses the following minima:

- for LTS CAT I approaches — NPA or CAT I minima, depending on the DH/MDH;
- for LTS CAT I operations — CAT I minima

Оскільки **Таблиця 11** не включає вимоги запланованих мінімумів для APV нижче від стандартних (LTS) CAT I і інших ніж стандартних (OTS) CAT II типів заходу, в Авіакомпанії використовуються наступні мінімуми:

- для типів заходу LTS CAT I – мінімуми NPA або CAT I, в залежності від DH/MDH
- для типів заходу LTS CAT I — мінімум CAT I

Table 11

Planning minima

Destination alternate aerodrome, isolated destination aerodrome, fuel ERA and ERA aerodrome

Таблиця 11

Заплановані експлуатаційні мінімуми

Запасний аеродром призначення, ізольований аеродром призначення, проміжний аеродром дозаправки та запасний проміжний аеродром

Тип заходу на посадку ***Approach type***	**Заплановані мінімальні параметри** ***Planned minima***
CAT I	NPA RVS/VIS Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH *Cloud base must be equal or higher than MDH*
NPA	NPA RVS/VIS + 1000 м Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів) *Cloud base must be equal or higher than MDH + 200 ft (60m)*
Захід на посадку з кола *circling*	Захід на посадку з кола *circling*

8.1.3.12. Take-off conditions

8.1.3.12. Умови зльоту

Before the start of the take-off procedure the PIC must ensure that:

- The airdrome weather conditions and runway conditions or FATO which are planned to use will not prevent the safe take –off and landing and

Перед тим, як розпочати зліт, КПС повинен переконатися в тому, що:

- Згідно з отриманою інформацією, погодою на аеродромі, а також станом злітно-посадкової смуги або FATO, які будуть використані, не перешкоджатимуть безпечному зльоту та посадці, а також

- Certain operating minima of the aerodrome will be observed.

8.1.3.13. Approach and landing conditions

Before commencing an approach to land, the PIC shall be satisfied that, according to the information available to him or her, the weather at the aerodrome and the condition of the runway intended to be used would not prevent a safe approach, landing or missed approach, having regard to the performance information contained in the AFM of the aircraft.

8.1.3.14. In-flight determination of the landing distance

The in-flight determination of the landing distance should be based on the latest available meteorological or runway state report, preferably not more than 30 minutes before the expected landing time.

8.1.3.15. Commencement and continuation of approach

The PIC or the pilot to whom conduct of the flight has been delegated may commence an instrument approach regardless of the reported RVR/VIS.

If the reported RVR/VIS is less than the applicable minimum the approach shall not be continued:

- below 1 000 ft above the aerodrome; or
- into the final approach segment in the case where the DA/H or MDA/H is more than 1 000 ft (300m) above the aerodrome.

Where the RVR is not available, RVR values may be derived by converting the reported visibility.

If, after passing 1 000 ft above the aerodrome, the reported RVR/VIS falls below the applicable minimum, the approach may be continued to DA/H or MDA/H.

The approach may be continued below DA/H or MDA/H and the landing may be completed provided that the visual reference adequate for the type of approach operation and for the intended runway is established at the DA/H or MDA/H and is maintained.

8.1.3.16. Procedure of determination the visual references for instrument approach operations

NPA, APV and CAT I operations

At DH or MDH, at least one of the visual references specified below should be distinctly visible and identifiable to the pilot:

- elements of the approach lighting system;
- the threshold;
- the threshold markings;

- Будуть дотримані визначені експлуатаційні мінімуми аеродрому.

8.1.3.13. Умови виконання заходу на посадку та посадки

Перед початком заходу на посадку, КПС повинен переконатися, що, згідно з отриманими даними, погода на аеродромі та стан злітно-посадкової смуги не повинні перешкоджати безпечному заходженню на посадку та посадці (або відхід на друге коло), беручи при цьому до уваги відповідні льотно-технічні дані з КЛЕ ПС.

8.1.3.14. Визначення посадкової дистанції в польоті

Визначення посадкової дистанції в польоті має базуватися на останньому доступному метеорологічному звіті або звіті про стан ЗПС, бажано не більше ніж за 30 хвилин до очікуваного часу посадки.

8.1.3.15. Початок і продовження заходження на посадку

КПСабо пілот, якому передано виконання польоту, може розпочати заходження на посадку за приладами незалежно від повідомлених RVR/VIS.

Якщо повідомлені RVR/VIS менші, ніж мінімальні застосовні параметри, захід на посадку не може бути продовжено:

- нижче 1000 футів (300 метрів) над аеродромом, або
- до кінцевої частини заходження на посадку у випадку, коли величина DA/H або MDA/H складає більше 1000 футів (300 метрів) над аеродромом.

Якщо параметри RVR недоступні, вони можуть бути отримані шляхом конвертування величин переданої видимості.

Якщо після прольоту на висоті 1000 футів (300 метрів) над аеродромом, величина переданої RVR/VIS є нижчою ніж застосовний мінімум, захід на посадку може бути продовжено до DA/H або MDA/H.

Захід на посадку може бути продовжено нижче DA/H або MDA/H, а посадка може бути завершена якщо візуальні орієнтири відповідають типу заходу на посадку та для злітно-посадкової смуги визначаються в DA/H або MDA/H та утримуються на належному рівні.

8.1.3.16. Порядок визначення візуальних орієнтирів при заході на посадку за приладами

Експлуатація за NPA, APV, CAT I

На DH або MDH принаймні один із наступних візуальних орієнтирів повинен бути чітко видимим і розпізнаватися пілотом:

- елементи системи посадкових вогнів;
- поріг ЗПС;
- маркування порогу ЗПС;

- the threshold lights;
- the threshold identification lights;
- the visual glide slope indicator;
- the touchdown zone or touchdown zone markings;
- the touchdown zone lights;
- FATO/runway edge lights; or
- other visual references specified in the operations manual.

- вогні порогу ЗПС;
- розпізнавальні вогні порогу ЗПС;
- візуальний покажчик глісади;
- зона приземлення або маркування зони приземлення;
- вогні зони приземлення;
- FATO/посадкові межеві вогнів ЗПС;
- інші візуальні орієнтири, зазначені в Керівництві з експлуатації.

LTS CAT I operations

At DH, the visual references specified below should be distinctly visible and identifiable to the pilot:

- a segment of at least three consecutive lights, being the centreline of the approach lights, or touchdown zone lights, or runway centreline lights, or runway edge lights, or a combination of them;
- this visual reference should include a lateral element of the ground pattern, such as an approach light crossbar or the landing threshold or a barrette of the touchdown zone light unless the operation is conducted utilising an approved HUDLS usable to at least 150 ft.

The touchdown zone RVR shall always be controlling. If reported and relevant, the midpoint and stopend RVR shall also be controlling. The minimum RVR value for the midpoint shall be 125 m or the RVR required for the touchdown zone if less, and 75 m for the stopend. For aircraft equipped with a rollout guidance or control system, the minimum RVR value for the midpoint shall be 75 m.

In this context “Relevant” means the part of the runway which is used for high-speed phase of the landing up to speed approximately 60 kt.

Експлуатація за LTS CAT I

На DH вказані нижче візуальні орієнтири повинні бути чітко видимими і розпізнаватися пілотом:

- сегмент з щонайменше трьох послідовних вогнів, що входять до складу осьової лінії вогнів заходу на посадку, вогнів зони приземлення, вогнів осьової лінії ЗПС, посадкових межових вогнів ЗПС або їх комбінації;
- дані візуальні орієнтири повинні включати в себе горизонтальний елемент наземних позначень, наприклад, світловий горизонт вогнів підходу, вхідний поріг ЗПС, або ряд близько розташованих вогнів зони приземлення, якщо тільки експлуатація не виконується з використанням схваленої системи посадки з індикацією на лобовому склі (HUDLS) до висоти не менше ніж 150 футів (45 метрів).

Зона приземлення RVR має завжди контролюватися. Якщо повідомляється про відповідні параметри середньої та критичної точок RVR, вони також повинні контролюватися. Мінімальне значення RVR в середній точці повинно бути меншою величиною з двох - 125 метрів та RVR, необхідної для зони приземлення; мінімальне значення RVR в критичній точці має бути 75 метрів

«Відповідні» в цьому контексті означає, що це частина злітно-посадкової смуги, яка використовується під час високошвидкісної фази посадки, до швидкості приблизно 60 кт.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.4. En-route operating minima for VFR flights or VFR portions of a flight 8.1.4-3
8.1.4. Експлуатаційні мінімуми на маршруті за VFR або частини польоту за VFR. 8.1.4-3
8.1.4.1. General 8.1.4-3
8.1.4.1. Загальні положення 8.1.4-3
8.1.4.2. En-Route Operating Minima for VFR Flights or VFR Portions of a Flight 8.1.4-3
8.1.4.2. Експлуатаційні мінімуми на маршруті для польотів за ПВП або частини польоту за ПВП 8.1.4-3

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.4. En-route operating minima for VFR flights or VFR portions of a flight

CAT.OP.MPA.135

8.1.4.1. General

The Airline ensures that operations are only conducted along routes, or within areas, for which:

- cspace-based facilities, ground facilities and services, including meteorological services, adequate for the planned operation are provided;
- the performance of the aircraft is adequate to comply with minimum flight altitude requirements;
- the equipment of the aircraft meets the minimum requirements for the planned operation; and
- appropriate maps and charts are available.

The Airline ensures that operations are conducted in accordance with any restriction on the routes or the areas of operation specified by the competent authority.

8.1.4.2. En-Route Operating Minima for VFR Flights or VFR Portions of a Flight

VFR flights are generally not allowed except when authorized by the Flight Operations Director

When authorized, VFR flights shall be conducted in accordance with the Visual Flight Rules and in accordance with the **Table 1**

Table 1
Minimum Visibilities for VFR Operations

8.1.4. Експлуатаційні мінімуми на маршруті за VFR або частини польоту за VFR.

8.1.4.1. Загальні положення

Авіакомпанія забезпечує, щоб експлуатація повітряних суден проводилася тільки по маршрутах, або в межах районів, для яких:

- космічні об'єкти, наземні засоби та служби, у тому числі метеорологічні служби адекватні для проведення планової експлуатації;
- льотно-технічні характеристики ПС є достатніми для дотримання мінімальні вимог стосовно висоти польоту;
- обладнання ПС відповідає мінімальним вимогам для проведення запланованої експлуатації; а також
- доступні відповідні карти і діаграми.

В Авіакомпанії забезпечується, щоб експлуатація проводилася з урахуванням будь-яких чинних обмежень на маршрутах або районах роботи, які визначені уповноваженим органом.

8.1.4.2. Експлуатаційні мінімуми на маршруті для польотів за ПВП або частини польоту за ПВП

Польоти за ПВП загалом не дозволяються за виключенням дозволених рішенням Керівника з льотної експлуатації

У випадку коли такий політ дозволено він має виконуватися за Правилами Візуального Польоту відповідно до умов визначених в **Таблиці 1**

Таблиця 1
Мінімальні значення видимості для експлуатації за ПВП

Airspace Class **Клас повітряного простору**	**B**	**C D E**	**F G**	
			Above 900 m (3000 ft) AMSL or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher Вище 900м (3000фт) AMSL або вище 300м (1000фт) над поверхнею залежно від того, що є вищим	*At and below 900 m (3 000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher* На або нижче 900м (3000фт) AMSL або 300м (1000фт) над поверхнею залежно від того, що є вищим
Distance from cloud Дистанція до хмар	*Clear of cloud* Хмари відсутні	*1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically* 1500м по горизонталі 300м (1000фт) по вертикалі		*Clear of cloud and in sight of the surface* Хмари відсутні та поверхня в полі зору
Flight visibility Польотна видимість	*8 km at and above 3 050 m (10 000 ft) AMSL* 8 км та на або вище 3 050 m (10 000 ft) AMSL *(Note 1)* (Примітка 1) *5 km below 3 050 m (10 000 ft) AMSL* 5 км та нижче 3 050 m (10 000 ft) AMSL			5 km

Note 1. When the height of the transition altitude is lower than 3050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 should be used in lieu of 10 000ft.

Примітка 1: Якщо висота переходу нижче 3050 м (10 000 футів) AMSL, слід використовувати FL 100 замість 10 000 футів.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.5. Presentation and application of aerodrome and en-route operating minima. 8.1.5-3
8.1.5. Представлення та застосування аеродромних та експлуатаційних мінімумів. 8.1.5-3
8.1.5.1. Planning minima for IFR flights 8.1.5-3
8.1.5.1. Заплановані експлуатаційні мінімуми для IFR 8.1.5-3
8.1.5.2. Take-off Conditions 8.1.5-3
8.1.5.2. Умови для зльоту 8.1.5-3
8.1.5.3. Meteorological Conditions 8.1.5-3
8.1.5.3. Метеорологічні умови 8.1.5-3
8.1.5.3.1. IFR flights 8.1.5-3
8.1.5.3.1. Польоти за ППП 8.1.5-3
8.1.5.3.2. VFR flights 8.1.5-4
8.1.5.3.2. Польоти за ПВП 8.1.5-4
8.1.5.4. Take-off Minima 8.1.5-4
8.1.5.4. Злітний мінімум 8.1.5-4
8.1.5.5. Take-off Alternate Aerodrome 8.1.5-5
8.1.5.5. Запасний аеродром для зльоту 8.1.5-5
8.1.5.5.1. Requirements 8.1.5-5
8.1.5.5.1. Вимоги 8.1.5-5
8.1.5.5.2. Planning Minima 8.1.5-5
8.1.5.5.2. Запланований мінімум 8.1.5-5
8.1.5.6. Landing Minima 8.1.5-5
8.1.5.6. Мінімум для посадки 8.1.5-5
8.1.5.7. En-route Alternate Aerodrome 8.1.5-6
8.1.5.7. Запасний аеродром за маршрутом 8.1.5-6
8.1.5.8. Destination Alternate Aerodrome 8.1.5-6
8.1.5.8. Запасний аеродром призначення 8.1.5-6
8.1.5.8.1. Requirements 8.1.5-6
8.1.5.8.1. Вимоги 8.1.5-6
8.1.5.8.2. Planning minima for a destination alternate aerodrome, isolated aerodrome, fuel en-route alternate (fuel ERA) aerodrome, en-route alternate (ERA) aerodrome 8.1.5-7
8.1.5.8.2. Заплановані мінімуми для запасного аеродрому призначення, ізольованого аеродрому, проміжного аеродрому дозаправки та запасного проміжного аеродрому 8.1.5-7
8.1.5.9. Planning minima for a destination aerodrome other than an isolated destination aerodrome 8.1.5-7
8.1.5.9. Запланований мінімум аеродрому призначення, який водночас не є ізольованим аеродромом призначення 8.1.5-7
8.1.5.10. Destination Aerodromes – Instrument Approach Operations 8.1.5-8
8.1.5.10. Аеродром призначення – Інструментальний захід на посадку 8.1.5-8
8.1.5.10.1. PBN operations 8.1.5-8
8.1.5.10.1. Експлуатація за PBN 8.1.5-8

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.5. Presentation and application of aerodrome and en-route operating minima.

CAT.OP.MPA.135,185, 245, 246, GM1 CAT.OP.MPA.185

8.1.5.1. Planning minima for IFR flights

Aircompany specifies aerodrome and en-route operating minima for each departure, destination or alternate aerodrome authorized for the type(s) of aircraft and operations concerned. These minima take into account any increment to the specified values imposed by the State.

These minimums shall be used as long as they do not conflict with the basic minima as presented under OM Part A section 8.1.3. If a conflict between the minimums presents flight crew shall use a higher minimum in this case.

8.1.5.2. Take-off Conditions

Before commencing take-off, the PIC shall be satisfied that:

- according to the information available to him/her, the weather at the aerodrome and the condition of the runway to be used would not prevent a safe take-off and departure; and
- established aerodrome operating minima will be complied with 8.1.5.4. below.

8.1.5.3. Meteorological Conditions

8.1.5.3.1. IFR flights

On IFR flights the PIC shall only:

- commence take-off; or
- continue beyond the point from which a revised ATS flight plan applies in the event of in-flight replanning, when information is available indicating that the expected weather conditions, at the time of arrival, at the destination and/or required alternate aerodrome(s) are at or above the planning minima.

On IFR flights, the PIC shall only continue towards the planned destination aerodrome when the latest information available indicates that, at the expected time of arrival, the weather conditions at the destination, or at least one destination alternate aerodrome, are at or above the applicable aerodrome operating minima.

In addition to information above, on IFR flights with aircrafts, the PIC shall only continue beyond:

- the decision point when using the reduced contingency fuel (RCF) procedure; or
- the pre-determined point when using the pre-determined point (PDP) procedure,

when information is available indicating that the expected weather conditions, at the time of arrival, at the destination and/or required alternate aerodrome(s) are at or above the applicable aerodrome operating minima.

8.1.5. Представлення та застосування аеродромних та експлуатаційних мінімумів.

8.1.5.1. Заплановані експлуатаційні мінімуми для IFR

Авіакомпанія визначає аеродромні та маршрутні експлуатаційні мінімуми для кожного аеродрому вильоту, призначення або запасного аеродрому, дозволеного для відповідного типу(ів) повітряного судна та відповідних операцій. Ці мінімуми враховують будь-яке збільшення до зазначених значень, встановлене державою.

Ці мінімуми повинні використовуватися до тих пір, поки вони не суперечать базовим мінімумам, як представленим у розділі 8.1.3 КЕ частина-А. Якщо існує конфлікт між мінімумами, екіпаж повинен використовувати більш високі мінімуми.

8.1.5.2. Умови для зльоту

Перед виконанням зльоту КПС має переконатися ,що:

- за наявною у нього/неї інформацією, погода на аеродромі та стан злітно-посадкової смуги, яка буде використовуватися, не перешкоджатиме безпечному зльоту та вильоту; та
- Встановлений експлуатаційний мінімум аеродрому відповідає вимогам п. 8.1.5.4. нижче

8.1.5.3. Метеорологічні умови

8.1.5.3.1. Польоти за ППП

При польоті за ППП КПС виключно:

- Виконує зліт або
- Продовжує після досягнення точки, з якої починає діяти переглянутий флайт план ATS у випадку перепланування у польоті коли доступна інформація про те, що очікувані погодні умови на момент прибуття, в пункті призначення та/або необхідному запасному аеродромі (аеродромах) знаходяться на рівні або вище запланованих мінімальних значень.

На рейсах за ППП КПС продовжує політ до запланованого аеродрому призначення тільки тоді, коли остання наявна інформація вказує на те, що в очікуваний час прибуття погодні умови в пункті призначення або принаймні на одному запасному аеродромі призначення знаходяться на рівні або вище застосовних експлуатаційних мінімумів аеродрому.

На додаток до інформації, наведеної вище, при виконанні польотів за правилами ППП, КПС продовжує діяти лише після:

- досягнення точки прийняття рішення у випадку застосування процедури скороченого використання палива (RCF)
- досягнення попередньо призначеної точки при застосуванні відповідної (PDP) процедури

коли є інформація, що вказує що очікувані погодні умови на момент прибуття в пункт призначення та/або необхідний(і) запасний(і) аеродром(и) знаходяться на рівні або вище застосовних експлуатаційних мінімумів аеродрому.

8.1.5.3.2. VFR flights

On VFR flights, the PIC shall:

Only commence take-off when the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that the meteorological conditions along the part of the route to be flown under VFR will, at the appropriate time, be at or above the VFR limits;

Note: VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

- the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or
- the ground visibility is less than 5 km.

Inform ATC and follow ATC instruction If VMC cannot be maintained;

abort the VMC approach, if visual reference is lost.

8.1.5.4. Take-off Minima

The PIC should not commence take-off unless **the weather conditions at the aerodrome of departure are equal to or better than applicable minima for landing at that aerodrome** unless a weather-permissible take-off alternate aerodrome is available

When the reported meteorological visibility (VIS) is below that required for take-off and RVR is not reported, a take-off should only be commenced if the PIC can determine that the visibility along the take-off runway is equal to or better than the required minimum.

When no reported meteorological visibility or RVR is available, a take-off should only be commenced if the PIC can determine that the visibility along the take-off runway is equal to or better than the required minimum.

Only that number of RVR values must be at or above those required for the takeoff minima as needed to cover the distance from start of the take-off until the airplane would come to a stop in case of an aborted take-off. If for instance the runway is 3000 meters long - and the calculated accelerate stop distance – is less than 2000 meters, only the first two values must be at/or above the RVR limits.

A low visibility take-off (LVTO) is a take-off in meteorological conditions with an RVR/VIS of less than 400m. LVTO requires the verification that Low Visibility Procedures (LVP) have been established and are in force.

The reported RVR/VIS or RVR (LVTO) value representative of the initial part of the takeoff run can be replaced by pilot assessment.

For an LVTO with an RVR below 150 m but not less than 125 m:

- high intensity runway center line lights spaced 15 m or less apart and high intensity edge lights spaced 60 m or less apart that are in operation;

8.1.5.3.2. Польоти за ПВП

Під час польотів за ПВП КПС зобов'язаний:

Починати зліт тільки тоді, коли відповідні метеорологічні зведення та/або прогнози вказують на те, що метеорологічні умови на ділянці маршруту, яка буде виконуватися за VFR, у відповідний час будуть на рівні або вище обмежень VFR;

Примітка: При виконанні польоту за ПВП не не дозволяється виконання зльоту або посадки на аеродромі в межах зони контролю, а також входити в зону аеродромного руху або схему аеродромного руху, якщо повідомлені метеорологічні умови на цьому аеродромі є нижчими за такі мінімуми:

- Нижня межа хмар нижче за 450 м (1500 футів) або
- Видимість у поверхні гірша за 5 км

Необхідно повідомити диспетчера та виконувати його інструкції у випадку, коли візуальні метеоумови не витримуються

Якщо контакт з візуальними орієнтирами не витримується – перервати захід на посадку за ПВП

8.1.5.4. Злітний мінімум

КПС не повинен починати зліт, **якщо погодні умови на аеродромі вильоту не дорівнюють або не є кращими за застосовні мінімуми для посадки на цьому аеродромі**, за винятком випадків, коли доступний запасний аеродром, придатний для зльоту за метеоумовами

Якщо метеорологічна видимість (VIS) нижче необхідної для зльоту, а RVR не повідомляється, зліт слід починати тільки тоді, коли КПС може переконатися, що видимість уздовж злітно-посадкової смуги дорівнює або краща за необхідний мінімум.

За відсутності повідомлень про метеорологічну видимість або RVR зліт слід починати тільки тоді, коли КПС може визначити, що видимість уздовж злітно-посадкової смуги дорівнює або є кращою за необхідний мінімум.

Тільки така кількість значень RVR повинна бути на рівні або вище значень, необхідних для мінімуму зльоту, яка необхідна для покриття відстані від початку зльоту до моменту зупинки літака у разі перерваного зльоту. Якщо, наприклад, довжина злітно-посадкової смуги становить 3000 метрів, а розрахована дистанція перерваного зльоту - менше 2000 метрів, тільки перші два значення повинні бути на рівні або вище граничних значень RVR.

Зліт в умовах обмеженої видимості (LVTO) - це зліт за метеорологічних умов з RVR/VIS менше 400 м. Зліт в умовах низької видимості вимагає перевірки того, що процедури низької видимості (LVP) встановлені і діють.

Повідомлене значення RVR/VIS або RVR (LVTO), що представляє початкову частину злітного розбігу, може бути замінено оцінкою пілота.

Для LVTO з RVR нижче 150 м, але не менше 125 м:

- Працюють осьові вогні ЗПС високої інтенсивності розташовані на відстані 15м або ближче один

- a 90 m visual segment that is available from the flight crew compartment at the start of the take-off run; and
- the required RVR value is achieved for all of the relevant RVR reporting points;
- Flight crew members have satisfactorily completed training under the LVO Training Program which is established by the Aircompany.

8.1.5.5. Take-off Alternate Aerodrome

8.1.5.5.1. Requirements

Where it is not possible to use the departure aerodrome as a take-off alternate aerodrome due to meteorological or performance reasons, Aircompany shall select another adequate take-off alternate aerodrome that is no further from the departure aerodrome than for two-engined aircrafts:

- one hour flying time at an OEI cruising speed according to the AFM in still air standard conditions based on the actual take-off mass;

8.1.5.5.2. Planning Minima

The Aircompany only selects an aerodrome as a take-off alternate aerodrome when the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that, during a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome, the weather conditions will be at or above the applicable landing minima. The ceiling shall be taken into account when the only approach operations available are non-precision approaches (NPA) and/or circling operations. Any limitation related to OEI operations shall be taken into account.

8.1.5.6. Landing Minima

All non-precision approaches shall be flown using the continuous descent final approaches (CDFA) technique down to DA. Non-precision approaches should be flown to DA which is equal to published MDA+50 feet (or a published DA/MDA + 50) to avoid descending below MDA during a missed approach manoeuvre. This increment assumes a nominal 3° glideslope.

In case of stepdown approach minimum RVR should be increased by 400 m for Cat C/D aircrafts. If increased minimum significantly affects operation at particular airport, special SAAU approvement required to use minimum without 400 meters increment. The resulting minimum RVR/CMV should be not more than 5000 m.

On Jeppesen approach charts landing minimum will be shown as RVR, but values above 2000 m will be designated as Converted Meteorological Visibility prefixed as CMV.

від одного та бічні вогні ЗПС високої інтенсивності розташовані на відстані 60м або ближче один від одного

- з кабіни льотного екіпажу є доступним для спостереження 90-метровий візуальний сегмент на початку злітної смуги;
- необхідне значення RVR досягнуто для всіх відповідних звітних точок RVR;
- Члени льотного екіпажу успішно завершили відповідну підготовку за встановленою Авіакомпанією програмою підготовки до LVO.

8.1.5.5. Запасний аеродром для зльоту

8.1.5.5.1. Вимоги

У разі неможливості використання аеродрому вильоту як запасного аеродрому зльоту з метеорологічних або експлуатаційних причин Авіакомпанія обирає інший адекватний запасний аеродром зльоту, який знаходиться не далі від аеродрому вильоту (для двомоторних повітряних суден), ніж:

- одна година польоту на крейсерській швидкості з одним двигуном,що не працює за даними КЛЕ в стандартних умовах нерухомого повітря на основі фактичної злітної маси;

8.1.5.5.2. Запланований мінімум

В Авіакомпанії прийнято обирати аеродром як запасний аеродром зльоту тільки у разі, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних мінімумів для здійснення посадки. Висота нижньої границі хмар польоту повинна бути врахована, якщо єдиним маневром заходження на посадку є система неточного заходження на посадку (NPA) та/або заходження на посадку по колу. Також потрібно враховувати будь-які обмеження, пов'язані з польотом з одним непрацюючим двигуном (OEI).

8.1.5.6. Мінімум для посадки

Усі неточні заходження на посадку повинні виконуватися з використанням техніки фінальних заходжень на посадку з безперервним зниженням (CDFA) до висоти прийняття рішення (DA). Неточні заходження на посадку повинні виконуватися до до висоти прийняття рішення (DA), яка дорівнює опублікованій мінімальній висоті прийняття рішення (MDA) + 50 футів (або опублікованій DA/MDA + 50), щоб уникнути зниження нижче MDA під час відходу на друге коло. Цей приріст передбачає номінальний нахил глісади 3°.

У разі заходження на посадку з поступовим зниженням мінімальне значення RVR повинно бути збільшено на 400 м для літаків категорії C/D. Якщо збільшення мінімуму суттєво впливає на виконання польотів в конкретному аеропорту, необхідний спеціальний дозвіл Державіаслужби на використання мінімуму без збільшення на 400 метрів. Отриманий мінімальний RVR/CMV не повинен перевищувати 5000 м.

На схемах заходження на посадку за Джеппесеном мінімум посадки буде показаний як RVR, але значення вище 2000 м будуть позначені як перетворена метеорологічна видимість з префіксом CMV.

RVR/CMV/VIS and ceiling shall be considered as follows:

RVR/CMV/VIS та стеля розраховуються наступним чином:

Cat III and Cat II	RVR
Cat I, APV and other Precision approaches	RVR/CMV or VIS (Note)
Non-precision approach	Ceiling and RVR/CMV or VIS (Note)
Circling	Ceiling and VIS

Note. CMV/VIS or RVR shall be considered as required for the approach. If appropriate, the RVR/CMV conversion table shall be used.

Примітка. CMV/VIS або RVR повинні розглядатися як потрібні для заходу на посадку. Якщо це доречно, слід використовувати таблицю перерахунку RVR/CMV

8.1.5.7. En-route Alternate Aerodrome

Aircompany does not operate a two-engined aircraft over a route that contains a point further from an adequate aerodrome, under standard conditions in still air, than the appropriate distance for the given type of aircraft among the following:

- for performance class A aircrafts with a maximum operational passenger seating configuration (MOPSC) of 20 or more, the distance flown in 60 minutes at the one engine-inoperative (OEI) cruising speed determined in accordance with next item;
- Aircompany determined a speed for the calculation of the maximum distance to an adequate aerodrome for each two-engined aircraft type or variant operated, not exceeding VMO (maximum operating speed) based upon the true airspeed that the aircraft can maintain with one engine inoperative.

8.1.5.7. Запасний аеродром за маршрутом

Авіакомпанія не експлуатує двомоторні повітряні судна за маршрутом, який містить точку, віддалену від відповідного аеродрому, за стандартних умов у нерухомому повітрі, на відстань, що перевищує відповідну відстань для даного типу повітряного судна з перелічених нижче:

- для літаків класу А з максимальною робочою конфігурацією пасажирських сидінь (MOPSC) 20 або більше, відстань, що долається за 60 хвилин на крейсерській швидкості з одним непрацюючим двигуном (OEI), визначеній відповідно до наступного пункту;
- Авіакомпанія визначила швидкість для розрахунку максимальної відстані до відповідного аеродрому для кожного типу або варіанту двомоторного літака, що експлуатується, яка не повинна перевищувати VMO (максимальну робочу швидкість), виходячи з реальної швидкості, яку може підтримувати літак з одним непрацюючим двигуном.

8.1.5.8. Destination Alternate Aerodrome

8.1.5.8.1. Requirements

The Aircompany determined at least one destination alternate aerodrome for each instrument flight rules (IFR) flight unless the destination aerodrome is an isolated aerodrome or:

- the duration of the planned flight from take-off to landing or, in the event of in-flight replanning, the remaining flying time to destination does not exceed six hours; and
- two separate runways are available and usable at the destination aerodrome and the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that, for the period from one hour before until one hour after the expected time of arrival at the destination aerodrome, the ceiling will be at least 2 000 ft or circling height + 500 ft, whichever is greater, and the ground visibility will be at least 5 km.

The Aircompany determines **two destination alternate** aerodromes when:

- the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that during a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival, the weather conditions will be below the applicable planning minima; or
- no meteorological information is available.

8.1.5.8. Запасний аеродром призначення

8.1.5.8.1. Вимоги

Авіакомпанія визначає принаймні один запасний аеродром призначення для кожного польоту згідно з IFR, за виключенням ситуації, коли аеродром призначення є ізольованим аеродромом або:

- тривалість запланованого польоту від зльоту до посадки (або, у разі перепланування у польоті), час польоту, який залишається до пункту призначення), не перевищує шести годин; та
- на аеродромі призначення є дві окремі доступні злітно-посадкові смуги та прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що за період від однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення, висота нижньої кромки хмар буде як мінімум 2 000 футів (600 метрів) або висота маршруту польоту по колу + 500 футів (150 метрів) (обирається в залежності від того, яка величина з двох є більшою) і наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.

Авіакомпанія визначає два запасних аеродроми призначення, якщо:

- відповідні прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття, погодні умови будуть нижче застосовних запланованих мінімумів, або
- метеорологічна інформація взагалі відсутня.

8.1.5.8.2. Planning minima for a destination alternate aerodrome, isolated aerodrome, fuel en-route alternate (fuel ERA) aerodrome, en-route alternate (ERA) aerodrome

The Aircompany only selects an aerodrome for one of these purposes when the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that, during a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome, the weather conditions will be at or above the planning minima in **Table 1.**

8.1.5.8.2. Заплановані мінімуми для запасного аеродрому призначення, ізольованого аеродрому, проміжного аеродрому дозаправки та запасного проміжного аеродрому

В Авіакомпанії прийнято обирати аеродром для однієї з вищезазначених цілей тільки у випадку, якщо відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває з однієї годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин, зазначених у **Таблиці 1**.

Table 1

Planning minima

Destination alternate aerodrome, isolated destination aerodrome, fuel ERA and ERA aerodrome

Таблиця 1

Заплановані експлуатаційні мінімуми

Запасний аеродром призначення, ізольований аеродром призначення, проміжний аеродром дозаправки та запасний проміжний аеродром

Тип заходження на посадку ***Type of approach***	**Заплановані мінімальні параметри** ***Planning minima***
CAT II та III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVS/VIS Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH *Ceiling shall be at or above MDH*
NPA	NPA RVS/VIS + 1000 м Висота нижньої границі хмар повинна дорівнювати або перевищувати MDH + 200 футів (60 метрів) *Ceiling shall be at or above MDH + 200 ft*
Заходження з кола *Circling*	Заходження з кола *Circling*

Non-precision minima (NPA) in **Table 1** mean the next highest minima that apply in the prevailing wind and serviceability conditions. Localizer only approaches, if published, are considered to be non-precision in this context. It is recommended that Aircompany wishing to publish tables of planning minima choose values that are likely to be appropriate on the majority of occasions (e.g. regardless of wind direction). Unserviceabilities should, however, be fully taken into account.

Мінімуми для неточних заходів на посадку (NPA) в **Таблиці 1** означають наступні за величиною мінімуми, які застосовуються в умовах переважаючого вітру та експлуатаційної придатності. У цьому контексті неточними вважаються тільки захід на посадку по локалайзеру, якщо вони публікуються. Авіакомпаніям, які бажають опублікувати таблиці мінімумів планування, рекомендується вибирати значення, які, ймовірно, будуть доречними у більшості випадків (наприклад, незалежно від напрямку вітру). Однак, слід повністю брати до уваги такі фактори, що можуть призвести до неможливості обслуговування

As **Table 1** does not include planning minima requirements for APV operations, Aircompany may use the following minima – NPA or CAT I minima, depending on the DH/MDH.

Оскільки в **Таблиці 1** не вказані мінімальні вимоги до планування польотів APV, авіакомпанія може використовувати такі мінімальні вимоги - NPA або CAT I, залежно від DH/MDH.

8.1.5.9. Planning minima for a destination aerodrome other than an isolated destination aerodrome

The Aircompany only selects the destination aerodrome when:

- the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that, during a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome, the weather conditions will be at or above the applicable planning minima as follows:
  - RVR/visibility (VIS) specified in accordance with 8.1.3; and

8.1.5.9. Запланований мінімум аеродрому призначення, який водночас не є ізольованим аеродромом призначення

В Авіакомпанії прийнято обирати аеродром призначення тільки у разі, якщо:

- відповідні прогнози погоди та/або метеозведення показують, що в період, який триває за одну годину до і закінчується за одну годину після розрахункового часу прибуття на аеродром, погодні умови будуть на рівні або краще застосовних запланованих мінімальних величин, зокрема:
  - RVR/видимість (VIS) визначена відповідно до п.8.1.3;

- for an NPA or a circling operation, the ceiling at or above MDH;

- two destination alternate aerodromes are selected.

- для експлуатації NPA або заходження на посадку по колу, гранична висота хмар дорівнює або вище MDH;

- обрано два запасних аеродроми призначення.

8.1.5.10. Destination Aerodromes – Instrument Approach Operations

Aircompany ensures that sufficient means are available to navigate and land at the destination aerodrome or at any destination alternate aerodrome in the case of loss of capability for the intended approach and landing operation.

8.1.5.10.1. PBN operations

The PIC should only select an aerodrome as a destination alternate aerodrome if an instrument approach procedure that does not rely on GNSS is available either at that aerodrome or at the destination aerodrome.

Note: The limitation applies only to destination alternate aerodromes for flights when a destination alternate aerodrome is required. A take-off or en-route alternate aerodrome with instrument approach procedures relying on GNSS may be planned without restrictions. A destination aerodrome with all instrument approach procedures relying solely on GNSS may be used without a destination alternate aerodrome if the conditions for a flight without a destination alternate aerodrome are met.

The term “available” means that the procedure can be used in the planning stage and complies with planning minima requirements.

8.1.5.10. Аеродром призначення – Інструментальний захід на посадку

Авіакомпанія забезпечує наявність достатніх засобів для навігації та посадки на аеродромі призначення або на будь-якому запасному аеродромі призначення у разі втрати спроможності виконання запланованого заходу на посадку та посадки.

8.1.5.10.1. Експлуатація за PBN

КПС повинен обирати аеродром як запасний аеродром призначення тільки в тому випадку, якщо на цьому аеродромі або на аеродромі призначення доступна процедура заходження на посадку за приладами, яка не покладається на GNSS.

Примітка: Обмеження стосується лише запасних аеродромів призначення для польотів, коли потрібен запасний аеродром призначення. Запасний аеродром для зльоту або за маршрутом польоту з використанням процедур заходження на посадку за приладами на основі GNSS може плануватися без обмежень. Аеродром призначення, на якому всі процедури заходження на посадку за приладами виконуються виключно за допомогою GNSS, може використовуватися без запасного аеродрому призначення, якщо виконуються умови виконання польоту без запасного аеродрому призначення.

Термін "доступний" означає, що процедура може бути використана на етапі планування і відповідає мінімальним вимогам планування.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.6. Interpretation of meteorological information. 8.1.6-3
8.1.6. Інтерпретація метеорологічної інформації. 8.1.6-3
8.1.6.1. International aviation meteorological code METAR - information about actual weather at airdrome 8.1.6-3
8.1.6.1. Міжнародний авіаційний метеорологічний код METAR - повідомлення щодо фактичної погоди на аеродромі 8.1.6-3
8.1.6.1.1. Application and contents of separate code groups 8.1.6-3
8.1.6.1.1. Застосування і зміст окремих груп коду 8.1.6-3
8.1.6.1.2. RWY surface conditions 8.1.6-9
8.1.6.1.2. Стан поверхні злітно-посадкової смуги. 8.1.6-9
8.1.6.2. SPECI - aviation selective report on the airfield 8.1.6-14
8.1.6.2. SPECI - авіаційне вибіркове зведення по аеродрому 8.1.6-14

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.6. Interpretation of meteorological information.

REFER TO IAIP GEN

At aerodromes routine observations should be made every day throughout 24 hours except as otherwise agreed between the meteorological authority, an appropriate ATS authority and Aircompany. Such observations shall be made with intervals of one hour or, with one half-hour intervals, if determined by the regional air navigation agreement. Other aeronautical meteorological stations shall make such observations as determined by the meteorological authority taking into account requirements of air traffic services units and operations.

Aircompany delegates to crew members the right to use meteorological information from open sources (internet) if necessary, in case when the pointed source gives information using International aviation Meteorological format code and according to the requirements as for terms of refreshing of the information.

8.1.6.1. **International aviation meteorological code METAR - information about actual weather at airdrome**

8.1.6. Інтерпретація метеорологічної інформації.

Регулярні спостереження на аеродромах ведуться щоденно на протязі усіх 24х годин, якщо інше не узгоджено метеорологічною владою, відповідною владою ОПР та Авіакомпанією. Такі спостереження мають проводитися з інтервалом в 1 годину, або, якщо це передбачено регіональною аеронавігаційною угодою, раз у півгодини. На інших аеронавігаційних метеорологічних станціях такі спостереження мають виконуватися за рішенням метеорологічної влади, приймаючи до уваги вимоги служб ОПР та льотної експлуатації.

Авіакомпанія надає екіпажам право за необхідності використовувати метеорологічну інформацію з відкритих джерел (мережі інтернет), якщо зазначене джерело надає інформацію в форматі міжнародного метеорологічного коду та відповідає вимогам щодо періодичності оновлення інформації.

8.1.6.1. **Міжнародний авіаційний метеорологічний код METAR - повідомлення щодо фактичної погоди на аеродромі**

Code scheme / **Схема коду**

SAEE31	LKPR	GoGoGGgg(Z)
(0)	(1)	(2)
CCCC (METAR GGggZ)	**dddff(Gfmfm) ($d_n d_n d_n$Vdxdxdx)**	
(3)		
VVVVDv	**VxVxVxVxDv**	**RDRDR/$^{(M)}$VRVRVRVRi**
(4)		
(RDRDR/VMVMVMVMVVPVPVPVPi)	**W'W'**	**NSNSNShShShS(CC) або (VVhShShS)**
(5)	(6)	(7)
(CAVOK)	**(M)TT/(M)T_dT_d**	**$Q_PH_PH_PH_PH$ (REW'W')**
(8)	(9)	(10) (11)
(WS TKOF	**RWYDRDR**	**WS LDG RWYDRDR)**
(12)		
TTTTT (TTGGgg) dddff(Gfmfm)	**VVVV W'W'**	**NSNSNShShShS(CC) або VVhShShS**
TREND(13)		

8.1.6.1.1. ***Application and contents of separate code groups***

0. Group SAEE31 - the type of information.
SA - the graphical symbol of METAR regular weather report;
EE - the geographic pointer of transmitting center;
31 - numbers of bulletin, published in one center.
1. Group LKPR - an international four-letters index of meteorological service, which publishes a bulletin.
2. Group GoGoGGgg(Z) - date and time of observation.
3. Group CCCC - an international four-letters index of airport, which made a report
Group dddff(Gfmfm) $d_n d_n d_n$Vdxdxdx - surface wind.

ddd - a middle true direction (meteorological) with rounding off to ten. Value, which is passed to A/C before take-off or landing must be translated in magnetic degrees, here a word: **magnetic** shall be added

VRB - is placed instead of **ddd**, if the wind is of unsteady direction with average speed of not more than 3 knots (2 m/sec or 6 km/hour). At greater speed of wind **VRB** is used, if it is impossible to define the middle direction of wind. After **VRB** the speed of wind shall be reported in all cases.

8.1.6.1.1. ***Застосування і зміст окремих груп коду***

0. Група SAEE31 - тип інформації.
SA - умовна позначка покажчика даних регулярного зведення METAR;
EE - географічний покажчик центру, що передає;
31 - цифри бюлетеня, випущеного в одному центрі
1. Група LKPR - міжнародний чотири літерний індекс метеорологічного органу, що склав бюлетень.
2. Група GoGoGGgg(Z) - дата і час спостереження.
3. Група CCCC - міжнародний чотири літерний індекс аеропорту, що склав зведення
Група dddff(Gfmfm) $d_n d_n d_n$Vdxdxdx - вітер біля поверхні землі.
ddd - середній істинний напрямок (метеорологічний) з округленням до десятку. Значення, що передається на борт ПС перед злетом або посадкою повинно бути переведене у магнітні градуси, при цьому додається слово **magnetic**
VRB - ставиться замість **ddd**, якщо вітер нестійкого напрямку з середньою швидкістю не більше 3 вузлів (2 м/с або 6 км/год.). При більшій швидкості вітру **VRB** застосовується, якщо неможливо визначити середній напрямок вітру. Після **VRB** в усіх випадках повідомляється швидкість вітру.

ff - the average wind speed. Period of averaging of a wind speed is 10 minutes in reports, which must be distributed outside of airport, and 2 minutes - in reports at an airport for take-off and landing.

If **dddff** is transmitted as **00000**, the **calm** is observed.

Gfmfm - G - the pointer of gusty wind, **fmfm** - maximum wind speed at 10-minute period before the observing, is transmitted, if there a middle speed exceed **10 knots (5 m/sec, 20 km/h)** or more for this period

The group dndndnVdxdxdx - a change of wind direction - if during 10-minute period before the observation a change happens **60°** and more at average speed of more of **6 km/h (3 knots, 2 m/sec)**. **V -** a letters pointer of group.

Gfmfm - G - the pointer of gusty wind, **fmfm** - maximum wind speed at 10-minute period before the observing, is transmitted, if there a middle speed exceed **10 knots (5 m/sec, 20 km/h)** or more for this period

4. Group VVVVDv VxVxVxVxDv - the horizontal (meteorological) visibility near ground surface (in meters).

VVVV - the minimum visibility in meters. Visibility less than 500 m is rounded off to nearest 50 m, visibility from 500 up to 5000 m - to 100 m, visibility from 5000 up to 9999 m - to 1000 m.

9999 - the visibility is **10 км** and more

Group VVVVDV - a value of minimum visibility, if horizontal visibility differs in different directions (a difference forms 50% and more), where **DV** is direction, where it is observed, is encoded in eight compass points

Group VXVXVXVXDV - shall be joined in report, if a minimum visibility in place **VVVV** is less then **1500 m**, and visibility in other direction is more, than **5000 m**.

5. Group RDRDR /(м) (р) VRVRVRVRi RDRDR/VMVMVMVMVPVPVPVPi - the visibility on RWY in meters, is reported, if horizontal visibility is less than **1500 m**.

R - identification group of letters.

DRDR - a number of RWY, where the RVR is determined. Parallel RWY tells apart by addition of letters L, C, R (their combinations)

VRVRVRVRi - the visibility on RWY in meters.

i - the tendency of change during 10-minute term before the observation, is specified by letter **U (upward), D (downward)** and **N (no change)**.

U (D) - during first **5 minutes** a mean value differs on **100 m** and more from the average value for second **5 minutes** of this period towards to **increase (decrease)**.

The pointer **P (peak)** or **M (minimum)** will be joined before a group, if actual sizes of RVR go out outside measuring of apparatus.

ff - середня швидкість вітру. Період усереднення швидкості вітру – 10 хв. у зведеннях, що розповсюджуються за межі аеродрому, і 2 хв. зведеннях на аеродромі для зльоту і посадки

Якщо **dddff** передається як **00000**, то спостерігається **штиль**

Gfmfm - G - покажчик поривчастого вітру, **fmfm** - максимальна швидкість вітру за 10-ти хвилинний період до спостереження, передається, якщо за цей період було перевищення середньої швидкості на **10 вузлів (5 м/с, 20 км/год**) або більше.

Група dndndnVdxdxdx - зміна у напрямку вітру - якщо на протязі 10-хвилинного періоду до спостереження зміна склала **60°** і більше при середній швидкості більше **6 км/год (3 вуз, 2 м/с)**. **V** - буквений покажчик групи.

Gfmfm - G - покажчик рвучкого вітру, **fmfm -** максимальна швидкість вітру за 10-ти хвилинний період до спостереження, передається, якщо за цей період було перевищення середньої швидкості на **10 вузлів (5 м/с, 20 км/год)** або більше.

4. Група VVVVDv VxVxVxVxDv - горизонтальна (метеорологічна) видимість біля поверхні землі в метрах.

VVVV - мінімальна видимість в метрах. Видимість до 500 м округляється до найближчих 50 м, видимість від 500 до 5000 м - до 100 м, видимість від 5000 до 9999 м - до 1000 м.

9999 - видимість **10 км** і більше.

Група VVVVDV - значення мінімальної видимості, якщо горизонтальна видимість в різних напрямках неоднакова (різниця 50% і більше), де **DV -** напрямок, в якому вона спостерігається, кодується покажчиками восьми румбів компасу.

Група VXVXVXVXDV - включається у зведення, якщо мінімальна видимість на місці **VVVV** менше **1500 м**, а видимість в іншому напрямку більше **5000 м**

5. Група RDRDR /(м) (р) VRVRVRVRi RDRDR/VMVMVMVMVPVPVPVPi - дальність видимості на ЗПС в метрах, повідомляється, якщо горизонтальна видимість менше **1500 м**.

R - розпізнавальна група букв.

DRDR - номер ЗПС, на якій визначена RVR. Паралельні ЗПС розрізняються додаванням букв (їх комбінації) L, C, R.

VRVRVRVRi - дальність видимості на ЗПС в метрах.

i - тенденція до зміни на протязі 10-хвилинного терміну до спостереження, указується буквами **U (збільшення), D (зменшення)** та **N (без змін)**.

U (D) - на протязі перших **5 хвилин** середнє значення відрізняється на **100 м** і більше від середнього значення за другі **5 хвилин** цього періоду в бік **збільшення (зменшення)**.

Якщо дійсні величини RVR виходять за межі вимірювання апаратури, то перед групою ставиться покажчик **P (peak)** або **M (minimum)**.

Group RDRDR/VMVMVMVMVVPVPVPi is included instead of **RDRDR /(м) (р) VRVRVRVRi**, if the RVR value 1 minute of 10-minute period prior to an observation differs from average value of more than on 50 m or more than on 20% of average value (what is greater), instead of mean value for 10 minutes a middle minimum and middle maximum values are specified.

Група RDRDR/VMVMVMVMVVPVPVPi включається замість **RDRDR /(м) (р) VRVRVRVRi**, якщо значення RVR за **1 хвилину 10-хвилинного** періоду до спостереження відрізнялося від середнього значення більше ніж на **50 м** або більше ніж на **20%** від середнього значення (що більше), то замість середнього значення за 10 хвилин указується середнє мінімальне та середнє максимальне значення.

6. Group W'W' - special phenomena of current weather.

6. Група W'W' - особливі явища поточної погоди.

Types of weather phenomena

Типи явищ погоди

Definition / *Визначення*		Marking / *Позначення*	Description / *Опис*
Precipitations ***Опади***			
Drizzle	*Мряка*	DZ	
Rain	*Дощ*	RA	
Snow	*Сніг*	SN	
Snow grains	*Сніжні зерна*	SG	
Ice pellets	*Крижаний дощ*	PE	
Diamond dust	*Алмазний пил*	IC	Very small crystals of ice in state of suspension. The visibility not exceeds 3000 m / *Дуже дрібні крижані кристали у зваженому стані. Видимість не більше 3000 м.*
Hail	*Град*	GR	The diameter of greatest hailstone is 5 mm and more / *Діаметр найбільших градин 5 мм и більше*
Small hail and/or snow pellets	*Крижана та/або сніжна крупа*	GS	The diameter of hailstone is less than 5 mm / *Діаметр градин менше 5 мм.*
Kinds of visibility worsening ***Види погіршення видимості***			
A fog	*Туман*	FG	Is reported when the visibility is less, than 1000 m. / *Повідомляється при видимості менше 1000 м.*
A mist	*Серпанок*	BR	Is reported when the visibility is in the range of 1000 m to 3000 m. / *Повідомляється при видимості від 1000 до 3000 м.*
Any kind of fog at temperature of less than 0^0C is reported as FZFG *Будь-який вид туману при ТЗП < 0^0C повідомляється як FZFG*			
Kinds of visibility worsening ***Види погіршення видимості*** are used when visibility is 3000 m and less, except for SA, when is used DR and VA *використовуються тільки при видимості 3000 м і менше, за винятком SA, коли використовується DR і VA*			
Sand	*Пісок*	SA	Visibility is 3000 m and less / *Видимість 3000 м і менше.*
Dust (wide spread)	*Пил (обложний)*	DU	Visibility is 3000 m and less / *Видимість 3000 м і менше.*
Haze	*Імла*	HZ	Visibility is 3000 m and less / *Видимість 3000 м і менше.*
Smoke	*Дим*	FU	Visibility is 3000 m and less / *Видимість 3000 м і менше.*
Volcanic ash	*Вулканічний попіл*	VA	

Other phenomena ***Інші явища***				
Dust devils	*Пиловий вихор*	PO		
Squall	*Шквал*	SQ	Sudden increase of speed occurs at wind speed not less than 16 knots (32 km/h, 8 m/sec)	*При швидкості вітру не менше 16 вуз (32 км/год, 8 м/с) відбувається раптове збільшення швидкості.*
Funnel cloud (tornado or waterspout)	*Воронкоподібна хмара (торнадо або смерч)*	FS		
Dust storm	*Пилова буря*	DS		
Sand storm	*Піщана буря*	SS		
Weather phenomena characteristics ***Характеристики явищ погоди***				
Thunderstorm	*Гроза*	TS	Together: TSRA, TSSN, TSPE, TSGR, TSGS and their combination. In case when 10 min. prior the observation a thunder is heard, but precipitations are not observed, then TS is used.	*Разом: TSRA, TSSN, TSPE, TSGR, TSGS та їх сполучення. Якщо за 10 хв. до спостереження чутний грім, але опади на аеродромі не спостерігаються, то використовується просто TS*
Shower	*Ливень*	SH	SHRA, SHSN, SHPE, SHGR, SHGS and their combination. The shower in area of airdrome can be indicated as without the designation of a type of intensity	*SHRA, SHSN, SHPE, SHGR, SHGS та їх сполучення. Злива в районі аеродрому позначається VCSH без зазначення типу або інтенсивності.*
Freezing drops or precipitations	*Переохолоджені краплі або опади*	FZ	Is used with FG, DZ and RA only	*Використовується тільки з FG, DZ і RA*
Blowing	*Переміщення і підняття (вітром)*	BL	Together with DU, SA and SN which are rise up to 2 m. BLSN is snowstorm	*Разом з DU, SA і SN, які піднімаються до висоти 2 м. BLSN - заметіль*
Low drifting	*Низовий поземок*	DR	Together DU, SA and SN up height of 2 m.	*Разом з DU, SA і SN до висоти 2 м.*
Shallow	*Не товстий*	MI	MIFG if RVR < 1000 m in layer less than 2 m and more 1000 m outside the layer.	*MIFG при RVR < 1000 м в шарі менше 2 м і більше 1000 м поза шаром*
Patches	*Гряди*	BC	Ridges of fog, or airfield is partially in fog, RVR in squall <1000 m up to the height of not less, than 2 m.	*Гряди туману або аеродром частково в тумані, RVR в заряді < 1000 м до висоти не менше 2м.*

Intensity - specified before shortening of letters («+» - strong, «-» - weak) and only in precipitations, heavy showers, thunderstorms with precipitations, dust, sandy or snowstorms, sand or dust storms, but can be used as well as pointer of quality at brightly expressed phenomena.

Інтенсивність - указується перед буквеним скороченням («+» - сильний, «-» - слабкий) і тільки при опадах, ливнях, грозах з опадами, пилових, піщаних або снігових низових заметілях, піщаних або пилових бурях, але може використовуватися як і покажчик якості при яскраво виражених явищах.

An index **VC (vicinity)** is used for observation in the radius of not more than **8 km**: DS, SS, FG, FC, SH, PO, BLDU, BLSA and BLSN

VCFG is used for transmitting of any fog, which is observed near-by the airfield.

7. Group NSNSNShShShS(CC) or VVhShShS:

NSNSNS - an amount of clouds

SCT - scattered, 1 - 4 oct

BCN - broken, 5 - 7 oct

OVC - overcast, 8 oct

hShShS - the ceiling; to transfer in m is should be multiple by 30, in ft - by 100.

On mountain airfields, if the ceiling is under level of airfield, **hShShS** will be encoded as **«///».**

CC - the form of clouds is specified only for thunderclouds and strong cumulus clouds using **CB** and **TCU**.

If the sky is cloudless, in place of group of cloudiness, the shortening **SKC (Sky Is Clear**) must be included in report

Group VVhShShS - the vertical visibility will be transmitted in place of **NSNSNShShShS** if the state of sky is unknown on some reasons

VV - the index of group in letters.

hShShS - the vertical visibility; to transfer in m should be multiplied by 30, in ft - by 100.

8. Group CAVOK - is included in place of groups of visibility, RVR, current weather, amount (forms) and height of clouds, when observed simultaneously:

visibility: **10 km** and more;

cloudiness: complete absence of clouds below 1500 m (5000 ft) or below MSA in a sector (depending, what is bigger) and absence of thunderclouds;

weather conditions: absence of precipitations, thunderstorm, sandy or dust storm, low fog, dust, sandy or blizzard accompanied by ground wind.

If clouds are absent and a group **CAVOK** is not used, **SKC** is included in a report in place of group of cloudiness.

9. The group (M)TT / (M)TdTd - a temperature of air and a dew point.

M - an indicator of negative value of temperature.

10. The group QPHPHPHPH - QNH pressure.

Q - an index of group in letters.

PHPHPHPH - the pressure in whole hectopascals, rounded off to less value.

11. The group RE W'W' - additional information for report about weather phenomena in a period of last hour before an observation.

RE (recent) **-** an index of group in letters.

The weather phenomenon is reported only in case when about this phenomenon of those or greater intensity is not reported in the group of current weather.

The group will be joined in the report, if following phenomena took place:

Укажчик **VC (оточення)** використовується при спостереженні в радіусі не більше **8 км**: DS, SS, FG, FC, SH, PO, BLDU, BLSA і BLSN.

VCFG використовується для передачі будь-якого туману, який спостерігається поблизу аеродрому.

7. Група NSNSNShShShS(CC) або VVhShShS:

NSNSNS - кількість хмар

SCT - розсіяні хмари (scattered), 1 - 4 окт

BCN - розірвана хмарність (broken), 5 - 7 окт

OVC - суцільна хмарність (overcast), 8 окт

hShShS - висота нижньої межі хмар; щоб перевести у м, слід помножити на 30, в фути - на 100.

На гірських аеродромах, якщо основа хмарного шару перебуває нижче рівня аеродрому, **hShShS** кодується **«///»**.

CC - форма хмар указується тільки для купчасто-дощових і потужно-купчастих за допомогою **CB і TCU**.

Якщо хмар немає, то у зведення замість групи хмарності повинно включатися скорочення **SKC (Небо чисте)**.

Група VVhShShS - вертикальна видимість, передається замість **NSNSNShShShS**, якщо стан неба з яких-небудь причин невідомий.

VV - буквений покажчик групи

hShShS - вертикальна видимість, щоб перевести в м, слід помножити на 30, в фути - на 100.

8. Група CAVOK - включається замість груп щодо видимості, RVR, поточної погоди, кількості (форми) і висоти хмар, коли одночасно спостерігається:

Видимість: **10 км** і більше;

хмарність: повна відсутність хмар нижче 1500 м (5000 фут) або нижче верхньої межі МБВ в секторі (залежно від того, що більше) і відсутність купчасто-дощових хмар;

погодні умови: відсутність опадів, грози, піщаної або пилової бури, низького туману, пилового, піщаного або снігового поземку.

Якщо хмар немає і група **CAVOK** не застосовується, у зведення замість групи хмарності включається **SKC**.

9. Група (M)TT / (M)TdTd - температура повітря і температура точки роси.

M - покажчик від'ємного значення температури.

10. Група QPHPHPHPH - тиск QNH.

Q - буквений укажчик групи.

PHPHPHPH - тиск у цілих гектопаскалях, округлених у менший бік.

11. Група RE W'W' - додаткова інформація для повідомлення про явища погоди у період за останню годину перед спостереженням.

RE (recent) - буквений укажчик групи

Про явище погоди повідомляється тільки в тому випадку, якщо про це явище тієї же або більшої інтенсивності не повідомлено в групі про поточну погоду.

Група включається у зведення, якщо мали місце наступні явища:

- super cooled precipitations;
- moderate and/or severe rain or snow;
- moderate and/or severe icy rain or hail;
- icy and/or snow grains;
- moderate and/or strong blowing snow;
- sandy and/or dust storm;
- thunderstorm;
- volcanic ash.

12. **Groups WS TKOF RWYDRDR and/or WS LDG RWYDRDR –** additional information about the wind shear existence on take off and/or approach pass, within a layer between levels on RWY up to **500m (1600ft)**

At **DRDR** position the RWY number is indicated.

13. Groups **TTTTT TTGGgg dddff(Gfmfm) VVVV W'W' NSNSNShShShS(CC)** or **VVhShShS** – the weather changes forecast on a term of 2 hours

(a) **TTTTT** - an index of character or tendency of change using indexes: **BECMG, TEMPO** or **NOSIG**.

BECMG - even or uneven changes in result of which it is expected that meteorological terms will attain to prescribed maximum values with a permanent speed of change and in an indefinite moment during this moment of time.

TEMPO - expected frequent or infrequent changes of meteorological terms, which achieve prescribed maximum values and in every special case remain less than 1 hour, and in general - less than a half of period of forecast, during which temporal changes are expected

NOSIG - there are not expected considerable changes of meteorological terms.

(b) **The group TTGGgg -** an index of change (TT) and time (GGgg) at which a change in the forecast is specified, it is possible also to specify the period of changes.

TT - letters index: **FM (from), TL (till), AT (at)**.

GGgg - a time of change hours (GG) and minutes (gg) **UTC**.

Those meteorological elements, which will change and have influence on terms of take-off and landing will be included in a forecast only.

(c) **The group dddff(Gf$_m$f$_m$)** - surface wind

(d) **The group VVVV** - surface horizontal visibility

(e) **The group W'W'** - the forecast of special weather phenomena with pointing of beginning, finishing or change of intensity:

- super cooled precipitations
- moderate or severe: rain, snow, icy rain, hail, icy and or snow grains, sleet;
- dust, sandy or snow blizzard accompanied by surface wind;
- lower sandy, dust or snow storm;
- dust and/or sandy storm;

- переохолоджені опади;
- помірний та/або сильний дощ або сніг;
- помірний та/або сильний крижаний дощ або град;
- крижана та/або сніжна крупа;
- помірна та/або сильна низова заметіль;
- піщана та/або пилова буря;
- гроза;
- вулканічний попіл.

12. Групи WS TKOF RWYDRDR та/або **WS LDG RWYDRDR** - додаткова інформація про існування зсуву вітру на траєкторіях злету та/або заходження на посадку, в шарі між ЗПС і рівнем **500 м (1600 фут)**.

На місці **DRDR** указується номер ЗПС.

13. Групи TTTTT TTGGgg dddff(Gfmfm) VVVV W'W' NSNSNShShShS(CC) або **VVhShShS** - прогноз зміни погоди на термін 2 години.

(a) **TTTTT -** покажчик характеру або тенденції зміни за допомогою індексів: **BECMG, TEMPO** або **NOSIG**.

BECMG - рівномірні або нерівномірні зміни, в результаті яких очікується, що метеорологічні умови досягнуть установлених граничних значень з постійною швидкістю зміни і в невизначений момент на протязі даного моменту часу.

TEMPO - очікувані часті або нечасті зміни метеорологічних умов, які досягають установлених граничних значень і в кожному окремому випадку зберігаються менше 1 години, а в цілому - менше половини періоду прогнозу, на протязі якого очікуються тимчасові зміни.

NOSIG - значних змін метеоумов не очікується.

(b) **Група TTGGgg** - індекс зміни (TT) і час (GGgg), на який указується зміна в прогнозі, можна також указати і період змін.

TT - буквений укажчик: **FM (з), TL (до), AT** (в)

GGgg - час зміни в годинах (GG) і в хвилинах (gg) **UTC**.

В прогноз включаються тільки ті метеорологічні елементи, які будуть змінюватися і робити вплив на умови злету і посадки

(c) **Група dddff(Gfmfm)** - вітер біля поверхні землі.

(d) **Група VVVV** - горизонтальна видимість біля поверхні землі.

(e) **Група W'W'** - прогнозовані особливі явища погоди із зазначенням початку, закінчення або зміни інтенсивності:

- переохолоджені опади;
- помірні або сильні: дощ, сніг, крижаний дощ, град, крижана та/або сніжна крупа, дощ зі снігом;
- пиловий, піщаний або сніжний поземок;
- низова піщана, пилова або сніжна заметіль;
- пилова та/або піщана буря;

- thunderstorm (with a rain, icy rain, hail, icy and/or snow grains, or snow, or in combination);
- funnel-shaped cloud (tornado or water-spout);
- squall;
- other meteorological phenomena, which can cause a considerable change of visibility.

NSW (no significant weather) - included in place of **W'W',** if completion (finishing) of violent weathers, marked in a report, is expected.

(f) **Groups NSNSNShShShS(CC)** - amount and height of clouds (form - CB only) or **VVhShShS** vertical visibility.

SKC - when clear sky is expected, joins in a forecast in place of groups **NSNSNShShShS(CC)** or **VVhShShS**.

8.1.6.1.2. ***RWY surface conditions***

The ICAO methodology for assessing and reporting runway surface conditions – the Global Reporting Format (GRF), enables the harmonized assessment and reporting of runway surface conditions and a correspondingly improved flight crew assessment of take-off and landing performance.

Aerodrome Operator provides runway surface information via Runway condition report (RCR) and SNOWTAM.

Aeronautical information service (AIS) provides SNOWTAM to end users.

Air traffic services (ATS) provide to the end users:

- pilots – the information, received via the RCR (radio, ATIS);
- operators aerodromes – the information, received from special Air Reports (AIREP).

Aircraft crew utilizes the information in conjunction with the performance data according to aircraft type AFM to determine if landing or take-off operations can be conducted safely and submits information on runway braking effectiveness by a Runway Braking Performance Report (AIREP).

Aerodrome operator is responsible to assess the condition of the runway for each third of the runway and issue a Runway Condition Report (RCR). This report contains the RWYCC (Runway Condition Code) and information which describes the runway surface condition:

- type of contamination, depth,
- coverage for each third of the runway, etc.
- and other relevant information.

This code is derived from the Runway Condition Assessment Matrix – RCAM (is given on the next pages) and associated procedures for downgrading and upgrading.

- гроза (з дощем, крижаним дощем, градом, крижаною та/або сніжною крупою, або снігом, або в сполученні);
- воронкоподібна хмара (торнадо або водяний смерч);
- шквал;
- інші метеорологічні явища, які можуть призвести до значних змін видимості.

NSW (no significant weather) - включається на місці **W'W'**, якщо очікується закінчення (припинення) небезпечних явищ погоди, зазначених у зведенні.

(f) **Групи NSNSNShShShS(CC)** - кількість і висота хмар (форма - тільки CB) або VVhShShS вертикальна видимість.

SKC - включається до прогнозу замість груп **NSNSNShShShS(CC)** або **VVhShShS**, коли очікується ясне небо.

8.1.6.1.2. ***Стан поверхні злітно-посадкової смуги***

Методологія ICAO для оцінки та повідомлення даних про стан поверхні ЗПС Глобальний формат даних про стан поверхні ЗПС (Global Reporting Format, GRF) дозволяє об'єктивно оцінити стан поверхні ЗПС і підготувати відповідне Повідомлення про стан ЗПС, що дозволяє льотному екіпажу краще оцінити злітно-посадкові характеристики ПС.

Експлуатант аеродрому забезпечує надання інформації щодо стану поверхні ЗПС через Повідомлення про стан ЗПС (Runway condition report - RCR) та SNOWTAM.

Служба аеронавігаційної інформації (CAI) забезпечує кінцевих користувачів SNOWTAM.

Органи обслуговування повітряного руху (ОПР) забезпечують кінцевих користувачів інформацією:

- пілотів – інформацією, отриманою від експлуатанта аеродрому засобами радіозв'язку, в повідомленнях ATIS;
- експлуатантів аеродромів – інформацією, отриманою в AIREP від екіпажів ПС.

Екіпажі ПС використовують отриману інформацію в поєднанні з експлуатаційними даними ПС згідно КЛЕ щоб пересвідчитися, чи можуть операції зльоту/посадки ПС бути виконані безпечно та передають інформацію про ефективність гальмування на ЗПС шляхом надання Звіту про ефективність гальмування на ЗПС (AIREP).

Експлуатант аеродрому відповідає за оцінку стану поверхні ЗПС по кожній третій частині ЗПС та за передачу даних стану поверхні ЗПС, що містить код стану ЗПС, а також інформацію, що описує стан поверхні ЗПС:

- вид забруднювача(ів), його глибина,
- ступінь покриття кожної третини ЗПС і т.і.,
- іншу відповідну інформацію.

Код стану ЗПС визначається відповідно до Матриці оцінки стану ЗПС (наведено на наступній сторінці) та пов'язаних процедур для його пониження та підвищення.

Матриця оцінки стану ЗПС

Оцінка		Критерії оцінки зниження ефективності	
Код стану RWY (RWYCC)	**Опис стану поверхні RWY**	**Спостереження за уповільненням чи повздовжньою керованістю літака**	**Доповідь пілота про ефективність гальмування**
6	• СУХА	---	---
5	• ІНІЙ • МОКРА (поверхня RWY вкрита будь-якою видимою вологою чи водою глибиною до 3 мм включно) ***Глибина до 3 мм включно:*** • СЛЬОТА • СУХИЙ СНІГ • МОКРИЙ СНІГ	Уповільнення при гальмуванні є нормальним для прикладеного зусилля на гальмівні колеса ТА поздовжня керованість нормальна	ДОБРА
4	***Температура повітря -15ºC і нижче*:** • УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ	Уповільнення при гальмуванні АБО поздовжня керованість в межах від доброї до середньої	ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ
3	• МОКРА («слизька мокра» RWY) • СУХИЙ СНІГ чи МОКРИЙ • СНІГ (будь-яка глибина) НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ ***Глибина більше 3 мм:*** • СУХИЙ СНІГ • МОКРИЙ СНІГ ***Температура повітря вище -15ºC*:** • УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ	Уповільнення при гальмуванні помітно знизилося для прикладеного зусилля на гальмівні колеса АБО поздовжня керованість помітно знизилася	СЕРЕДНЯ
2	***Глибина води або сльоти більше 3мм:*** • СТОЯЧА ВОДА • СЛЬОТА	Уповільнення при гальмуванні АБО поздовжня керованість в межах від середньої до поганої	ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ
1	• ЛІД	Уповільнення при гальмуванні значно знизилося для прикладеного зусилля на гальмівні колеса АБО поздовжня керованість значно знизилася	ПОГАНА
0	• МОКРИЙ ЛІД • ВОДА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ • СУХИЙ СНІГ або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ	Уповільнення при гальмуванні від мінімального до відсутнього для прикладеного зусилля на гальмівні колеса АБО поздовжня керованість є невизначеною	ГІРШЕ НІЖ ПОГАНА

Runway Condition Assessment Matrix – RCAM

Assessment criteria		Downgrade assessment criteria	
Runway condition code (RWYCC)	**Runway surface description**	**Airplane deceleration or directional control observation**	**Pilot report of runway braking action**
6	• DRY	---	---
5	• FROST • WET (The runway surface is covered by any visible dampness or water up to and including 3 mm depth) ***Up to and including 3 mm depth:*** • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort applied AND directional control is normal.	GOOD
4	***-15ºC and lower outside air temperature*:** • COMPACTED SNOW	Braking deceleration OR directional control is between Good and Medium.	GOOD TO MEDIUM
3	• WET (“slippery wet” runway) • DRY SNOW or WET SNOW (any depth) ON TOP OF COMPACTED SNOW ***More than 3 mm depth:*** • DRY SNOW • WET SNOW ***Higher than -15ºC outside air temperature*:** • COMPACTED SNOW	Braking deceleration is noticeably reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is noticeably reduced	MEDIUM
2	More than 3 mm depth of water or slush: • STANDING WATER • SLUSH	Braking deceleration OR directional control is between Medium and Poor	MEDIUM TO POOR
1	• ICE	Braking deceleration is significantly reduced for the wheel braking effort applied OR directional control is significantly reduced	POOR
0	• WET ICE • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW • DRY SNOW or WET SNOW ON TOP OF ICE	Braking deceleration is minimal to non-existent for the wheel braking effort applied OR directional control is uncertain	LESS THEN POOR

Using the information

Aircraft operators utilize the information in conjunction with the performance data provided by the aircraft manufacturer (AFM) to determine if landing or take-off operations can be conducted safely and provide runway braking action special air-report (AIREP).

The information about a measured coefficient of friction on the RWYs.

Since the friction coefficient is not a property of the pavement surface, but a system response from the measuring system, from the beginning of applicability of Global Reporting Format, information is related to the coefficient of friction on the runway in this case is not mandatory. However, the measured coefficient of friction may be provided by the aerodrome operator in the appropriate field of the pilot situational awareness section of the runway condition report and SNOWTAM (field S) and in the appropriate part of RCR.

This information may report in the case of a request from the aircraft operator or by the relevant decision of the aerodrome operator.

Information about a measured coefficient on the surface of RWY covered with loose contaminants (such as standing water, uncompacted snow and slush) should not be transmitted, as there are additional resistance forces due to the displacement or compression of the contaminant by the wheel.

If this information is reported, is needed to report the following (plain language):

a) The estimated surface friction of RWY, which define using the following table:

Використання інформації

Екіпажі Авіакомпанії використовують інформацію про стан поверхні ЗПС в поєднанні з експлуатаційними даними ПС, наданими виробником ПС (КЛЕ), для визначення можливості безпечного виконання посадки або зльоту ПС і для надання спеціального звіту про ефективність гальмування на ЗПС (AIREP).

Інформація щодо виміряного коефіцієнта зчеплення на ЗПС

Оскільки коефіцієнт зчеплення не є властивістю поверхні штучного покриття, а характеристикою динамічної системи за даними вимірювань, з початку застосування Глобального формату звітності про стан поверхні ЗПС, інформація щодо коефіцієнта зчеплення на ЗПС для цього випадку не є обов'язковою. Разом з тим, інформація про виміряний коефіцієнт зчеплення на вкритих ущільненим снігом або льодом поверхнях ЗПС може надаватися експлуатантом аеродрому у відповідному полі розділу ситуаційної обізнаності пілота про стан ЗПС SNOWTAM (поле S) та у відповідному полі повідомлення про стан ЗПС.

Така інформація може повідомлятися у разі відповідного запиту від Авіакомпанії чи за відповідним рішенням експлуатанта аеродрому.

Не слід передавати інформацію про результати вимірювання зчеплення на поверхні ЗПС, що вкрита рихлими забруднювачами (як наприклад, стояча вода, неущільнений сніг і сльота), оскільки існують додаткові сили опору, що виникають внаслідок зміщення або стиснення забруднювача колесом.

Якщо інформація про виміряний коефіцієнт зчеплення повідомляється, то необхідно вказати відкритим текстом наступне:

a) Розрахункове зчеплення на поверхні ЗПС, визначене за наступною таблицею:

Measured Coefficient, μ *Виміряний коефіцієнт зчеплення на ЗПС, μ*	Estimated surface friction Розрахункове зчеплення на ЗПС
0.40 and above *та вище*	Good *добре*
0.39 - 0.36	Medium to Good *Від середнього до доброго*
0.39 - 0.36	Medium *Середнє*
0.29 - 0.26	Medium to Poor *Від середнього до поганого*
0.25 and below *та нижче*	Poor *Погане*

b) the measured coefficient of friction (in each runway third) and the device by which the measurement was performed.

In any case, this information serves only as additional information to the fulfilled assessment comprehensive runway surface condition and the defined runway surface condition code (RWYCC).

Procedures, forms and facilities of coordination between aerodrome operator and ATS shall be established at the

b) виміряний коефіцієнт зчеплення (для кожної третини ЗПС та пристрій, за допомогою якого виконувалося вимірювання зчеплення.

У будь-якому разі, дана інформація виступає у якості додаткової інформації до проведеної комплексної оцінки стану поверхні ЗПС та визначеного коду стану поверхні ЗПС.

Процедури, форми та засоби взаємодії між експлуатантом аеродрому та органами ОПР

local level.

Interaction between ACFT and ATS unit

Aerodrome information regarding RWY condition shall be provided by ATS in accordance with Chapter XII PANS-ATM ICAO and shall contain available information as follow:

1) [(location)] RUNWAY (number) SURFACE CONDITION [CODE (three-digit number)] followed as necessary by:

1.1) ISSUED AT (date and time UTC);

1.2) DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET, or FROST;

1.3) DEPTH ((depth of deposit) MILLIMETRES or NOT REPORTED);

1.4) COVERAGE ((number) PERCENT or NOT REPORTED);

1.5) ESTIMATED SURFACE FRICTION (GOOD, or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR, or LESS THAN POOR);

1.6) AVAILABLE WIDTH (number) METRES;

1.7) LENGTH REDUCED TO (number) METRES;

1.8) DRIFTING SNOW

1.9) LOOSE SAND

1.10) CHEMICALLY TREATED;

1.11) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;

1.12) TAXIWAY (identification of taxiway) SNOWBANK (number) METRES [LEFT, or RIGHT or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRELINE;

1.13) ADJACENT SNOWBANKS;

1.14) TAXIWAY (identification of taxiway) POOR;

1.15) APRON (identification of apron) POOR;

1.16) Plain language remarks;

2) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;

3) LANDING SURFACE (condition);

4) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);

5) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];

6) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);

7) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or

визначаються на локальному рівні з урахуванням вимог нормативних документів.

Взаємодія між екіпажами ПС та органом ОПР

Аеродромна інформація щодо стану поверхні ЗПС надається органом ОПР відповідно до розділу XII PANS-ATM ICAO та має містити наступну наявну інформацію у такому порядку:

1) [(місце)] ЗПС (номер ЗПС) СТАН ПОВЕРХНІ [КОД (трилітерний номер)] з наступною інформацією (за необхідністю):

1.1) ЗА (дата та час);

1.2) СУХА або МОКРИЙ ЛІД, або ВОДА НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або СУХИЙ СНІГ, або СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ, або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ ЛЬОДУ, або ЛІД, або СЛЬОТА, або СТОЯЧА ВОДА, або УЩІЛЬНЕНИЙ СНІГ, або МОКРИЙ СНІГ, або СУХИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або МОКРИЙ СНІГ НА ПОВЕРХНІ УЩІЛЬНЕНОГО СНІГУ, або МОКРА, або ІНІЙ;

1.3) ДО (глибина шару) МІЛІМЕТРІВ або НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ГЛИБИНУ ШАРУ;

1.4) ПОКРИТТЯ (число) ВІДСОТКІВ або НЕМАЄ ДОПОВІДЕЙ ПРО ВІДСОТОК ПОКРИТТЯ;

1.5) РОЗРАХУНКОВЕ ЗЧЕПЛЕННЯ НА

ПОВЕРХНІ ЗПС (ДОБРЕ (або ВІД ДОБРОГО ДО СЕРЕДНЬОГО, або СЕРЕДНЄ, або ВІД СЕРЕДНЬОГО ДО ПОГАНОГО, або ПОГАНЕ, або ГІРШЕ НІЖ ПОГАНЕ);

1.6) НАЯВНА ШИРИНА ЗПС (число) МЕТРІВ;

1.7) ДОВЖИНА ЗПС ЗМЕНШЕНА ДО (число) МЕТРІВ

1.8) СНІГОВИЙ ПОЗЕМОК;

1.9) РИХЛИЙ ПІСОК;

1.10) ОБРОБЛЕНО ХІМІКАТАМИ;

1.11) СНІГОВИЙ(І) ЗАМЕТ(И) (число) МЕТРІВ [ЛІВОРУЧ або ПРАВОРУЧ, або З ОБОХ БОКІВ][ВІДНОСНО або ВІД] ОСІ RWY;

1.12) РД (позначення РД) СНІГОВИЙ(І) ЗАМЕТ(И) (число) МЕТРІВ [ЛІВОРУЧ або ПРАВОРУЧ, або З ОБОХ БОКІВ [ВІДНОСНО або ВІД] ОСЬОВОЇ ЛІНІЇ РД (позначення РД);

1.13) ЗАМЕТИ ПОБЛИЗУ ЗПС;

1.14) СТАН РД (позначення РД) ПОГАНИЙ;

1.15) СТАН ПЕРОНУ (позначення перону) ПОГАНИЙ;

1.16) Інша інформація у некодованому вигляді (відкритим текстом);

2) [(місце)] СТАН ПОВЕРХНІ ЗПС (номер) НЕ ОНОВЛЕНИЙ;

3) ПОВЕРХНЯ ЗОНИ ПРИЗЕМЛЕННЯ (стан);

4) ОБЕРЕЖНО, БУДІВЕЛЬНІ РОБОТИ (місце);

5) ОБЕРЕЖНО (вказати причини) ПРАВОРУЧ (або ЛІВОРУЧ), (або З ОБОХ БОКІВ) ВІД ЗПС [(номер)];

6) ОБЕРЕЖНО, ВЕДУТЬСЯ РОБОТИ (або ПЕРЕШКОДА) (місце та будь-які рекомендації);

7) ЗА ДОПОВІДДЮ (тип ПС) В (час) ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ ДОБРА (або ВІД ДОБРОЇ ДО

MEDIUM TO POOR, or POOR);

8) TAXIWAY (identification of taxiway) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES, or LOOSE SAND)].

Aerodrome information regarding RWY condition may be disseminated via radiotelephony or ATIS.

In case braking action differs from previously obtained RWY condition information pilot shall report AIREP to ATS unit in accordance with Appendix 1 PANS-ATM ICAO as follow:

[AIREP] SPECIAL (aircraft identification)

RUNWAY BRAKING ACTION

GOOD or MEDIUM to GOOD,

or MEDIUM,

or MEDIUM to POOR,

or POOR,

or LESS THAN POOR.

8.1.6.2. **SPECI - aviation selective report on the airfield**

Is compiled between regular reports in case if one or more elements of weather in regular report was changed in obedience to criteria of operative minimums:

a) average direction of ground wind changes on **60°** or more in comparison with direction, indicated in last report, thus middle speed before and/or after a change is **a 20 km/hr (10 knots)** or more;

b) average speed of ground wind changes on **20 km/hour (10 knots)** or more in comparison with speed, indicated in the last report;

c) deviation from average speed of ground wind (gusts) increases on **20 km/hour (10 knots)** or more in comparison with speed, indicated in the last report, thus middle speed before and/or after change is **30 km/hour (15 knots)** or more;

d) changes of wind exceed the important operating values which:

- require the change of RWY-in-use and

- the change of a fair and lateral components of wind on RWY exceeds values, which are basic operating limitations for typical A/C, operating this airfield;

e) visibility reaches or exceeds:

СЕРЕДНЬОЇ, або СЕРЕДНЯ, або ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ, або ПОГАНА, або ГІРША ЗА ПОГАНУ);

8) РД (позначення РД) МОКРА [або СТОЯЧА ВОДА, або СНІГ ВИДАЛЕНО З (довжина та ширина ділянки), або ОБРОБЛЕНА ХІМІКАТАМИ, або ЧАСТКОВО ВКРИТА СУХИМ СНІГОМ (або МОКРИМ СНІГОМ, або УТРАМБОВАНИМ СНІГОМ, або СЛЬОТОЮ, або ЗАМЕРЗЛОЮ СЛЬОТОЮ, або ЛЬОДОМ, або МОКРИМ ЛЬОДОМ, або ПРИХОВАНИМ ЛЬОДОМ, або ЛЬОДОМ ЗІ СНІГОМ, або СНІГОВИМИ ЗАМЕТАМИ, або ЗАМЕРЗЛИМИ КОЛІЯМИ ТА БОРОЗНАМИ або РИХЛИМ ПІСКОМ)].

Аеродромна інформація щодо стану ЗПС може бути розповсюджена засобами радіотелефонії або за допомогою ATIS.

У випадку, коли ефективність гальмування не відповідає попередньо отриманій інформації щодо стану поверхні ЗПС пілот повинен надати донесення AIREP органу ОПР відповідно до Доповнення 1 PANS-ATM ICAO наступним чином:

[AIREP] SPECIAL (ідентифікація ПС)

ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ НА ЗПС

ДОБРА або ВІД ДОБРОЇ ДО СЕРЕДНЬОЇ,

або СЕРЕДНЯ,

або ВІД СЕРЕДНЬОЇ ДО ПОГАНОЇ,

або ПОГАНА,

або ГІРША ЗА ПОГАНУ.

8.1.6.2. **SPECI - авіаційне вибіркове зведення по аеродрому**

Складається між регулярними зведеннями у випадку, якщо один або більше елементів погоди регулярного зведення змінюється згідно критеріїв оперативних мінімумів:

a) середній напрямок приземного вітру змінився на **60°** або більше у порівнянні з напрямком, вказаним в останньому зведенні, причому середня швидкість до та/або після зміни становить **20 км/год (10 вуз)** або більше;

b) середня швидкість приземного вітру змінилася на **20 км/год (10 вуз)** або більше порівняно зі швидкість, вказаною в останньому зведенні;

c) відхилення від середньої швидкості приземного вітру (пориви) збільшилося на **20 км/год (10 вуз)** або більше порівняно зі швидкістю, вказаною в останньому зведенні, причому середня швидкість до та/або після зміни становить **30 км/год (15 вуз)** або більше;

d) зміни вітру перевищують важливі в експлуатаційному відношенні значення, які:

- потребують зміни використовуваної (використовуваних) ЗПС і

- зміни попутної і бічної складових вітру на ЗПС перевищили значення, які є основними експлуатаційними межами для типових ПС, що виконують польоти на цьому аеродромі;

e) **видимість** сягає або перевищує:

- **800 or 1500 m** (such reports are unnecessary, when RVR is specified);
- **5000 m** in case of far quantity of flights under VFR;

f) The RVR reaches or exceeds **150, 350, 600** or **800 m**;

g) in case of beginning, finishing or change an intensity of any phenomena:

- super cool precipitations;
- moderate or severe: rain, snow, icy rain, hail, icy and/or snow grains, sleet;
- dust, sandy or snow blizzard accompanied by surface wind;
- sandy, dust or snowstorm;
- dust and/or sandy storm;
- thunderstorm (with a rain, icy rain, hail, icy and/or snow grains, snow, or connections of these phenomena);
- squall;
- funnel-shaped cloud (tornado or spout);

h) the height of low bound of ceiling, covering more than 4 oct, reaches or exceeds:

- **60, 150** or **300 m (200, 500** or **1000 ft)**;
- **450 m (1500ft)** in case of far quantity of flights under VFR;

i) amount of clouds in layer lower than **450 m (1500 ft)** changes:

- from **4 oct** or less to more than **4 oct**;
- from more than **4 oct** to **4 oct** or less.

- **800** або **1500 м** (такі зведення непотрібні, коли вказується RVR);
- **5000 м** у випадку виконання значної кількості польотів за ПВП;

f) RVR сягає або перевищує **150, 350, 600 або 800 м**;

g) у випадку початку, припинення або зміни інтенсивності будь-якого з явищ:

- переохолоджені опади;
- помірний або сильний: дощ, сніг, крижаний дощ, град, крижана та/або сніжна крупа, дощ зі снігом;
- пиловий, піщаний або сніжний поземок;
- низова пилова, піщана або сніжна заметіль;
- пилова та/або піщана буря;
- гроза (з дощем, крижаним дощем, градом, крижаною та/або сніжною крупою, снігом, або сполученнями цих явищ);
- шквал;
- воронкоподібна хмара (торнадо або смерч);

h) висота нижньої межі нижнього шару хмар, покриваючих більше 4 окт, сягає або перевищує:

- **60, 150** або **300 м (200, 500** або **1000 фут)**;
- **450 м (1500 фут)** у випадку виконання значної кількості польотів за ПВП;

i) кількість хмар в шару нижче **450 м (1500 фут)** змінюється:

- від **4 окт** або менше до більше **4 окт**;
- від більше **4 окт** до **4 окт** або менше.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.7. Determination of the quantities of fuel, oil and water methanol carried. 8.1.7-3
8.1.7. Визначення кількості палива, мастила та водно-спиртової суміші для перевезення 8.1.7-3
8.1.7.1. Determination of the Quantities of Fuel and Oil Carried 8.1.7-3
8.1.7.1. Визначення кількості палива та мастила, що перевозиться 8.1.7-3
8.1.7.2. Use of isolated aerodromes by airplanes 8.1.7-3
8.1.7.2. Використання ізольованих аеродромів літаками 8.1.7-3
8.1.7.3. Fueling policy 8.1.7-3
8.1.7.3. Політика щодо заправки пальним 8.1.7-3
8.1.7.4. Planning criteria 8.1.7-4
8.1.7.4. Принципи планування 8.1.7-4
8.1.7.4.1. Basic procedure 8.1.7-4
8.1.7.4.1. Загальна процедура 8.1.7-4
8.1.7.4.2. Reduced contingency fuel (RCF) procedure 8.1.7-6
8.1.7.4.2. Процедура зниження аварійного запасу палива (RCF) 8.1.7-6
8.1.7.4.3. Predetermined point (PDP) procedure 8.1.7-7
8.1.7.4.3. Процедура прийняття передчасного рішення (PDP) 8.1.7-7
8.1.7.4.4. Isolated aerodrome procedure 8.1.7-8
8.1.7.4.4. Процедури на ізольованому аеродромі 8.1.7-8
8.1.7.5. Location of the fuel en-route alternate (fuel ERA) aerodrome 8.1.7-8
8.1.7.5. Місце розташування запасного аеродрому для дозаправки паливом (зона заправки) 8.1.7-8
8.1.7.6. Contingency fuel statistical method 8.1.7-9
8.1.7.6. Статистичний метод для визначення аварійного залишку палива 8.1.7-9
8.1.7.7. Contingency fuel 8.1.7-10
8.1.7.7. Аварійний залишок палива 8.1.7-10
8.1.7.8. Destination alternate aerodrome 8.1.7-10
8.1.7.8. Запасний аеродром призначення 8.1.7-10
8.1.7.9. Oil 8.1.7-10
8.1.7.9. Мастило 8.1.7-10
8.1.7.10. Fuel and Oil records 8.1.7-10
8.1.7.10. Облік пального та мастильних матеріалів 8.1.7-10

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.7. Determination of the quantities of fuel, oil and water methanol carried.

8.1.7. Визначення кількості палива, мастила та водно-спиртової суміші для перевезення.

CAT.OP.MPA.106, CAT.OP.MPA.150 (151 for Performance Class B aircraft), AMC1-2 CAT.OP.MPA.150(b), GM1 CAT.OP.MPA.150(b), GM1 CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i), GM1 CAT.OP.MPA.150 (c)(3)(ii), CAT.OP.MPA.260

The Aircompany has a flexible fuel policy, taking into account the characteristics of the area where the flights are performed.

В Авіакомпанії застосовано гнучкий підхід щодо паливної політики, зважаючи на характеристики місцевості, де виконуються польоти.

8.1.7.1. Determination of the Quantities of Fuel and Oil Carried

The PIC shall only commence a flight or continue in the event of in-flight replanning when satisfied that the aircraft carries at least the planned amount of usable fuel and oil to complete the flight safely, taking into account the expected operating conditions.

8.1.7.1. Визначення кількості палива та мастила, що перевозиться

КПС повинен розпочати політ або продовжити його у випадку польотного перепланування тільки тоді коли переконається, що ПС має щонайменше заплановану кількість корисного палива та мастила, які є достатніми для завершення польоту, при цьому КПС повинен враховувати очікувані умови експлуатації ПС.

8.1.7.2. Use of isolated aerodromes by airplanes

Using an isolated aerodrome as destination aerodrome with aeroplanes requires the prior approval by the competent authority.

An **isolated aerodrome** is one for which the alternate and fi nal fuel reserve required to the nearest adequate destination alternate aerodrome is more than: for aeroplanes with turbine engines, fuel to fly for 2 hours at normal cruise consumption above the destination aerodrome, including final reserve fuel.

8.1.7.2. Використання ізольованих аеродромів літаками

Використання ізольованого аеродрому у якості аеродрому призначення для літаків потребує попереднього схвалення уповноваженого органу.

Ізольований аеродром - це такий аеродром, для якого кількість резервного та остаточного резервного палива, необхідного для досягнення найближчого належного запасного аеродрому є більше ніж паливо на політ над аеродромом призначення протягом двох годин при нормальній витраті палива у крейсерському режимі, включаючи остаточне резервне паливо.

8.1.7.3. Fueling policy

The Aircompany establishes policy as for fueling with purpose of flight planning (and changing plans while in flight) to guarantee every flight with enough quantity of fuel for planned job and reserve for covering distances for shift out of planned routes. Competent authority have to prior approve to implement fueling rules and any changes

8.1.7.3. Політика щодо заправки пальним

Авіакомпанія встановлює політику щодо заправки пальним з метою планування польоту (а також зміни планів під час польоту) для гарантування того, що кожен політ має достатній запас палива для запланованої роботи та резерв для покриття дистанцій на відхилення від запланованих маршрутів. Уповноважений орган повинен надати свій попередній дозвіл на впровадження правил заправки пальним та будь-яких змін до них.

The Aircompany ensures that the planning of flights is based upon at least:

- procedures contained in the operations manual and:
  - data provided by the aircraft manufacturer; or
  - current aircraft-specific data derived from a fuel consumption monitoring system;

and

- the operating conditions under which the flight is to be conducted including:
  - aircraft fuel consumption data;
  - anticipated masses;
  - expected meteorological conditions; and
  - air navigation services provider(s) procedures and restrictions.

Авіакомпанія гарантує, що планування польотів ґрунтується щонайменше на таких даних:

- процедури, що містяться в інструкції з експлуатації та
  - дані, надані виробником повітряного судна; або
  - поточні дані для конкретного літака, отримані з системи моніторингу споживання пального;

та

- експлуатаційні умови, в яких буде виконуватися політ, в тому числі:
  - дані про споживання авіаційного палива;
  - очікувані маси;
  - очікувані метеорологічні умови; і
  - процедури та обмеження постачальника(ів) аеронавігаційних послуг.

The Aircompany provides that the pre-flight calculation of usable fuel required for a flight includes:

(i) taxi fuel, if significant;

(ii) trip fuel;

(iii) reserve fuel, consisting of:

(A) contingency fuel that is not less than 5 % of the planned trip fuel or, in the event of in-flight replanning, 5 % of the trip fuel for the remainder of the flight; and

(B) final reserve fuel to fly for an additional period of 30 minutes for turbine engines;

(iv) alternate fuel to reach the destination alternate aerodrome via the destination, if a destination alternate aerodrome is required; and

(v) extra fuel, if specified by the PIC.

At any time during a flight the fuel quantity remaining on board must be enough to deal with the planned operation and the possible deviations.

The final authority and responsibility for fuel loads and the fuel management in flight rests with the PIC. For in-flight fuel management refer to item 8.3.7. OM-A.

8.1.7.4. **Planning criteria**

The Aircompany establishes the defined fuel policy, including calculation of the amount of fuel to be on board for departure, on the following planning criteria:

8.1.7.4.1. Basic procedure

The usable fuel to be on board for departure should be the sum of the following:

(1) Taxi fuel, which should not be less than the amount expected to be used prior to take-off. Local conditions at the departure aerodrome and auxiliary power unit (APU) consumption should be taken into account.

Minimum Taxi Fuel - as Aircompany's standard - shall never be less than for 15 minutes of taxiing or:

Авіакомпанія забезпечує, щоб передпольотний розрахунок палива, яке споживатиметься для запланованої експлуатації включав наступне:

(i) паливо для руління, якщо його об'єм є значним;

(ii) паливо для польоту;

(iii) резервне паливо, що складається з:

(A) палива для позаштатних ситуацій у розмірі не менше 5 % від запланованого палива для польоту або, у випадку перепланування під час польоту, 5 % від палива для польоту на залишок дистанції, та

(B) остаточного резервного палива, якого вистачить на додаткові 30 хвилин для газотурбінних двигунів;

(iv) додаткового резервного (альтернативного) палива, щоб дістатися до запасного аеродрому призначення через попередній пункт призначення, якщо буде потрібен запасний аеродром, та

(v) додаткового палива на вимогу КПС.

У будь-який момент під час польоту кількість палива, що залишилася на борту, повинна бути достатньою для виконання для виконання запланованої операції та можливих відхилень.

Остаточні повноваження і відповідальність за завантаження палива та управління паливом у польоті покладаються на КПС. Щодо управління паливом у польоті див. пункт 8.3.7. КЕ частина А.

8.1.7.4. **Принципи планування**

В Авіакомпанії встановлено правила щодо заправки пальним, включаючи розрахунок кількості палива, на борту для виконання рейсу, згідно наступних принципів планування:

8.1.7.4.1. Загальна процедура

Кількість палива для виконання рейсу повинна складатись із кількості палива:

(1) для руління, що повинна бути не меншою за кількість палива, яка необхідна перед початком злету; Повинні бути враховані місцеві погодні умови на аеродромі вильоту та споживання палива ДСУ.

Мінімальний запас палива для руління - за стандартом Авіакомпанії - ніколи не повинен бути меншим, ніж на 15 хвилин руління або більше:

Aircraft Type / Тип ПС	Minimum Taxi Fuel / Мінімальне паливо для руління
Boeing 737	200 kg
Antonov 26	230 kg
Antonov 74	350 kg

(2) Trip fuel, which should include:

(i) fuel for take-off and climb from aerodrome elevation to initial cruising level/altitude, taking into account the expected departure routing;

(2) кількість палива на політ за маршрутом повинна включати паливо:

(i) для зльоту і набору висоти, починаючи з точки набору висоти і до досягнення висоти крейсерського польоту, з урахуванням очікуваного маршруту польоту;

(ii) fuel from top of climb to top of descent, including any step climb/descent;

(iii) fuel from top of descent to the point where the approach is initiated, taking into account the expected arrival procedure; and

(iv) fuel for approach and landing at the destination aerodrome.

(3) Contingency fuel, except as provided for in 8.1.7.3.2, which should be the higher of:

(i) Either:

(A) 5 % of the planned trip fuel or, in the event of in-flight replanning, 5 % of the trip fuel for the remainder of the flight;

(B) not less than 3 % of the planned trip fuel or, in the event of in-flight replanning, 3 % of the trip fuel for the remainder of the flight, provided that an en-route alternate (ERA) aerodrome is available;

(C) an amount of fuel sufficient for 20 minutes flying time based upon the planned trip fuel consumption, provided that the operator has established a fuel consumption monitoring programme for individual aeroplanes and uses valid data determined by means of such a programme for fuel calculation; or

(D) an amount of fuel based on a statistical method that ensures an appropriate statistical coverage of the deviation from the planned to the actual trip fuel. This method is used to monitor the fuel consumption on each city pair/aeroplane combination and the operator uses this data for a statistical analysis to calculate contingency fuel for that city pair/aeroplane combination;

(ii) or an amount to fly for 5 minutes at holding speed at 1 500 ft (450 m), above the destination aerodrome in standard conditions.

(4) Alternate fuel, which should:

(i) include:

(A) fuel for a missed approach from the applicable DA/H or MDA/H at the destination aerodrome to missed approach altitude, taking into account the complete missed approach procedure;

(B) fuel for climb from missed approach altitude to cruising level/altitude, taking into account the expected departure routing;

(C) fuel for cruise from top of climb to top of descent, taking into account the expected routing;

(ii) з точки початку набору висоти до точки початку зниження, включаючи кожний етап набору висоти/зниження;

(iii) з точки початку зниження до точки заходу на посадку, враховуючи процедуру прибуття до місця призначення; і

(iv) для заходу на посадку та посадку у місці призначення;

(3) Аварійний залишок палива, окрім того, який прописаний в пункті 8.1.7.3.2 повинен бути вищий за:

(i) або:

(a) 5 % від запланованої кількості палива для польоту по маршруту, або у випадку зміни плану польоту по ходу виконання польотного завдання, 5 % від кількості палива запланованої на маршрут, що залишилася;

(b) не менше 3 % від запланованої кількості палива, або у випадку зміни плану польоту по ходу виконання польотного завдання, 3 % від запланованої кількості палива, яка залишилася, яка забезпечується для доступного запасного аеродрому по маршруту польоту;

(c) необхідна кількість палива для виконання 20 хвилин польоту, яка базується на розрахунках необхідної кількості палива для польоту, що забезпечується встановленою експлуатантом програмою моніторингу витрат палива для індивідуального типу ПС та використанням актуальної інформації, на основі програми розрахунку витрат палива; **або**

(d) кількість палива, яка базується на статистичному методі, який підтверджує задовільне відхилення статистичного покриття запланованої витрати палива. Цей метод використовується для моніторингу кількості витрат палива на кожну комбінацію міст/літаків та інформацію експлуатанта щодо витрат палива для статистичного аналізу з метою розрахунку аварійного залишку палива для комбінації міст/літаків;

(ii) або кількості палива для 5 хвилин польоту при заданій швидкості на висоті 1500 футів (450 м) над аеродромом призначення в стандартних умовах

(4) резервне паливо, яке повинно

(i) включати:

(a) паливо необхідне для відходу на друге коло від застосовної MDA/DH на аеродромі призначення до висоти відходу на друге коло, з урахуванням повної процедури відходу на друге коло;

(b) паливо необхідне для набору висоти при відході на друге коло до виходу на крейсерський режим, з урахуванням процедури вильоту;

(c) паливо необхідне для польоту від точки початку набору висоти до точки початку зниження, з урахуванням маршруту польоту;

(D) fuel for descent from top of descent to the point where the approach is initiated, taking into account the expected arrival procedure; and

(E) fuel for executing an approach and landing at the destination alternate aerodrome;

(ii) where two destination alternate aerodromes are required, be sufficient to proceed to the alternate aerodrome that requires the greater amount of alternate fuel.

(5) Final reserve fuel, which should be:

fuel to fly for 30 minutes at holding speed at 1 500 ft (450 m) above aerodrome elevation in standard conditions, calculated with the estimated mass on arrival at the destination alternate aerodrome or the destination aerodrome, when no destination alternate aerodrome is required.

(6) The minimum additional fuel, which should permit:

(i) the aeroplane to descend as necessary and proceed to an adequate alternate aerodrome in the event of engine failure or loss of pressurisation, whichever requires the greater amount of fuel based on the assumption that such a failure occurs at the most critical point along the route, and

(A) hold there for 15 minutes at 1 500 ft (450 m) above aerodrome elevation in standard conditions; and

(B) make an approach and landing, except that additional fuel is only required if the minimum amount of fuel calculated in accordance with (a)(2) to (a)(5) is not sufficient for such an event; and

(ii) holding for 15 minutes at 1 500 ft (450 m) above destination aerodrome elevation in standard conditions, when a flight is operated without a destination alternate aerodrome.

(7) Extra fuel, which should be at the discretion of the PIC.

8.1.7.4.2. Reduced contingency fuel (RCF) procedure

Considering that the operator's fuel rules includes pre-flight planning to a destination 1 aerodrome (commercial destination) with an RCF procedure using a decision point along the route and a destination 2 aerodrome (optional refuel destination), the amount of usable fuel, on board for departure, should be the greater of 8.1.7.3.2 (1) or 8.1.7.3.2 (2):

(1) The sum of:

(i) taxi fuel;

(ii) trip fuel to the destination 1 aerodrome, via the decision point;

(d) паливо необхідне для зниження від початку зниження до початку заходу на посадку, враховуючи очікувану процедуру прибуття;

(e) паливо для виконання заходу на посадку і посадку в альтернативному пункті призначення,

(ii) якщо вимагається два запасних аеродроми, буде достатньо врахувати запасний аеродром, який потребує більшої кількості резервного палива.

(5) кінцеве резервне паливо:

паливо необхідне для 30 хвилин польоту при заданій швидкості на висоті 1 500 футів (450 м) над аеродромом у стандартних умовах, яке розраховується, виходячи з розрахункової маси прибуття на запасний аеродром або аеродром призначення, якщо не вимагається запасний аеродром.

(6) Мінімальна додаткова кількість палива, яка повинна забезпечувати:

(i) зниження літака, якщо необхідно, та політ до запасного аеродрому у випадку відмови одного двигуна або втрати герметичності, у будь-якому випадку вимагає більшої кількості палива, яка базується на припущенні, що такого роду відмова відбувається на найбільш критичному у етапі польоту; та

(a) витримування висоти 1 500 футів (450 м) протягом 15 хвилин над перевищенням найвищої тички району посадки в стандартних умовах; та

(b) виконання заходу на посадку та посадку, окрім додаткового палива, яке необхідне, якщо мінімальна кількість палива розрахована у відповідності з пунктами (a)(2) та (a)(5) недостатня для подібного випадку; та

(ii) витримування висоти 1 500 футів (450 м) протягом 15 хвилин над перевищенням найвищої точки району посадки аеродрому призначення в стандартних умовах, коли політ виконується без врахування запасного аеродрому.

(7) Додаткове паливо, на вимогу КПС.

8.1.7.4.2. Процедура зниження аварійного запасу палива (RCF)

Враховуючи, що правила Авіакомпанії щодо заправки паливом включають передпольотне планування аварійного залишку палива до аеродрому призначення (комерційний пункт призначення), використовуючи точку прийняття рішень на маршруті польоту, та кількості палива, що використовується до аеродрому призначенння (визначеного пункту дозаправки), кількість витрат палива до пункту призначення повинна бути більшою, ніж та, що визначена в пунктах 8.1.7.3.2 (1) або 8.1.7.3.2 (2).

(1) Сума:

(i) палива для руління;

(ii) палива для маршруту польоту до пункту призначення (комерційного аеродрому) з урахуванням точки прийняття рішення

(iii) contingency fuel equal to not less than 5 % of the estimated fuel consumption from the decision point to the destination 1 aerodrome;

(iv) alternate fuel or no alternate fuel if the decision point is at less than 6 hours from the destination 1 aerodrome and the next requirements are fulfilled: two separate runways are available and usable at the destination aerodrome and the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that, for the period from one hour before until one hour after the expected time of arrival at the destination aerodrome, the ceiling will be at least 2 000 ft or circling height + 500 ft, whichever is greater, and the ground visibility will be at least 5 km.

(v) final reserve fuel;

(vi) additional fuel; and

(vii) extra fuel if required by the PIC.

(2) The sum of:

(i) taxi fuel;

(ii) trip fuel to the destination 2 aerodrome, via the decision point;

(iii) contingency fuel equal to not less than the amount calculated in accordance with (a)(3) above from departure aerodrome to the destination 2 aerodrome;

(iv) alternate fuel, if a destination 2 alternate aerodrome is required;

(v) final reserve fuel;

(vi) additional fuel; and

(vii) extra fuel if required by the PIC.

8.1.7.4.3. Predetermined point (PDP) procedure

If the characteristics of the area provides planning to a destination alternate aerodrome where the distance between the destination aerodrome and the destination alternate aerodrome is such that a flight can only be routed via a predetermined point to one of these aerodromes, the amount of usable fuel, on board for departure, should be the greater of 8.1.7.3.3 (1) or 8.1.7.3.3 (2):

(1) The sum of:

(i) taxi fuel;

(ii) trip fuel from the departure aerodrome to the destination aerodrome, via the predetermined point;

(iii) аварійний залишок палива, який повинен бути не меншим 5 % від визначеної витрати палива, починаючи з точки прийняття рішення до пункту призначнення (комерційного аеродрому);

(iv) врахування аварійного залишку палива або без врахування, якщо точка прийняття рішення знаходитьься на відстанні 6 годин від комерціного аеродрому призначення і повністю відповідає наступним вимогам: на аеродромі призначення є дві окремі доступні злітно-посадкові смуги та прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що за період від однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення, висота нижньої кромки хмар буде як мінімум 2 000 футів (600 метрів) або висота польотів по круговому маршруту + 500 футів (150 метрів) (обирається в залежності від того, яка величина з двох є більшою) і наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.

(v) кінцеве резервне паливо;

(vi) додаткове паливо; та

(vii) додаткове паливо, за вимогою КПС.

(2) Сума палива:

(i) для руління;

(ii) для польоту до визначеного пункту дозаправки з врахуванням точки прийняття рішення;

(iii) аварійний залишок палива, який не менший за кількість розрахованого палива у відповідності до пункту (a)(3) від аеродрому призначення до аеродрому, визначеного як пункт дозаправки;

(iv) додаткове паливо, якщо визначений аеродром дозаправки вимагається;

(v) кінцеве резервне паливо;

(vi) додаткове паливо; та

(vii) додаткове паливо, за вимогою КПС.

8.1.7.4.3. Процедура прийняття передчасного рішення (PDP)

Якщо характеристика місцевості передбачає планування альтернативного аеродрому, де вістань між аеродромом прибуття і альтернативним аеродромом є такою, що вимагає продовження польоту тільки на етапі прийняття передчасного рішення щодо польоту на один із цих аеродромів, кількість необхідного палива до місця призначення повинна бути більшою за ту, що визначена у пунктах 8.1.7.3.3 (1) або 8.1.7.3.3 (2):

(1) Сума палива:

(i) для руління;

(ii) для польоту по маршруту від аеродрому призначнення до альтернативного аеродрому згідно точки прийняття передчасного рішення;

(iii) contingency fuel calculated in accordance with (a)(3);

(iv) additional fuel if required, but not less than: for aeroplanes with turbine engines, fuel to fly for 2 hours at normal cruise consumption above the destination aerodrome, this should not be less than final reserve fuel; and

(v) extra fuel if required by the PIC.

(2) The sum of:

(i) taxi fuel;

(ii) trip fuel from the departure aerodrome to the destination alternate aerodrome, via the predetermined point;

(iii) contingency fuel calculated in accordance with (a)(3);

(iv) additional fuel if required, but not less than: for aeroplanes with turbine engines: fuel to fly for 30 minutes at holding speed at 1 500 ft (450 m) above the destination alternate aerodrome elevation in standard conditions, this should not be less than final reserve fuel; and

(v) extra fuel if required by the PIC.

8.1.7.4.4. Isolated aerodrome procedure

If the operator's fuel policy includes planning to an isolated aerodrome, the last possible point of diversion to any available en-route alternate (ERA) aerodrome should be used as the predetermined point.

8.1.7.5. Location of the fuel en-route alternate (fuel ERA) aerodrome

The fuel ERA aerodrome should be located within a circle having a radius equal to 20 % of the total flight plan distance, the centre of which lies on the planned route at a distance from the destination aerodrome of 25 % of the total flight plan distance, or at least 20 % of the total flight plan distance plus 50 NM, whichever is greater. All distances should be calculated in still air conditions (see **Figure 1**).

(iii) аварійний залишок палива розрахований відповідно до пункту (a)(3);

(iv) додаткове паливо, якщо необхідно, але не менше, ніж для літаків з газотурбінними двигунами: кількість палива для польоту тривалістю 2 години при нормальному споживанні на крейсерському режимі до досягнення пункту призначення, повинна бути не менше, ніж кінцева резервна кількість палива; та

(v) додаткове паливо на вимогу КПС.

(2) Сума палива:

(i) для руління;

(ii) для польоту по маршруту від аеродрому призначнення до альтернативного аеродрому згідно точки прийняття передчасного рішення;

(iii) аварійний залишок палива розрахований відповідно до пункту (a)(3);

(iv) додаткове пальне, якщо потрібно, але не менше для літаків з газотурбінними двигунами: кількість палива для польоту тривалістю 30 хвилин із триманням швидкості на висоті 1 500 футів (450 м) над призначеним запасним аеродромом в стандартних умовах, що не повинна бути менше, ніж кінцевий резерв палива; та

(v) додаткове паливо на вимогу КПС.

8.1.7.4.4. Процедури на ізольованому аеродромі

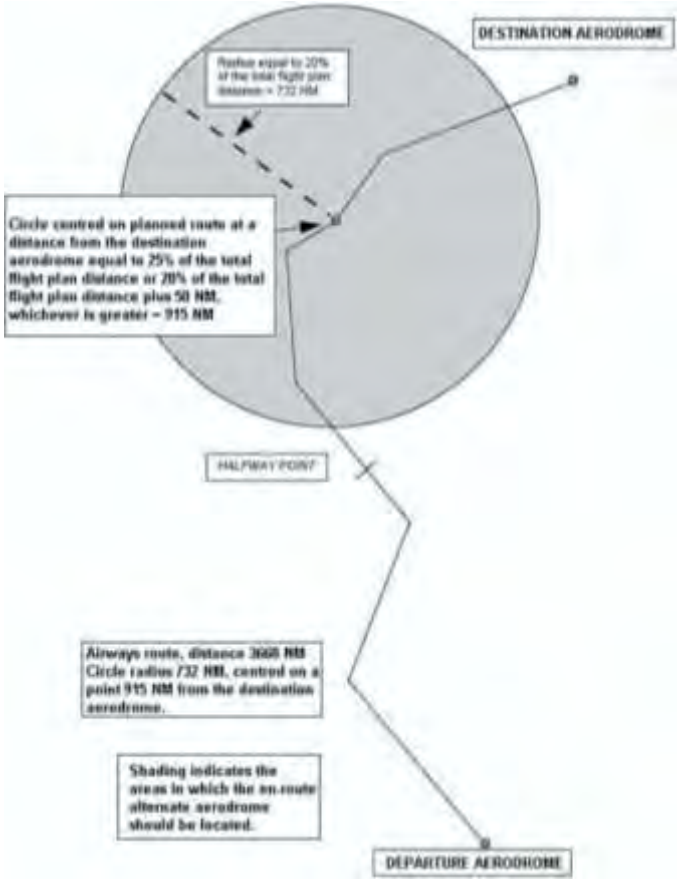
Якщо передбачається планування польоту на ізольований аеродром, крайня точка відхилення від маршруту до будь-якого доступного альтернативного аеродрому повинна бути точкою передчасного прийняття рішенння на відхід на запасний аеродром.

8.1.7.5. Місце розташування запасного аеродрому для дозаправки паливом (зона заправки)

Запасний аеродром для дозаправки паливом повинен розташовуватися в межах кола, радіус якого дорівнює 20 % від загальної відстані плану польоту, центр цього кола лежить на запланованому маршруті на відстані 25 % від загальної відстані плану польоту до аеродрому призначення або щонайменше 20 % від загальної відстані плану польоту плюс 50 NM, залежно від того, що більше. Всі відстані повинні бути розраховані в умовах без вітру (див. **Мал. 1**).

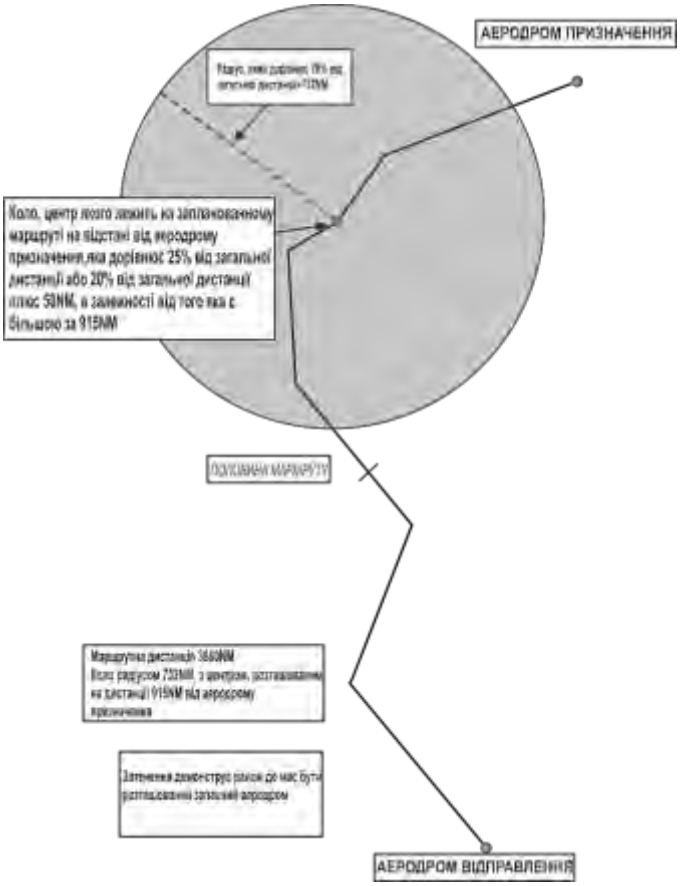
Figure 1

Location of the fuel ERA aerodrome for the purposes of reducing contingency fuel to 3 %



Малюнок 1

Розташування запасного аеродрому для дозаправки пальним ERA з метою зменшення аварійного запасу палива до 3 %



8.1.7.6. Contingency fuel statistical method

As an example, the following values of statistical coverage of the deviation from the planned to the actual trip fuel provide appropriate statistical coverage.

99 % coverage plus 3 % of the trip fuel, if the calculated flight time is less than 2 hours, or more than 2 hours and no weather-permissible ERA aerodrome is available.

99 % coverage if the calculated flight time is more than 2 hours and a weather-permissible ERA aerodrome is available.

90 % coverage if:

(i) the calculated flight time is more than 2 hours;

(ii) a weather-permissible ERA aerodrome is available; and

(iii) at the destination aerodrome two separate runways are available and usable, one of which is equipped with an ILS/MLS, and the weather conditions are in compliance with the next requirements: two separate runways are available and usable at the destination aerodrome and the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that, for the period from one hour

8.1.7.6. Статистичний метод для визначення аварійного залишку палива

Як приклад, наведені нижче значення статистичного покриття відхилення необхідної кількості палива від фактично спожитої з метою виконання запланованого польоту забезпечують необхідне статистичне покриття.

99 % покриття плюс 3 % пального для польоту, якщо розрахунковий час польоту менше 2 годин, або більше 2 годин і відсутність метеорологічного прогнозу на запасному аеродромі.

99 % покриття, якщо розрахунковий час польоту більше 2 годин і доступний запасний аеродром ERA з допустимими метеоумовами.

90 % покриття, якщо:

(i) розрахунковий час польоту становить понад 2 години;

(ii) доступний запасний аеродром ERA з допустимими метеоумовами;

(iii) на аеродромі пункту призначення дві окремі ЗПС є доступні та придатні, одна з яких оснащена ILS/MLS, і погодні умови відповідають наступним вимогам: прогнози погоди та/або метеозведення для аеродрому призначення показують, що за період від однієї години до прибуття і впродовж однієї години після очікуваного часу прибуття на аеродром призначення,

before until one hour after the expected time of arrival at the destination aerodrome, the ceiling will be at least 2 000 ft or circling height + 500 ft, whichever is greater, and the ground visibility will be at least 5 km., or the ILS/MLS is operational to CAT II/III operating minima and the weather conditions are at or above 500 ft.

висота нижньої кромки хмар буде як мінімум 2 000 футів (600 метрів) або висота польотів по круговому маршруту + 500 футів (150 метрів) (обирається в залежності від того, яка величина з двох є більшою) і наземна видимість становитиме щонайменше 5 км.), або ILS/MLS придатний до експлуатаційних мінімумів CAT II/III та погодні умови на рівні або вище 500 футів.

The fuel consumption data used in conjunction with these values should be based on monitoring the amount of fuel consumed for each route / aircraft combination over a 2-year period.

Дані щодо споживання палива, які використовуються разом з цими значеннями, повинні ґрунтуватися на моніторингу кількості спожитого палива для кожної комбінації маршруту/літака протягом 2-річного періоду.

8.1.7.7. Contingency fuel

Factors that may influence fuel required on a particular flight in an unpredictable way include deviations of an individual aeroplane from the expected fuel consumption data, deviations from forecast meteorological conditions and deviations from planned routings and/or cruising levels/altitudes.

8.1.7.7. Аварійний залишок палива

Фактори, які непередбачувано можуть вплинути на кількість спожитого палива, необхідного в конкретному польоті, включаючи відхилення окремого літака від запланованої кількості необхідного палива, відхилення від прогнозних метеорологічних умов та відхилення від запланованих маршрутів і/або ешелонів/висот крейсерського польоту.

8.1.7.8. Destination alternate aerodrome

The departure aerodrome may be selected as the destination alternate aerodrome.

8.1.7.8. Запасний аеродром призначення

Аеродром відправлення може бути обраний як запасний аеродром призначення.

8.1.7.9. Oil

Adequate oil quantity to cover the requirements of trip, contingency, alternate, reserve and taxi must be loaded prior to departure.

The minimum oil quantity requested for any flight is equal to the minimum quantity specifies for a particular engine, plus the estimated oil consumption.

The estimated oil consumption should cover the flight time the aircraft can be operated with the minimum quantity of fuel requested by the OFP plus 15 minutes.

The hourly oil consumption is normally determined by the maintenance.

8.1.7.9. Мастило

Перед вильотом необхідно завантажити достатню кількість мастила для забезпечення потреб рейсу, непередбачених ситуацій, запасного, резервного та руління.

Мінімальна кількість мастила, що запитується для будь-якого рейсу, дорівнює мінімальній кількості, визначеній для конкретного двигуна, плюс розрахункова витрата мастила.

Розрахункова витрата мастила повинна покривати час польоту літака, який може експлуатуватися з мінімальною кількістю палива, передбаченою операційним планом польоту, плюс 15 хвилин.

Погодинна витрата мастила зазвичай визначається при технічному обслуговуванні.

8.1.7.10. Fuel and Oil records

Fuel and oil loaded and consumed data will be entered into the aircraft technical log (refer to sec. 8.1.11 OM A)

8.1.7.10. Облік пального та мастильних матеріалів

Дані про завантажені та витрачені паливо і мастильні матеріали мають вноситися до технічного журналу літака (детально див. п. 8.1.11 КЕ частина А)

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.8. Mass and centre of gravity. The general principles of mass and centre of gravity 8.1.8-3
8.1.8. Маса і центр ваги. Загальні принципи визначення маси та центру ваги 8.1.8-3
8.1.8.1. Aircompany's policy 8.1.8-3
8.1.8.1. Політика Авіакомпанії 8.1.8-3
8.1.8.2. Terminology 8.1.8-3
8.1.8.2. Термінологія 8.1.8-3
8.1.8.3. Methods, procedures and responsibility for preparation and acceptance of the mass and centre of gravity calculations 8.1.8-4
8.1.8.3. Методи, процедури і відповідальність за підготовку і прийняття розрахунків маси і центрування 8.1.8-4
8.1.8.4. Required Mass and Balance data and documentation as for of the aircraft 8.1.8-6
8.1.8.4. Дані та документація стосовно маси та центрування ПС 8.1.8-6
8.1.8.5. Responsibilities 8.1.8-7
8.1.8.5. Відповідальність 8.1.8-7
8.1.8.6. Calculation of mass and balance 8.1.8-8
8.1.8.6. Розрахунок маси і центрування 8.1.8-8
8.1.8.7. Standard mass values 8.1.8-10
8.1.8.7. Стандартні величини мас 8.1.8-10
8.1.8.7.1. The passengers classification: 8.1.8-10
8.1.8.7.1. Класифікація пасажирів: 8.1.8-10
8.1.8.8. The last minute changes procedure 8.1.8-11
8.1.8.8. Процедури змін в останню хвилину 8.1.8-11
8.1.8.9. Computerised systems. 8.1.8-11
8.1.8.9. Комп'ютерізовані системи 8.1.8-11
8.1.8.10. Seating policy 8.1.8-12
8.1.8.10. Політика розміщення 8.1.8-12

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.8. Mass and centre of gravity. The general principles of mass and centre of gravity

8.1.8. Маса і центр ваги. Загальні принципи визначення маси та центру ваги

CAT.POL.MAB.100 & 105; AMC1-3 CAT.POL.MAB.100(b); AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(d); AMC1-2 CAT.POL.MAB.100(e); GM1-3 CAT.POL.MAB.100(e); AMC1 CAT.POL.MAB.105 (a)-(c); GM1-2 CAT.POL.MAB105 €;GM1 CAT.POL.MAB.100(g)

8.1.8.1. Aircompany's policy

During any phase of operation, the loading, mass and centre of gravity (CG) of the aircraft shall comply with the limitations specified in the AFM or OM if more restrictive

8.1.8.1. Політика Авіакомпанії

Під час будь-якої фази експлуатації завантаження, маса та центр ваги (ЦВ) повітряного судна повинні відповідати обмеженням, зазначеним в КЛЕ або в керівництві з експлуатації, якщо вони є більш жорсткими.

8.1.8.2. Terminology

Basic Empty Mass (BEM). The sum of an aircraft basic structure mass and masses of such standard items as:

- Unusable fuel and other unusable fluids;
- Engine oil;
- Toilet fluids and chemicals;
- Fire extinguishers;
- Pyrotechnics;
- Portable oxygen equipment;
- Supplementary electronic equipment.

BEM is the basis for Mass & Balance computations.

Certified centre of gravity limits. These are the CG limits the aeroplane was certified with. Making full use of the certified limits would assume that the centre of gravity was correctly computed without any error.

Dry Operating Mass (DOM). The total mass of the aeroplane ready for a specific type of operation excluding all usable fuel and traffic load. This mass includes items such as:

- Crew and crew hand baggage;
- Potable water and lavatory chemicals.

Dry operating index (DOI). The applicable index on the aeroplane index system corresponding to the specific DOM.

Zero Fuel Weight (ZFW): The weight obtained by addition of the total traffic load and the dry operating weight.

Maximum Zero Fuel Mass. The maximum permissible mass of an aeroplane with no usable fuel. Maximum permissible aircraft mass without Usable Fuel. MZFM has been usually set due to the structural reasons to prevent excessive bending stresses in the wing-root areas. Usually: The sum of DOM and TL. ZFM must never exceed the MZFM.

Landing Mass (LM): The weight at landing at the destination airport. It is equal to the Zero Fuel Weight plus the fuel reserves.

Maximum Structural Landing Mass (MLM). The maximum permissible total aeroplane mass upon landing under normal

8.1.8.2. Термінологія

Маса пустого літака (BEM). Сума мас основної конструкції і таких стандартних компонентів, як:

- невитратного залишку палива і інших - невитратних рідин;
- мастила в двигуні;
- рідин і хімікатів в туалеті;
- вогнегасників;
- піротехніки;
- переносного кисневого обладнання;
- допоміжне електронне устаткування.

Маса пустого літака є основою розрахунків маси і центрування.

Сертифіковані межі розташування центру мас. Є межі розташування центру мас, з якими літак сертифікований. Повне використання сертифікованих обмежень має на увазі відповідальність за те, що центр мас обчислюється без будь-яких помилок

Суха експлуатаційна маса (DOM). Повна маса літака, підготовленого для певного типу експлуатації, за винятком всього палива, що використовується і комерційного завантаження. Ця маса містить елементи, як, наприклад:

- екіпаж і багаж екіпажу;
- питна вода і хімікалії туалету.

Сухий експлуатаційний індекс (DOI). Застосовний індекс системи індексів літака, який відповідає певній сухий експлуатаційній масі.

Маса без палива (ZFW): Вага, отримана шляхом додавання загального транспортного навантаження та сухої експлуатаційної ваги.

Максимальна маса без палива (MZFM). Максимальна дозволена маса літака без палива, що використовується. Максимальна припустима маса літака без палива, що використовується. Зазвичай MZFM встановлюється з конструктивних причин для запобігання надмірним згинаючим зусиллям в кореневих частинах крила. Зазвичай, це сума сухої експлуатаційної маси і комерційного вантажу. Маса літака без палива ніколи не може перевищувати максимальну масу без палива.

Посадкова маса (LM): Вага при посадці в аеропорту призначення. Вона дорівнює **ZFM** плюс запаси палива.

Максимальна конструктивна посадкова маса (MLM*)*. Максимальна дозволена повна маса літака при посадці за

circumstances. MLM has been usually set due to the structural reasons.

Maximum Structural Ramp/Taxi Mass. Maximum permissible Ramp/Taxi mass of an aircraft. This is a structural limit.

Takeoff Weight (TOW): The weight at takeoff at the departure airport. It is equal to the landing weight at destination plus the trip fuel (fuel needed for the trip), or to the zero fuel weight plus the takeoff fuel (fuel needed at the brake release point including reserves).

Maximum Structural Take Off Mass (MTOM). The maximum permissible total aeroplane mass at the start of the take-off run.

Performance Limited Landing Mass (PLM).

Maximum permissible landing mass calculated for:

- A particular RWY, and
- Meteorological conditions existing at the moment of landing.

Performance Limited Take-off Mass (PTOM).

Maximum take-off mass calculated by the for:

- A particular RWY, and
- Meteorological conditions existing at the moment of take-off.

In practical work **PTOM** must never exceed the appropriate **MTOM.**

Ramp Mass. A total mass of an aircraft (including UF and TL) before the moment when any kind of fuel consumption starts.

Traffic Load. The total mass of cargo, including any non-revenue load.

Taxi Mass. A total mass of an aircraft at the start of taxiing.

Take-off Mass. Actual mass of an aircraft, including everyone and everything contained within it, at the start of take-off run.

8.1.8.3. Methods, procedures and responsibility for preparation and acceptance of the mass and centre of gravity calculations

The load control procedures must ensure that:

- Figures on the load sheet reflect the actual load of the aircraft prior to take-off;
- The aircraft is loaded in accordance with the general Aircompany`s regulations and the specific loading instructions for the flight concerned;
- Aircraft structural and operational limits are not exceeded;
- The position of the center of gravity of the aircraft is within the prescribed limits

Aircompany establishes the mass and the CG of any aircraft by actual weighing prior to initial entry into service and thereafter at intervals of four years. The accumulated effects of modifications and repairs on the mass and balance shall be accounted for and properly documented. Aircraft shall be re-weighed if the effect of modifications on the mass and balance is not accurately known.

нормальних обставин. MLM зазвичай установлюється з конструктивних причин.

Максимальна конструктивна маса на пероні/рулінні. Максимальна дозволена маса ПС на стоянці/ рулінні. Це конструктивне обмеження.

Злітна вага (TOW): Вага при зльоті в аеропорту відправлення. Вона дорівнює **LM** в пункті призначення плюс паливо для подорожі (паливо, необхідне для подорожі), або **ZFM** плюс злітне паливо (паливо, необхідне в точці відпускання гальм, включаючи резерви).

Максимальна конструктивна злітна маса.(MTOW) Максимальна дозволена повна маса літака на початку розбігу для злету.

Посадкова маса, що обмежує характеристики (PLM).

Максимальна дозволена посадкова маса, розрахована для:

- певної ЗПС; та
- метеорологічних умов, які існують під час посадки.

Злітна маса, що обмежує експлуатацію (PTOM).

Максимальна злітна маса розрахована для:

- певної ЗПС, та
- метеорологічних умов, які існують під час злету.

На практиці, **PTOM** ніколи не має перевищувати відповідну **MTOM**.

Маса на пероні. Загальна маса повітряного судна (з урахуванням маси палива, що використовується і комерційного вантажу) до моменту початку будь-якого споживання палива.

Комерційний вантаж. Повна маса вантажу, у тому числі будь-який безоплатний вантаж.

Маса на рулінні. Загальна маса ПС на початку руління.

Злітна маса. Фактична маса повітряного судна в тому числі всіх і усього, що в ньому міститься на початку розбігу.

8.1.8.3. Методи, процедури і відповідальність за підготовку і прийняття розрахунків маси і центрування

Процедура контролю завантаження забезпечує:

- Значення у load sheet відображають фактичне завантаження літака перед зльотом;
- Завантаження літака здійснюється відповідно до загальних правил Авіакомпанії та спеціальних інструкцій по завантаженню для конкретного рейсу;
- Конструктивні та експлуатаційні обмеження не перевищуються;
- Положення центру мас літака знаходиться в межах визначених обмежень.

Авіакомпанією фактичним зважуванням встановлюються маси і центрування усіх літаків до початкового прийому у експлуатацію і з того часу кожні чотири роки. Має бути урахований і правильно задокументований сумарний вплив модифікацій та ремонтів на масу і центрування. ПС мають бути знову зважені, якщо вплив модифікацій на масу і центрування точно не відомий.

The weighing shall be accomplished by the manufacturer of the aircraft or by an approved maintenance organization.

The Aircompany determines the mass of all operating items and crew members included in the aircraft dry operating mass by weighing or by using standard masses. The influence of their position on the aircraft's CG is determined.

The Aircompany establishes the mass of the traffic load, including any ballast, by actual weighing or by determining the mass of the traffic load in accordance with standard passenger and baggage masses.

The loading of aircraft performs under the supervision of properly qualified personnel.

Traffic load is consistent with the data used for the calculation of the aircraft mass and balance.

The loading shall comply with additional structural limits such as the floor strength limitations, the maximum load per linear metre, the maximum mass per cargo compartment.

In addition to standard masses for passengers and checked baggage, the Aircompany reserves the right to use standard masses for other load items, if it demonstrates to the competent authority that these items have the same mass or that their masses are within specified tolerances.

The Aircompany shall determine the mass of the fuel load by using the actual density or, if not known, the density calculated in accordance.

Typical values of fuel density are (g/cm^3):

- JET A1 (jet fuel JP 1) – **0,79**;
- JET B (jet fuel JP 4) – **0,76**;
- Oil – **0.88**
- Jet fuel PT – **0.775**
- Jet fuel TC-1 – **0.78**

The Aircompany provides that the loading of:

- its aircraft is performed under the supervision of qualified personnel; and
- commercial load is consistent with the data used for the calculation of the aircraft mass and balance.

The Aircompany complies with additional structural limits such as the floor strength limitations, the maximum load per running meter, the maximum mass per cargo compartment and the maximum seating limit.

In the AFM of aircrafts using by Aircompany forward and aft CG limits are specified. These limits guarantees that the certificated stability and control criteria are met throughout the whole flight and allow the proper trim setting for take-off. Aircompany guarantees that these limits are respected by defining and applying operational margins to the certified CG envelope in order to compensate for the following deviations and errors:

- deviations of actual CG at empty or operating mass from published values due, for example, to weighing errors, unaccounted modifications and/or equipment variations;
- deviations in fuel distribution in tanks from the applicable schedule;

Зважування виконує виробник ПС або схвалена організація з технічного обслуговування.

Авіакомпанія визначає масу всіх експлуатаційних елементів та членів екіпажу, що входять до сухої експлуатаційної маси повітряного судна, шляхом зважування або з використанням стандартних мас. Визначається вплив їхнього розташування на центрування повітряного судна.

Авіакомпанія встановлює масу вантажу, включаючи будь-який баласт, шляхом фактичного зважування або шляхом визначення маси вантажу відповідно до стандартних норм маси пасажирів і багажу.

Завантаження літака здійснюється під наглядом відповідним чином кваліфікованого персоналу.

Комерційний вантаж узгоджується з даними, що використовуються для обчислення маси і центрування ПС.

Завантаження потребує дотримання додаткових конструктивних обмежень, таких, як обмеження міцності підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік.

На додаток до стандартної маси пасажирів та багажу, Авіакомпанія залишає за собою право використовувати стандартні величини маси для інших одиниць навантаження, з метою продемонструвати уповноваженому органу, що ці пункти мають однакову масу або їхня маса знаходиться в межах наданих допусків.

Авіакомпанія визначає масу палива шляхом врахування її фактичної густоти або, якщо вона є невідомою, шляхом використання густоти.

Типовими значеннями щільності палива є (г/см^3):

- JET A1 (реактивне паливо JP 1) – **0,79**;
- JET B (реактивне паливо JP 4) – **0,76**;
- Мастило – **0,88**.
- Реактивне паливо РТ- **0.775**
- Реактивне паливо ТС-1 - **0.78**

Авіакомпанія забезпечує, що:

- завантаження повітряних суден виконується під наглядом кваліфікованого персоналу;
- комерційне завантаження відповідає даним розрахунку маси та центрування ПС.

Авіакомпанія дотримується додаткових конструктивних обмежень, таких як обмеження міцності підлоги, максимальне навантаження на погонний метр, максимальна маса на вантажний відсік і максимальна кількість місць для сидіння.

В КЛЕ ПС, які експлуатує Авіакомпанія, наведені передні і задні межі центрування. Ці обмеження гарантують дотримання протягом усього польоту критеріїв сертифікованої стійкості і керованості, і дозволяють належну установку тримерів для злету. Авіакомпанія гарантує забезпечення цих обмежень визначенням і впровадженням експлуатаційних обмежень до сертифікованих обмежень центрування для компенсації наступних відхилень і помилок:

- відхилення фактичної центрування пустої або експлуатаційної маси, наприклад, через похибки зважування, невраховані модифікації та/або варіації устаткування;
- відхилення в розподілі палива в баках від застосовного графіку;

- deviations in the distribution of baggage and cargo in the various compartments as compared with the assumed load distribution as well as inaccuracies in the actual mass of baggage and cargo;
- deviations of the actual CG of cargo within individual cargo compartments from the normally assumed mid position;
- deviations of the CG caused by gear and flap positions and by application of the prescribed fuel usage procedure, unless already covered by certified limitations.

8.1.8.4. Required Mass and Balance data and documentation as for of the aircraft

The Aircompany establishes mass and balance data and produce mass and balance documentation prior to each flight specifying the load and its distribution.

The Load components and their values must be specified in the cargo and passenger (if applicable) manifest (see Annex 8 and Annex 16 of the Aircompany‘s Ground Operations Manual GO.OM-01).

The mass and balance documentation shall enable the PIC to determine that the load and its distribution is such that the mass and balance limits of the aircraft are not exceeded.

The mass and balance documentation shall contain the following information:

- Aircraft registration and type;
- Flight identification, number and date;
- Name of the PIC;
- Name of the person who prepared the document;
- Dry operating mass and the corresponding CG of the aircraft;
- Mass of the fuel at take-off and the mass of trip fuel;
- Mass of consumables other than fuel, if applicable;
- Load components including passengers, baggage, freight and ballast;
- Take-off mass, landing mass and zero fuel mass;
- Applicable aircraft CG positions; and
- The limiting mass and CG values.

The information above shall be available in flight planning documents or mass and balance systems. Some of this information may be contained in other documents readily available for use. The Aircompany defines that the unit of measurement for all mass and weight calculations is the kilogram.

The person supervising the loading of the aircraft shall confirm by hand signature that the load and its distribution are in accordance with the mass and balance documentation given to the PIC. PIC shall indicate his acceptance by hand signature.

The weight and balance sheet may be completed either in a "computer" form or "manually" using the corresponding form of Load Sheet, Balance Sheet (for AN26, AN-74TK-100) and Trim Sheet.(for Boeing 737)

In case when the mass and balance data documentation should be prepared by the handling company the PIC is responsible to provide the following information to the handling company (transit airport):

- Crew composition;

- відхилення в розподілі багажу і вантажів в різних відсіках порівняно з передбачуваним розподілом багажу, а також неточності фактичної маси багажу і вантажів;
- відхилення фактичної центрування вантажу усередині окремих вантажних відсіках від зазвичай передбаченого середнього положення;
- відхилення центрування, спричинені положенням шасі або закрилків та застосуванням наказаної процедури використання палива, якщо тільки не охоплені сертифікованими обмеженнями

8.1.8.4. Дані та документація стосовно маси та центрування ПС

Перед кожним рейсом Авіакомпанія встановлює дані щодо маси та центрування і задокументовує такі дані з визначенням завантаження і його розташування.

Складові щодо навантаження та їх значення мають бути внесені до вантажного та пасажирського (якщо застосовно) маніфесту (див. Додаток 8 та Додаток 16 Керівництва з наземного обслуговування GO.OM-01 Авіакомпанії).

Документація стосовно маси та центрування ПС дозволяє КПС визначити, що завантаження і його розташування є такими, що не перевищують встановлені ліміти щодо маси та центрування.

Документація стосовно маси та центрування ПС містить наступну інформацію:

- реєстрацію та тип ПС;
- умовне позначення, номер та дату рейсу;
- прізвище КПС;
- прізвище особи, яка готувала цю документацію;
- суху експлуатаційну масу та центрування ПС:
- маса палива при зльоті та запас палива на рейс;
- маса витратних матеріалів, окрім палива (якщо така витрата має місце);
- складові навантаження, включаючи пасажирів, багаж, вантажі та баласт;
- злітна маса, посадкова маса та «суха» маса (тобто, без палива);
- застосовні позиції центрування ПС;
- граничні величини маси та обмеження щодо центрування ПС.

Вищезазначена інформація є доступною у документах щодо планування польотів або у системах визначення маси та центрування ПС. Авіакомпанія визначає, що одиницею виміру для будь-яких розрахунків мас та ваги є кілограм.

Особа, яка контролює завантаження ПС, письмово підтверджує, що вантаж та його розподіл на борту відповідають документації стосовно маси та центрування ПС, яка була надана КПС. КПС також засвідчує свою згоду, поставивши свій власноручний підпис.

Вага і баланс можуть бути заповнені як в "комп'ютерній" формі, так і "вручну", використовуючи відповідні форми Load sheet, Balance sheet (для Ан-26, AN-74TK-100) і Trim Sheet (для Boeing 737).

У випадку, коли документація з масо-ваговими даними повинна бути підготовлена хендлінговою компанією, КПС несе відповідальність за надання наступної інформації хендлінговій компанії (транзитному аеропорту):

- Склад екіпажу;

- DOW and CG;
- MTOW (restricted structural or other limits);
- Block fuel;
- Taxi fuel;
- Trip fuel;
- MLW (restricted structural or other limits).

- Суха експлуатаційна маса та центрування
- Максимальна злітна маса (обмежена конструктивно або відповідно до інших обмежень)
- Паливо потрібне з моменту прибирання колодок
- Паливо на руління
- Паливо потрібне на маршрут
- Максимальна посадочна вага (обмежена конструктивно або відповідно до інших обмежень).

8.1.8.5. Responsibilities

Head of airworthiness department is responsible for:

- to provide the individual aeroplane weighed prior to initial entry into service and at 4 year intervals thereafter, and
- to include all structural changes and equipment changes in the weighing record by computation or re-weighing of the aeroplane.

Co-pilot is responsible for:

- mass and balance calculations performing regarding to type, modification and loading of AC;
- payload and its distribution calculations for indicated type of aircraft
- real loading and balancing values are within limits, indicated in Loadsheet;
- number of passengers on the board are corresponding to indicated Loadsheet.

Flight operation manager is responsible for:

- determine the mass of all operating items and crew members included in the aeroplane's dry operating mass by weighing or by using standard masses;
- determine the influence the position of above items on the centre of gravity;
- transfer the valid Dry Operating Mass and Moment, and the loading stations into the database of the flight planning software.

PIC is responsible for:

- conformity of fuel amount to the estimated value in compliance with the OFP or to fuel amount defined by the PIC during pre-flight preparation;
- the control over real take-off mass, MLM, MZFM. Real take-off mass is not to exceed MTOM for real take-off conditions. MLM is to be within the limits of performances restrictions or correspond to a calculated mass in compliance with the OFP. MZFM is not to exceed the performance restrictions;
- conformity of flight crew members to the number of crew members indicated in the journey log for the operation of a given flight;
- conformity of real passengers number to numbers indicated in the Loadsheet;

8.1.8.5. Відповідальність

Начальник відділу з УПЛП відповідає за:

- зважування літаків до початкового прийому у експлуатацію, і з того часу – кожні чотири роки; та
- включення всіх конструктивних змін і змін устаткування в записи щодо зважування шляхом обчислення або зважування літака знову.

Другий Пілот відповідає за:

- Виконання розрахунків мас та центрування відповідно до використовуваного типу, модифікації та завантаження ПС;
- Розрахунок комерційного завантаження та його розміщення стосовно типу ПС, що використовується;
- Забезпечення того, щоб реальні значення завантаження та центрування знаходились в дозволених межах визначених у Loadsheet;
- Забезпечення відповідності кількості пасажирів на борту ПС визначеному у Loadsheet.

Керівник з льотної експлуатації відповідає за:

- визначення маси усіх експлуатаційних складових і членів екіпажу, включених в суху експлуатаційну масу, зважуванням, або використанням стандартних мас;
- визначення впливу положення вищевказаних складових на центрування;
- передачу чинної сухої експлуатаційної маси і моментів і місць завантаження в базу даних програми планування польоту.

КПС відповідає за:

- відповідність кількості палива розрахунковому значенню згідно з OFP або кількості палива, визначеній КПС під час передпольотної підготовки;
- контроль реальних значень злітної маси, MLM, MZFM. Реальна злітна маса не повинна перевищувати MTOM для реальних умов зльоту. MLM повинна бути в межах експлуатаційних обмежень або відповідати розрахунковій масі відповідно до OFP. MZFM не повинна перевищувати експлуатаційні обмеження;
- відповідність членів льотного екіпажу кількості членів екіпажу, зазначеній у бортовому журналі для виконання даного рейсу;
- відповідність реальної кількості пасажирів кількості, зазначеній у Loadsheet;

- calculation of horizontal stabilizer (trim) setting is in operational limits for take-off;(for Boeing 737)
- LMC do not result in exceeding the value: MZFM, MTOM, LDM.
- Control of determination of the actual takeoff mass and centre of gravity;
- satisfaction by himself that the Takeoff and Landing and Zero Fuel Masses and the corresponding centre of gravity positions are within the prescribed limits; and
- check and approve a Mass and Balance Sheet (BS).

8.1.8.6. Calculation of mass and balance

The payload calculation includes followings procedures:

- selection of appropriate data and forms;
- determination of payload limitations;
- allocation of payload on A/C in accordance with limitations of operational balance;
- computation of real payload, MTOM and MLM as well as A/C balances at take-off and landing;
- observance of limitations of mass and balance.

CP shall apply followings data in order to calculate these values correctly:

- aeroplane registration and type;
- flight identification number and date;
- identity of the PIC;
- identity of the person who prepared the document;
- dry operating mass and the corresponding CG of the aeroplane;
- mass of the fuel at take-off and the mass of trip fuel;
- mass of consumables other than fuel;
- components of the load including persons onboard, baggage, freight and ballast;
- take-off Mass, Landing Mass and Zero Fuel Mass;
- load distribution;
- applicable aeroplane CG positions; and
- limiting mass and CG values

The ratio of mass:

ZFM (Zero Fuel Mass) = DOM (Dry Operating Mass) + TL (Total Load)

TM (Taxi Mass) = ZFM (Zero Fuel Mass) + BF (Block Fuel)

TOM (Take-off Mass) = TM (Taxi Mass) - TXF (Taxi Fuel)

LM (Landing Mass) = TOM (Take-off Mass) - TF (Trip Fuel)

- розрахунок налаштування горизонтального стабілізатора (триммера) в експлуатаційних межах для зльоту; (для Boeing 737)
- LMC не призводять до перевищення значення: MZFM, MTOM, LDM.
- контроль визначення фактичної злітної маси і центрування:
- переконання, що злітна, посадкова маси і маса без палива, та центрування, що їм відповідає, перебувають в межах визначених обмежень; та
- перевірку і схвалення Графіку завантаження і центрування (ЦГ).

8.1.8.6. Розрахунок маси і центрування

Розрахунок комерційного завантаження включає наступні операції:

- підбір відповідних вихідних даних і бланків;
- визначення величини граничного комерційного завантаження;
- розміщення значень комерційного завантаження на ЦГ ПС відповідно до льотних обмежень із центрування;
- підрахунок фактичних величин комерційного завантаження, злітних і посадкових мас і центрувань ПС;
- перевірка дотримування усіх обмежень з маси і центрування ПС.

При виконанні розрахунку ДП має указати наступні дані:

- реєстраційний номер і тип літака;
- дата і номер рейсу;
- прізвище КПС;
- прізвище особи, яка готувала документ;
- суха експлуатаційна маса і відповідне центрування літака;
- маса палива на момент зльоту і маса палива на політ;
- маса витратних матеріалів окрім палива;
- складові вантажу, у тому числі службові особи, багаж, вантаж і баласт;
- злітна маса, посадкова маса і маса без палива;
- розподіл вантажу;
- відповідні координати CG літака; і
- обмежуючі значення маси і центрування.

Співвідношення мас:

ZFM (Маса без палива) = DOM (Суха операційна маса) + TL (Повне завантаження)

TM (Руліжна маса) = ZFM (Маса без палива) + BF (Паливо на момент убирання колодок)

TOM (Злітна маса) = TM (Руліжна маса) - TXF (Паливо для руління)

LM (Посадкова маса) = TOM (Злітна маса) - TF (Паливо на маршрут)

MPL (Max Pay Load) = MZFM - DOM

MPL (Max Pay Load) = MTOM - TOF - DOM

MPL (Max Pay Load) = MLM - LDF (Landing Fuel) - DOM

MPL (Max Pay Load) = MTOM - TOF - DOM

MF (Max Fuel) = MTOM + TF - ZFM

MF (Max Fuel) = MLM + TF - ZFM

The order of calculation:

CP execute the computation of payload after loading, carrying of navigational calculations and PIC`s approval to departure, when an amount of fuel, necessary for flight, and MTOM are established finally.

The determination of refueling, MTOM and MLM depend on meteorological conditions and decision of PIC.

CP must fill in input data in appropriate columns of a balance sheet and Load sheet, define the operational mass of A/C and maximal payload. If a payload is not sufficient to ensure limits of balance in admissible limits, the ballast should be used. A co-pilot must calculate the mass and distribution of ballast using the balance sheet. Ballast is taking into account while determining the actual operational payload. CP must calculate the mass and placing of the ballast on board applying the BS. The ballast should be accounted in actual payload of the aircraft.

While calculating payload CP must perform:

- determine an actual TOW and balance of the aircraft and ensure it in allowed limits;
- determine a expectable LM and balance and ensure it in allowed limits;
- ensure that the actual load in cargo compartment does not exceed the admissible pressure on floor and maximum loading

If the planned replacement aircraft for the flight of an aircraft of the same type but different modifications the CP must perform another calculation using balance sheet form as for the correspondent aircraft.

CP must sign the Load sheet and BS when calculation completed and the **PIC must verify:**

- the flight number, destination, aircraft registration;
- the date and time of the flight;
- the correct DOW and index;
- the number and the distribution of passengers;
- the cargo loading which should be in accordance with the cargo manifest;
- the fuel quantity and distribution.
- The fuel index given by the Load and Trim sheet takes into account the fuel specific gravity and assumes that the fuel is loaded normally (as mentioned

MPL (Максимальне комерційне завантаження) = MZFM - DOM

MPL (Максимальне комерційне завантаження) = MTOM - TOF - DOM

MPL (Максимальне комерційне завантаження) = MLM - LDF (Паливо на посадці) - DOM

MPL (Максимальне комерційне завантаження) = MTOM - TOF - DOM

MF (Максимальна заправка) = MTOM + TF - ZFM

MF (Максимальна заправка) = MLM + TF - ZFM

Порядок виконання розрахунку:

Розрахунок комерційного завантаження ДП виконує після закінчення завантаження, виконання розрахунку польоту і прийняття КПС рішення на виліт, коли остаточно з'ясовано заправку і максимально припустиму злітну масу.

Заправка ПС паливом, максимально припустима злітна і посадкова маса ПС визначаються метеоумовами польоту і рішенням КПС.

ДП повинен вписати вихідні дані у відповідні графи центрувального графіку та Load sheet, визначити експлуатаційну масу ПС і граничне комерційне завантаження. Якщо комерційного завантаження недостатньо для забезпечення центрування в припустимих межах, слід використовувати баласт. ДП зобов'язаний розрахувати масу і місце розташування баласту на борту за допомогою ЦГ. Баласт враховується у фактичному комерційному завантаженні ПС.

У процесі розрахунку комерційного завантаження ДП зобов'язаний:

- визначити фактичну злітну масу і центрування ПС і порівняти їх відповідно з максимально припустимою злітною масою і гранично припустимими польотними центруваннями;
- визначити передбачувані посадкову масу і центрування ПС і порівняти їх з припустимими;
- переконатися, що фактичне завантаження в вантажному відсіку не перевищують припустимий тиск на підлогу і максимально припустиме завантаження.

У випадку заміни запланованого на даний рейс ПС повітряним судном того ж типу, але іншої модифікації ДП зобов'язаний виконати новий розрахунок на бланку ЦГ, що відповідає цьому ПС.

Після оформлення Load sheet та ЦГ ДП має на них розписатися, а **КПС повинен перевірити**:

- номер рейсу, пункт призначення, реєстрацію літака;
- Дату та номер рейсу
- Правильність значення сухої експлуатаційної ваги та індексу
- Кількість та розміщення пасажирів
- Завантаження відповідно вантажного маніфесту
- Щільність та заправку паливом
- Індекс палива, вказаний у Loadsheet та Trim sheet, враховує питому вагу палива і передбачає,

in the AFM) and does not apply in case of unusual loading.(for Boeing 737)

Two copies of the Load sheet and balance sheet (Trim sheet for Boeing-737-300) for each commercial flight must be completed. The first one should be stored on board of the aircraft and another one should be stored in the airport during at least 3 days.

It`s allowed to have the documents handwritten or computerized form, which are accepted by Authority with purpose to determine the Mass and Balance. This documents must contain information about the load and its location, including fuel, and contain information about the standard or actual masses applying.

The documents, originated by ground staff, must contain the name of person who prepares it and the loading supervisor must confirm by signature that the load and its distribution are as stated.

The mass and balance documents must be acceptable to and countersigned by the PIC. He must be informed of any late changes and details joined in the «last minute changes» spaces of both original and duplicate documents.

After flight completed, the flight crew must deliver Load sheet and the balance sheet (Trim sheet for Boeing-737-300) together with operational flight plan to Flight Department office where it must be stored within 3 months from the date of flight

8.1.8.7. Standard mass values

To determine dry operating mass Aircompany applies the following values of ***Crew member masses:***

- Standard masses, including hand baggage, of 85 kg for flight crew members; or
- Standard masses, including hand baggage, of 75 kg for cabin crew members;
- If the standard mass is expected to be exceeded then the actual mass must be used.

8.1.8.7.1. The passengers classification:

- **Adults (Adults)** men and women relate to passengers aged 12 years or more.
- **Kids (Children)** are related to passenger aged 2 to 12 years inclusive.
- **Babies (Infants**) are related to the category of passengers under the age of 2 years.

The following values of passengers standart masses are applying in accordance to appropriate number of passengers seats on board

що паливо завантажено нормально (як зазначено в AFM) і не застосовується у випадку незвичайного завантаження (для Boeing 737).

Для кожного комерційного польоту слід готувати Load sheet та графік мас та центрування (Trim sheet для ПС Boeing-737-300) у двох примірниках. Одна копія має бути на борту ПС, друга - зберігатися в аеропорту вильоту на протязі принаймні трьох днів.

Документи можуть бути у рукописній або комп'ютерній формі, ухваленій повноважним органом з метою визначення маси та центрування ПС. Вони мають містити дані про завантаження та його розташування, включаючи паливо, та містити інформацію про застосування стандартних, або фактичних мас.

Документи, підготовлені наземним персоналом, мають містити прізвище особи, що його підготувала, а спостерігач з завантаження має підтвердити своїм підписом, що фактичні завантаження та розташування вантажу співпадають із вказаними.

Документи має бути надано КПС, який ставить свій підпис на ньому. Він має бути проінформований про усі зміни в останню хвилину, які мають бути відображені на обох примірниках документу.

Після закінчення рейсу екіпаж повинен здати Load sheet та ЦГ (Trim sheet для ПС Boeing-737-300)разом з операційним планом польоту до штабу льотного департаменту, де вони повинні зберігатися на протязі 3 місяців з дати закінчення рейсу

8.1.8.7. Стандартні величини мас

Для визначення сухої експлуатаційної маси Авіакомпанія використовує наступні ***значення мас членів екіпажу:***

- стандартні маси разом з ручним багажем: 85 кг для членів льотного екіпажу; або
- стандартні маси разом з ручним багажем 75 кг для членів кабінного екіпажу
- якщо очікується перевищення стандартних мас, то має використовуватись фактична маса.

8.1.8.7.1. Класифікація пасажирів:

- **Дорослі (Adults)** чоловіки й жінки відносяться до категорії пасажирів у віці від 12 років і більше.
- **Діти (Children)** відносяться до категорії пасажирів у віці від 2 до 12 років включно.
- **Немовлята (Infants)** відносяться до категорії пасажирів у віці до 2 років.

Застосовуються наступні стандартні маси для пасажирів в залежності від кількості пасажирських сидінь на борту:

Кількість пасажирських сидінь ***Passenger seats***	**18**	**24**	**36**
Чоловіки ***Male***	92*	88*	84*
Жінки ***Female***	74*	70*	76*
Діти від 2х до 12 років ***Children***	35	35	35
Немовлята до 2х років ***Infants***	0**	0**	0**

* Weight of the passenger, including 5 kg hand luggage

** If the child is in the hands of

* Маса пасажира з урахуванням 5 кг ручної поклажі

** Якщо дитина перебуває на руках

Documents on the masses and center should provide explanations in the " Notes " any different from the standard weight of passengers.

The Aircompany applies the values of standart mass for each item of checked baggage to perform calculations – 20 kg.

The Aircompany determines the actual mass of checked baggage for each flight .

8.1.8.8. The last minute changes procedure

Last Minute Change (LMC) means any change concerning traffic load: passengers, baggage, cargo occurring after the issuance of the Load and Balance sheet or Trim sheet.

The last minute changes (LMC) of loading and balance sheet are allowed in cases where changes in load - or plus or minus - are within permissible limits of AFM only.

If any LMC occurs after the completion of the mass and balance document, the PIC must be informed and this change must to be filled in the mass and balance document.

The maximum allowed change in cargo load acceptable as a LMC specified below. If this number exceeded, new mass and balance document must to be completed.

In exceptional cases – when time limitation is present - changes can be transferred to PIC by radio or ground communications. The crew and ground staff appropriately supplement their own copies. Report download that refers to the airport of destination, must contain the corrected figures load of passengers, cargo, baggage or mail. If necessary changes in the load AC, after clearance of Loadsheet, the procedure of LMC changes in the last minute.

LMC of the mass and balance should be accounted by crew and confirmed and signed by representative of service of organization of transportations and CP

The maximum value of LMC of load as for An 26 is **500** kg.

The maximum value of LMC of load as for AN-74ТК-100 is **500** kg**.**

The maximum value of LMC of load as for Boeing 737 is **500** kg

In cases when the LMC of load is more than **(+ -) allowed values** Representative of transportation service shall provide to crew the new Load sheet indicating the weight and balance of AC according to changes in the last minute (LMC). In any case, take-off weight of aircraft must not exceed the maximum take-off mass (MTOM), relevant provisions of the take-off and maximum permissible landing weight (MLM) is responsible for Aircraft technical limitations or meet the flight plan calculation (CFPL).

8.1.8.9. Computerised systems.

The Aircompany allowed implementation of creating of mass and balance documentation with appropriate computer system applying and guarantees check of the output data of this system.

In case of this system established should be implemented that amendments of input data are incorporated properly in the

Документ по масах і центруванню повинен давати пояснення в "Примітках" щодо будь-яких відмінностей від стандартної маси пасажирів

Авіакомпанія для розрахунків застосовує стандартну масу для кожної одиниці перевіреного багажу – 20 кг.

Для кожного польоту Авіакомпанія визначає фактичну масу перевіреного багажу шляхом зважування.

8.1.8.8. Процедури змін в останню хвилину

Зміна в останню хвилину (LMC) - будь-яка зміна, що стосується завантаження: пасажирів, багажу, вантажу, що відбулася вже після складання Loadsheet, Trim sheet або ЦГ.

Зміни в останню хвилину (LMC) завантаження й центрувального графіка дозволені тільки у випадках, коли зміни завантаження - або плюс, або мінус - перебувають у межах припустимих обмежень КЛЕ

Якщо після складення документації з маси і центрування відбувається будь-яка зміна у останню хвилину (LMC), вона має бути доведена до відома КПС, і введена у графік маси і центрування.

Максимальна дозволена зміна кількості пасажирів або отриманого зареєстрованого вантажу у якості зміни у останню хвилину вказані нижче. Якщо ця кількість перевищена, має бути підготовлений новий графік маси і центрування.

У виняткових випадках - якщо не дозволяє час - зміни можуть бути передані КПС за допомогою радіо або наземного зв'язку. Екіпаж і наземний персонал відповідним чином доповнюють свої екземпляри. Повідомлення про завантаження, що посилається в аеропорт призначення, має містити виправлені цифри завантаження пасажирів, вантажу, багажу або пошти. Якщо буде потреба внесення змін у завантаження ПС, після оформлення СЗВ (Loadsheet), застосовується процедура (LMC) зміни в останню хвилину.

Зміни мас і центрівок, що виникли у останню хвилину, ураховуються льотним екіпажем та засвідчуються підписом представника служби організації перевезень і 2-го пілота.

Максимальна зміна комерційного завантаження в останню хвилину для літака Ан-26 становить **500** кг.

Максимальна зміна комерційного завантаження в останню хвилину для літака Ан-74ТК-100 становить **500** кг.

Максимальна зміна комерційного завантаження в останню хвилину для літака Boeing 737 становить **500** кг.

У випадках зміни завантаження більше **(+ -) дозволених значень** представник служби організації перевезень зобов'язаний надати екіпажу ПС нову СЗВ (Loadsheet) із вказівкою маси й центрування ПС відповідно до змін в останню хвилину (LMC). У кожному разі злітна маса ПС не повинна перевищувати Максимальної дозволеної злітної маси (МТОМ), відповідній умовам зльоту, а Максимальна дозволена посадкова маса (MLM) відповідає льотно-технічним обмеженням або відповідає розрахунковому плану польоту.

8.1.8.9. Комп’ютерізовані системи

Авіакомпанія допускає впровадження генерування документації стосовно маси та центрування ПС за допомогою відповідної комп’ютерної системи та гарантує перевірку цілісності вихідних даних такої системи

За наявності такої системи буде впроваджено систему контролю щодо правильності роботи системи з метою своє

system and that the system is operating correctly on a continuous basis by verifying the output data at intervals not exceeding 6 months.

8.1.8.10. Seating policy

When performing any Aircompany passenger flight, the principle of determining a seat for each passenger is applied.

In preparing the CG, the specific distribution of passengers in the passenger compartment is taken into account. Any potential errors in the CG are compensated for by the operational range of CGs, ensuring that passengers are seated as intended.

In case of using arbitrary seating of passengers, the aircraft crew must be informed about this procedure before boarding passengers. However, the use of an arbitrary seating arrangement may require passengers to be seated in the passenger cabin. The PIC should instruct the cabin crew members to transfer passengers so as to create an actual seat allocation in accordance with the allocation envisaged by the CG.

When assigning seats for passengers, which are located near emergency exits, it is necessary to take into account the restrictions that apply to a certain category of passengers. The categories of such persons are given in para 8.3.15.1.2.

часного внесення належним чином поправок вхідних даних до системи на основі постійної перевірки вихідних даних з інтервалом, який не перевищує 6 місяців.

8.1.8.10. Політика розміщення

При виконання будь-якого пасажирського рейсу Авіакомпанії застосовується принцип визначення посадкового місця для кожного пасажира.

При підготовці ЦГ приймається до уваги конкретний розподіл пасажирів на місцях. Будь-які можливі помилки в ЦГ компенсуються операційним діапазоном центрувань із забезпеченням того, що пасажири розсаджуються, як призначено.

У випадку застосування вільного розсадження пасажирів екіпаж ПС повинен бути проінформований про цю процедуру перед посадкою пасажирів. Однак застосування вільного розсадження може вимагати пересадки пасажирів в пасажирській кабіні. КПС повинен проінструктувати членів екіпажу пасажирської кабіни пересадити пасажирів так, щоб створити фактичний розподіл крісел відповідно до розподілу, передбаченого ЦГ.

При призначенні для пасажирів місць, яке розташовані біля аварійних виходів, необхідно враховувати обмеження, що поширюються на певну категорію пасажирів. Категорії таких осіб наведено в р. 8.3.15.1.2.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.9. Air traffic services (ATS) flight plan 8.1.9-3
8.1.9. План польотів повітряного руху (ATS) 8.1.9-3
8.1.9.1. Glossary 8.1.9-3
8.1.9.1. Скорочення 8.1.9-3
8.1.9.2. Policy of Aircompany 8.1.9-3
8.1.9.2. Політика Авіакомпанії 8.1.9-3
8.1.9.3. General 8.1.9-3
8.1.9.3. Загальні положення 8.1.9-3
8.1.9.4. ATC Clearance 8.1.9-3
8.1.9.4. Дозвіл ОПР 8.1.9-3
8.1.9.4.1. Clearance Limits 8.1.9-3
8.1.9.4.1. Обмеження дозволу ОПР 8.1.9-3
8.1.9.4.2. Departure Procedure 8.1.9-4
8.1.9.4.2. Процедура вильоту 8.1.9-4
8.1.9.4.3. Route of Flight 8.1.9-4
8.1.9.4.3. Маршрут польоту 8.1.9-4
8.1.9.4.4. Altitude 8.1.9-4
8.1.9.4.4. Висота 8.1.9-4
8.1.9.4.5. Holding Instructions 8.1.9-4
8.1.9.4.5. Інструкції з очикування 8.1.9-4
8.1.9.4.6. Arrival Route 8.1.9-4
8.1.9.4.6. Маршрут прибуття 8.1.9-4
8.1.9.4.7. Communications 8.1.9-5
8.1.9.4.7. Зв’язок 8.1.9-5
8.1.9.4.8. Approach Clearance 8.1.9-5
8.1.9.4.8. Дозвіл на заходження на посадку 8.1.9-5
8.1.9.4.9. Complying with a Clearance 8.1.9-5
8.1.9.4.9. Відповідність дозволу 8.1.9-5
8.1.9.4.10. Clearance Recording 8.1.9-5
8.1.9.4.10. Запис про дозвіл 8.1.9-5
8.1.9.4.11. Cancelling an IFR Flight Plan 8.1.9-5
8.1.9.4.11. Скасування плану польоту IFR 8.1.9-5
8.1.9.5. Procedures 8.1.9-6
8.1.9.5. Процедури 8.1.9-6
8.1.9.5.1. Repetitive Flight Plan (RPL) 8.1.9-7
8.1.9.5.1. Повторюваний план польоту (RPL) 8.1.9-7
8.1.9.5.2. Delayed departure 8.1.9-7
8.1.9.5.2. Затриманий виліт 8.1.9-7
8.1.9.5.3. Inflight 8.1.9-7
8.1.9.5.3. В польоті 8.1.9-7
8.1.9.5.4. Submission of Flight Plan during Flight 8.1.9-7
8.1.9.5.4. Надання плану польоту протягом польоту 8.1.9-7
8.1.9.6. Responsibility 8.1.9-8
8.1.9.6. Відповідальність 8.1.9-8

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.9. Air traffic services (ATS) flight plan.

CAT.OP.MPA.190; AMC1 CAT.OP.MPA.190

8.1.9.1. Glossary

FPL – Flight Plan

ATS – Air Traffic Services

ATD/ATA Actual Time of Departure/Arrival

CTOT – Calculated Take-off Time

OFP – Operational Flight Plan

EOBT – Estimated Off-block Time

IFPS – The Integrated Initial Flight Plan Processing System

FIR –Flight Information Region

AFTN – Aeronautical Fixed Telecommunication Network

SITA – International Aeronautical Telecommunications Company (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques)

SLOT – A set time when runway is assigned for a flight to take-off or landing

8.1.9.2. Policy of Aircompany

Air traffic services (ATS) appropriate to the airspace and the applicable rules of the air are used for all flights.

In-flight operational instructions involving a change to the ATS flight plan, when practicable, are coordinated with the appropriate ATS unit before transmission to an aircraft.
When coordination with an appropriate air traffic service (ATS) unit has not been possible, in-flight operational instructions do not relieve a PIC of responsibility for obtaining an appropriate clearance from an ATS unit, if applicable, before making a change in flight plan.
An ATS Flight Plan is to be submitted to the appropriate Air Traffic Service unit for all flights.

The ATS Flight Plan (FPL) is to be prepared and submitted by OCC Dispatcher (flight crewmember) who takes into account applicable regulations and limitations described in ICAO standards (Doc 4444). En example of correctly filled FPL according to requirements of DOC 4444 ATM/501 Air Navigation Servicing Rules “Air traffic management given at the next page.

For all flights planned to be performed at night or under instrument meteorological conditions, a FPL must be submitted in accordance with the IFR.

8.1.9.3. General

ICAO Annex 2 standards require filing a flight plan for all the IFR and VFR flights within the designated areas (see Jeppesen guidance "AIR TRAFFIC CONTROL" Appendix 2). Some countries also require flight plans for other flights such as VFR involving the interface crossing between VFR and IFR. Separate requirements of the states are listed at the end of the "AIR TRAFFIC CONTROL" section in Jeppesen as well as in the RAC section of AIP / AIM documents of the appropriate State.

8.1.9.4. ATC Clearance

8.1.9.4.1. Clearance Limits

8.1.9. План польотів повітряного руху (ATS).

8.1.9.1. Скорочення

FPL – план польоту

ОПР – обслуговування повітряного руху

ATD/ATA актуальний час вильоту/прибуття

CTOT – розрахований час зльоту

OFP – експлуатаційний план польоту

EOBT – розрахунковий час початку руху повітряного судна

IFPS – Інтегрована система обробки початкового плану польоту

FIR –район польотної інформації

AFTN – Мережа авіаційного фіксованого електрозв'язку

SITA – Міжнародна компанія з повітряних телекомунікацій

SLOT – Встановлений час, коли зайняття злітно-посадкової смуги дозволено для виконання зльоту або посадки.

8.1.9.2. Політика Авіакомпанії

Обслуговування повітряного руху (ОПР), що відповідає повітряному простору та застосовним правилам польотів використовується у всіх польотах.
Експлуатаційні польотні інструкції, які передбачають зміни до плану польоту ОПР, коли це можливо, координуються з відповідним органом ОПР до надсилання на ПС.
За неможливості координації з відповідним органом ОПР, експлуатаційні польотні інструкції не звільняють КПС від відповідальності за отримання відповідного дозволу від органу ОПР, якщо це застосовно, до внесення змін у план польоту.
План польоту ОПР повинен бути наданий відповідному органу обслуговування повітряного руху для всіх польотів.
План польоту ОПР (FPL) повинен бути підготовлений та наданий диспетчером ЦОКП (членом льотного екіпажу), який приймає до уваги застосовні правила та обмеження, описані стандартами ICAO (Doc 4444). Приклад FPL, заповненого відповідно до вимог DOC 4444 ATM/501 Правила аеронавігаційного обслуговування організації Повітряного руху наведено на наступній сторінці.

Для усіх польотів, що плануються до виконання у нічний час або за приладовими метеорологічними умовами має надаватися FPL за ППП.

8.1.9.3. Загальні положення

Стандарти наведені в Додатку 2 ІКАО вимагають подачу плану польоту для всіх польотів за ППП і для польотів за ПВП у межах призначених зон (див. керівництво Jeppesen розділ "AIR TRAFFIC CONTROL" Додаток 2). Деякі країни вимагають також плани польоту для інших польотів, таких, як польоти за ПВП із перетинанням межі між ПВП та ППП. Окремі вимоги країн вказані наприкінці розділу "AIR TRAFFIC CONTROL" керівництва Jeppesen і в розділі RAC документів AIP/AIM такої держави.

8.1.9.4. Дозвіл ОПР

8.1.9.4.1. Обмеження дозволу ОПР

An ATC clearance issued before takeoff normally includes the destination airport as the clearance limit. A flight may be cleared to a point short of the destination if ATC has no assurance that co-ordination with a subsequent area control center will be accomplished before that flight enters its FIR.

A flight must not continue beyond its clearance limit without further clearance. It is the controller's responsibility to furnish further clearance before a flight reaches the clearance limit. This clearance may change the clearance limit to a point beyond or it may include holding instruction at the clearance limit. In the latter case the controller should provide the pilot with an expected further clearance time.

8.1.9.4.2. Departure Procedure

The departure procedure includes the routing and any altitude restrictions during after takeoff to the en-route phase. At some airports, Standard Instrument Departures (SID) have been established which identify each departure procedure with a name and a number. At airports where they are used, these SIDs are charted and used routinely to simplify and shorten clearance delivery. A pilot is to accept a SID as part of the ATC clearance only if the SID number in the clearance corresponds with his charted information.

8.1.9.4.3. Route of Flight

If the route of flight is different from that filed, or if the flight is an oceanic flight, or if a clearance is issued en-route, the clearance must include a description of the route using airway designations, radio fixes, or latitude and longitude.

When ATC includes the Mach number as part of the clearance, that Mach number must be maintained as closely as possible, any change in Mach number must be approved by ATC. Additionally, ETA amendments and/or TAS changes must be reported to ATC.

8.1.9.4.4. Altitude

A cleared altitude means an assigned altitude or flight level including any restrictions. A new clearance is required to leave that altitude or flight level.

At airport without an approved instrument approach procedure, the destination clearance authorizes the pilot to proceed to the destination airport, descend, and land.

The clearance does not permit the pilot to descent below the MEA or MOCA unless the descent and landing are made in accordance with Visual reference Flight Rules.

Upon receiving a clearance containing altitude information, the PIC must verify that the clearance does not violate any altitude restriction for the route to be flown.

8.1.9.4.5. Holding Instructions

If a flight is cleared to hold, ATC holding instructions must be complied with. These instructions may be issued by the controller or they may be required on the charts.

8.1.9.4.6. Arrival Route

Clearance for an arrival route is not issued until a flight is approaching the terminal area. This is a detailed clearance that

Дозвіл ОПР, виданий перед зльотом, зазвичай включає в себе аеропорт призначення як межу дозволу. Дозвіл на політ може бути наданий до точки, яка знаходиться за межами аеропорту призначення, якщо у диспетчерів немає впевненості, що координація з наступним диспетчерським центром буде досягнута до того, як цей рейс увійде в його FIR.

Політ не повинен продовжуватися за межею дозволу без отримання додаткового дозволу. Диспетчер несе відповідальність за надання подальшого дозволу до того, як політ досягне межі дозволу. Цей дозвіл може змінювати межу ешелонування до точки за межею ешелонування або включати вказівку утримуватися на межі ешелонування. В останньому випадку диспетчер повинен повідомити пілоту очікуваний час подальшого зниження.

8.1.9.4.2. Процедура вильоту

Процедура вильоту включає в себе визначення маршруту і будь-які обмеження висоти після зльоту до фази руху за маршрутом. У деяких аеропортах встановлені стандартні вильоти за приладами (SID), які ідентифікують кожну процедуру вильоту за допомогою назви та номера. В аеропортах, де вони застосовуються, ці SID наносяться на карту і використовуються на постійній основі для спрощення і скорочення процедури отримання дозволу. Пілот повинен прийняти SID як частину дозволу ОПР, тільки якщо номер SID в дозволі відповідає інформації, зазначеній на карті.

8.1.9.4.3. Маршрут польоту

Якщо маршрут польоту відрізняється від поданого, або якщо політ є океанським, або якщо дозвіл видається на маршруті, дозвіл повинен містити опис маршруту з використанням позначень повітряних трас, радіопозивних або широти і довготи.

Коли ОПР включає число Маха як частину дозволу на виконання польотів, це число Маха повинно підтримуватися якумога точніше, будь-яка зміна числа Маха повинна бути схвалена ОПР. Крім того, про зміни ETA та/або TAS необхідно повідомляти органи ОПР.

8.1.9.4.4. Висота

Дозвіл на висоту означає призначену висоту або ешелон польоту з урахуванням усіх обмежень. Для того, щоб покинути цю висоту або ешелон польоту, необхідно отримати новий дозвіл.

В аеропорту, де немає затвердженої процедури заходження на посадку за приладами, дозвіл на посадку дає право пілоту прямувати до аеропорту призначення, знижуватися і приземлятися.

Дозвіл не дозволяє пілоту знижуватися нижче MEA або MOCA, за винятком випадків, коли зниження і посадка виконуються відповідно до Правил Візуальних Польотів за візуальними орієнтирами.

Після отримання дозволу, що містить інформацію про висоту польоту, КПС повинен перевірити, чи не порушує цей дозвіл жодних висотних обмежень для маршруту польоту.

8.1.9.4.5. Інструкції з очікування

Якщо дозволена процедура очікування, необхідно дотримуватися інструкцій ОПР щодо неї. Ці вказівки можуть бути видані диспетчером або визначені на схемах.

8.1.9.4.6. Маршрут прибуття

Дозвіл на маршрут прильоту не видається, поки літак не наблизиться до зони терміналу. Це детальний дозвіл,

fully describes the routing to a point from which the flight will be maneuvered for the approach to the airport.

At some airports, Standard Terminal Arrival Routes (STAR) have been established. They identify each airport arrival route with a name and a number. STARs are charted and used routinely to simplify and shorten clearance delivery. A pilot is to accept a STAR as part of the ATC clearance only if the STAR number in the clearance corresponds with his charted information.

8.1.9.4.7. Communications

The frequency of departure control or the next en-route facility may be included with the clearance.

8.1.9.4.8. Approach Clearance

An approach clearance is authorization to conduct an approach and missed approach. If the type of approach is not specified, the pilot may execute any type of instrument approach approved for the runway to be used. In this case, the pilot must announce his intended choice of approach procedure. An approach clearance does not include clearance to land.

8.1.9.4.9. Complying with a Clearance

When ATC issues a clearance, a pilot is expected to comply promptly after acceptance. ATC may use the term “immediate” to communicate urgency and the requirement for expeditious compliance.

8.1.9.4.10. Clearance Recording

A pilot should make a visible record of each ATC clearance, and all route changes should be recorded to OFP

8.1.9.4.11. Cancelling an IFR Flight Plan

The flight plan is normally cancelled by the “tower” at the end of the flight. After a landing on a non-controlled airport, the Commander must ensure that the flight plan is cancelled.

який повністю описує маршрут до точки, з якої буде здійснюватися маневрування для заходу на посадку в аеропорт.

У деяких аеропортах встановлені стандартні маршрути прибуття (STAR). Вони ідентифікують кожен маршрут прибуття в аеропорт за допомогою назви та номера. STAR наносяться на карту і регулярно використовуються для спрощення і скорочення процесу отримання дозволу. Пілот повинен прийняти STAR як частину дозволу ОПР тільки в тому випадку, якщо номер STAR в дозволі відповідає інформації, зазначеній на карті.

8.1.9.4.7. Зв’язок

Частота органу контролю вильоту або наступного пункту маршруту може бути включена в дозвіл.

8.1.9.4.8. Дозвіл на заходження на посадку

Дозвіл на заходження на посадку - це дозвіл на виконання заходження на посадку та відхід на друге коло. Якщо тип заходження на посадку не визначений, пілот може виконати будь-який тип заходження на посадку за приладами, дозволений для ЗПС, що використовується. У цьому випадку пілот повинен повідомити про свій вибір процедури заходження на посадку. Дозвіл на заходження на посадку не включає дозвіл на посадку.

8.1.9.4.9. Відповідність дозволу

Коли ОПР видає дозвіл, очікується, що пілот виконає його негайно після отримання дозволу. Орган ОПР може використовувати термін "терміново", щоб повідомити про терміновість і вимогу швидкого виконання.

8.1.9.4.10. Запис про дозвіл

Пілот повинен зробити видимий запис про кожен дозвіл ОПР, а всі зміни маршруту повинні бути зареєстровані в OFP.

8.1.9.4.11. Скасування плану польоту IFR

План польоту зазвичай скасовується органом ОПР аеропорту наприкінці польоту. Після посадки в неконтрольованому аеропорту командир повинен переконатися, що план польоту може бути скасований.

En example of correctly filled FPL

Зразок коректно заповненого FPL

Priority Addressee(s)

<<=FF ->

<<=

Filling time Originator

-> <<=

3 Message type 7 Aircraft identification 8 Flight rules Type of flight

<<=(FPL - UNO691P - I N <<=

9 Number Type of aircraft Wake turbulence category

- AN26 / M

10 Equipment

SDGFHRY / S <<=

13 Departure aerodrome Time

- HCMM 0500 <<=

15 Cruising speed Level

- N0219 F160 ->

Route

MOGDU

HCMK0630 N0218F170 MOGDU HCMM0107 <<=

16 Destination aerodrome Total EET ALTN aerodrome 2. ALTN aerodrome

- HCMK 0100 -> HCMM -> <<=

18 Other information

PBN/B2B4 DOF/210315 REG/URUZE <<=

SUPLEMENTARY INFORMATION

19 Endurance Persons on board Emergency radio

-E / 0356 -> P / 24 -R / UHF: X VHF: V ELT: E

Survival equipment

-> S / POLAR: X DESERT: X MARITIME: M JUNGLE: X J / LIGHT: L FLUORES: X UHF: X VHF: X

Dinghies Number Capacity Cover - Colour

D / 1 -> 45 -> C -> YELLOW <<=

Aircraft colour and markings

A / WHITE

Remarks

-> N /

Pilot-in-command

C / SENYK)<<=

Filed by Space reserved for additional requirements

8.1.9.5. Procedures

The OCC Flight Dispatcher or Aircompany representative (agent), and in case of the abovementioned representatives absence - the aircraft PIC should ensure submission of FPL to the ATS authority for each flight.

FPL is normally prepared by OCC Flight Dispatcher, and submitted in appropriate way (AFTN, E-mail, SITA or Fax).

The procedure for filling out the FPL is described in detail in the OCC Regulation OCC.REG-01.

8.1.9.5. Процедури

Диспетчер або представник (агент) Авіакомпанії, а при відсутності таких - КПС, повинен забезпечити подачу FPL до органу ОПР для кожного польоту,

Зазвичай FPL готує диспетчер ЦОКП і подає відповідними засобами (AFTN, електронна пошта, SITA або факс).

Детально процедури заповнення FPL описано в Положенні ЦОКП OCC.REG-01.

Changes in an ATS flight plan that occur prior to departure shall be coordinated with the appropriate ATS unit before transmission to the aircraft by OCC Flight Dispatcher.

Airline's OCC will take all necessary actions (alternative routing, change the profile of flight, etc.) to avoid or minimize the delay, inform flight crew respectively and provide new FPL, when required.

FPL should be submitted for ATC not earlier than 120 hours and not later than the time, mentioned in requirements by individual State in section AIR TRAFFIC CONTROL of Jeppesen manual prior to the EOBT of that flight.

The FPL intending to operate within the Eurocontrol area shall be submitted to IFPS at least three hours prior to the estimated off-block time (EOBT) of that flight.

The short version of the submitted FPL is also presented in the Operations Flight Plan (OFP) and could be used for the cross-check and confirmation during the flight if necessary.

When a piece of airplane equipment providing a certain type of operation in accordance with an Operations Specifications is inoperative, it shall be reflected in FPL and could lead to appropriate flight restrictions.

For flights to areas and aerodromes with high traffic, a delayed departure SLOT could be assigned in a way of CTOT with the estimated take-off tolerance -5/+10 minutes.

The FPL may be amended or canceled and replaced by a new flight plan due to a change of EOBT.

8.1.9.5.1. Repetitive Flight Plan (RPL)

An RPL is filed for flights to be operated on a regular basis at the same time and day within a specific period (e.g. winter/summer schedule or a series of flights for special events). It is essential that the data upon which the Operational Flight Plan (OFP) is calculated is identical to that specified in the RPL and vice versa.

8.1.9.5.2. Delayed departure

A FPL should be amended or canceled and replaced by a new FPL in the event of a delay in excess of given EOBT of 15 minutes.

The Flight crew shall as soon as practicable inform OCC about inability to depart in accordance with EOBT/CTOT giving the realistic time of departure as well as inform about the SLOT received directly from ATC.

8.1.9.5.3. Inflight

The flight crew shall arrange the route and profile of the flight in accordance with an active FPL.

Any desired or forced deviations from the FPL routing/profile caused by operational or technical areas shall be communicated to ATC and OCC as soon as practicable as well as inability to provide a certain type of operations (RNAV, RVSM, CAT I etc.) due to facilities/onboard equipment degradation.

8.1.9.5.4. Submission of Flight Plan during Flight

Зміни до плану польоту ОПР, які з'являються до відправлення, мають бути узгоджені з відповідним органом ОПР до передачі на літак диспетчером ЦОКП.

ЦОКП має прийняти всі необхідні дії (розрахунок резервний маршрут, зміна профілю польоту і т. ін.) для уникнення або мінімізації затримки, відповідним чином проінформувати льотний екіпаж і, за потреби, забезпечити надання нового FPL.

FPL має надаватись органам ОПР не раніше, ніж за 120 годин та не пізніше часу, зазначеного в вимогах відповідної країни в розділі AIR TRAFFIC CONTROL Керівництва Jeppesen до EOBT поточного польоту.

FPL, який буде виконуватись в межах зони Євроконтролю, має бути надіслано до IFPS, наскільки це можливо, не пізніше, ніж за три години до EOBT цього польоту.

Скорочена версія наданого FPL також представляється в експлуатаційному плані польоту (OFP) і має використовуватись для перехресної перевірки та підтвердження впродовж польоту в разі необхідності.

Коли устаткування літака, що забезпечує певний тип експлуатації у відповідності з Експлуатаційними специфікаціями, є несправним, це має бути відображено в FPL та може привести до відповідних обмежень в польоті.

При виконанні польотів в зони або на аеродроми з великою інтенсивністю руху ПС, може бути призначений SLOT з затримкою вильоту шляхом CTOT з припустимим відхиленням від розрахованого часу зльоту в межах -5/+10 хвилин.

FPL може бути виправлено або скасовано і замінено на новий план польоту у випадку зміни EOBT від зазначеного.

8.1.9.5.1. Повторюваний план польоту (RPL)

RPL подається для рейсів, які будуть виконуватися на регулярній основі в один і той же час і день протягом певного періоду (наприклад, зимовий/літній розклад або серія рейсів для спеціальних подій). Важливо, щоб дані, на основі яких розраховується оперативний план польотів (OFP), були ідентичними даним, зазначеним у RPL, і навпаки.

8.1.9.5.2. Затриманий виліт

FPL має бути виправлено або скасовано і замінено на новий FPL у випадку надлишкової затримки понад 15 хвилин від завданого EOBT.

Льотний екіпаж має за першої можливості інформувати ЦОКП про нездатність вилетіти згідно EOBT/CTOT, надавши реальний час вильоту, а також проінформувати стосовно SLOT, отриманого безпосередньо від ОПР.

8.1.9.5.3. В польоті

Льотний екіпаж повинен узгодити дотримання маршруту і профілю польоту відповідно до чинного FPL.

Будь-які бажані або вимушені відхилення від маршруту / профілю за FPL, спричинені експлуатаційними або технічними причинами мають бути по можливості повідомлені ATC і ЦОКП, а також нездатність забезпечення певного типу експлуатації (RNAV, RVSM, CAT I і т. ін.) через погіршення характеристик засобів/бортового устаткування.

8.1.9.5.4. Надання плану польоту протягом польоту

A FPL can be filed when airborne with any Air Traffic Service Unit (ATSU), but normally with the ATSU in charge of FIR, control area, advisory area or advisory route in or on which the aircraft is flying, or to the aeronautical telecommunication station servicing the ATSU concerned. When this is not practicable, it should be transmitted to another ATSU or aeronautical telecommunication station for retransmission as required to the appropriate ATSU. When no other options are available, relaying via other aircraft may be used, but extreme caution must be observed when using this method to ensure all information is transmitted clearly and clearances are copied correctly.

If the airborne FPL contains an intention to enter Controlled Airspace or certain Control Zones/Control areas, at least 10 minutes prior, warning of entry must be given before the aircraft is estimated to reach:

- the intended point of entry into a control area or advisory area; or
- the point of crossing an airway or advisory route.

In all cases, the message should start with the words “I wish to file an airborne flight plan”.

It should be noted that passing an airborne flight plan over the reporting time may, due to the controller’s workload, result in a delay in the message being filed.

The following items for flight plans submitted during flight are different:

- Departure aerodrome. The information to be provided concerning of this item will indicate the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained if required.
- Estimated off-block time. The information provided in respect of this item will be the time over the first point of the route to which plan relates

8.1.9.6. Responsibility

Whichever type of flight plan is used the PIC must ensure that it is filed/activated, with the appropriate notice, prior to departure.

Under normal circumstances the ATS unit for the departure/arrival station transmits ATD/ATA to respective ATS units.

The PIC must ensure that an ATD is relayed by phone by a qualified ground representative-or by radio to the appropriate ATS unit immediately after departure or an ATA is relayed to the next ATS unit after landing for the cases determined below:

- a VFR flight beginning and/or ending at an airport without ATS service (airport without a control zone), or
- An IFR flight which departs under VFR from an airport without ATS service, or
- An IFR flight which is terminated as a VFR flight at an airport without ATS service,

The **PIC** is responsible for:

FPL може бути надано в польоті через будь-який орган ОПР, але зазвичай через черговий орган ОПР в FIR, контрольованій зоні, консультативній зоні, або на консультативному маршруті, де ПС виконує політ, або через аеронавігаційну телекомунікаційну станцію, яка обслуговує відповідний орган ОПР. Якщо це неможливо, план має бути переданим іншому органу ОПР або іншій аеронавігаційній телекомунікаційній станції. За відсутності інших можливостей, може використовуватись трансляція через інші ПС, але при використанні цього методу має дотримуватись надзвичайна увага щоб гарантувати, що вся інформація передана чітко і дозволи записані правильно.

Якщо FPL, наданий в повітрі, містить намір увійти в контрольований повітряний простів або певні контрольовані зони, має бути надане попередження про вхід принаймні за 10 хвилин до розрахункового часу досягнення:

- наміченої точки входу в контрольовану зону або консультативну зону; або
- точки перетинання повітряної траси або консультативного маршруту.

В усіх випадках, повідомлення має починатись словами: “I wish to file an airborne flight plan”.

Слід зазначити, що передача в повітрі плану польоту зверх часу повідомлення через зайнятість диспетчера може призвести до затримки подачі повідомлення.

Наступні елементи плану польоту, наданого в польоті, є відмінними:

- Аеродром вильоту. Інформація, яка має бути наданою стосовно цього елементу, має указувати на місце розташування, з якого, за потреби, може бути отриманою додаткова інформація стосовно польоту
- Розрахунковий час вильоту. Інформація, яка має бути наданою стосовно цього елементу, має бути часом прольоту першої точки маршруту, якого стосується план.

8.1.9.6. Відповідальність

Незалежно від того, який тип плану польоту використовується, КПС повинен забезпечити його подачу/активацію з відповідним повідомленням до вильоту.

За звичайних обставин підрозділ ОПР для станції відправлення/прибуття передає ATD/ATA до відповідних підрозділів ОПР.

КПС повинен забезпечити передачу ATD по телефону кваліфікованим наземним представником або по радіо до відповідного підрозділу ОПР одразу після вильоту або повторну передачу ATA до наступного підрозділу ОПР після приземлення у випадках, визначених нижче:.

- Рейс за ПВП, що починається та/або закінчується в аеропорту, який не обслуговується диспетчерською службою (аеропорт без диспетчерської зони), або
- Рейс за ППП який вилітає за ПВП з аеропорту, що не обслуговується аеронавігаційною службою, або
- Рейс за ППП, який завершується як рейс за ПВП в аеропорту без обслуговування ATS,

КПС відповідає за:

- obtaining the valid and correct FPL for the intended flight;
- communication and coordination with the ATC regarding all the changes related to FPL, including en-route amendments.
- ensuring AC departure within EOBT or SLOT allocated, if applicable;
- ensuring the flight conduct in accordance with FPL;
- communication/coordination with ATC regarding the in-flight amendments to/ deviations from FPL, if necessary.

In order to ensure timely communication during the FDP, the mobile phone of PIC should always be switched on.

OCC Dispatcher is responsible for:

- Preparation and submission of the FPL;
- Communication and coordination with PIC concerning all changes, including en-route amendments to the OFP relative to EOBT/SLOT allocated;
- Providing new FPL/OFP, when required.

- отримання дійсного і правильного FPL для запланованого польоту;
- зв'язок і координацію з диспетчером ОПР щодо всіх змін стосовно плану польоту, в тому числі, уточнень маршруту;
- забезпечення вильоту у час EOBT або SLOT, якщо надано;
- забезпечення виконання польоту у відповідності до FPL;
- зв'язок/координацію з диспетчером ОПР стосовно змін/відхилень від FPL в польоті за потреби.

Для забезпечення своєчасного зв'язку під час передпольотної підготовки мобільний телефон КПС має бути завжди ввімкнений.

Диспетчер ЦОКП відповідає за:

- підготовку і подання FPL;
- зв'язок і координацію з КПС стосовно всіх змін, в тому числі уточнень маршруту в OFP стосовно наданого EOBT/SLOT;
- надання нового FPL/OFP при необхідності.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.10. Operational flight plan. 8.1.10-3
8.1.10. Експлуатаційний план польоту. 8.1.10-3
8.1.10.2. Content 8.1.10-3
8.1.10.2. Зміст 8.1.10-3
8.1.10.2.1. OFP 8.1.10-3
8.1.10.2.1. OFP 8.1.10-3
8.1.10.2.2. Briefing package 8.1.10-4
8.1.10.2.2. Брифінг-пакет 8.1.10-4
8.1.10.2.3. Ground Briefing 8.1.10-4
8.1.10.2.3. Наземний брифінг 8.1.10-4
8.1.10.3. Procedure of completing 8.1.10-5
8.1.10.3. Порядок оформлення 8.1.10-5
8.1.10.3.1. OFP 8.1.10-5
8.1.10.3.1. OFP 8.1.10-5
8.1.10.3.2. Briefing package 8.1.10-5
8.1.10.3.2. Брифінг-пакет 8.1.10-5
8.1.10.3.3. Ground briefing 8.1.10-7
8.1.10.3.3. Наземний брифінг 8.1.10-7
8.1.10.4. The briefing package accounting procedure 8.1.10-8
8.1.10.4. Процедура обліку брифінг-пакету 8.1.10-8
8.1.10.5. Responsibilities 8.1.10-8
8.1.10.5. Відповідальність 8.1.10-8
8.1.10.6. Journey Log 8.1.10-8
8.1.10.6. Завдання на політ 8.1.10-8
8.1.10.6.1. Journey Log Content 8.1.10-9
8.1.10.6.1. Зміст Завдання на політ 8.1.10-9
8.1.10.6.2. Responsibility 8.1.10-11
8.1.10.6.2. Відповідальність 8.1.10-11
Annex 1. Flight Brief for An-26 and An-74TK-100 aircraft types 8.1.10-13
Додаток 1. Брифінг пакет для ПС типів Ан-26 та Ан-74ТК-100 ..... 8.1.10-13
Annex 1A. Flight Brief for Boeing 737-300 aircraft 8.1.10-18
Додаток 1А. Брифінг пакет для ПС Boeing 737-300 ..... 8.1.10-18
Annex 2. Journey Log 8.1.10-25
Додаток 2. Завдання на політ 8.1.10-25

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.10.Operational flight plan.

8.1.10.Експлуатаційний план польоту.

CAT.OP.MPA.175(a); AMC1 CAT.OP.MPA.175(a); ORO.MLR.110; AMC1 ORO.MLR.110

8.1.10.1. Definitions

The operational flight plan (OFP) is a package of documentation that must be calculated before the flight and used by the aircraft crew during its execution and is designed to control the compliance of the actual flight parameters and fuel consumption with the calculated ones. The OFP is also used by the Aircompany as an official statement regarding the performance of the flight and can be used for the purpose of its analysis, audit or reconstruction. The OFP is provided to the crew in advance in order to ensure full and high-quality preparation for the flight, a well-founded decision on its execution.

An OFP should be prepared for each intended flight based on considerations of the aircraft performance, operating limitations, relevant expected meteorological conditions in accordance with flight route and the aerodromes concerned, as well as the aircraft operational limitations resulted from performance condition and operational equipment limitations, and MEL.

OFP is a part of briefing-package

Briefing Package – a prepared package of information relating to actual FPL, OFP, actual en-route weather, forecast, en-route weather, en-route wind and altitude conditions, NOTAMs for departure, arrival and alternate aerodromes and en-route areas.

Ground Briefing – a package of reference documentation on the interaction of the crew with ground and handling services and on the organization of ground handling of aircraft (if applicable), transfer, accommodation, and catering of the crew at intermediate airports. The ground briefing is part of the Briefing package but is not applicable for daily flights at the operational bases of the Aircompany.

8.1.10.1. Визначення

Експлуатаційний план польоту (OFP) – пакет документації, що має бути розраховано перед польотом та використано екіпажем ПС в процесі його виконання, призначений для контролю відповідності фактичних параметрів польоту та витрат палива розрахованим. OFP також використовується в Авіакомпанії як офіційне свідчення щодо виконання польоту та може використовуватися з метою його аналізу, аудиту або реконструкції. OFP надається екіпажу заздалегідь з метою забезпечення повної та якісної підготовки до польоту, обґрунтованого прийняття рішення щодо його виконання.

OFP оформлюється для кожного польоту, засновуючись на аналізі характеристик ПС, експлуатаційних обмеженнях, застосовних очікуваних метеорологічних умовах на маршруті польоту і застосовних аеродромах, експлуатаційних обмеженнях літака, обумовлених його технічними характеристиками, а також MEL.

OFP входить до складу брифінг-пакету.

Брифінг-пакет – підготовлений пакет інформації щодо актуального FPL, OFP, фактичної погоди за маршрутом, прогнозу погоди за маршрутом, вітрових і висотних умов за маршрутом, NOTAM для аеродромів відправлення, прибуття та запасних, та в районах за маршрутом.

Наземний брифінг – пакет довідкової документації щодо взаємодії екіпажу з наземними та хендлінговими службами та щодо організацій наземного обслуговування ПС (якщо застосовно), трансферу, розміщення та харчування екіпажу у проміжних аеропортах. Наземний брифінг входить до складу Брифінг-пакету, але не застосовний для щоденних польотів на оперативних базах Аівакомпанії.

8.1.10.2. Content

8.1.10.2.1. OFP

OFP Information is divided into service (s), calculated (c) and actual (a) as well.

An example of an OFP is provided in Annex 1 (for An-26, An-74ТК-100) and 1A (for Boeing-737-300) to this chapter. The OFP contains at least following information (the type of information is indicated in brackets):

(1) aircraft registration marks – (s);

(2) flight identification – (s);

(3) names of flight crew members – (a);

(4) crew members assignment – (a);

(5) aircraft type and variant – (s);

(6) date of flight – (s);

(7) type of operation (IFR, VFR) – (a);

(8) number of people on board – (a);

(9) place of departure – (c);

(10) time of departure (actual off-block time, take-off time) – (c) (a);

(11) place of arrival (planned and actual) – (c) (a);

8.1.10.2. Зміст

8.1.10.2.1. OFP

Інформація в OFP розподіляється на службову (c), розраховану (p) та актуальну (a).

Приклад OFP наведено у Додатку 1 (ПС Ан-26, Ан-74ТК-100) та 1A (ПС Boeing-737-300) до цього розділу. OFP містить щонайменше наступну інформацію (у дужках наведно до якого типу належить інформація):

(1) реєстраційний номер повітряного судна – (c);

(2) номер рейсу – (c);

(3) імена членів льотного екіпажу – (a);

(4) призначення у складі екіпажу – (a);

(5) тип та модифікація повітряного судна – (c);

(6) дата польоту – (c);

(7) тип польоту (ППП, ПВП) – (a);

(8) кількість осіб на борту – (a);

(9) місце вильоту – (p);

(10) час відправлення (час початку руху та зльоту) – (p) (a);

(11) місце прибуття (заплановане та фактичне) – (p) (a);

(12) time of arrival (actual landing and on-block time) – (c) (a);

(13) fuel on board when starting engines – (c) (a);

(14) fuel calculations (records of in-flight fuel checks) – (c) (a);

(15) alternate(s) for destination and, where applicable, take-off and en-route, including information required in (16) to (19) of this subparagraph – (c) (a);

(16) route and route segments with checkpoints/waypoints, distances, time, and tracks – (c) (a);

(17) planned cruising speed and flying times between checkpoints/waypoints (estimated and actual times overhead) – (c) (a);

(18) safe altitudes and minimum levels – (c);

(19) planned altitudes and flight levels – (c) (a);

(20) take-off and landing procedures – (a);

(21) initial ATS flight plan clearance and subsequent preclearance; – (a);

(22) in-flight replanning calculations – (a);

(23) relevant meteorological information (Aircompany accepts that this information includes the TAF, calculated wind values related to flight levels by the route and ATIS information) – (c);

(24) Equal Time Point (ETP) – (p);

Items that are readily available in other documentation or from another acceptable source or are irrelevant to the type of operation may be not included to the OFP.

8.1.10.2.2. Briefing package

Briefing package should contain at least the following information:

(1) FPL (see details in 8.1.9.OM A);

(2) wind and temperature data along the route;

(3) wx and fuel analysis;

(4) Meteorological information OPMET (may be given by OCC or customer);

(5) Meteorological information SIGMET;

(6) NOTAM.

Detailed procedures relative to briefing package pointed in section 5, chapter 5.6, paragraph 5.6.1.1 OCC Regulations OCC.REG-01

8.1.10.2.3. Ground Briefing

The ground briefing should be prepared and sent to the crew by Flight Dispatcher. The ground briefing should contain at least the following information:

(1) Contacts and addresses of airport ground services, where applicable;

(12) час прибуття (фактична посадка та час польоту) – (p) (a);

(13) кількість палива на борту під час запуску двигунів – (p) (a);

(14) розрахунок палива (записи залишків палива по маршруту) – (p) (a);

(15) запасний(і) аеродром(и) призначення та, де застосовно, запасні аеродроми для зльоту та по маршруту, включно з необхідною інформацією згідно з пунктами (16) – (19) цього підрозділу – (p) (a);

(16) маршрут та сегменти маршруту з пунктами обов'язкової доповіді та поворотними пунктами маршруту, часом та трасами – (p) (a);

(17) запланована крейсерська швидкість та час польоту між пунктами обов'язкової доповіді та поворотними пунктами маршруту (розрахунковий та фактичний час прольоту) – (p) (a);

(18) безпечні висоти та мінімальні ешелони польоту – (p);

(19) заплановані висоти та ешелони польоту – (p) (a);

(20) процедури зльоту та посадки – (a);

(21) початковий дозвіл диспетчера ОПР на виконання плану польоту та послідовні повторні дозволи – (a);

(22) розрахунки перепланування в польоті – (a);

(23) відповідна метеорологічна інформація.(в Авіакомпанії за таку вважається TAF , інформація щодо розрахункових значень вітру за ешелонами за маршрутом та інформація ATIS) – (c);

(24) Точка, рівновіддалена за часом (ETP) – (p);

Елементи, які легко доступні в іншій документації або з іншого прийнятного джерела або не мають відношення до типу польоту, можуть не бути включені з OFP.

8.1.10.2.2. Брифінг-пакет

Брифінг пакет містить щонайменше наступну інформацію:

(1) FPL (детальніше див. розділ 8.1.9 Частини А КЕ);

(2) дані про вітер та температуру по маршруту;

(3) аналіз польоту по маршруту в залежності від висоти польоту;

(4) Метеорологічна інформація OPMET;

(5) Метеорологічна інформація SIGMET;

(6) NOTAM.

Детально процедури щодо брифінг-пакету описано в розділі 5 глава 5.6 пункт 5.6.1.1 Положення про ЦОКП OCC.REG-01.

8.1.10.2.3. Наземний брифінг

Наземний брифінг складає та передає екіпажу ПС співробітник із забезпечення польотів ЦОКП. Наземний брифінг містить щонайменше наступну інформацію:

(1) Контакти та адреси наземних служб аеропортів, де застосовно;

(2) Information on companies providing aircraft refueling services and analysis of fuel costs at airports by route;

(3) Information on the order of accommodation and organization of food and rest for crews at airports by the route;

(4) The procedure for solving financial issues regarding the accommodation and rest of crews at airports by the route;

(5) Порядок трансферу екіпажів до місць відпочинку на місце стоянки літака в аеропортах за маршр том;

(6) Any other usefully information.

Detailed procedures relative to ground briefing pointed in section 5, chapter 5.6, paragraph 5.6.1.2 OCC Regulations OCC.REG-01

8.1.10.3. Procedure of completing

8.1.10.3.1. OFP

OFP should be calculated by Flight Dispatcher using the NAVSystem software and accounting the aircraft performance. The OFP shall contain the license number of Flight Dispatcher who prepared the OFP (see mark “25” in the example OFP in Annexes 1 and 1A) and the OFP identifier, which is automatically generated by the software (see mark “26” in the example OFP in Annexes 1 and 1A). As an exception, in non-standard situations, related to the impossibility of using the NAVSystem software, the OFP should be calculated by co-pilot (Flight Navigator, if applicable) himself.

OFP should be calculated, compiled and sent for the crew in term of from one day to (but no later) one hour of estimated block off time before flight performing

Records in the OFP should be made by:

- Co-pilot or Flight Navigator (if applicable) – while preflight preparations;
- Pilot Monitoring or Flight Navigator (if applicable) – while in flight (by free form).

All entries on the OFP should be made concurrently and be permanent in nature.

As a rule, the service information and calculated information (see p.8.1.10.2.1) is generated by the NAVSystem software and should be given as a printed one.

The responsible crew member enters the actual information into the printed OFP in a handwritten form.

Upon completion of the flight, the PIC checks the information entered into the OFP throughout the flight and verifies its accuracy by signing the “Captains Signature” column (see mark “27” in the OFP example in Annexes 1 and 1A).

8.1.10.3.2. Briefing package

Briefing package should be calculated by Flight Dispatcher using the NAVSystem software and accounting the aircraft performance.

(2) Інформація щодо компаній, що надають послуги із заправки паливом ПС, та аналіз вартості палива в аеропортах за маршрутом;

(3) Інформацію щодо порядку розміщення та організації харчування та відпочинку екіпажів в аеропортах за маршрутом;

(4) Порядок вирішення фінансових питань стосовно розміщення та відпочинку екіпажів в аеропортах за маршрутом;

(5) Порядок трансферу екіпажів до місць відпочинку та на місце стоянки літака в аеропортах за маршрутом;

(6) Інше.

Детально процедури щодо наземного брифінгу описано в розділі 5 глава 5.6 пункт 5.6.1.2 OCC.REG-01.

8.1.10.3. Порядок оформлення

8.1.10.3.1. OFP

OFP має бути підготовлено співробітником із забезпечення польотів з використанням програмного забезпечення NAVSystem з урахуванням характеристик ПС. В OFP зазначається номер ліцензії співробітника із забезпечення польотів, що склав OFP (див. позначку «25» в прикладі OFP у Додатках 1 та 1A), та ідентифікатор OFP, який створюється автоматично програмним забезпеченням (див. позначку «26» в прикладі OFP у Додатках 1 та 1A). В порядку виключення, у нестандартних ситуаціях, пов’язаних із неможливістю застосування програмного забезпечення NAVSystem, OFP розрахвується вручну другим пілотом (штурманом, якщо застосовно).

OFP має бути розраховано, підготовлено та надано екіпажу у період від однієї доби до (але не пізніше) однієї години до запланованого часу прибирання колодок на літаку перед виконанням польоту.

Записи в OFP веде:

- другий пілот або штурман (якщо застосовно) – у період підготовки до польоту;
- пілот, що виконує функції контролюючого (у вільній формі) або штурман (якщо застосовно) – в процесі виконання польоту.

Усі записи в OFP повинні виконуватись постійно впродовж всього польоту.

Зазвичай, службова та розрахована інформація (див. p.8.1.10.2.1) генерується програмним забезпеченням NAVSystem та має вигляд друкованого тексту.

Актуальну інформацію до роздрукованого OFP заносить відповідальний член екіпажу власноруч рукописно.

Після завершення польоту КПС перевіряє інформацію, що внесено до OFP впродовж всього польоту та засвідчує її достовірність своїм підписом в графі “Captains Signature” (див. позначку «27» в прикладі OFP у Додатках 1 та 1A).

8.1.10.3.2. Брифінг-пакет

Брифінг-пакет має бути підготовлено співробітником із забезпечення польотів з використанням програмного забезпечення NAVSystem з урахуванням характеристик ПС.

Briefing package should be calculated, compilated and sent to the crew in term of three hours to (but no later) to estimated block off time before flight performing.

Брифінг-пакет має бути розраховано, підготовлено та надано екіпажу у період від трьох годин до (але не пізніше) однієї години до запланованого часу прибирання колодок на літаку перед виконанням польоту.

Briefing package is valid on six hours from the moment it was given to the crew

Брифінг-пакет вважається актуальним протягом шести годин з моменту отримання екіпажем.

While briefing package compilation the Flight Dispatcher should be accepted for the following, but not limited, data:

При підготовці брифінг-пакету співробітник із забезпечення польотів використовує наступні, але не обмежуючись ними, дані:

- AC type, registration number and flight number, ETD, ETA;
- тип, реєстраційний номер літака та номер рейсу, розрахунковий час вильоту, розрахунковий час прильоту;
- AC navigation equipment;
- навігаційне обладнання літака;
- AC emergency and rescue equipment;
- аварійно-рятувальне обладнання літака;
- calculated flight mode (speed, altitude/FL);
- розрахований режим польоту (швидкість, висота/ешелон);
- crew compilation;
- склад екіпажу;
- estimated payload;
- розраховане завантаження;
- all the data required regarding the airports, navigation and weather conditions;
- усі необхідні дані про аеропорти, навігацію та погодні умови;
- NOTAM data;
- дані NOTAM;
- Destination, departure, and alternate aerodromes data;
- дані, щодо аеродромів призначення, відправлення та запасних;
- route and area restrictions;
- обмеження по маршруту та в районі польоту;
- navigation and operational restrictions;
- навігаційні та експлуатаційні обмеження;
- MEL limitations, if any;
- обмеження згідно MEL, якщо такі мають місце;
- possibility of fuel optimization;
- можливість оптимізації палива;
- METARs, for the above-mentioned aerodromes and according to the flight route;
- звіти про фактичну прогнозовану погоду на згаданих аеродромах та відповідно до маршруту польоту;
- NOTAM data; (in case of any changes appearance)
- дані NOTAM;(у випадку виникнення будь-яких змін)
- payload in fact;
- кількість вантажу фактична;
- number of passengers in fact.
- кількість пасажирів фактична.

During pre-flight preparation, the PIC or co-pilot (on behalf of the PIC) shall enter the names and crew assignments of all persons in the flight and cabin crew in the fields on the cover page of the briefing package.

В період передпольотної підготовки КПС або другий пілот (за дорученням КПС) вносить прізвища та обов'язки в складі екіпажу всіх осіб, що входять до складу льотного та кабінного екіпажу, у полях на титульному аркуші брифінг-пакету.

At the end of preflight preparation, before proceeding with the procedures of p.2.3.4 of OM A , the PIC confirms readiness for flight by signing the briefing package's cover page under the statement:

Завершуючи передпольотну підготовку, перед виконанням процедур р.2.3.4 Частини А КЕ КПС засвідчує готовність до польоту своїм підписом на титульному аркуші брифінг-пакету під твердженням:

"Preliminary and preflight preparation has been completed. Crew status, OFP, NOTAMs, NOTOC (if published), weather (TAF and METAR), aircraft readiness have been checked. Crew is ready for flight."

which proves that:

яке свідчить про те, що:

- Preliminary and preflight preparation for the flight has been conducted in full scope;
- Попередню та передпольоту підготовку до польоту проведено у повному обсязі;
- The appropriate equipment directly required for the flight and safe operation of the aircraft, including communication and navigation equipment, is available for the flight, taking into account the relevant documentation of the Air Navigation Information Services;
- Відповідне обладнання, безпосередньо необхідне для польоту та безпечної експлуатації ПС, у тому числі засоби зв'язку та аеронавігаційні засоби, є в наявності для здійснення польоту, з урахуванням необхідної документації Служб аеронавігаційної інформації;

- The crew is recognized about the location and use of the relevant emergency equipment. The crew is provided with relevant information regarding the emergency procedure and the use of the aircraft rescue equipment;
- In case of passenger operations all hand luggage, baggage are properly loaded and secured;
- The aircraft is airworthy;
- The aircraft is validly registered and has the appropriate certificates on board;
- Instruments and equipment required for the flight are installed on the aircraft and are in operational condition, unless their presence and operability is pointed in the Aircraft Technical Log and canceled by the list of minimum equipment (MEL);
- The weight and balance of the aircraft meet the requirements for flight within the limits specified in the Chapter 1 and 6 of this OM B / B1;
- Cargo are properly loaded and secured;
- The flight crew is provided with information on meteorological conditions for departure, arrival, and alternate airfields, as well as conditions along the route. Potentially hazardous atmospheric conditions have been considered;
- In case of flight in known or expected icing conditions, the aircraft is certified, equipped and processed for safe operation in such conditions;
- In the case of a VFR flight, meteorological conditions along the route ensure that such flight rules can be met;
- In the case of an IFR flight, the destination and alternate aerodrome(s) where the aircraft can land are selected, taking into account the forecasted meteorological conditions, availability of air navigation services, ground equipment, and IFR rules approved by the state in which the destination and/or alternate aerodrome(s) are located;
- The amount of fuel and oil on the aircraft is sufficient for the safe conduct of the planned flight, taking into account meteorological conditions, any factors affecting the flight performance of the aircraft, and any delays expected in the flight. The aircraft has a reserve of fuel in case of emergency situations. The procedure for in-flight fuel consumption is established.
- The health condition of the crew members meets the requirements of Chapter 6 of OM A. The periods of duty and rest before the flight meet the requirements of Chapter 7 of OM A. The crew does not report fatigue.
- Aircraft crew is ready for flight.

- Екіпаж ознайомлений з розташуванням та використанням відповідного аварійно-рятувального обладнання та йому надана відповідна інформація стосовно порядку дій у випадку аварійної ситуації та використання аварійно-рятувального обладнання ПС;
- У разі перевезення пасажирів уся ручна поклажа та багаж належним чином розміщені та закріплені;
- ПС є придатним для польоту;
- ПС належним чином зареєстровано і на його борту знаходяться відповідні сертифікати;
- прилади та обладнання, що необхідні для здійснення польоту, встановлені на ПС та перебувають у справному стані, якщо їх наявність або справність не визначена записом у бортовому журналі та не скасовується переліком мінімального обладнання (MEL);
- маса ПС і центрування відповідають вимогам до здійснення польоту в межах, передбачених Розділами 1 та 6 Частини В та В1 цього КЕ;
- Вантаж належним чином завантажений та закріплений;
- Льотному екіпажу надано інформацію про метеорологічні умови для відльоту, прибуття та про запасні аеродроми, а також умови на маршруті. Потенційно небезпечні атмосферні умови враховано;
- У разі здійснення польоту за відомих або очікуваних умов зледеніння, ПС сертифіковане, оснащено та оброблено для безпечної експлуатації в таких умовах;
- У разі здійснення польоту за правилами візуального польоту, метеорологічні умови за маршрутом забезпечують можливість дотримання таких правил польоту;
- У разі здійснення польоту за правилами польоту за приладами обрано пункт призначення та запасний (-і) аеродром(-и), де може приземлитися ПС, з урахуванням прогнозованих метеорологічних умов, наявності аеронавігаційних служб, наземного обладнання та правил польоту за приладами, затверджених державою, у якій розташовується пункт призначення та/або запасний(-і) аеродром(-и);
- Кількість палива та мастила на ПС є достатньою для безпечного здійснення запланованого польоту, з урахуванням метеорологічних умов, будь-яких факторів, які впливають на льотно-технічні характеристики ПС, та будь-яких затримок, які очікуються в польоті. На ПС забезпечено резерв палива на випадок позаштатних ситуацій. Встановлено порядок витрачання палива в польоті.
- Стан здоров'я членів екіпажу відповідає вимогам Розіду 6 Частини А КЕ. Періоди виконання обов'язків та відпочинку перед польотом відповідають вимогам Розділу 7 Частини А КЕ. Екіпаж про втому не повідомляє.
- Екіпаж ПС готовий до виконання польоту.

8.1.10.3.3. Ground briefing

8.1.10.3.3. Наземний брифінг

Detailed procedures relative to ground briefing pointed in section 5, chapter 5.6, paragraph 5.6.1.2 OCC Regulations OCC.REG-01

Детально процедури щодо наземного брифінгу описано в розділі 5 глава 5.6 пункт 5.6.1.2 OCC.REG-01.

8.1.10.4. The briefing package accounting procedure

In case of departure from the base airport briefing package prepared and printed should be delivered to the PIC by Flight Dispatcher.

In case of departure from an airport other than the base airport, the Flight Dispatcher should send a briefing package to the ground handling service (of departure airport) or to the manager of AK Constanta at the operational base. The ground handling service of departure airport or the manager at the operational base should deliver the briefing package to the PIC. As an exemption, when performing flights at the operational bases and on the condition that the intermediate landing will be made at an airfield where there is no communication, it is allowed to receive a briefing package at the operational base once for all flights during the flight day.

As soon as the briefing-package validity period has been expired the new briefing-package should be calculated and forwarded to the PIC by means of the prematurely agreed communication channels.

The updated briefing package delivery is carried out by the OCC or, in case of performing flights outside the main base airport, by the airport ground handling service or the manager at the operational base.

In case of an updated briefing package delivery is impossible or lead to significant flight delay, the PIC shouldl obtain the updated briefing package information from the OCC and confirm this fact by telephone or other means to ensure at least the obtaining of appropriate route/profile, alternate aerodrome and minimum fuel calculations. It`s allowed to make a hand-written corrections in to the printed version of briefing package with a notated time and reasons of corrections in this case.

Digital copy of the briefing package should be saved at on a Flight Dispatcher`s personal computer and on the Aircompany`s One Drive

The procedure of transmitting and storing of filled in OFP and terms of storing determined in OM Part A Section 2 (i. 2.1.6.2, 2.3.4)

8.1.10.4. Процедура обліку брифінг-пакету

При вильоті з аеропорту базування підготовлений та роздрукований брифінг-пакет співробітник із забезпечення польотів передає безпосередньо КПС.

В разі вильоту з аеропорту іншого ніж аеропорт базування **брифінг-пакет** співробітник із забезпечення польотів надсилає службі наземного обслуговування (аеропорту вильоту) або менеджеру АК Константа на оперативній базі. Служба наземного обслуговування аеропорту вильоту або менеджер оперативної бази передає **брифінг-пакет** КПС. Як виключення, при виконанні польотів на зовнішніх оперативних базах та за умови, що проміжну посадку буде здійснено на аеродромі, де відсутній зв'язок, допускається отримання брифінг-пакету на оперативній базі один раз на всі перельоти впродовж льотного дня.

Після закінчення терміну дії брифінг-пакету або виникненні змін має бути підготовлений новий брифінг-пакет і переданий КПС через заздалегідь визначені канали зв'язку.

Передачу оновленого брифінг-пакету здійснює ЦОКП або, при польотах поза основним базовим аеропортом, служба наземного обслуговування аеропорту або менеджер оперативної бази.

Коли передача оновленого брифінг-пакету є неможливою або спричинить значну затримку польоту, КПС має отримати та підтвердити оновлену інформацію брифінг-пакету з офісу АК Константа по телефону або іншими засобами, щоб отримати принаймні відповідний маршрут/профіль, запасний аеродром і мінімальні розрахунки палива. У цьому випадку допускається внесення рукописних виправлень у раніш роздрукований бланк брифінг-пакету з внесенням позначки про час та причину виправлень.

Електронна копія OFP залишається в офісі на персональному комп'ютері співробітника (диспетчера) із забезпечення польотів та на One Drive Авіакомпанії.

Порядок передачі заповненого OFP та терміни зберігання OFP визначено в розділі 2 (р.2.1.6.2, 2.3.4) Частини А цього КЕ.

8.1.10.5. Responsibilities

The PIC is responsible for:

- The process of the OFP acceptance and signing for every intended flight;
- Application of the OFP data for the actual flight preparation;
- The OFP documentation appropriate compilation as well the flight time transfer from the OFP to the ATL (aircraft technical log) upon completion of the flight.
- for calculations validity in case of when the CFP prepared by CP or FN

8.1.10.5. Відповідальність

КПС відповідає за:

- отримання і підписання експлуатаційного плану для кожного запланованого польоту;
- використання даних експлуатаційного плану польоту для підготовки до поточного польоту;
- забезпечення заповнення документації OFP, а також, що час польоту з OFP передається в бортовий журнал після завершення польоту.
- за достовірність розрахунків в робочому плані польотів у випадках, коли він готується другим пілотом або штурманом

8.1.10.6. Journey Log

Data of aircraft, its crew and each journey are retained for each flight, or series of flights, in the form of a Journey Log FO.LOG-08 (see Annex 2 to this Chapter 8.1.10).

8.1.10.6. Завдання на політ

Дані щодо ПС, його екіпажу та кожного польоту зберігаються для кожного рейсу або серії рейсів у формі Завдання на політ – Journey Log FO.LOG-08 (див. Додаток 2 до цього розділу 8.1.10).

The term 'series of flights' is used to facilitate a single set of documentation.

"Series of flights" means consecutive flights, which begin and end:

- within a 24-hour period;
- at the same aerodrome or operating site or remain within a local area specified in the OM; and
- with the same PIC of the aircraft.

The Aircompany does not currently use any automated electronic systems for maintaining the Journey Log.

1. Handwritten. In this case, the FO.LOG-08 form must be printed before the flight/series of flights.
2. In electronic form - using standard Microsoft Word, Microsoft Excel programs downloaded to the crew's Electronic Flight Bags (EFB). In this case, the electronic copy of the FO.LOG-08 form is filled in during the flight/series of flights and printed out after their completion. The completed and printed FO.LOG-08 form will be signed by the responsible persons (see section 8.1.10.6.2).

8.1.10.6.1. Journey Log Content

The content of the Journey Log complies with the requirements of ORO.MLR.110, AMC 1 ORO.MLR.110 and specify the following oblige information:

(1) aircraft nationality and registration,

(2) date,

(3) name(s) of crew member(s),

(4) duty assignments of crew member(s),

(5) place of departure,

(6) place of arrival,

(7) time of departure,

(8) time of arrival,

(9) hours of flight,

(10) nature of flight (scheduled or non-scheduled),

(11) incidents, observations, if any,

(12) signatures of persons in charge,

as well as information determined by the Aircompany, described below.

The Journey Log number consists of three parts:

- the sequence number of the task (in the current month for a particular aircraft);
- the serial number of the month in the year (e.g., January - 01, May - 05, November - 11);
- the last three letters of the aircraft registration mark (e.g., UZA).

Thus, the number of the Journey Log r will look like this (for example): 01/01/UZA or 25/11/UZE.

The following information must be entered before the start of the flight/series of flights:

Термін «серія рейсів» використовується для визначення єдиного набору документації.

«Серія рейсів» означає послідовні польоти, які починаються та закінчуються:

- протягом 24-годинного періоду;
- на тому самому аеродромі/експлуатаційному майданчику або залишаючись в межах місцевої території, зазначеної в КЕ; і
- з тим самим КПС.

В Авіакомпанії на даний час не використовуються будь-які електронні автоматизовані системи ведення Завдання на політ. Допускається 2 варіанти заповнення Завдання на політ:

1. Рукописно. В цьому випадку бланк FO.LOG-08 повинен бути роздрукований перед рейсом / серією рейсів.
2. В електронному вигляді – за допомогою стандартних програм Microsoft Word, Microsoft Excel, завантажених на електронні польотні портфелі (EFB) екіпажу. В цьому випадку електронна копія бланку FO.LOG-08 заповнюється в ході виконання рейсу / серії рейсів та роздруковується після їх завершення. Заповнений та роздрукований бланк FO.LOG-08 буде підписано відповідальними особами (див. р. 8.1.10.6.2).

8.1.10.6.1. Зміст Завдання на політ

Зміст Завдання на політ відповідає вимогам ORO.MLR.110, AMC 1 ORO.MLR.110 та визначає наступну обов'язкову інформацію:

(1) країна походження та реєстрація ПС,

(2) дата,

(3) імена членів екіпажу,

(4) посадові обов'язки членів екіпажу,

(5) місце відправлення,

(6) місце прибуття,

(7) час відправлення,

(8) час прибуття,

(9) години в польоті,

(10) характер польоту (запланований або позаплановий);

(11) інциденти, спостереження, якщо такі є,

(12) підписи відповідальних осіб,

а також інформацію, що визначена Авіакомпанією, описану нижче.

Номер Завдання на політ складається з трьох частин:

- порядковий номер завдання (в поточному місяці для конкретного ПС);
- порядковий номер місяця в році (наприклад, січень – 01, травень – 05, листопад – 11);
- останні три літери реєстраційного номеру ПС (наприклад, UZA).

Таким чином, номер Завдання на політ буде виглядати наступним чином (наприклад): *01/01/UZA* або *25/11/UZE.*

Наступна інформація повинна бути внесена до початку виконання рейсу/ серії рейсів:

(1) Aircraft Type;

(2) Aircraft Registration Marks;

(3) Flight No;

(4) Nature of flight:

- Scheduled, or
- Non-scheduled

and also, through the "/"

- Commercial (passengers, cargo, combi), or
- Non-commercial, namely:
  - Ferry (delivery, positioning, recovery), or
  - Maintenance check flight, or
  - Training, or
  - Other non-commercial (Charity flights, humanitarian flights, and so on).

(5) Departure Place;

(6) Departure Date;

(7) Departure Time;

(8) Route;

(9) Crew members names accordingly to assignments duty.

The “PIC” row of the “FLIGHT and CABIN CREW” section must contain the surname of the person designated as the Pilot In Command for the flight or series of flights.

The surname and position of the inspector on board the aircraft during the flight must be entered in the “OTHER” field.

During flights, data for each flight sector is recorded in the following columns:

(10) Date;

(11) Rout From-To;

(12) Distance, NM;

(13) Block off time;

(14) Take off;

(15) Landing;

(16) Block on time;

(17) Flight time;

(18) Block time;

(19) Night block time;

(20) Ground time;

(21) Fuel remain, kg;

(22) Refuel, kg;

(23) Fuel on board, kg;

(24) Pax;

(25) Bag., kg;

(1) Тип ПС;

(2) Державний та реєстраційні знаки ПС;

(3) Номер рейсу;

(4) Характер польоту:

- регулярний, або
- нерегулярний,

Та також через «/»

- комерційний (пасажирський, вантажний, комбінований), або
- некомерціійний, а саме:
  - перегін (доставка до експлуатанта, позиціонування на оперативну базу, переправлення), або
  - тестовий (контрольний), або
  - тренувальний, або
  - Інший некомерційний політ (Благодійні рейси, гуманітарні рейси тощо).

(5) Місце відправлення;

(6) Дата вильоту;

(7) Час вильоту;

(8) Маршрут;

(9) Імена членів екіпажу відповідно до обов'язків за призначенням.

В рядок «PIC» розділу «FLIGHT and CABIN CREW» має бути внесено прізвище особи, що визначена в якості командира екіпажу ПС для даного рейсу або серії рейсів.

Прізвище та посаду інспектора, що знаходиться на борту ПС під час польоту, необхідно зазначити в полі "OTHER”.

Під час виконання польотів записуються дані щодо кожного сектору рейсу в наступних колонках:

(10) Дата;

(11) Маршрут звідки-куди;

(12) Відстань, NM;

(13) Час початку руху (прибирання колодок);

(14) Час зльоту;

(15) Час посадки;

(16) Час прибуття (встановлення колодок);

(17) Час польоту;

(18) Час польоту (**від** прибирання **до** встановлення) колодок;

(19) Час польоту (**від** прибирання **до** встановлення колодок) вночі;

(20) Час роботи двигунів на землі;

(21) Залишок палива, кг;

(22) Дозаправка, кг;

(23) Паливо на борту, кг;

(24) Пасажири;

(25) Багаж, кг;

(26) Cargo, kg (including mail);

(27) TOW (Take-off weight), kg;

The PIC certifies the information for each flight of the flight series in the appropriate column.

After completing all flights along the route of the Journey Log:

(28) Arrival Place;

(29) Arrival Date;

(30) Arrival Time;

*NOTE: The place, date and time of arrival are recorded for the actual landing airport - the destination airport of t*he respective route or the alternate landing airport (if landing at one).

(31) Total (for the defined columns for all routes of the Journey Log);

(32) Previous log data;

(33) Accumulation;

(34) Total FDP;

(35) Day FDP;

(36) Night FDP;

(37) Ground Time;

(38) Rest Time;

(39) Total DP;

(40) Incidents, observations, if any.

If operations were performed during the flight or series of flights that fall under the definition of Low Visibility Operations, the fields must be filled in:

(41) Time* - specify the time of take-off or landing for low visibility operations;

(42) Day/Night – specify the period of day of take-off or landing for low visibility operations;

(43) Rwy – specify the identifier of the RWy used for take-off or landing for low visibility operations;

(44) Take-off/ App – specify the nature of the operation (take-off or landing) for low visibility operations;

(45) Weather Conditions – specify the weather conditions for low visibility operations;

8.1.10.6.2. Responsibility

In the field “Daily Flight Report Checked”, the PIC indicates his/her name and confirms with his/her signature that the information provided in the Journey Log is complete, correct and reliable.

The completed and signed by the PIC Journey Log must be submitted to the Flight Operations Manager for approval within 1 hour after the arrival of the aircraft at the final destination of the route provided for in this Journey Log.

In the field “Daily Flight Report Approved” of the Journey Log, the Flight Operations Manager shall indicate his/her name and confirms with his/her signature that the Journey Log complies with the flight plans, is filled in correctly, and

(26) Вантаж, кг (включаючи пошту);

(27) Злітна вага, кг;

КПС завіряє інформацію щодо кожного виконаного польоту серії польотів у відповідній колонці.

Після виконання всіх польотів за маршрутом Завдання на політ необхідно заповнити:

(28) Місце прибуття;

(29) Дата прибуття;

(30) Час прибуття;

ПРИМІТКА: місце, дата та час прибуття записуються для фактичного аеродрому посадки – аеродром призначення відповідного маршруту або запасний аеродром посадки (якщо на такий виконано посадку).

(31) Підсумок за визначеними колонками по всім маршрутам Завдання на політ;

(32) Дані з попереднього звіту;

(33) Підсумок за накопиченням;

(34) Загальний період виконання обов’язків в польоті;

(35) Період виконання обов’язків в польоті вдень;

(36) Період виконання обов’язків в польоті вночі;

(37) Час на землі;

(38) Період відпочинку;

(39) Загальний період виконання обов'язків;

(40) Інциденти, спостереження, якщо такі були.

Якщо протягом рейсу або серії рейсів виконувались операції, які підпадають під визначення польотів в умовах обмеженої видимості, мають бути заповнені поля:

(41) Час - зазначити час зльоту або посадки в умовах обмеженої видимості;

(42) Day/Night – зазначити період доби зльоту або посадки в умовах обмеженої видимості;

(43) Rwy – вказати ідентифікатор ЗПС зльоту або посадки в умовах обмеженої видимості;;

(44) Take-off/ App – зазначити характер операції (зльоту або посадки) в умовах обмеженої видимості;

(45) Weather Conditions – зазначити метеорологічні умови зльоту або посадки в умовах обмеженої видимості.

8.1.10.6.2. Відповідальність

В графі «Daily Flight Report Checked» КПС зазначає своє прізвище та підтверджує своїм підписом, що інформація, наведена в Journey Log є повною, коректною та достовірною.

Заповнений та підписаний КПС Journey Log повинно бути передано Керівнику з льотної експлуатації на схвалення впродовж 1 години після прибуття ПС в кінцевий пункт маршруту, передбаченого цим Journey Log.

В графі «Daily Flight Report Approved» Journey Log Керівник з льотної експлуатації зазначає своє прізвище та підтверджує своїм підписом, що Journey Log відповідає планам польотів, є заповненим коректно та інформація

that the crew duty and rest periods information can be taken into account.

щодо обліку робочого часу екіпажу може бути прийнята до врахування.

The Journey Log, signed by the Flight Operations Manager, must be forwarded to the Flight Operations Headquarters for the duty and rest periods of the crew members recording.

Journey Log, підписаний Керівником з льотної експлуатації, повинний бути переданий для врахування робочого часу та часу відпочинку членів екіпажу в Штаб льотної служби.

The Journey Log may be signed either with an electronic digital signature or a handwritten signature.

Journey Log може бути підписано або електронним цифровим підписом або підписом, поставленим власноруч.

A Journey Log filled in handwritten on a printed form can be signed only with a handwritten signature. An electronic copy (scanned copy) of the Journey Log, completed and signed by the PIC on a printed form, is sent for approval to the Flight Operations Manager by specified means of communication, and the original is transferred to the Flight Operations Headquarters for storage.

Journey Log, заповнений вручну на роздрукованому бланку, може бути підписаний тільки власноручним підписом. Електронна копія (скан копія) Journey Log, заповненого та підписаного КПС на роздрукованому бланку, надсилається на схвалення Керівнику з льотної експлуатації за допомогою визначених засобів зв'язку, а оригінал передається в Штаб льотної служби на зберігання.

The Journey Log, filled in in electronic form using standard Microsoft Word and Microsoft Excel programs, can be signed both with handwritten signatures after printing the completed Journey Log and with electronic digital signatures using electronic document management services.

Journey Log, заповнений в електронному виді за допомогою стандартних програм Microsoft Word, Microsoft Excel, може бути підписаний як власноручними підписами після роздрукування заповненого Journey Log, так і електронними цифровими підписами з використанням сервісів електронного документообігу.

It should be noted that both the PIC and the Flight Operations Manager must use only one type of signature to sign one Journey Log – either both electronic digital signatures or both signatures must be handwritten.

При цьому треба враховувати, що і КПС і Керівник з льотної експлуатації для підписання одного Journey Log повинні використати тільки один вид підпису – або обидва електронні цифрові підписи, або обидва підписи повинні бути поставлені власноручно.

The Journey Log, filled out and signed electronically, is forwarded to the Flight Service Headquarters for storage via electronic document management services.

Journey Log, заповнений та підписаний в електронному виді, передається в Штаб льотної служби на зберігання через сервіси електронного документообігу.

Annex 1. Flight Brief for An-26 and An-74TK-100 aircraft types

Додаток 1. Брифінг пакет для ПС типів Ан-26 та Ан-74ТК-100

compiled: 25/02/18 13:05:59

FLIGHT BRIEF

CONSTANTA

FLIGHT: **UNO691P** **ETD: 25/02/18 09:20** (6)

DEPARTURE: **HCBW, BARAWE**

DESTINATION: **HCMM, MGQ, MOGADISHU/ADEN ADDE INTERNATIO** (9)

AIRCRAFT: **URUZA** (1)

```
(FPL-UNO691P-IN
-AN26/M-SDGFHRY/SB1
-HCBW0920
-N0200F090 MOGDU
-HCMM0029 HC01
-PBN/B2B4 DOF/250218 REG/URUZA OPR/CONSTANTA
-E/0140 P/6 R/VE S/M J/L D/1 46 C YELLOW
 A/WHITE
 C/SHCHERBAKOV)
```

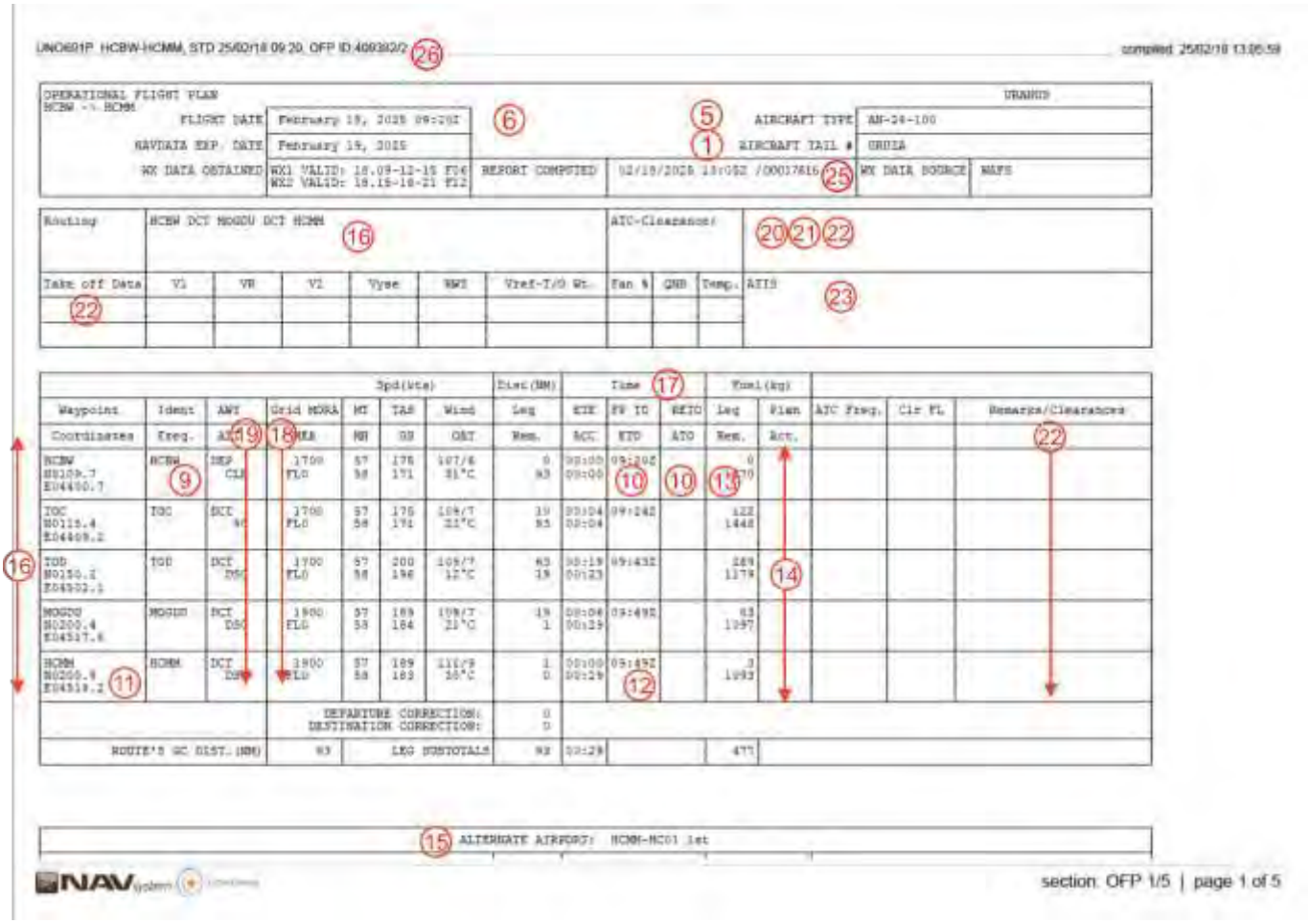
Crew: (3)

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

Preliminary and pre-flight preparation has been completed. Crew status, OFP, NOTAMs, NOTOC (if published), weather (TAF and METAR), aircraft readiness have been checked. Crew is ready for flight.

PIC .....

NAV system



UNO601P HCBW-HCMM, STD 25/02/18 09:20, OFP ID:4093912 (26) compiled 25/02/18 13:05:59

OPERATIONAL FLIGHT PLAN — UNAIRD
HCBW -\- HCMM

FLIGHT DATE	February 18, 2025 09:20Z (6)	AIRCRAFT TYPE (5)	AN-26-100
NAVDATA EFF. DATE	February 16, 2025	AIRCRAFT TAIL # (1)	UR26A
WX DATA OBTAINED	WX1 VALID: 18.09-12-15 FC6 WX2 VALID: 18.15-18-21 FC2	REPORT COMPOSED 02/18/2025 13:05Z /00017816 (25)	WX DATA SOURCE: NAFS

Routing	HCBW DCT MOGDU DCT HCMM (16)						ATC-Clearance: (20)(21)(22)				
Take off Data (22)	V1	VR	V2	Vyse	RWY	Vref-T/O Wt.	fan %	QNH	Temp.	ATIS (23)	

Waypoint	Ident	AWY	Grid MORA	MT	TAS	Wind	Leg	ETE	FR TO	RETO	Leg	Plan	ATC Freq.	Clr FL	Remarks/Clearances
Coordinates	Freq.	ALT (19)	MORA (18)	NM	GS	OAT	Rem.	ACC.	ETD	ATO	Rem.	Act.			(22)
HCBW (9)	HCBW	DEP CLB	1700 FLO	57 58	176 171	107/6 31°C	0 93	00:00 00:00	09:20Z (10)	(10)	0 1570 (13)	(14)			
TOC	TOC	DCT	1700 FLO	57 58	176 171	108/7 33°C	19 85	00:04 00:04	09:24Z		122 1448				
TOD	TOD	DCT DSO	1700 FLO	57 58	200 196	108/7 12°C	63 19	00:19 00:23	09:43Z		289 1179				
MOGDU	MOGDU	DCT DSO	1900 FLO	57 58	189 184	108/7 21°C	19 1	00:04 00:25	09:49Z		63 1097				
HCMM (11)	HCMM	DCT DSO	1900 FLO	57 58	189 183	111/9 10°C	1 0	00:00 00:25	09:49Z (12)		3 1093				
			DEPARTURE CORRECTION: DESTINATION CORRECTION:				0 0								
ROUTE'S GC DIST. (NM)			93	LEG SUBTOTALS			93	00:29			477				

(15) ALTERNATE AIRPORT: HCMM-MC01 1st

NAV system

(9) (11) (26)

(2) UNO691P: HCBW-HCMM, STD 25/02/18 09:20, OFP ID:409382/2 compiled: 25/02/18 13:05:59

				Spd(kts)			Dist(NM)	Time			Fuel(kg)				
Waypoint	Ident	ANV	Grid MORA	MT	TAS	Wind	Leg	ETE	FF TO	RETO	Leg	Plan	ATC Freq.	Clr FL	Remarks/Clearance
Coordinates	Freq.	ALT	MEA	MH	GS	OAT	Rem.	ACC	ETO	ATO	Rem.	Act.			
HCMM N0200.8 E04518.2	HCMM	DEP CLB	1900 FL0	237 235	170 175	111/9 30°C	0 50	00:00 00:00	09:492		0 1093				
MOGDU N0200.4 E04517.6	MOGDU	DCT CLB	1900 FL0	237 235	170 175	111/9 29°C	1 50	00:00 00:00	09:492		8 1086				
TOC N0205.1 E04512.9	TOC	[illegible] [illegible]	2900 FL0	322 324	170 174	111/9 28°C	6 44	00:02 00:02	09:512		59 1026				
TOD N0129.2 E04455.1	TOD	DSC	2900 FL0	322 324	165 163	111/5 10°C	31 13	00:09 00:11	10:002		131 995				
HC01 N0239.8 E04447.0	HC01	DCT DSC	2900 FL0	322 324	316 214	111/9 26°C	13 0	00:04 00:15	10:042		45 947				
					ALTN CORRECTION:		0								
					LEG SUBTOTALS		50	00:15			246				
					ROUTE TOTALS		143	00:44			723				

Landing Data	Minima	Visibility	Ceiling	RWY	Vref-LG.W.	QNH	Temp.	ATIS
(20)								

(16) (19) (18) (17) (14) (21)

NAV system CONSTANTA section: OFP 2/5 | page 2 of 5

UNO691P HCBW-HCMM STD 25/02/18 09:20 OFP ID:4093822 compiled: 25/02/18 13:05:59

TRIP SUMMARY HCBW -> HCMM

Fuel Calculation	Time	Fuel(kg)	Reserve	Time	Fuel(kg)		Name	Duty	Aircraft	
Climb + T/O	00:02	122	Contingency 5%	00:09	76	(4) PIC	(3)	(4)	Type:	AB-26-100 (5)
Cruise	00:19	249	Alternate Fuel	00:15	245	Co-Pilot			Reg.:	(1) (2)
Descent+Approach	00:06	84	Holding/Final Reserve	00:30	450	Navigator			Fit.No:	
			Additional Fuel	00:06	0	Flight Eng.			Type of Op.:	(7)
Total Trip Fuel	00:29	474	Min. Required Fuel	01:19	1477	(8) Cpnr				
Taxi	(00:08)	130	Extra Fuel	00:21	322	PAX				
Burn Off	00:29	796	Loaded Block Fuel	01:40	1800		ICAO	Block	Flight	Capt. Signature
Actual Fuel Burned			Actual Remaining Fuel			(11) ARR.	HCMM		(12)	(27)
						(9) DEP.	HCBW		(10)	
						TIME				

NOTES:

(22)

Landing Data	Minima	Visibility	Ceiling	RWY	Vref-LG.W.	QNH	Temp.	ATIS
(22)								(23)

NOTES:

(22)

UNO691P HCBW-HCMM STD 25/02/18 09:20, OFP ID:409382/2 compiled: 25/02/18 13:05:59

FPL

```
(FPL-UNO691P-IN
-AN26/M-SDGFHRY/SB1
-HCBW0920
-N0200F090 MOGDU
-HCMM0029 HC01
-PBN/B1B4 DOF/250218 REG/URUIA OPR/CONSTANTA
-E/0140 P/6 R/VE S/M J/L D/1 46 C YELLOW
 A/WHITE
 C/SHCHERBAKOV)
```

LIST OF ALTERNATES (15)
ROUTE: MSQ DATE: 2025-02-18

N	ALTERNATE	MORA ROUTE	TC	DIST	FL	CRZ	W/C	TIME	FUEL
1.	HCMM-HC01 1st	2900 MOGDU	321	50	60	293	8	00:15	246

COORDINATES OF ROUTE: MSQ (16) DATE: 2025-02-18

IDX	WPT	LAT	LON	IDX	WPT	LAT	LON
1.	HCBW	N0109.7	E04400.7	3.	HCMM	N0200.8	E04518.2
2.	MOGDU	N0200.4	E04517.6				

WIND AND TEMPERATURE SUMMARY
ROUTE: MSQ

WPT FL	W/V	ISA	WPT FL	W/V	ISA	WPT FL	W/V	ISA
HCBW			HCMM					
FL70	107/ 6	16	FL70	111/ 9	15			
FL90	107/ 6	16	FL90	111/ 9	15			
FL110	091/ 9	15	FL110	099/ 11	15			

WAYPOINT SPOT WIND (23)
ROUTE: MSQ

	FL100 TM	WV	FL120 TM	WV	FL140 TM	WV	FL160 TM	WV	FL180 TM	WV
HCBW	P11	107/006	P6	084/013	P2	077/020	M1	079/024	M4	081/028
TOC	P11	107/006	P6	084/013	P2	077/020	M1	079/024	M4	081/028
TOD	P10	111/009	P6	092/013	P2	082/018	M2	080/026	M5	079/035
MOGDU	P10	111/009	P6	092/013	P2	082/018	M2	080/026	M5	079/035
HCMM	P10	111/009	P6	092/013	P2	082/018	M2	080/026	M5	079/035

Annex 1A. Flight Brief for Boeing 737-300 aircraft

Додаток 1А. Брифінг пакет для ПС Boeing 737-300

compiled: 25/03/06 13:23:40

FLIGHT BRIEF

CONSTANTA

⑥

FLIGHT: ② UZA5653ETD: 25/03/06 14:30

DEPARTURE: ENOL, OLA, ORLAND ⑨

DESTINATION: LZPP, PZY, PIESTANY ⑪

AIRCRAFT: URUAA ①

```
(FPL-UZA5653-IN
-B733/M-SDGIRWXZY/IV2
-ENOL1430
-N0422F370 UTUNA DCT MOGLU DCT KOLOB DCT DESEN DCT MAVOR P10 BERVA
-LZPP0239 LZIB
-PBN/A1B1C1D1O1 DAT/CPDLCX DOF/250306 REG/URUAA EET/ESAA0045
 EPWW0125 LKAA0210 LZBB0227 OPR/CONSTANTA RMK/FERRY FLT
-E/0350 P/4 R/V J/LFUV
 A/WHITE VIOLET
 C/KHMELNYTSKYI)
```

Crew:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

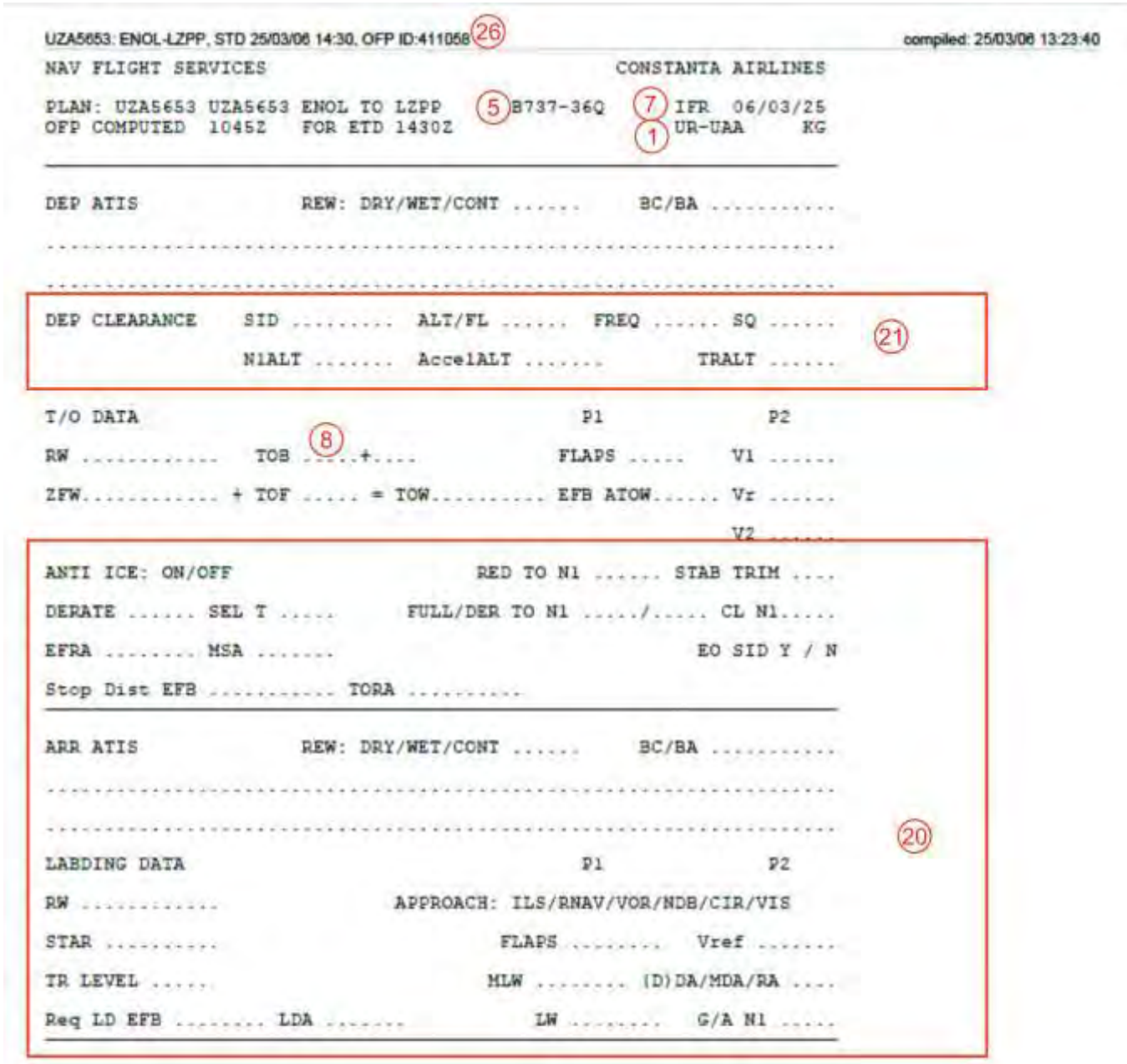
.....

③

Preliminary and pre-flight preparation has been completed. Crew status, OFP, NOTAMs, NOTOC (if published), weather (TAF and METAR), aircraft readiness have been checked. Crew is ready for flight.

PIC .....

NAV system



```
UZA5653: ENOL-LZPP, STD 25/03/06 14:30, OFP ID:411058 (26)        compiled: 25/03/06 13:23:40
NAV FLIGHT SERVICES                                  CONSTANTA AIRLINES

PLAN: UZA5653 UZA5653 ENOL TO LZPP  (5) B737-36Q  (7) IFR  06/03/25
OFP COMPUTED  1045Z   FOR ETD 1430Z               (1) UR-UAA     KG
_____________________________________________________________________

DEP ATIS              REW: DRY/WET/CONT ......     BC/BA ............

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

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

DEP CLEARANCE    SID .........  ALT/FL ......  FREQ ......  SQ ......   (21)
                 N1ALT .......  Acce1ALT .......        TRALT ......

T/O DATA                                        P1              P2
RW ............   TOB  (8) .....+....          FLAPS .....     V1 ......
ZFW............ + TOF ..... = TOW.......... EFB ATOW...... Vr ......
                                                                V2 ......

ANTI ICE: ON/OFF                        RED TO N1 ......  STAB TRIM ....
DERATE ...... SEL T .....          FULL/DER TO N1 ...../.....  CL N1.....
EFRA ........ MSA .......                                   EO SID Y / N
Stop Dist EFB ............ TORA ...........
_____________________________________________________________________

ARR ATIS              REW: DRY/WET/CONT ......     BC/BA ............

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

.....................................................................   (20)

LABDING DATA                                    P1              P2
RW ............                 APPROACH: ILS/RNAV/VOR/NDB/CIR/VIS
STAR ..........                          FLAPS .........   Vref .......
TR LEVEL .....                           MLW ......... (D)DA/MDA/RA ....
Req LD EFB ......... LDA .......           LW .........   G/A N1 .....
_____________________________________________________________________
```

```
UZA5653 ENOL-LZPP, STD 25/03/06 14:30, OFP ID:411058                compiled: 25/03/06 13:23:40
PLAN: UZA5653 UZA5653 ENOL/LZPP          B737-36Q       IFR  06/03/25
OFP COMPUTED  1045Z   FOR ETD 1430Z                     UR-UAA      KG
UZA5653  06/03/25
FLIGHT PLAN INFO                                        GRW:     1762 kg
PLEASE CHECK DEST/ALT WX                                PLD:          kg
CRZ- LRC_22K  REG UR-UAA  TYPE B737-36Q 22K
FLT UZA5653      ENOL - LZPP

ENOL ELEV 00030FT  LZPP ELEV 00545FT
AVG G/C TRK 0944 NM

TO DEST LZPP  TRIP DIST 1011  AV WC M017  AV WD 226   AV ISA M006 AV OAT M061

       SCHED      (10)  BLOCK            FLIGHT
ARR                     OFF    --------   LAND   --------
DEP               (11)  ON     --------   T/O    --------
DUR               (12)  DUR    --------   DUR    --------

FUEL DEGRADATION: 5%                  COST INDEX:  LRC_22K
                                      CONTINGENCY: 3 PCT

 FLIGHT PLAN     TIME      FUEL                                MAX      PLN      ACT
 TRIP            02:39     5114  KG      DOW                          31418 .......  (13)
 CONT. 3%        00:05      171  KG      GRW                           1762 .......  (14)
 ALTN LZIB       00:14      593  KG      ZFW          48307           33180 .......
 FINAL RES       00:30     1029  KG      FUEL         16140            7700 .......
 FMC RES         00:44     1622          TOW          61234           40880 .......
 TAXI           (00:08)     200  KG      TRIP                          5114 .......
 ADD             00:00       0  KG      LW           51709           35766 .......
 MIN.FUEL        03:26     7107  KG
 EXTRA           00:22      793  KG
 BLOCK           03:51     7900  KG      FINAL FUEL / .. .. .. .. .. .. /

 REDUCED ALTITUDE AND WEIGHTS SUMMARY ENOL TO LZPP

 FUEL BURN ADJUSTMENT FOR: 2000 KG DECREASE  N/A
 FUEL BURN ADJUSTMENT FOR: 1000 KG DECREASE  IN TAKEOFF WEIGH   99 KG
 FUEL BURN ADJUSTMENT FOR: 1000 KG INCREASE  IN TAKEOFF WEIGH   90 KG
 FUEL BURN ADJUSTMENT FOR: 2000 KG INCREASE  IN TAKEOFF WEIGH  181 KG

ROUTE:
ENOL UTUNA2D UTUNA DCT MOGLU DCT KOLOB DCT DESEN DCT MAVOR P10 BERVA   (16)
BERVA1X LZPP


FL LEVEL: F370 (19)
```

UZA5653: ENOL-LZPP, STD 25/03/06 14:30, OFP ID:411056 compiled: 25/03/06 13:23:40

```
ENOL  ELEV 0030ft
CPT   FLT       WIND  S   AWY   MCS  DIST   ETE/EIR  FU     FR     FPTO
FREQ  TRO  TDV  COMP  TAS MSA   TCS  GRS    ETA/ATA        AFR
LAT     LON
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

RVSM:       ALT DIFF LH _____ FT / SB _____ FT / RH _____ FT
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
      DEPARTURE CORRECTION:         8
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
ENOL  CLB      282054 00  DEP   146  0000  0000/0239 00000   7700  14:30
      42   M06        337 049   150  372   ....../....       ......
N6342.0 E00936.2
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
UTUNA CLB      264063 01  UTUNA2146  0068  0011/0228 00957   6743  14:41
      43   M06        337 075   150  359   ....../....       ......
N6250.0 E01042.2
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
TOC   370      240049 01  DCT   166  0002  0001/0227 00033   6710  14:42
      42   M06        337 075   172  316   ....../....       ......
N6247.6 E01043.0

RVSM:       ALT DIFF LH _____ FT / SB _____ FT / RH _____ FT

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
MOGLU 370      240050 01  DCT   166  0222  0033/0154 01044   5666  15:15
      42   M05        422 080   172  401   ....../....       ......
N5907.5 E01146.1        ESAA

RVSM:       ALT DIFF LH _____ FT / SB _____ FT / RH _____ FT


- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

ETP A1....          ... .. .....  ... ... .../...  453  ..  .....  ....
ENGM/EPKT        N5501.5 E01448.7 ... ... .../...  ... 01:24 4446  ....
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
KOLOB 370      213033 01  DCT   152  0278  0042/0112 01281   4385  15:57
      39   M05        421 031   157  402   ....../....       ......
N5449.4 E01456.6        EPWW

RVSM:       ALT DIFF LH _____ FT / SB _____ FT / RH _____ FT

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
DESEN 370      215041 00  DCT   154  0289  0044/0028 01325   3061  16:41
      39   M07        419 074   160  393   ....../....       ......
N5016.2 E01731.0        LKAA
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
TOD   DSC      216044 01  DCT   174  0042  0006/0022 00194   2867  16:47
      39   M08        414 074   179  378   ....../....       ......
N4934.4 E01731.6
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
MAVOR DSC      218039 01  DCT   174  0045  0010/0012 00116   2752  16:57
      39   M03        307 049   179  276   ....../....       ......
N4849.3 E01732.3
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
BERVA DSC      223037 01  P10   174  0012  0003/0009 00031   2720  17:00
      39   P02        307 046   179  280   ....../....       ......
N4837.1 E01732.5        LZBB
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
LZPP  DSC      226034 01  BERVA1082  0052  0009/0000 00134   2586  17:09
      39   P03        307 046   088  332   ....../....       ......
N4837.5 E01749.7
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
      DESTINATION CORRECTION:       41
- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
LZPP  ELEV 0545ft  PIESTANY
```

UZA5653 ENOL-LZPP, STD 25/03/06 14:30, OFP ID:411058 compiled: 25/03/06 13:23:40

R V S M A L T I T U D E C H E C K S					
CHECK	RVSM WAYPOINT	TIME(UTC)	CPT ALT	SBY ALT	F/O ALT
FL 250		H Z			
FL		H Z			
FL		H Z			
FL		H Z			

END OF OPERATIONAL FLIGHT PLAN
NOTES TO CREW:

OFP PREPARED BY:
FLT DISP LICENCE: (25) CAPTAINS SIGNATURE: .. .. (27)

ROUTE TO ALTERNATE: LZPP-LZIB 1st
BRATISLAVA/M. R. STEFANIK
= = = =

UZA5653 ENOL-LZPP STD 25/03/06 14:30 OFP ID:411058 compiled: 25/03/06 13:23:40

+FL370 212/ 26 -5 FL390 223/ 26 -6	+FL370 213/ 40 -6 FL390 213/ 39 -7	+FL370 216/ 44 -8 FL390 217/ 43 -10
TOD FL100 228/ 31 5 FL330 216/ 48 -5 FL350 214/ 45 -6 +FL370 216/ 44 -8 FL390 217/ 43 -10	MAVOR FL100 226/ 32 5 FL170 225/ 34 2 FL190 222/ 36 1 +FL210 218/ 39 0 FL230 215/ 43 0	BERVA FL100 226/ 32 5 FL120 226/ 32 4 FL140 226/ 32 4 +FL160 225/ 34 3 FL180 224/ 35 2
LZPP FL100 226/ 31 5 FL160 225/ 34 3 FL230 215/ 43 0 FL300 212/ 55 -4 FL370 216/ 44 -8		

(23)

FLT PLAN PASSED FOR CLEARANCE/FCIS ALL READ/LICENSES VALID 06/03/25
START OF ICAO FLIGHT PLAN

(FPL-UZA5653-IN
-B733/M-SDGIRWXZY/IV2
-ENOL1430
-N0422F370 UTUNA DCT MOGLU DCT KOLOB DCT DESEN DCT MAVOR P10 BERVA
-LZPP0239 LZIB
-PBN/A1B1C1D1O1 DAT/CPDLCX DOF/250306 REG/URUAA EET/ESAA0045
EPWW0125 LKAA0210 LZBB0227 OPR/CONSTANTA RMK/FERRY FLT
-E/0350 P/4 R/V J/LFUV
A/WHITE VIOLET
C/KHMELNYTSKYI)

END OF ICAO FLIGHT PLAN

--- -- E N D O F T H E O F P S A M P L E -- ---

AIRPORT SUNRISE/SUNSET TIMES SUMMARY

	AIRPORT	MORNING TWILIGHT	SUNRISE	SUNSET	EVENING TWILIGHT
TRIP:	ENOL/OLA ORLAND	0523	0610	1656	1743
	LZPP/PZY PIESTANY	0448	0520	1640	1711
ALTNs:	LZIB/BTS BRATISLAVA/M. R. STEFANIK	0451	0522	1643	1714
ADEQs:	ENGM/OSL OSLO/GARDERMOEN	0517	0559	1655	1737
	EPKT/KTW KATOWICE-PYRZOWICE	0444	0516	1633	1706

(15) (16) (17) (18) (19) (22)

LIST OF ALTERNATES
ROUTE: OLAPZY DATE: 2025-03-06

No.	ALTERNATE	MORA ROUTE	TC	DIST	FL	CRZ	W/C	TIME	FUEL
1.	LZPP-LZIB 1st	4600 BERVA	222	47	60	456	-29	00:14	593

ADEQUATE AIRPORT ANALYSIS
ROUTE: OLAPZY

ENGM	14:10	17:46
EPKT	15:46	18:08

TIME	DIST-TO-WPT	ICAO TAS LAT	IATA GS LON	NAME TT	WIND	ISA ALT	RWYL TIME	FUEL	MFRQ	EFOB

NAV system CONSTANTA section: OFP 5/6 | page 5 of 29

UZA5653 ENOL-LZPP, STD 25/03/06 14:30, OFP ID 411058 — compiled: 25/03/06 13:23:40

	TAS	GS	TT	WIND	ISA				
	ICAO	IATA	NAME			RWYL			
	ENGM	OSL	OSLO/GARDERMOEN			11800			
	369	383	340	221/32	-5				
01:24 13 KOLOB	N5501.5		E01448.7		FL370	01:07	1770	3480	4445
	378	362	149	221/42	-7				
	EPKT	KTW	KATOWICE-PYRZOWICE			10500			

ADEQUATE AIRPORT ANALYSIS II
ROUTE: OLAPZY

ENGM	14:10	17:46
EPKT	15:46	18:08

	APT	CTIME	CDIST	ETP	WIND	WCMP	ISA	FUEL
ETP	ENGM/EPKT	01:24	558NM	N5501.5/E01448.7	P221/P042	M016	M07	1770
				Dist: 13 NM to next WPT:KOLOB				
					MFRQ: 3480	EFOB:		4445

COORDINATES OF ROUTE: OLAPZY — DATE: 2025-03-06

IDX	WPT	LAT	LON	IDX	WPT	LAT	LON
1.	ENOL	N6342.0	E00936.2	5.	DESEN	N5016.2	E01731.0
2.	UTUNA	N6250.0	E01042.2	6.	MAVOR	N4849.3	E01732.3
3.	MOGLU	N5907.5	E01146.1	7.	BERVA	N4837.1	E01732.5
4.	KOLOB	N5449.4	E01456.6	8.	LZPP	N4637.5	E01749.7

WAYPOINT SPOT WIND
ROUTE: OLAPZY

WPT	FL100 TM	FL100 WV	FL330 TM	FL330 WV	FL350 TM	FL350 WV	FL370 TM	FL370 WV	FL390 TM	FL390 WV
ENOL	M12	282/054	M52	262/098	M57	260/100	M62	258/102	M65	256/104
UTUNA	M9	279/056	M51	250/074	M57	251/075	M62	251/077	M65	252/078
TOC	M9	279/056	M51	250/074	M57	251/075	M62	251/077	M65	252/078
MOGLU	M4	266/038	M53	203/027	M57	202/027	M61	212/026	M62	223/026
KOLOB	M3	256/021	M55	215/043	M59	213/041	M62	213/040	M63	213/039
DESEN	P0	228/031	M55	216/048	M60	214/045	M64	216/044	M66	217/043
TOD	P0	228/031	M55	216/048	M60	214/045	M64	216/044	M66	217/043
MAVOR	P0	226/032	M55	207/056	M60	205/054	M64	205/048	M65	206/043
BERVA	P0	226/032	M55	207/056	M60	205/054	M64	205/048	M65	206/043
LZPP	P0	226/031	M55	207/058	M60	205/056	M64	206/050	M65	207/044

WX AND FUEL ANALYSIS
ROUTE: OLAPZY

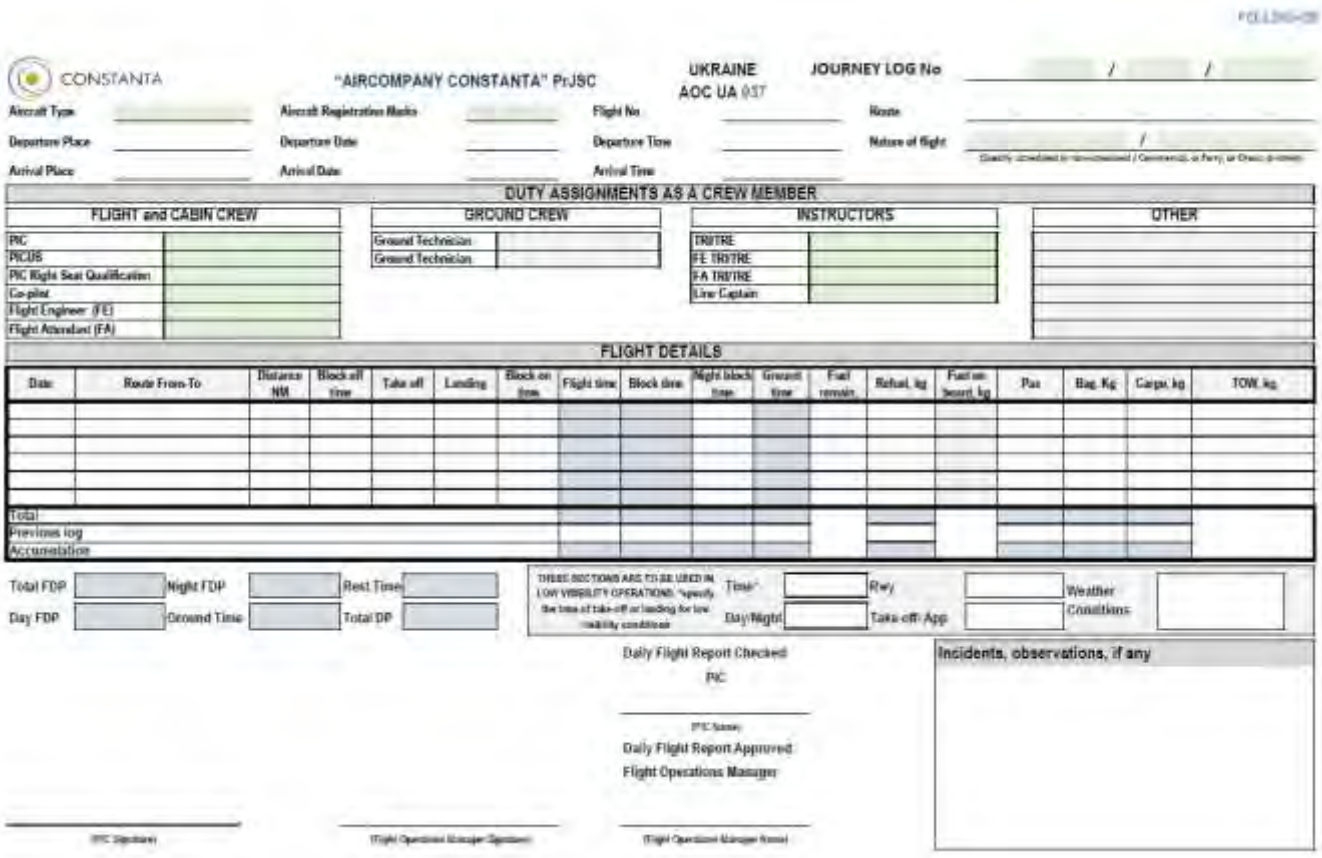
FL	used	TIME	FUEL	W/C	TEMP
390		02:35	4932	-16	-7
370	X	02:39	5113	-17	-5
350		02:41	5272	-18	-4
330		02:44	5422	-19	-3

ADEQUATE AIRPORTS FOR FLIGHT — COMPOSITION -1- -
ROUTE: OLAPZY

ENGM, EPKT

Annex 2. Journey Log

Додаток 2. Завдання на політ



CONSTANTA "AIRCOMPANY CONSTANTA" PrJSC UKRAINE AOC UA 037 JOURNEY LOG No ____ / ____ / ____

Aircraft Type | Aircraft Registration Marks | Flight No | Route

Departure Place | Departure Date | Departure Time | Nature of flight

Arrival Place | Arrival Date | Arrival Time

DUTY ASSIGNMENTS AS A CREW MEMBER

FLIGHT and CABIN CREW		GROUND CREW		INSTRUCTORS		OTHER
PIC		Ground Technician		TRITRE		
PICUS		Ground Technician		FE TRITRE		
PIC Right Seat Qualification				FA TRITRE		
Co-pilot				Line Captain		
Flight Engineer (FE)						
Flight Attendant (FA)						

FLIGHT DETAILS

Date	Route From-To	Distance NM	Block off time	Take off	Landing	Block on time	Flight time	Block time	Night block time	Ground time	Fuel remain.	Refuel, kg	Fuel on board, kg	Pax	Bag, Kg	Cargo, kg	TOW, kg
Total																	
Previous log																	
Accumulation																	

Total FDP | Night FDP | Rest Time | Day FDP | Ground Time | Total DP

THESE SECTIONS ARE TO BE USED IN LOW VISIBILITY OPERATIONS. *specify the time of take-off or landing for low visibility conditions | Time* | Rwy | Weather Conditions | Day/Night | Take-off/ App

Daily Flight Report Checked

PIC

(PIC Name)

Daily Flight Report Approved

Flight Operations Manager

(PIC Signature) | (Flight Operations Manager Signature) | (Flight Operations Manager Name)

Incidents, observations, if any

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.11. Aircraft Technical Log 8.1.11-3
8.1.11. Технічний журнал ПС. 8.1.11-3
8.1.11.1. System of Aircraft Technical Logs 8.1.11-3
8.1.11.1. Система бортових технічних журналів ПС 8.1.11-3
8.1.11.2. Table of Contents of ANTONOV-26 and ANTONOV-74TK-100 ATL 8.1.11-3
8.1.11.2. Зміст ATL ПС типів Ан-26 та Ан-74ТК-100 ..... 8.1.11-3
8.1.11.2.1. ANTONOV-26 and ANTONOV-74TK-100 ATL Filling Order 8.1.11-3
8.1.11.2.1. Порядок заповнення ATL Ан-26 та Ан-74ТК-100 ..... 8.1.11-3
8.1.11.3. Table of contents of Boeing 737-300 ATL 8.1.11-13
8.1.11.3. Зміст ATL Boeing 737-300 ..... 8.1.11-13
8.1.11.3.1. Boeing 737-300 ATL Filling Order 8.1.11-13
8.1.11.3.1. Порядок заповнення ATL Boeing 737-300 ..... 8.1.11-13

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.11.Aircraft Technical Log.

CAT.GEN.MPA.180, Part-M

8.1.11.1.**System of Aircraft Technical Logs**

In order to comply with requirements of the Part-M rules, Aircompany Constanta introduced a system of aircraft flight technical logs, which contains information for each Aircompany aircraft:

- information about each flight necessary to ensure continuing safety of flights;
- current certificate of release to A/C service;
- current maintenance statement regarding scheduled and unscheduled A/C maintenance to be completed by the following;
- all existing deferred defects affecting the A/C service;
- information on maintenance support arrangements.

The Aircraft Flight Technical Log (hereinafter ATL) is used by Aircompany to record information for each flight, registration of defects and information on their elimination, information on performed maintenance, etc.

ATL is performed in two languages: Russian and English (languages ICAO)

ATL is executed on a sheet with a set of blocks for entering relevant information. The ATL form is presented in Appendix 4 to CAME. The Appointed CAM Manager is responsible for developing and, if necessary, making revisions to the ATL form. In case of developing and/or revising the valid ATL form, the Appointed CAM Manager agrees the proposed ATL form with other Aircompany units that, by their functional duties, are associated with the use of ATL. Upon completion of the internal ATL approval stage, the Appointed CAM Manager hands over the new ATL form to the Quality Manager. The Quality Manager is required to prepare relevant revisions to CAME and submit them SAAU for approval.

8.1.11.2.**Table of Contents of ANTONOV-26 and ANTONOV-74TK-100 ATL**

The aircraft technical log consists of 6 functional sections:

Section 0 Title page.

Section 1. Special feature aircraft.

Section 2. Operational records.

Section 3. Description of onboard property.

Section 4. Checking the Aircraft technical log.

Section 5. Deferred maintenance list (DMI).

Section 6. Form of extended defect and/or failure elimination interval.

8.1.11.2.1. ANTONOV-26 and ANTONOV-74TK-100 ATL Filling Order

ATL is issued before each departure, after landing and in case of maintenance certifying. Flight crew enters to ATL flight information, as well as their comments, in case of any

8.1.11.Технічний журнал ПС.

8.1.11.1.**Система бортових технічних журналів ПС**

З метою відповідності вимогам правил Part-M, в Авіакомпанії Константа впроваджено систему бортових технічних журналів ПС, яка містить інформацію стосовно кожного ПС Авіакомпанії:

- інформацію щодо кожного польоту, яка необхідна для гарантування підтримання безпеки польотів;
- поточний сертифікат передачі до експлуатації ПС;
- поточну заяву щодо ТО, стосовно планового та позапланового ТО ПС, що має бути виконано наступним;
- всі існуючі відкладені дефекти, які впливають на експлуатацію ПС;
- інформацію щодо домовленостей з підтримки ТО.

Бортовий технічний журнал ПС (літака) (далі – ATL) використовується Авіакомпанією для реєстрації інформації щодо кожного польоту, реєстрації дефектів та інформації щодо їх усунення, інформації щодо виконаного ТО і т.д.

ATL виконаний на двох мовах російської та англійської (мови ICAO).

ATL виконано на аркуші з набором блоків для внесення відповідної інформації. Форму ATL представлено у Додатку 4 CAME. Призначений керівник з ПЛП відповідає за розробку та, при необхідності, внесення змін до форми ATL. У випадку розробки та/або внесення змін в діючу форму ATL, призначений керівник з ПЛП узгоджує запропоновану форму ATL з іншими підрозділами Авіакомпанії, які за своїми функціональними обов'язками пов'язані з використанням ATL. По закінченню внутрішнього етапу погодження форми ATL, призначений керівник з ПЛП передає нову форму ATL керівнику з якості. Керівник з якості зобов'язаний підготувати відповідні зміни до CAME та подати їх на узгодження до ДАСУ.

8.1.11.2.**Зміст ATL ПС типів Ан-26 та Ан-74ТК-100**

Технічний журнал повітряного судна має 6 розділів:

Розділ 0. Титульна сторінка.

Розділ 1. Індивідуальні особливості ПС.

Розділ 2. Експлуатаційні записи.

Розділ 3. Опис бортового майна.

Розділ 4. Перевірка бортового технічного журнала.

Розділ 5. Перелік відкладених робіт з ТО.

Розділ 6. Форма продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови.

8.1.11.2.1. Порядок заповнення ATL Ан-26 та Ан-74ТК-100

ATL оформлюється перед кожним вильотом, після посадки та у випадку засвідчення ТО. Льотний екіпаж вносить до ATL польотну інформацію, а також свої

malfunction of equipment and/or A/C systems, and also confirms A/C pre-flight inspection before departure.

Maintenance staff uses ATL to certify maintenance, analysis and information on A/C defects.

The six-digit ATL page number printed by the printing house (for each page ATL separately in ascending order) is indicated in the “No ” column. Before issuing an ATL for the AC, a relevant ATL is registered in the ATL Issue Log of the A/C CAM department.

All incorrect and invalid entries in the ATL should be fixed.

Corrections in ATL are allowed with:

- the availability of a date, a signature, a person of the person who corrected the error;
- incorrect data must be carefully crossed by one line and near where there is a free space, correct data is written.

The record that assumes the patch must be written in a blank field.

Contacts of CAMO specialists for A/C maintenance supporting:

Tel.: +380 61 228 2282

E-mail: info@constantaairline.com

зауваження у випадку будь-яких несправностей обладнання та/або систем ПС, а також підтверджує передпольотний огляд ПС перед вильотом.

Персонал з ТО використовує ATL з метою засвідчення ТО, аналізу та отримання інформації щодо дефектів ПС.

У графі «№ » вказується номер шестизначний сторінки ATL, який надруковано типографією (на кожній сторінці ATL окремо у зростаючому порядку). Перед видачою на ПС ATL, відповідний ATL реєструється в Журналі видачі ATL відділу УПЛП ПС.

Всі некоректні та невірні записи в ATL повинні бути виправлені.

Виправлення в ATL допускаються при:

- наявності дати, підпису, П.І.Б особи яка виправила помилку;
- невірні дані повинні обережно закреслені однією лінією і поряд, де є вільне місце, написані вірні дані.

Запис, який завіряє виправлення, необхідно записати на чистому полі.

Зв'язок з фахівцями відділу з УПЛП щодо підтримки ТО ПС:

Section 0 Title page

The title page is filled the personnel of the A/C CAM department and a relevant ATL is registered in the Issue Log before issuing an ATL for the AC.

Розділ 0 Титульна сторінка

Заповнюється персоналом відділу з УПЛП та відповідний ATL реєструється в Журналі видачі перед видачою ATL на ПС.

Приватне Акціонерне Товариство
«АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА»
«AIRCOMPANY CONSTANTA» PrJSC

БОРТОВИЙ ТЕХНІЧНИЙ ЖУРНАЛ ЛІТАКА
AIRCRAFT TECHNICAL LOG

Тип ПС / A/C Type _____ **Маса конструкції** / Manufacturer's Empty Weight _____ **кг/kg**

Державний і реєстраційний знаки / Nationality and Registration Marks _____ **САХ** / MAC _____ **%**

Section 1. Special feature aircraft

Special feature aircraft is filled the personnel of the A/C CAM department before issuing an ATL for the AC.

Розділ 1. Індивідуальні особливості ПС

Індивідуальні особливості ПС заповнюється персоналом відділу з УПЛП перед видачою ATL на ПС.

Розділ 1 / Section 1

Індивідуальні особливості ПС

Special feature aircraft

№ *No*	Найменування обладнання *Name of equipment*	Тип обладнання *Type of equipment*	Дата внесення запису *Date*	Прізвище та підпис, того хто зробив запис *Surname and signature*	Примітки *Notes*

Section 2. Operational records.

ATL consists of 3 sheets – the original and two copies, which are copied during filling of the original and are detachable.

Before each departure according PDC procedure, an electronic copy of the original (white page) is sent to Operation control center (OCC) by any means of communication (E-mail, Viber, Whatsapp)

White (original page)- which must stay in the ATL at all times.

Yellow copy page – with information about Maintenance and pre-flight inspection remains at departure airport;

Blue copy page - is removed after the end of the flight and transferred to the group of production planning and maintenance records.

Section 2 sheet is given on the next page.

Розділ 2. Експлуатаційні записи.

ATL складається з 3-х аркушів – оригінал та дві копії, які копіюються під час заповнення оригіналу і є відривними.

Перед кожним вильотом згідно процедури PDC електронна копія оригіналу (біла сторінка) надсилається до центру операційного контролю польотів (ЦОКП) будь-яким засобом зв'язку (e-mail, viber, whatsapp)

Біла (оригінал) – завжди повинна залишатись в ATL.

Жовта копія – з інформацією про ТО та передпольотний огляд залишається в аеропорту вильоту;

Блакитна копія – видаляється після завершення польоту та передається до групи виробничого планування та обліку записів з ТО.

Сторінку Розділу 2 наведено на наступній сторінці.

ПрАТ «АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА»
PrJSC AIRCOMPANY CONSTANTA
Zaporizhzhia International Airport, Blakytna str.4,
69013, Ukraine. Tel: +38(061) 2282282, E-mail:
info@constantaairline.com

A/C type: Тип ПС: (1)	Date: Дата: (2)	Prev. Maint. check / Попереднє БТО (5)	№:		
		Next Maint. check / Наступне БТО (6)			
Reg.№: Реєстр.№: (3)	Name of the pilot in command: (4)	Total A/C hours / ПОР год. (7)			
		Total A/C land-s/ ПОР пос. (8)			

A	Flt Number № рейса	Sector / Ділянка маршруту: ADEP А/Д вильота	ADES А/Д посадки	Pre-flight inspection Передпольотний огляд	Crew (signature) Підпис	Start up Запуск	Take-off Зліт	Landing Посадка	Block On Вимкнення	After flight inspection Післяпольотний огляд	Crew (signature) Підпис	FLIGHT TIME Льотний час	GROUND TIME	BLOCK TIME
1	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)
2														

B	GROUND DE/ANTIICING ПРОТИКРИЖАНА ОБРОБКА: Type of fluid Рідина	Mixture % склад	Commenced at: Почата в:	Finished at: Завершена в:	Crew (signature) Підпис		ON-BOARD FUEL (ALL WEIGHTS IN KILO) / ПАЛИВО НА БОРТУ (В КІЛОГРАМАХ): Fuel remaining Залишок	Departure AD А/Д вильоту	Fuel Uplift Заправка	Fuel total Всього в баках	Arrival AD А/Д посадки	Fuel remaining Залишок	Maintenance Використано під час ТО	Signature Підпис
	(23)	(24)	(25)	(26)	(27)	1	(28)	(29)	(30)	(31)	(33)	(34)	(32)	(35)
						2								

D	Defect description/ Опис дефекту Remarks / Примітки	Date, Signature Дата, підпис	MEL category / reference Категорія / посилання до MEL		ACTIONS TAKEN / Виконані дії	Certificate of release to service (*)
	(42)	(43)	(44)	CLOSED усунено / DEFERRED відкладено	(45) Unit P/N (S/N) off ____ Unit P/N (S/N) on ____	Date: ____ Place: ____ Time: (46) Auth. №: ____ Signature ____
				CLOSED усунено / DEFERRED відкладено	Unit P/N (S/N) off ____ Unit P/N (S/N) on ____	Date: ____ Place: ____ Time: ____ Auth. №: ____ Signature ____
				CLOSED усунено / DEFERRED відкладено	Unit P/N (S/N) off ____ Unit P/N (S/N) on ____	Date: ____ Place: ____ Time: ____ Auth. №: ____ Signature ____

E — CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE

Maintenance organization name (47) PART-145 MO Certificate (48)

Maintenance check and/or Additional Works Форма ТО та/або Дод. роботи	Work-order No. № к-н	MAINT START (Time, Date) / MAINT END (Time, Date)	Engine & Frame Tasks CRS (*) / Avionics Tasks CRS (*)
(49)	(50)	(51)	B1 Auth. №: Full name: (53) Signature:
		(52)	B2 Auth. №: Full name: (54) Signature:

C	TOTAL Всього (LITERS)	Sign/ Підпис	AFTER FLIGHT / Після польоту (LITERS): OIL REMAIN Залишок	OIL UPLIFT Дозаправка	TOTAL Всього	Sign/ Підпис
ENG. Двигун						
Left 1	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
Right 2						
APU						

ПС здав: (55) ПС прийняв: (56)

(*) I Certify that the works specified, except as otherwise specified, were carried out in accordance with PART-145 (SAAU Order № 286 dated 06.03.2019) and in respect to that work the aircraft and aircraft components are considered to be ready for release to service.

Section 2 filling order according to the marks is given further.

Порядок заповнення Розділу 2 відповідно до позначок наведено далі.

Section/ *Block* **Розділ/ *Блок*** **Пункт / *Item ATL***	**№ клі-тинки**	**Detailed description** ***Детальний опис***
Preamble ***Преамбула***		
A/C type:/ Тип ПС:	1	A/C type. *Вказується тип ПС на якому буде використовуватись ATL.*
Date: Дата:	2	Specifies the date of filling the ATL, filled in by the staff, which is involved in the maintenance. There is only one date for one page of ATL. *Вказується дата заповнення ATL, заповнюється ІТП, який задіяний у ТО. Кожному аркушу ATL відповідає тільки одна дата.*
Reg.№:/ Реєстр. №	3	Indicates the nationality and registration marks of the A/C of ATL. *Вказується державний і реєстраційний знаки ПС на якому використовується ATL.*
Name of pilot in command Прізвище КПС	4	It is indicated the name of the PIC. Filled by the crew member *Вказується прізвище КПС, що буде виконувати рейс. Заповнюється льотним складом.*
Prev. Maint. Check / Попереднє БТО	5	It is indicated a record of the previous scheduled maintenance check. *Вноситься запис про виконання попереднього БТО.*
Next Maint. Check / Наступне БТО	6	It is indicated a record of the next scheduled maintenance check *Вноситься запис про виконання наступного БТО..*
Total A/C hours / ПОР год.	7	It is indicated total A/C hours after last maintenance check *Вказується напрацювання ПС в годинах ПОР..*
Total A/C land-s/ ПОР пос.	8	It is indicated total A/C landings after last maintenance check *Вказується напрацювання ПС в посадках ПОР..*
Block / ***Розділ*** **A**		To be filled in by crew member *Заповнюється льотним складом.*
Flt Number № рейсу	9	Flight number *Вноситься запис про номер рейсу..*
ADEP А/Д вильоту	10	Departure aerodrome. *Вноситься скорочена назва аеродрому вильоту.*
ADES А/Д посадки	11	Landing aerodrome *Вноситься скорочена назва аеродрому посадки..*
Pre-flight inspection Передпольотний огляд	12	Confirmation of pre-flight inspection by crew member. *Вноситься прізвище особи, яка виконувала огляд.*
Crew (signature) Підпис	13	Signature of crew member who carried out the Pre-flight inspection *Вноситься підпис особи, яка виконувала передпольотний огляд.*
Start Up Запуск	14	A/C Launch time. *Вноситься час запуску двигунів.*
Take-off Зліт	15	Take off time. *Вноситься час зльоту ПС.*
Landing Посадка	16	Landing time. *Вноситься час посадки ПС.*
Block On Вимкнення	17	Block On time the aircraft in the parking lot with the engines switched off. *Вноситься час зупинки ПС на стоянці з вимкненням двигунів.*
After flight inspection Післяпольотний огляд	18	Confirmation of the after flight inspection by crew member. *Вноситься прізвище особи, яка виконувала післяпольотний огляд.*
Crew (signature) Підпис	19	Signature of crew member who carried out the after flight inspection *Вноситься підпис особи яка виконувала «After flight inspection»..*
FLIGHT TIME Льотний час	20	It is indicated Flight time *Вноситься льотний час ПС.*
GROUND TIME	21	It is indicated A/C ground time. *Вноситься час роботи ПС на землі.*
BLOCK TIME	22	It is indicated A/C Flight time + A/C ground time.

Section/ *Block* Розділ/ *Блок* Пункт / *Item ATL*		№ клі-тинки	Detailed description *Детальний опис*
			Вноситься льотний час ПС + час роботи ПС на землі.
Block **Розділ**	**B**		To be filled in by crew member and engineering staff. *Заповнюється льотним екіпажем та ІТП.*
GROUND DE/ANTIICING ПРОТИКРИЖАНА ОБРОБКА			Information on A/C anti-freezing treatment. *Інформація про використання засобів для запобігання утворення криги та її знищення.*
Type of fluid Рідина		23	Anti-icing liquid marking *Тип рідини що використовувалась при протикрижаній обробці.*
Mixture % склад		24	Percentage composition. *Хімічний склад протикрижаної рідини.*
Commenced at: Почата в:		25	Start time of A/C anti-icing treatment *Вказується час початку обробки ПС протикрижаною рідиною.*
Finished at: Завершена в:		26	End time of A/C anti-icing treatment *Вказується час закінчення обробки ПС протикрижаною рідиною.*
Crew (signature) Підпис		27	To be filled in by crew member or engineering staff, supervised the process *Ставиться підпис особи (члену льотного екіпажу або ІТП), яка проконтролювала виконання обробки ПС..*
ON-BOARD FUEL (ALL WEIGHTS IN KILO) / ПАЛИВО НА БОРТУ (В КІЛОГРАМАХ)			Amount of Fuel *Інформація про кількість палива та його рух*
Fuel remaining Залишок		28	Fuel remaining in fuel tanks before departure. *Залишок палива перед вильотом.*
Departure AD А/Д вильоту		29	Departure aerodrome (name or airport ICAO four letter index). *Коротка назва аеродрому вильоту.*
Fuel Uplift Заправка		30	Refueling. *Вказується кількість заправленого палива.*
Fuel total Всього в баках		31	Total fuel in tanks *Загальна кількість палива перед вильотом.*
Maintenance Використано під час ТО		32	Amount of Fuel which was used during maintenance *Кількість палива яке було використане при технічному обслуговуванні.*
Arrival AD А/Д посадки		33	Landing aerodrome *Коротка назва аеродрому прильоту.*
Fuel remaining Залишок		34	Fuel remaining. *Кількість палива, що залишилось після приземлення.*
Signature Підпис		35	Signature of crew member or engineering staff. *Підпис особи (члену льотного екіпажу або ІТП), яка заповнила розділ.*
Block **Розділ**	**C**		Amount of oil in engine and APU (to be filled in by ETP or crew member). *Кількість масла в баках двигунах та ДСУ (заповнюється ІТП або екіпажем).*
TOTAL (LITERS) Всього		36	Amount of oil in left/ right engine or/and APU before departure (liters). *Кількість масла у баках лівого та правого двигунів та ДСУ перед польотом (літри).*
Sign Підпис		37	Signature of crew member or engineering staff. *Підпис особи (члену льотного екіпажу або ІТП), яка заповнила розділ.*
AFTER FLIGHT (LITERS) Після польоту			After arrival (liters). *Після польоту (літри).*
OIL REMAIN Залишок		38	Oil remaining in left/ right engine or/and APU *Залишок масла у баках лівого та правого двигунів та ДСУ після польоту.*
OIL UPLIFT Дозаправка		39	Amount of oil fuelled in left/ right engine or/and APU *Кількість масла, що була долита у баки лівого та правого двигунів та/чи ДСУ.*
TOTAL Всього		40	Amount of oil in left/ right engine or/and APU after flight. *Кількість масла у баках лівого та правого двигунів та ДСУ після польоту.*
Sign/ Підпис		41	Signature of crew member or engineering staff. *Підпис особи (члену льотного екіпажу або ІТП), яка заповнила розділ.*
Block **Розділ**	**D**		Information block about defects detected during the flight and / or during maintenance. Can be filled with engineering staff and/or crew member. *Інформаційний блок про дефекти що виявлені під час польоту та/чи при виконанні робіт з ТО. Може заповнюватись ІТП та/або членами екіпажу.*

Section/ *Block* **Розділ/ *Блок*** **Пункт / *Item ATL***	**№ клі-тинки**	**Detailed description** ***Детальний опис***
Defect description/ Опис дефекту Remarks/ Примітки	42	"Defect Description" column: contains information on failures and malfunctions. The crew member (or engineering staff) is required to legibly and clearly record failures and malfunctions found during the flight and in the pre-flight inspection. *Графа «Опис дефекту»: містить інформацію про відмови та несправності член екіпажу (або ІТП) зобов`язаний розбірливо та ясно зробити запис про відмови та* несправності, які виявлено в польоті та при передпольотному огляді.
Date, Signature Дата, підпис	43	Date and signature of person who found the defect. To be filled in by engineering staff or crew member. *Дата та підпис особи, що виявила дефект/невідповідність. Може заповнюватись ІТП або членами екіпажу.*
MEL category/reference Категорія/посилання до MEL	44	Applicable action in accordance to MEL. To be filled in by engineering staff or crew member P. *Зазначається категорія дефекту відповідно до MEL. Може заповнюватись ІТП або членами екіпажу.*
CLOSED усунено		Mark if the defect is eliminated (circle the necessary). *Позначити, якщо дефект усунено (обвести у коло необхідне).*
DEFERRED відкладено		Mark if the defect is delayed (circle the necessary). *Позначити, якщо дефект відкладено (обвести у коло необхідне).*
ACTIONS TAKEN Виконані дії	45	The serial and/or part numbers of the components that were dismantled and installed are filled in. To be filled in by engineering staff. (Unit P/N (S/N) off …….. / Unit P/N (S/N) on ……). *Вписуються серійні та/або партійні номери компонентів, що були демонтовані та встановлені. Заповнюється ІТП.* *(Unit P/N (S/N) off …… / Unit P/N (S/N) on…….).*
Certificate of release to service (*) Date: Place: Time: Auth.№ Signature	46	It is entered date, place, time the authorization number and signature of person who performed component replacement or taken actions is accordance to MEL. *Вноситься дата, місце, час, номер Авторизації та підпис особи, що виконала заміну компоненту або застосувала дії відповідно до MEL.*
Block / ***Розділ*** **E**		CERTIFICATE OF RELEASE TO SERVICE *Передача ПС до експлуатації.*
Maintenance organization name	47	Name of Maintenance organization which performed works, other than Aircompany Constanta Maintenance organization (Certificate UA.145.0059). *Назва організації з ТО, яка виконала роботи, інша ніж Організація з ТО А/К «Константа» (Сертифікат UA.145.0059).*
PART-145 MO Certificate	48	Certificate of Maintenance organization which performed works. *Сертифікат організації з ТО, яка виконала роботи.*
Maintenance check and/or Additional Works / Форма ТО та/або Дод. роботи	49	Scope of maintenance works - maintenance check Form and/or additional works. *Обсяг робіт з ТО – форма ТО та/або додаткові роботи.*
Work-order No № к-н	50	Work-order No *Вноситься номер карти-наряду.*
MAINT START (Time, Date)	51	Start time of maintenance. *Час початку ТО (дата/час).*
MAINT END (Time, Date)	52	End time of maintenance *Час закінчення ТО (дата/час)..*
Engine & Frame Tasks CRS Auth.№ Full name Signature	53	Confirmation of carried out works. To be filled in by Certifying Staff B1: authorization, full name and signature. *Підтвердження виконання робіт. Записи вносить фахівець В1, що засвідчує ТО: зазначається номер авторизації, прізвище та підпис.*
Avionics Tasks CRS Auth.№ Full name Signature	54	Confirmation of carried out works. To be filled in by Certifying Staff B2: authorization, full name and signature. *Підтвердження виконання робіт. Записи вносить фахівець В2, що засвідчує ТО: зазначається номер авторизації, прізвище та підпис.*
ПС здав	55	Signature of the crew member or engineering staff, who delivers the aircraft. *Підпис члену льотного екіпажу або ІТП, який здає ПС, що засвідчує ТО*
ПС прийняв	56	Signature of the crew member or engineering staff, receiving the aircraft. *Підпис члену льотного екіпажу або ІТП, що приймає ПС, що засвідчує ТО.*

Section 3. Description of onboard property.

Description of onboard property is filled the engineering staff.

Розділ 3. Опис бортового майна.

Опис бортового майна заповнюється технічним персоналом.

Розділ 3 / Section 3

Опис бортового майна

Description of onboard property

№ *No*	Найменування майна *Name of property*	Кількість *Amount*	Дата *Data*	Підпис ІТП організації з ТО *Signature*	Зміна кількості майна та причина *Change in the amount of property and the reason*	Дата *Data*	Підпис *Signature*

Section 4. Checking the Aircraft technical log

Checking the Aircraft technical log are performed by the Maintenance Manager, the Flight Operations Manager and the CAM Manager.

Розділ 4. Перевірка бортового технічного журналу

Перевірка бортового технічного журналу проводиться керівником з ТО, керівником з льотної експлуатації та керівником з ПЛП.

Розділ 4 / Section 4

Перевірка бортового технічного журналу

Checking the Aircraft technical log

№ *No*	Дата *Data*	Посада та прізвище *Position and surname*	Зміст зауважень *Content of remarks*

Section 5. Deferred maintenance list (DMI)

The CAMO of Aircompany ensures that any A/C defect that significantly threatens the flight safety will be eliminated until the next flight. Only the authorised certifying staff, according to points M.A.801(b)1, M.A.801(b)2, M.A.801(c), M.A.801(d) or Annex II (Part-145) can decide, using M.A.401 maintenance data, whether an aircraft defect hazards seriously the flight safety and therefore decide when and which rectification action shall be taken before further flight and which defect rectification can be deferred. However, this does not apply when the MEL is used by the pilot or by the authorised certifying staff.

Any aircraft defect that would not hazard seriously the flight safety shall be rectified as soon as practicable, after the date the aircraft defect was first identified and within any limits specified in the maintenance data or the MEL.

If the organisation does not have the opportunity to eliminate the defect on time, such a defect is recorded in the ATL and duplicated in the DMI form CAM.LOG-01 by the employees of the Production Planning and Maintenance Records Team employees. In this case, reference is made to maintenance data, on the basis of which these defects have been deferred. The Appointed CAM Manager controls the process of deferring each defect. This procedure is described in more detail in clauses 1.1.2.2; 1.1.2.3 of CAME.

Розділ 5. Перелік відкладених робіт з ТО

Організація з УПЛП Авіакомпанії гарантує, що будь-який дефект ПС, що істотно загрожує безпеці польотів, буде усунений до наступного польоту. Рішення про те, чи істотно загрожує дефект повітряного судна безпеці польотів, та про те, коли та яка дія з усунення має бути виконана до наступного польоту, а яке усунення дефекту може бути відкладене, приймає лише уповноважений персонал, який засвідчує ТО, відповідно до підпунктів (b)1 та (b)2 M.A.801, підпунктів (c) та (d) M.A.801 або додатка 2 (Part-145), використовуючи дані для технічного обслуговування M.A.401. Проте, це не застосовується у випадку, коли пілот або уповноважений персонал, який засвідчує ТО, використовує MEL.

Будь-який дефект ПС, що не загрожує істотно безпеці польотів, має бути усунений якомога скоріше після дати, коли цей дефект було виявлено вперше, і в будь-яких межах, визначених у даних з ТО або MEL.

Якщо в організації відсутня можливість усунути дефект вчасно, такий дефект записується у ATL та дублюється у форму DMI CAM.LOG-01 працівниками групи виробничого планування та обліку записів з ТО. При цьому зазначається посилання на дані з ТО, на підставі яких було відкладено виконано таких дефектів. Призначений Керівник з ПЛП контролює процес відкладення кожного дефекту. Більш детально ця процедура описана у п.п. 1.1.2.2; 1.1.2.3 CAME.

Розділ 5 / Section 5

CAM.FORM-01

CONSTANTA

ПЕРЕЛІК ВІДКЛАДЕНИХ РОБІТ З ТО (DMI)
DEFERRED MAINTENANCE LIST (DMI)

Тип ПС A/C type		Реєстраційний знак *Registration mark*	UR-_____	Серійний № *Serial No.*	

№ п/п	Дата виявлення *Discovery date*	Детальний опис дефекту/відмови *Detailed defect/ failure description*	Посилання на сторінку бортового журналу *ATL page reference*	Категорія відповідно MEL MEL Category	Інтервал усунення (вказати дату до xx/xx/xxxxр.) *Elimination interval (specify the due date xx/xx/xxxx)*	Статус (відкладено / усунено) *Status (deferred/ eliminated)*

Section 6. Form of extended defect and/or failure elimination interval.

If any defect that was deferred by using the DMI has not been eliminated within the period specified in maintenance data, the Appointed CAM Manager has the right to extend the validity of such DMI for the same period once.

In this case, the Production Planning and Records Management Team provides relevant information to the Appointed CAM Manager regarding expiration of DMI.

In turn, the Appointed CAM Manager transmits all details regarding the deferred defect to the AC Engineering Support Team. Workers of the maintenance engineering support team analyse the effect of the deferred defect on functioning of A/C systems as a whole, their interaction, load on the crew related to failure and/or defect, and according to the results of the analysis, draw up the “Form of extension of the interval of elimination of deferred defect and/or failure” (Annex 6).

The Appointed CAM Manager approves the “Form of extension of the interval of elimination of deferred defect and/or failure”. Workers of maintenance engineering support team shall provide the “Form of extension of the interval of elimination of deferred defect and/or failure” to the Appointed CAM Manager at least 24 hours before expiration of the deadline for elimination of the deferred defect and/or failure.

In order to decide on the extension of the deferred defect, the Appointed CAM Manager cooperates with the units of MO (Part-145) that has identified and/or will eliminate such defects.

The form of extended defect and/or failure elimination interval is given below.

Розділ 6. Форма продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту і / або відмови.

Якщо будь-який дефект, який було відкладено за допомогою DMI не було усунуто протягом визначеного у даних з ТО періоду, призначений керівник з ПЛП має право продовжити строк дії такого DMI на такий самий період одноразово.

У такому випадку Група виробничого планування та обліку записів з ТО надає відповідну інформацію призначеному керівнику з ПЛП щодо закінчення строку DMI.

В свою чергу призначений керівник з ПЛП передає всі деталі стосовно відкладеного дефекту до групи інженерного забезпечення ТО ПС. Працівники групи інженерного забезпечення ТО ПС аналізують вплив відкладеного дефекту на функціонування систем ПС в цілому, їх взаємодію, навантаження на екіпаж, пов’язане з відмовою та/або дефектом та за результатами аналізу оформлюють «Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови».

Призначений керівник з ПЛП затверджує «Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови». Працівники групи інженерного забезпечення ТО ПС мають надавати «Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови» призначеному керівнику з ПЛП щонайменше за 24 години до моменту закінчення строку усунення відкладеного дефекту та/або відмови.

З метою прийняття рішення стосовно продовження відкладеного дефекту призначений керівник з ПЛП співпрацює з підрозділами організації з ТО, яка виявила та/або усуватиме такі дефекти.

Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту і / або відмови наведено нижче.

Розділ 6/ Section 6

CAM.FORM-02

CONSTANTA

ФОРМА ПРОДОВЖЕННЯ ІНТЕРВАЛУ УСУНЕННЯ ВІДКЛАДЕНОГО ДЕФЕКТУ І/АБО ВІДМОВИ
Form of extended deferred defect and/or failure elimination interval

Форма № *Form No.*		Дата *Date*		Категорія MEL *MEL category*	
Тип ПС *A/C type*		Реєстраційний знак *Registration marks*	UR-_____	Серійний № *Serial No.*	

Детальний опис дефекту (відмова)
Detailed defect/failure description

Обмеження (якщо можна застосувати)
Restrictions (if applicable)

Поточний інтервал усунення *Current elimination interval*	ц/ л.год./дата *cyc/f.h./ date*	**Запропонований інтервал** *Suggested interval*	ц/ л.год./дата *cyc/f.h./ date*

Причина продовження інтервалу
Interval extension reason

Розробив *Developed by*	**ЗАТВЕРДЖУЮ (Призначений керівник з ПЛП)** Approved by (*AM of CAM*)
_____ _____ *(Підпис/ Signature)* *(ПІБ / Full name)*	_____ _____ *(Підпис / Signature)* *(ПІБ / Full name)*

8.1.11.3. **Table of contents of Boeing 737-300 ATL**

The aircraft technical log consists of 6 functional sections:

Section 0 Title page.

Section 1. Special feature aircraft.

Section 2. Operational records.

Section 3. Description of onboard property.

Section 4. Checking the Aircraft technical log.

Section 5. Deferred maintenance list (DMI).

Section 6. Form of extended defect and/or failure elimination interval.

8.1.11.3.1. Boeing 737-300 ATL Filling Order

ATL is issued before each departure, after landing and in case of maintenance certifying.

Flight crew enters to ATL flight information, as well as their comments, in case of any malfunction of equipment and/or A/C systems, and also confirms A/C pre-flight inspection before departure.

Maintenance personnel uses ATL to certify maintenance, analysis and information on A/C defects.

ATL should be on the A/C board always.

ATL consist of the five section.

The seven-digit ATL page number printed by the printing house (for each page ATL separately in ascending order) is indicated in the “No ” column.

All incorrect and invalid entries in the ATL should be fixed.

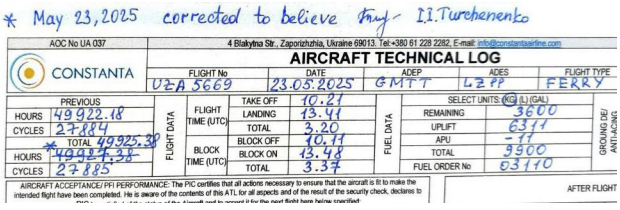
Corrections in ATL are allowed with:

- the availability of a date, a signature, a person of the person who corrected the error;
- incorrect data must be carefully crossed by one line and near where there is a free space, correct data is written.

The record that assumes the patch must be written in a blank field.

Example: "April 15, 2024 corrected for 4606-15 to believe. Signature. I.I. Turchenko. "

Examples of making corrections:



Contacts of «Aircompany Constanta» PrJSC:

E-Mail:

Operation Control Center:

CAM Department:

«Aircompany Constanta» PrJSC:

8.1.11.3. **Зміст ATL Boeing 737-300**

Технічний журнал повітряного судна має 6 розділів:

Розділ 0. Титульна сторінка.

Розділ 1. Індивідуальні особливості ПС.

Розділ 2. Експлуатаційні записи.

Розділ 3. Опис бортового майна.

Розділ 4. Перевірка бортового технічного журнала.

Розділ 5. Перелік відкладених робіт з ТО.

Розділ 6. Форма продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови.

8.1.11.3.1. Порядок заповнення ATL Boeing 737-300

ATL оформлюється перед кожним вильотом, після посадки та у випадку засвідчення ТО.

Льотний екіпаж вносить до ATL польотну інформацію, а також свої зауваження у випадку будь-яких несправностей обладнання та/або систем ПС, а також підтверджує передпольотний огляд ПС перед вильотом.

Персонал з ТО використовує ATL з метою засвідчення ТО, аналізу та отримання інформації щодо дефектів ПС.

ATL має бути завжди на борту ПС.

ATL складається з п’яти розділів.

У графі «№ » вказується семизначний номер сторінки ATL, який надруковано типографією (на кожній сторінці ATL окремо у зростаючому порядку).

Всі некоректні та невірні записи в ATL повинні бути виправлені.

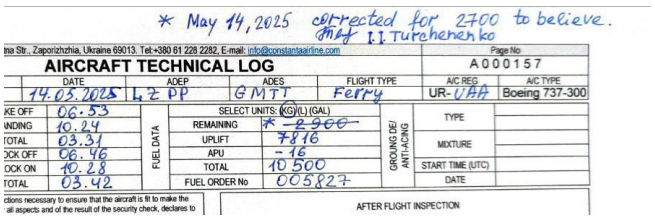
Виправлення в ATL допускаються при:

- наявності дати, підпису, П.І.Б особи яка виправила помилку;
- невірні дані повинні обережно закреслені однією лінією і поряд, де є вільне місце, написані вірні дані.

Запис, який завіряє виправлення, необхідно записати на чистому полі.

Приклад: «15.04.2024 р. виправленому на 4606-15 вірити. Підпис. І.І. Турченко».

Приклади внесення виправлень:



Зв'язок з ПрАТ «Авіакомпанія Константа»:

тел.: +380 61 228 2282

E-Mail:

ЦОКП

ops@constantaairline.com

Відділ з УПЛП:

partm@constantaairline.com

ПрАТ «Авіакомпанія Константа»:

info@constantaairline.com

Section 0. Title page.
The title page is filled by the CAMO personnel. CAMO responsible person register relevant ATL in the ATL Issuance Log CAM.LOG-03 before issuing new ATL on the A/C. In case of lack of direct access of CAMO personnel to ATL, specialists of the contracted maintenance organization fill in the title page according to the data provided by the CAM Manager.

Розділ 0. Титульна сторінка.
Титульна сторінка заповнюється персоналом відділу з УПЛП. Відповідальний співробітник відділу УПЛП, реєструє відповідний ATL в Журналі обліку видачі бортових журналів CAM.LOG-03 перед видачою нового ATL на ПС. У разі відсутності безпосереднього доступу персоналу відділу з УПЛП до ATL фахівці договірної організації з ТО заповнюють титульну сторінку згідно даних, наданих Керівником з УПЛП.

«AIRCOMPANY CONSTANTA» PrJSC

AIRCRAFT TECHNICAL LOG

A/C Type _____ Manufacturer's Empty Weight _____ kg

Nationality and Registration Marks _____ MAC _____ %

Section 1. Special A/C features is filled by the CAMO personnel before issuing new ATL on the A/C. In case of lack of direct access of CAMO personnel to ATL contracted maintenance organization:

- enters updated data into ATL (replacement of engines, propellers, etc.);
- transfers data when starting the next ATL due to the end of the previous ATL.

Розділ 1. Індивідуальні особливості ПС заповнюється персоналом відділу з УПЛП перед видачою нового ATL на ПС. У разі відсутності безпосереднього доступу персоналу відділу з УПЛП до ATL фахівці договірної організації з ТО:

- вносить до ATL оновлені дані (заміна двигунів, повітряних гвинтів тощо);
- переносить дані при заведенні наступного ATL з причини закінчення попереднього ATL.

Section 1

Aircraft Special Features

No	Equipment Name	Equipment Type	Date	Name and Signature	Notes

Section 2. Operational records.
Operational records – consists of 4 sheets – the original and three copies, which are copied during filling of the original and are detachable:
White sheet (original) – which must stay in the ATL at all times.
Yellow copy – is removed after the end of the flight and transferred to the Planning and Maintenance Records Team.
Green (or pink) copy – transferred to Maintenance Organisation.
Blue copy – with information about maintenance and pre-flight inspection remains at departure airport.
Detailed instructions on how to use and complete the worksheet are provided below and are also included in the ATL (in English only).
NOTE: Ukrainian translation is provided only in this OM Chapter and is not included in ATL.

Розділ 2. Експлуатаційні записи.
Експлуатаційні записи – складаються з 4-х аркушів – оригінал та три копії, які копіюються під час заповнення оригіналу і є відривними:
Біла сторінка (оригінал) – завжди повинна залишатись в ATL.
Жовта копія – видаляється після завершення польоту та передається до групи планування та обліку записів з ТО.
Зелена (або рожева) копія - передається до організації з ТО.
Блакитна копія – з інформацією про ТО та передпольотний огляд залишається в аеропорту вильоту.
Детальні інструкції щодо використання та заповнення робочої сторінки наведено далі за текстом, а також містяться у середині ATL (тільки англійською мовою).
ПРИМІТКА: Переклад українською мовою наведено тільки в цьому розділі КЕ та не міститься в ATL.

AOC No UA 037	4 Blakytna Str., Zaporizhzhia, Ukraine 69013. Tel:+380 61 228 2282, E-mail: info@constantaairline.com	Page No
CONSTANTA	**AIRCRAFT TECHNICAL LOG**	

FLIGHT No	DATE	ADEP	ADES	FLIGHT TYPE	A/C REG	A/C TYPE
					UR-	Boeing 737-300

PREVIOUS		FLIGHT DATA			FUEL DATA		GROUNG DE/ ANTI-ACING		
HOURS		FLIGHT TIME (UTC)	TAKE OFF		SELECT UNITS: (KG) (L) (GAL)			TYPE	
CYCLES			LANDING		REMAINING				
TOTAL			TOTAL		UPLIFT			MIXTURE	
HOURS		BLOCK TIME (UTC)	BLOCK OFF		APU				
CYCLES			BLOCK ON		TOTAL			START TIME (UTC)	
			TOTAL		FUEL ORDER No			DATE	

AIRCRAFT ACCEPTANCE/ PFI PERFORMANCE: The PIC certifies that all actions necessary to ensure that the aircraft is fit to make the intended flight have been completed. He is aware of the contents of this ATL for all aspects and of the result of the security check, declares to PIC be satisfied of the status of the Aircraft and to accept it for the next flight here below specified:					
PIC		LICENSE No		SIGN	
DATE		TIME (UTC)			

AFTER FLIGHT INSPECTION					
PIC		LICENSE No		SIGN	
DATE		TIME (UTC)			

No (P/T)	DEFECT DESCRIPTION / RECORDED BY PILOT/TECH	ATA	MEL/ CDL	CAT	CORRECTIVE ACTION TAKEN / DESCRIPTION

REPLACEMENT DETAILS	POSITION	P/N OFF	S/N OFF	P/N ON	S/N ON	CRS (*)	AMO REF	C/S AUTH	TIME (UTC)	DATE	STATION	MAN-HOURS	SIGN/STAMP

No (P/T)	DEFECT DESCRIPTION / RECORDED BY PILOT/TECH	ATA	MEL/ CDL	CAT	CORRECTIVE ACTION TAKEN / DESCRIPTION

REPLACEMENT DETAILS	POSITION	P/N OFF	S/N OFF	P/N ON	S/N ON	CRS (*)	AMO REF	C/S AUTH	TIME (UTC)	DATE	STATION	MAN-HOURS	SIGN/STAMP

DEFECTS DESCRIPTION CONTINUED ON PAGE No

LIQUIDS AFTER FLIGHT	OIL	SELECT UNITS: (%) (L) (QT)	L.ENG	R.ENG	APU	HYDR		(%) (L) (QT)	CRS (*)				
		REMAIN					A		AMO REF	C/S AUTH	TIME (UTC)	DATE	SIGN/STAMP
		UPLIFT					B						
		TOTAL					STANDBY						

WORK ORDER	CHECK TYPE / TASK CARD	STATION	MAN-HOURS	CRS (*)	
				AMO REF	
				C/S AUTH	
				TIME (UTC)	
				DATE	
				SIGN/STAMP	

MAINTENANCE FUEL DATA. SELECT UNITS (KG) (L) (GAL)	
ON-BOARD	
UPLIFT	
USED	
REMAINING	

TR CHECK	STATION	AMO REF	C/S AUTH	TIME (UTC)	DATE	I hereby certify that the inspection indicated has been carried out.	SIGN/STAMP
ARRIVAL							
DEPARTURE							

(*) PLEASE CROSS OUT NOT APPLICABLE STATEMENT	UA PART-145 CRS. I Certify that the works specified except as otherwise specified, was carried out in accordance with PART-145 (SAAU Order № 266 dated 06.03.2019) in respect to that work the aircraft is considered to be READY FOR RELEASE TO SERVICE
	EASA PART-145 CRS. I certify that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with PART-145 under the national aviation law of Ukraine and in recognition of the organization EASA PART-145 approval, and in respect to that work the aircraft is considered to be READY FOR RELEASE TO SERVICE

WHITE – A/C YELLOW – CAMO (UA.MG.0033) GREEN (OR PINK) – MAINTENANCE BLUE – DEPARTURE AIRPORT

Section 2 filling order according to the marks is given further.

- – to be filled in by crew member or maintenance staff;
- – to be filled in by crew member;
- – to be filled in by maintenance staff.

Порядок заповнення Розділу 2 відповідно до позначок наведено далі

- – записи до блоків білого кольору вносить льотний екіпаж або персонал з ТО;
- – записи до блоків синього кольору вносить льотний екіпаж;
- – записи до блоків жовтого кольору вносить персонал з ТО.

Block ATL	Detailed description	Детальний опис
FLIGHT No	Flight number.	Номер рейсу.
DATE	Date of Flight.	Дата виконання рейсу.
ADEP	Three-letter IATA or Four-letter ICAO code of departure airport.	Трилітерний код IATA або чотирьохлітерний код ICAO аеропорту вильоту.
ADES	Three-letter IATA or Four-letter ICAO code of destination airport.	Трилітерний код IATA або чотирьохлітерний код ICAO аеропорту прильоту.
FLIGHT TYPE	The type of operation for which the flight is performed is written as a slash. For example:	Тип операції за якою виконується рейс, записується через дріб. Наприклад:
	NS – non-scheduled;	**NS** – нерегулярний;
	SC – scheduled;	**SC** – регулярний;
	and also, through the "/"	та також через «/»
	COM – Commercial;	**COM** – комерційний;
	FER – Ferry flight;	**FER** – перегін ПС;
	MCF– Maintenance check flights;	**MCF** – перевірка;
	OTH – Other.	**OTH** – інше.
A/C REG	Registration number of aircraft.	Реєстраційний номер ПС.
A/C TYPE	Aircraft type.	Тип літака.
FLIGHT DATA:		
PREVIOUS:		
HOURS	The Aircraft Total Aircraft Hours taken from previous ATL	Загальна кількість годин напрацювання літака, взята з попереднього ATL
CYCLES	The Aircraft Total Aircraft Cycles taken from previous ATL	Загальна кількість циклів напрацювання літака, взята з попереднього ATL
TOTAL:	To be filled in by: - a flight crew member, or - the Certifying Staff when performing non-flight/flight day maintenance (input data for Certifying Staff is provided by CAMO via e-mail, in Work Order, etc.).	Заповнюється: - членом льотного екіпажу, або - сертифікуючим персоналом при виконанні ТО поза польотів/польотного дня (дані для внесення сертифікуючому персоналу надає CAMO в e-mail, Work Order тощо).
HOURS	Total Aircraft Hours from previous ATL page + Flight Hour	Загальна кількість годин напрацювання літака, взята з попередньої сторінки ATL + польотний час
CYCLES	Total Aircraft Hours from previous ATL page + Flight Cycles	Загальна кількість циклів напрацювання літака, взята з попередньої сторінки ATL + польотні цикли
FLIGHT DATA:		
FLIGHT TIME (UTC):		
TAKE OFF	Take off time.	Час зльоту.
LANDING	Landing time.	Час посадки.
TOTAL FH	Flight time.	Польотний час.
BLOCK TIME (UTC):		
BLOCK OFF	Off-block time.	Час прибирання колодок
BLOCK ON	On-block time.	Час встановлення колодок
BLOCK	The total period of time, which elapses between the very moment when the aircraft initially begins to move on its own power or by means of an external power source and the very moment when aircraft stops at the end of flight.	Загальний період часу, який проходить між моментом, коли літак починає рухатися на власній тязі або за допомогою зовнішнього джерела енергії, і моментом, коли літак зупиняється в кінці польоту
FUEL DATA:	Filled in on the basis of fuel gauge readings sequentially for groups of fuel tanks and in total.	Заповнюється на підставі показань паливо вимірювальної індикації послідовно для груп паливних баків та сумарно.
SELECT UNITS: (KG) (L) (GAL)	The person filling out the form must select the units of measurement by circling the appropriate unit (in kilograms, liters, or gallons)	Особа, яка заповнює форму, повинна вибрати одиниці вимірювання, обвівши відповідну одиницю (у кілограмах, літрах або галонах).
REMAINING	Fuel remaining.	Залишок палива.
UPLIFT	Refuelling.	Кількість заправленого палива.

Block ATL	Detailed description	Детальний опис
APU	Fuel used by the APU on the ground.	Паливо використане APU на землі.
TOTAL	Total fuel in the tanks.	Всього палива в баках.
FUEL ORDER No	Fuel supplier order number	Номер замовлення постачальника палива
GROUND DE- / ANTI-ICING		
TYPE	Type of fluid used during application (Type-I, Type-II or Type-IV). Note: This block provides two lines for entering the changed data (if needed) or the two fluids used (if applicable).	Тип рідини, що використовується під час нанесення (тип I, тип II або тип IV). Примітка: У цьому блоці передбачено два рядки для введення змінених даних (якщо потрібно) або двох використаних рідин (якщо є).
MIXTUR	Fluid/water mixture ratio, recorded as percentage. As an example, 40/60 mixture rate means 40% anti-icing fluid and 60% water. Note: This block provides two lines for entering the changed data (if needed) or the two fluids used (if applicable).	Співвідношення рідини та води, записане у відсотках. Наприклад, співвідношення 40/60 означає 40% рідини проти обледеніння і 60% води. Примітка: У цьому блоці передбачено два рядки для введення змінених даних (якщо потрібно) або двох використаних рідин (якщо є).
START TIME (UTC)	UTC time when anti-icing application was started. Written as hours : minutes.	Час за Гринвічем, коли було розпочато обробку протиожеледною сумішшю. Записується у форматі години : хвилини.
DATE	Date when anti-icing application was completed.	Дата проведення обробки протиожеледною сумішшю.
Verification data block	To be filled in by the PIC after the preflight inspection has been completed and there are no comments from the crew. Filled in capital letters with the name, surname and signature of the PIC who performed the PFI (preflight inspection).	Заповнюється КПС після виконання передпольотної перевірки за відсутності зауважень з боку екіпажу. Заповнюється великими літерами із зазначенням імені, прізвища та підпису КПС, який виконав PFI (передпольотну перевірку).
PIC	The name and initials of the PIC shall be filled in in CAPITAL LETTERS.	Прізвище та ініціали КПС заповнюється ВЕЛИКИМИ ПЕЧАТНИМИ літерами.
LICENCE	The pilot's license number is entered.	Вноситься номер ліцензії пілота.
SIGN	The signature of the PIC	Підпис КПС.
DATE / TIME (UTC)	Day/month/year and time is entered, according to UTC time.	Вноситься день/місяць/рік і час відповідно до часу UTC.
AFTER FLIGHT INSPECTION	Confirmation of the after flight inspection by crew member.	Підтвердження післяпольотного огляду членом екіпажу.
PIC	The name and initials of the PIC shall be filled in in CAPITAL LETTERS.	Прізвище та ініціали КПС заповнюється ВЕЛИКИМИ ПЕЧАТНИМИ літерами.
LICENCE	The pilot's license number is entered.	Вноситься номер ліцензії пілота.
SIGN	The signature of the PIC	Підпис КПС.
DATE / TIME (UTC)	Day/month/year and time is entered, according to UTC time.	Вноситься день/місяць/рік і час відповідно до часу UTC.
DEFECT DESCRIPTION / RECORDED BY PILOT/TECH	The defect/ failure which were determined during flight or pre-flight check by PIC or by Certifying Staff during ground checks are recorded to these sections. Each defect, determined by flight crew or technician, is recorded to a separate field by giving a separate item number. Defect/failure are written clearly, legible, with capital letters and in English. If the PIC detects a defect/ failure, the PIC shall make a record of the defect/ failure and affix its signature. If the certifying staff finds a defect/ failure, the certifying staff records the defect/ failure, signs and records the company's authorization number	До цих розділів заносяться дефекти, які були виявлені під час польоту або передпольотної перевірки КПС або сертифікуючим персоналом під час наземних перевірок. Кожен дефект, виявлений льотним екіпажом або техніком, записується в окрему графу з присвоєнням окремого номера пункту. Дефекти записуються чітко, розбірливо, великими літерами та англійською мовою. Якщо КПС виявив дефект/невідповідність, КПС повинен зробити запис про дефект/ невідповідність і поставити свій підпис. Якщо сертифікований персонал виявив дефект/невідповідність, сертифікований персонал фіксує дефект/невідповідність, підписує та записує номер авторизації організації з ТО.
No (P/T)	For each item, item number is written by PIC or certifying staff. If the PIC detects a defect/ failure, the PIC puts the number in sequence and "P". If the certifying staff found a defect/ failure, the certifying staff puts a number in the order and "T". For example, 1P, 2P, 3T, which means the first and second defect/ failure was detected by the pilot, the third defect/ failure was detected by the certifying staff of the maintenance organization.	Для кожного елементу номер елементу вносить лише КПС або сертифікуючий персонал. Якщо КПС виявляє дефект/ невідповідність, КПС ставить порядковий номер та "P". Якщо сертифікуючий персонал виявив дефект/невідповідність, сертифікуючий персонал ставить порядковий номер та «T». Наприклад, 1P, 2P, 3T означає, що перший і другий дефект/не-

Block ATL	Detailed description	Детальний опис
		відповідність виявив пілот, третій деіект/невідповідність виявив сертифікуючий персонал організації з ТО.
ATA	If a defect has an AMM reference, then the six digits ATA chapter is written. If maintenance action required, then the maintenance action ATA chapter is written. If other than AMM and MEL document is used for defect rectification, then minimum two digits of ATA chapter is written, or four or six digits may be written, if applicable.	Якщо дефект має посилання на AMM, то записується шестизначний розділ ATA. Якщо необхідна дія з технічного обслуговування, то записується розділ ATA "Дії з технічного обслуговування". Якщо для усунення дефекту використовується інший документ, окрім AMM та MEL, то записується мінімум дві цифри розділу ATA, або чотири чи шість цифр, якщо застосовно.
MEL/CDL	The corresponding reference for MEL, CDL or NEF.	Відповідне посилання для MEL, CDL або NEF.
CAT	Defect rectification interval category according to MEL, CDL or NEF.	Категорія інтервалу усунення дефекту відповідно до MEL, CDL або NEF.
CORRECTIVE ACTION TAKEN / DESCRIPTION	All actions, taken in relation to a defect/discrepancy recorded in the **DEFECT DESCRIPTION** section, are recorded in this section. If actions taken for defect/failure are written on this section by the certifying staff, then the certifying staff releases the aircraft to service by filling out CRS section.	Всі дії, вжиті у зв'язку з дефектом/невідповідністю, зафіксованими в розділі **DEFECT DESCRIPTION,** записуються в цьому розділі. Якщо сертифікуючий персонал записав у цьому розділі дії, вжиті для усунення дефектів/ невідповідностей, то сертифікуючий персонал повторно здає повітряне судно в експлуатацію, заповнюючи розділ CRS.
STATION	Three-letter IATA or Four-letter ICAO code of airport where the defect was rectified or deferred.	Трилітерний код IATA або чотирьохлітерний код ICAO, в якому дефект було виправлено або відкладено.
MAN-HOURS	The total amount of time of uninterrupted work spent on the task.	Загальна кількість часу безперервної роботи, витраченого на виконання завдання.
REPLACEMENT DETAILS	All parts that have been removed and/or installed are recorded in this section. This block contains information about details of parts or consumables replaced or consumed in the process of actions entered in the **CORRECTIVE ACTION TAKEN** block.	Всі деталі, які були переміщені та/або встановлені, записуються в цьому розділі. В цей блок вноситься інформація стосовно деталей або витратних матеріалів замінених або витрачених в процесі дій внесених до блоку **CORRECTIVE ACTION TAKEN.**
POSITION	The location of the component, if applicable.	Місце розташування компонента, якщо це можливо.
P/N OFF	Part number of the removed part/consumable.	Номер вилученої деталі/ витратного матеріалу.
S/N OFF	Serial number of the removed part.	Серійний номер вилученої деталі.
P/N ON	Part number of the installed part/consumable.	Номер встановленої деталі/ витратного матеріалу.
S/N ON	Serial number of the installed part.	Серійний номер встановленої деталі.
CRS (*)	Aircraft Certificate of Release to Service (CRS). All boxes in CRS section must be filled out. CRS section is only filled out by certifying staff.	Сертифікат передачі до експлуатації (CRS). Всі поля в розділі CRS повинні бути заповнені. Розділ CRS заповнюється тільки сертифікуючим персоналом.
AMO REF	The approval certificate reference number of the approved maintenance organization.	Реєстраційний номер сертифіката схвалення Організації з ТО.
C/S AUTH	The authorization number of the certifying staff who performed the work.	Номер авторизації персоналу, який виконував роботу.
TIME (UTC), DATE	Day/month/year the work was completed, according to UTC time.	День/місяць/рік завершення роботи за часом UTC.
SIGN/STAMP	Place for signature or stamp by the certifying staff who performed the work.	Місце для підпису або печатки персоналу, який виконував роботу.
DEFECTS DESCRIPTION CONTINUED ON PAGE No	If the entries do not fit on one page and an additional page is required, the PIC or certifying staff member indicates the page number on which the entries are continued.	Якщо записи не вміщуються на одній сторінці і потрібна додаткова сторінка, КПС або сертифікуючий персонал зазначає номер сторінки, на якій продовжено записи.
LIQUIDS AFTER FLIGHT	This block should contain information on lubricating oil and hydraulic fluid.	В цей блок має бути внесена інформація стосовно мастила та гідравлічної рідини.
OIL	This section contains data on the amount of oil.	В цей розділ вносяться дані стосовно кількості мастила.

Block ATL	Detailed description	Детальний опис
SELECT UNITS: (%) (L) (QT):	The person filling out the form must select the units of measurement by circling the appropriate unit name. (in percent, liters or quarts).	Особа, що заповнює має визначити одиниці виміру шляхом обведення кружком відповідної назви одиниці виміру.
L.ENG	Left engine.	Лівий двигун.
R.ENG	Right engine.	Правий двигун.
APU	Auxiliary power unit.	Допоміжна силова установка.
REMAIN	Oil remaining in each engine and/or APU.	Мастило, що залишилося в кожному двигуні та/або APU.
UPLIFT	The volume of oil (in quarts) that was added into each engine and/or APU. Filled in by certifying staff only.	Об'єм мастила (у літрах), який було додано в кожен двигун та/або APU. Заповнюється лише сертифікуючим персоналом.
TOTAL	Total amount of oil in each engine and/or APU.	Загальна кількість масла в кожному двигуні та/або APU.
HYDR: (%) (L) (QT) A/B/STANDBY	This block contains information about the hydraulic fluid. The person filling out the form must select the units of measurement by circling the appropriate unit (in percent, liters or quarts). The volume of hydraulic fluid (in percent, liters or quarts) that was added into hydraulic system A and/or B and/or reserved. Filled in by certifying staff only	В цей блок вноситься інформація стосовно гідравлічної рідини. Особа, яка заповнює форму, повинна вибрати одиниці вимірювання, обвівши відповідну одиницю (у відсотках, літрах або квартах). Об'єм гідравлічної рідини (у відсотках, літрах або квартах), яка була додана в гідравлічну систему А та/або В та/або резервну. Заповнюється тільки сертифікуючим персоналом.
CRS (*)	Aircraft Certificate of Release to Service (CRS). All boxes in CRS section must be filled out. CRS section is only filled out by certifying staff.	Сертифікат передачі до експлуатації (CRS). Всі поля в розділі CRS повинні бути заповнені. Розділ CRS заповнюється тільки сертифікуючим персоналом.
AMO REF	The approval certificate reference number of the approved maintenance organization.	Реєстраційний номер сертифіката схвалення Організації з ТО.
C/S AUTH	The authorization number of the certifying staff who performed the work.	Номер авторизації персоналу, який виконував роботу.
TIME (UTC), DATE	Day/month/year the work was completed, according to UTC time.	День/місяць/рік завершення роботи за часом UTC.
SIGN/STAMP	Place for signature or stamp by the certifying staff who performed the work.	Місце для підпису або печатки персоналу, який виконував роботу.
WORK ORDER	Number of Work Order.	Номер заявка на виконання ТО.
CHECK TYPE/TASK CARD	This section is filled out with the name of the maintenance performed and/or a reference to the performed Task Card.	Цей розділ заповнюється назвою форми виконаного ТО та/або посиланням на номер поопераційних відомостей.
STATION	Three-letter IATA or Four-letter ICAO code of airport where the defect was rectified or deferred.	Трилітерний код IATA або чотирьохлітерний код ICAO, в якому дефект було виправлено або відкладено.
MAN-HOURS	The total amount of time of uninterrupted work spent on the task.	Загальна кількість часу безперервної роботи, витраченого на виконання завдання.
TIME (UTC)	Time of work completion, UTC time.	Час завершення роботи, час UTC.
CRS (*)	Aircraft Certificate of Release to Service (CRS). All boxes in CRS section must be filled out. CRS section is only filled out by certifying staff.	Сертифікат передачі до експлуатації (CRS). Всі поля в розділі CRS повинні бути заповнені. Розділ CRS заповнюється тільки сертифікуючим персоналом.
AMO REF	The approval certificate reference number of the approved maintenance organization.	Реєстраційний номер сертифіката схвалення Організації з ТО.
C/S AUTH	The authorization number of the certifying staff who performed the work.	Номер авторизації персоналу, який виконував роботу.
TIME (UTC), DATE	Day/month/year the work was completed, according to UTC time.	День/місяць/рік завершення роботи за часом UTC.
SIGN/STAMP	Place for signature or stamp by the certifying staff who performed the work.	Місце для підпису або печатки персоналу, який виконував роботу.
MAINTENANCE FUEL DATA (KG) (L) (GAL)	Fuel weights in KG, L or GAL. The person filling out the form must select the units of measurement by circling the appropriate unit (in kilograms, liters, or gallons).	Вага палива в кілограмах, літрах або галонах. Особа, яка заповнює форму, повинна вибрати одиниці вимірювання, обвівши відповідну одиницю (у кілограмах, літрах або галонах).

Block ATL	Detailed description	Детальний опис
ON-BOARD	Fuel remaining before the start of maintenance work.	Залишок палива до початку ремонтних робіт.
UPLIFT	Reffuelling.	Кількість заправленого палива.
USED	Amount of fuel consumed.	Кількість спожитого палива.
REMAINING	Fuel remaining after performing maintenance work.	Залишок палива після виконання робіт з ТО.
TR CHECK ARRIVAL	This section is filled out once the Transit Check arrival scope of works is performed. Filled out by certifying staff only.	Цей розділ заповнюється після виконання обсягу перевірки TR по прибуттю. Заповнюється тільки сертифікуючим персоналом.
TR CHECK DEPARTURE	This section is filled in once the Transit Check departure scope of works is performed. Filled out by certifying staff only.	Цей розділ заповнюється після того, як буде виконано обсяг робіт з перевірки TR перед вильотом. Заповнюється тільки сертифікуючим персоналом.
C/S AUTH	This section is filled in by capital letters as the name (initials) and surname of the certifying staff.	Цей розділ заповнюється великими літерами ім'я (ініціали) та прізвища сертифікуючого персоналу.
STATION	Three-letter IATA or Four-letter ICAO code of airport where the defect was rectified or deferred.	Трилітерний код IATA або чотирьохлітерний код ICAO, в якому дефект було виправлено або відкладено.
AMO REF	The approval certificate reference number of the approved maintenance organization.	Реєстраційний номер сертифіката схвалення Організації з ТО.
C/S AUTH	This section is filled in by capital letters as the name (initials) and surname of the certifying staff.	Цей розділ заповнюється великими літерами ім'я (ініціали) та прізвища сертифікуючого персоналу.
TIME (UTC), DATE	Day/month/year the work was completed, according to UTC time.	День/місяць/рік завершення роботи за часом UTC.
SIGN/STAMP	Place for signature or stamp by the certifying staff who performed the work.	Місце для підпису або печатки персоналу, який виконував роботу.

Section 3. Description of onboard property
Description of onboard property is filled by the Maintenance organization engineering staff.

Розділ 3. Опис бортового майна
Опис бортового майна заповнюється технічним персоналом Організації з ТО.

Section 3

Onboard Property Description

No	Property	Quantity	Date	Signature	Change of Property Quantity and the Reason	Date	Signature

Section 4. Checking the Aircraft technical log
ATL Checking is performed by the Maintenance Manager, the Flight Operations Manager and the CAM Manager when performing base maintenance.

Розділ 4. Перевірка бортового технічного журналу
Перевірка ATL проводиться керівником з ТО, керівником з льотної експлуатації та призначеним керівником з УПЛП при виконанні базового ТО.

Section 4

Aircraft Technical Log Checking Records

No	Date	Position and Name	Remarks

Section 5. Deferred maintenance list (DMI)

Розділ 5. Перелік відкладених робіт з ТО

When completing the DMI, the impact on airworthiness of other failures and/or defects, if related to those requiring deferral (e.g., failures and/or defects in one A/C system), are taken into account. Records on deferred defects are accompanied by maximum time intervals (flight hours and/or landings and/or date).

During completing the DMI the crew member or technical personnel should mark Discovery Date of failures and malfunctions, detailed description, ATL page reference and defined MEL Category, specify the due date of elimination interval. After eliminating failures and malfunctions, there should be marked “eliminated” status in the last column. In case of extension of the deferred defect and/or malfunctions elimination interval, there should be marked “deferred” status in the last column of DMI.

If deferral of failure and/or defect has been performed by the technical personnel performing or certifying maintenance, the PIC in any case remains responsible for deciding on acceptance of deferred defect and/or failure.

При оформленні DMI беруться до уваги вплив на льотну придатність інших відмов та/або дефектів, якщо вони пов’язані з тими, що потребують відкладення (наприклад відмови та/або дефекти однієї системи ПС). Записи щодо відкладених дефектів супроводжуються граничними часовими інтервалами (льотні години та/або посадки та/або дата).

При заповненні DMI льотний та технічний персонал повинен зазначити дату виявлення відмови або несправності, детально її описати, записати посилання на сторінку бортового журналу та визначену категорію обладнання відповідно до MEL, вказати дату, до якої необхідно усунути відмову та/або дефект. Після усунення відмови та/або дефекту занести запис «усунуто» в останню колонку DMI. В разі, якщо інтервал усунення відкладеного відмови та/або дефекту продовжено, зазначити статус «відкладено».

Якщо відкладення відмови та/або дефекту було виконано технічним персоналом, який виконує та/або засвідчує ТО, рішення стосовно прийняття відкладеного дефекту та/або відмови в будь- якому разі залишається за КПС.

Section 5

CONSTANTA — CAM.FORM-01

DEFERRED MAINTENANCE LIST (DMI)

A/C Type		Registration Mark	UR-_____	Serial No.	

No	Discovery Date	Detailed Defect/ Failure Description	ATL Page Reference	MEL Category	lelimination Interval (Specify The Due Date xx/xx/xxxx)	Status (Deferred/ Eliminated)

Section 6. Form of extended defect and/or failure elimination interval.

If any defect that was deferred by using the DMI has not been eliminated within the period specified in maintenance data, the Appointed CAM Manager has the right to extend the validity of such DMI for the same period once.

In this case, the Production Planning and Records Management Team provides relevant information to the Appointed CAM Manager regarding expiration of DMI.

In turn, the Appointed CAM Manager transmits all details regarding the deferred defect to the AC Engineering Support Team. Workers of the maintenance engineering support team analyse the effect of the deferred defect on functioning of A/C systems as a whole, their interaction, load on the crew related to failure and/or defect, and according to the results of the analysis, draw up the “Form of extension of the interval of elimination of deferred defect and/or failure” (Annex 6).

Розділ 6. Форма продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту і / або відмови.

Якщо будь-який дефект, який було відкладено за допомогою DMI не було усунуто протягом визначеного у даних з ТО періоду, призначений керівник з ПЛП має право продовжити строк дії такого DMI на такий самий період одноразово.

У такому випадку Група виробничого планування та обліку записів з ТО надає відповідну інформацію призначеному керівнику з ПЛП щодо закінчення строку DMI.

В свою чергу призначений керівник з ПЛП передає всі деталі стосовно відкладеного дефекту до групи інженерного забезпечення ТО ПС. Працівники групи інженерного забезпечення ТО ПС аналізують вплив відкладеного дефекту на функціонування систем ПС в цілому, їх взаємодію, навантаження на екіпаж, пов’язане з відмовою та/або дефектом та за результатами аналізу

The Appointed CAM Manager approves the “Form of extension of the interval of elimination of deferred defect and/or failure”. Workers of maintenance engineering support team shall provide the “Form of extension of the interval of elimination of deferred defect and/or failure” to the Appointed CAM Manager at least 24 hours before expiration of the deadline for elimination of the deferred defect and/or failure.

In order to decide on the extension of the deferred defect, the Appointed CAM Manager cooperates with the units of MO (Part-145) that has identified and/or will eliminate such defects.

The form of extended defect and/or failure elimination interval is given below.

оформлюють «Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови».

Призначений керівник з ПЛП затверджує «Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови». Працівники групи інженерного забезпечення ТО ПС мають надавати «Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту та/або відмови» призначеному керівнику з ПЛП щонайменше за 24 години до моменту закінчення строку усунення відкладеного дефекту та/або відмови.

З метою прийняття рішення стосовно продовження відкладеного дефекту призначений керівник з ПЛП співпрацює з підрозділами організації з ТО, яка виявила та/або усуватиме такі дефекти.

Форму продовження інтервалу усунення відкладеного дефекту і / або відмови наведено нижче.

Section 6

CONSTANTA

CAM.FORM-02

FORM OF EXTENDED DEFERRED DEFECT AND/OR FAILURE ELIMINATION INTERVAL

Form No.		Date		Mel Category	
A/C Type		Registration Marks	UR-_____	Serial No.	

Detailed Defect/Failure Description

Restrictions (If Applicable)

Current Elimination Interval		Suggested Interval	
	cyc/f.h./ date		cyc/f.h./ date

Interval Extension Reason

Developed by	Approved by (AM of CAM)
_____ (Signature) _____ (Full name)	_____ (Signature) _____ (Full name)

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.1.12. List of documents, forms and additional information to be carried. 8.1.12-3
8.1.12. Перелік документів, форм та додаткової інформації, що підлягають перевезенню. 8.1.12-3

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.1.12. List of documents, forms and additional information to be carried.

CAT.GEN.MPA.180; AMC1 CAT.GEN.MPA.180; GM1s CAT.GEN.MPA.180(a)(5); (a)(9); (a)(13); (a)(14)

Aircompany requires that the duration of instances that are on board documentation was legitimate.

Procedure support (receiving, keeping, and registration) onboard documents described in internal Aircompany procedure GEN.PR-01 «Onboard flight documentation procedure».

Documents or copies of (where permissible) must be carried on board and should be provided by PIC within a reasonable period of time after the request, persons authorized by the Civil Aviation or Civilian Authorities of the host country.

The documents that must be on the aircraft board in the original are designated "original" in the list below. Other documents, as well as manuals and information, can be carried on the aircraft board in copies - paper or electronic (where applicable).

Documents Manuals and information that must be available on each flight, in original or copy:

1. Aircraft Operation Manual (AFM);
2. Registration certificate of AC (original);
3. Certificate of Airworthiness (original);
4. Noise Certificate (original);
5. Air Operator Certificate (certified or electronic copy);
6. Operations specification (electronic copy);;
7. Aircraft radio station license (original);
8. Insurance certificates
   - Certificate (certificate, policy) insurance crew and aviation personnel, on board of AC;
   - Certificate (certificate, policy) insurance of AC;
   - Certificate (certificate, insurance policy) liability insurance for damage to passengers, cargo, baggage, including third party liability;
   - Certificate (certificate, policy) reinsurance of AC, liability to passengers for baggage, the cargo and third party liability.
9. Journey log;
10. Aircraft technical log;
11. Flight plan;
12. Current and applicable aeronautical charts of the route of the intended flight and all routes on which the flight can be rationally changed;
13. Procedures and visual information signals for use by intercepted and intercepted aircraft;

8.1.12. Перелік документів, форм та додаткової інформації, що підлягають перевезенню.

Авіакомпанія вимагає, щоб термін дії екземплярів, що перебувають на борту документації, був легітимний.

Порядок супроводу (одержання, ведення, і оформлення) бортової документації описаний у внутрішній процедурі Авіакомпанії GEN.PR-01 **«**Процедура підготовки документації, що перевозиться на ПС».

Документація або копії такої (де це припустимо) повинні перевозитися на борту ПС і повинні надаватися КПС у межах обґрунтованого проміжку часу після запиту особам, уповноваженим Органом Авіаційної або Цивільної Влади країни перебування.

Документи, які повинні перебувати на борту ПС в оригіналі позначені «оригінал» в переліку, що наведений нижче. Інші документи, а також керівництва та інформація, можуть перевозитись на борту ПС в копіях – паперових або електронних (де це застосовно).

Документи керівництва та інформація, які повинні перебувати в наявності під час кожного рейсу, в оригіналі чи копії:

1. Керівництво з льотної експлуатації (КЛЕ);
2. Реєстраційне посвідчення ПС (оригінал);
3. Сертифікат льотної придатності (оригінал);
4. Сертифікат щодо шуму на місцевості (оригінал);
5. Сертифікат експлуатанта (засвідчена або електронна копія);
6. Експлуатаційні специфікації (електронна копія);
7. Сертифікат дозволу на бортові радіостанції (оригінал);
8. Страхові сертифікати:
   - Сертифікат (свідчення, поліс) страхування членів екіпажу й авіаційного персоналу, що перебуває на борту;
   - Сертифікат (свідчення, поліс) страхування ПС;
   - Сертифікат (свідчення, поліс) страхування відповідальності за збиток, заподіяний пасажирам, вантажу, багажу, у тому числі відповідальності перед третіми особами;
   - Сертифікат (свідчення, поліс) перестрахування ПС, відповідальності перед пасажирами, за багаж, за вантаж, а також відповідальності перед третіми особами.
9. Завдання на політ;
10. Технічний бортовий журнал;
11. Деталізований поданий FPL план польоту;
12. Поточні та застосовні аеронавігаційні мапи маршруту передбачуваного польоту і всіх маршрутів, за якими політ раціонально може бути змінено;
13. Процедури та візуальні інформаційні сигнали для використання перехопленим і перехоплюючим ПС;

14. information on search and rescue services for the area of the intended flight;

15. Operation Manual (OM):

- Part A. General Provisions;
- Part B. Flight Operation of AC;
- Part C Route aerodrome instructions and information;

16. Minimum Equipment List (MEL);

17. Information NOTAM and ATIS;

18. Meteorological information;

19. Loadsheet;

20. Balance Sheet (for AN-26 and AN-74TK-100);

21. TRIM SHEET (for Boeing 737)

22. Operation Flight plan (OFP);

23. Notification to Capitan (as needed).

24. Information about emergency and safety equipment on board – The List including the number, color and type of life rafts and pyrotechnics, details of emergency medical supplies, eg first aid kit assistance, emergency medical kit, water supply, and type and frequency of emergency portable radio equipment (electronic copy).

The list of other documents that are related to the flight or are required by the States involved in the flight is described in internal Aircompany procedure GEN.PR-01 «Onboard flight documentation procedure» Aircompany Constanta.

14. інформація щодо пошуково-рятувальних служб для зони запланованого польоту;

15. Керівництво Експлуатанта (КЕ):

- Частина А. Загальні положення;
- Частина В. Експлуатаційні процедури ПС;
- Частина С. Інструкції та інформація по маршрутах та аеродромах;

16. Перелік мінімального обладнання (MEL);

17. Повідомлення для пілотів (NOTAM) та інструктивна документація служби аеронавігаційної інформації (ATIS);

18. Метеорологічна інформація;

19. Зведена завантажувальна відомість (LOADSHEET);

20. Центрувальний графік або розрахунок центрування (BALANCE SHEET) (для ПС Ан-26 та Ан-74ТК-100);

21. TRIM SHEET (для ПС Boeing 737)

22. Експлуатаційний плану польоту (OFP);

23. Повідомлення командиру ПС (за необхідністю).

24. Інформація щодо наявного на борту ПС аварійно-рятувального обладнання – перелік, що включає в себе кількість, колір і тип рятувальних плотів, і піротехнічних засобів, деталі щодо запасів медикаментів на випадок екстреної ситуації, наприклад, аптечка першої допомоги, аварійний медичний комплект, запас води, і тип та частоти аварійного портативного радіообладнання (електронна копія)

Перелік інших документів, які мають відношення до польоту або вимагаються державами, які мають відношення до рейсу, описано у внутрішній процедурі Авіакомпанії GEN.PR-01 **«**Процедура підготовки документації, що перевозиться на ПС».

NOTE:

Regardless of the provisions of subsection 8.1.12, in the case of loss or theft of documents specified to in item 2 and 8, the aircraft flight may last until reaching destinations or places where duplicates / copies of lost documents can be obtained.

Примітка:

Незважаючи на положення підрозділу 8.1.12, у разі втрати або крадіжки документів, зазначених у пунктах 2 та 8, рейс ПС може тривати до досягнення місця призначення або місця, де можна отримати дублікати/копії втрачених документів.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.2.1. Fuelling procedures 8.2.1-3
8.2.1. Процедури заправки 8.2.1-3
8.2.1.1. Safety precautions 8.2.1-3
8.2.1.1. Запобіжні засоби 8.2.1-3
8.2.1.2. Fuel types 8.2.1-3
8.2.1.2. Типи палива 8.2.1-3
8.2.1.2.1. For AN-26 Aircraft Type and its modifications 8.2.1-3
8.2.1.2.1. Для ПС типу АН-26 та його модифікацій 8.2.1-3
8.2.1.2.2. For Aircraft type Boeing 737 ..... 8.2.1-3
8.2.1.2.3. Для ПС типу Boeing 737 ..... 8.2.1-3
8.2.1.2.4. For An-74ТК-100 Aircraft Type 8.2.1-4
8.2.1.2.3. Для ПС типу Ан-74ТК-100 ..... 8.2.1-4
8.2.1.3. Flight Crew duties concerning refuelling 8.2.1-4
8.2.1.3. Обов'язки льотного екіпажу щодо заправки паливом 8.2.1-4
8.2.1.3.1. AN-26 Aircraft 8.2.1-4
8.2.1.3.1. ПС Ан26 ..... 8.2.1-4
8.2.1.3.2. Boeing 737 ..... 8.2.1-4
8.2.1.3.2. Boeing 737 ..... 8.2.1-4
8.2.1.3.3. AN-74ТК-100 ..... 8.2.1-5
8.2.1.3.3. ПС Ан-74ТК-100 ..... 8.2.1-5
8.2.1.4. Refuelling with one engine running 8.2.1-6
8.2.1.4. Заправка з одним працюючим двигуном 8.2.1-6
8.2.1.5. Refueling when passengers are on board 8.2.1-6
8.2.1.5. Заправка, з пасажирами на борту 8.2.1-6
8.2.1.6. Refueling from barrels 8.2.1-8
8.2.1.6. Заправка паливом із бочок 8.2.1-8
8.2.1.7. Precautions with mixed fuels 8.2.1-8
8.2.1.7. Заходи безпеки при змішуванні палива 8.2.1-8
8.2.1.7.1. Safety precautions 8.2.1-8
8.2.1.7.1. Правила безпеки 8.2.1-8
8.2.1.7.2. Fuel freezing point determination 8.2.1-8
8.2.1.7.2. Визначення температури замерзання палива 8.2.1-8
8.2.1.8. Fuel Spillage – Procedure 8.2.1-8
8.2.1.8. Розлив пального - порядок дій 8.2.1-8
8.2.1.9. Fuel contamination 8.2.1-9
8.2.1.9. Забруднення палива 8.2.1-9

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.2.1. Fuelling procedures

CAT.OP.MPA.195 & 200, AMC1 CAT.OP.MPA.195

8.2.1.1. Safety precautions

Safety precautions must be always taken to preclude the possibility of fire during refueling and defueling procedures.

The main causes of risk of fire with fuel deal with sparks due to static electricity and hot point (engines, APU, ground installations, smoking).

The fuel generally does not catch fire easily, but the risk of fire is increased when the fuel is sprayed (link, disconnecting pipe) and in the presence of fuel vapor specially when low flash point fuels are used. It has to be noted that fuel vapors from the aircraft are heavier than the air. These vapors dissipate slowly, therefore, any spark near the refueling area becomes a major fire threat.

The following precautions apply during any fueling operations:

- Engine ignition system must be "OFF";
- The weather radar must be switched OFF;
- Radio is not transmitting on HF;
- Electrical circuits in the tanks area must not been connected or disconnected;
- Ground Power Unit and APU may be functioning, but must not be started or stopped;
- No open flame, nor smoking is permitted around the aircraft;
- No refueling/defueling is permitted during thunderstorms.

8.2.1.2. Fuel types

The list of approved fuel types and additives are given in AFM (Certificate Limitations –Engine Limitation).

8.2.1.2.1. For Aircraft type AN-26 and its modifications

For aircraft engines, fuel of the TS-1, T-2, RT brands and their mixtures are used. According to the appendix, the analogue is JET A 1.

8.2.1.2.2. For Aircraft type Boeing 737

The following fuels are used for aircraft:

- JET A, JET A1, that meets the ASTM-D-1655 commercial jet fuel specification or G.E. Specification D50PF2;
- PT that meets «ГОСТ 10227» or «ДСТУ 320.00149943.007-97» specification;
- TS-1 that meets «ГОСТ 10227» or «ДСТУ 320.00149943.007-97» specification (subject to periodic inspection in accordance with the program defined by the CFM and approved by the FAA);
- JP-5 that meet the MIL-T-5624 specification;
- JP-8 that meets the MIL-T-83133 specification.

The use of Wide Cut Fuels per Class B of GE Specification JP-4, Jet B or equivalent is prohibited. 'Wide-cut fuel' is an aviation turbine fuel that falls between gasoline and kerosene in the distillation range and consequently, compared to kerosene (JET A or JET A1), it has the properties of higher volatility (vapour pressure), lower flash point and lower freezing point.

8.2.1. Процедури заправки

8.2.1.1. Запобіжні засоби

Необхідно завжди вживати заходів безпеки, щоб виключити можливість пожежі під час процедур заправки та зливу палива.

Основними причинами ризику виникнення пожежі з паливом є іскри через статичну електрику та гарячі точки (двигуни, ДСУ, наземні установки, паління).

Паливо, як правило, нелегко загоряється, але ризик пожежі зростає, коли паливо розбризкується (з'єднання, роз'єднувальна труба), а також у присутності парів палива, особливо коли використовується паливо з низькою температурою спалаху. Слід зазначити, що пари палива з літака важчі за повітря. Ці пари розсіюються повільно, тому будь-яка іскра поблизу зони заправки стає основною загрозою пожежі.

Під час будь-яких операцій із заправки паливом слід дотримуватися наступних запобіжних заходів:

- Система запалювання двигуна повинна бути у положенні "ВИМКНЕНА";
- Метеорологічний радар має бути вимкнений;
- Радіо не передається на високих частотах;
- Забороняється підключати або відключати електричні ланцюги в зоні резервуарів;
- Наземний силовий блок і ДСУ можуть працювати, але їх не можна запускати або зупиняти;
- На борту літака заборонено користуватися відкритим вогнем та палити;
- Забороняються процедури заправки/зливу палива під час грози.

8.2.1.2. Типи палива

Перелік дозволених типів палива та присадок наведено в КЛЕ (Certificate Limitations -Engine Limitation - Обмеження для двигунів).

8.2.1.2.1. Для ПС типу АН-26 та його модифікацій

Для двигунів літака використовується паливо марок ТС-1, Т-2, РТ та їх суміші. Відповідно до додатку аналогом є JET A 1.

8.2.1.2.2. Для ПС типу Boeing 737

Для літака використовується паливо марок:

- JET A, JET A1, що відповідають специфікації на реактивне паливо комерційного застосування ASTM-D-1655 або специфікації G.E.Specification D50PF2;
- РТ, що відповідає ГОСТ 10227 або ДСТУ 320.00149943.007-97;
- TS-1, що відповідає ГОСТ10227 або ДСТУ 320.00149943.007-97 (при умові періодичної перевірки згідно з програмою визначеною CFM та схваленою FAA);
- JP-5, що відповідають специфікації MIL-T-5624;
- JP-8, що відповідає специфікації MIL-T-83133.

Використання широкофракційного палива класу В за специфікацією GE JP-4, Jet B або його еквівалентів заборонено. "Широкофракційне паливо" - це авіаційне турбінне паливо, яке за діапазоном дистиляції знаходиться між бензином і гасом і, відповідно, порівняно з гасом (JET A або JET A1), має більш високу летючість (тиск парів), нижчу температуру спалаху і нижчу температуру замерзання.

8.2.1.2.4. For An-74TK-100 Aircraft Type

Fuel types are used to refuel the aircraft:

- TC-1 and RT (ГОСТ 10227-86)
- JET A-1.

The purity of the fuel being refueled in terms of mechanical additives must not exceed 0.0002% by mass; the content of free (emulsified) water must not exceed 0.003% by mass.

8.2.1.3. Flight Crew duties concerning refuelling

8.2.1.3.1. AN-26 Aircraft

Flight Engineer duties concerning refuelling

At base

When operating away from base aerodrome, the PIC should confirm that the fuel quantity ordered is sufficient to meet at least the requirements calculated for the flight (as prescribed in 8.1.7.), and during the pre-flight inspection Flight Engineer should ensure the confirmation that:

- Ensure that fuel supplied to an aircraft is tested to detect water in accordance with the Fuel Quality Control Procedures QMS.PR-06 (sections 4.2, 4.3);
- the fuel drains are operated to check for water content, and left properly closed;
- all fuel tank caps are properly secured;
- the aeroplane fuel gauges indicate that the tanks have been filled to the required levels; and
- details of the fuel uplift have been correctly entered in the ATL and a gross error check is carried out;

En route

When operating away from base, a Flight Engineer is responsible for refueling and should be present during it, and in addition to confirming that the requirements of this paragraph, are met, he has to ensure that:

- particular attention is given to advising the refuelling company of the type, grade and fuel quantity required, with special reference to the units of measurement quoted (litres, US. gallons, Imperial gallons);
- the dowser or other fuel installation is earthed to the aircraft structure before the hose is extended, and remains so earthed until refuelling is complete;
- smoking is not permitted within 15 metres of the aircraft while refuelling is in progress;
- the fuel dowser/installation readings at the start and finish of refuelling reflect accurately the fuel uplift as indicated on the aeroplane fuel quantity gauges, and a gross error check is carried out.

8.2.1.3.2. Boeing 737

The engineer supervising the fuelling duties:

- Be able to handling emergency procedures concerning fire protection and fire-fighting;
- Be able to handling communications;
- Be one qualified person;

8.2.1.2.3. Для ПС типу Ан-74ТК-100

Для заправки літака використовуються палива марок:

- ТС-1, РТ (ГОСТ 10227-86)
- JET A-1.

Чистота палива, що заправляється за механічними домішками має не перевищувати 0.0002% за масою; вміст вільної (емульсійної) води – не більше 0.003% за масою.

8.2.1.3. Обов'язки льотного екіпажу щодо заправки паливом

8.2.1.3.1. ПС Ан-26

Обов'язки бортінженера під час заправки

На базовому аеродромі

При польотах на поза базових аеродромах, КПС підтверджує, що замовлена кількість палива достатня для задовільнення вимог, розрахованих для польоту (як вказано в розділі 8.1.7), а під час передпольотного огляду це повинен забезпечити бортінженер, який має контролювати що:

- Переконатися, що паливо, яке подається на ПС, перевірено на предмет виявлення води згідно Процедур Контролю якості палива QMS.PR-06 (р.4.2, 4.3);
- зливні клапани, після перевірки наявності води в паливі, закриті;
- усі кришки паливних баків надійно закріплені;
- датчики палива показують, що баки були заповнені до необхідного рівня, та
- відомості про заправлене паливо були правильно внесені в ATL з урахуванням розбіжностей;

На маршруті

При польотах на поза базових аеродромах бортінженер несе відповідальність за дозаправку і повинен бути присутнім під час неї, і крім підтвердження того, що вимоги цього параграфа дотримані, він повинен гарантувати, що:

- особлива увага, приділяється повідомленням працівникам заправного агентства щодо типу, класу і кількості палива, яке необхідне, звертаючи особливу увагу на одиниці виміру (літри, галони США, Імперські галони.);
- паливозаправник або інша паливна установка повині бути заземлені на конструкцію літака поки шланг розмотується, і залишається заземленим до закінчення заправки;
- палити не дозволяється в межах 15 метрів від літака під час дозаправки;
- після заправки звірити покази заправленого палива заправника з показами індикатора палива літака, при наявності різниці провести дозаправку.

8.2.1.3.2. Boeing 737

Обов'язки інженера, що контролює заправку паливом:

- Вміти діяти в надзвичайних ситуаціях, пов'язаних з протипожежним захистом та пожежогасінням;
- Вміти вести комунікацію;
- Мати відповідну кваліфікацію;

- Must remain at a specified location during fuelling operations;
- Be Establish and maintain a two-way communication with the pilot(s) (or the qualified personnel on board);
- Ensure that pilot(s), loadmaster and ramp agent are at their stations;
- Ensure that the ground areas beneath emergency exits and slide deployment are kept clear;
- Inform the pilot(s) of the beginning and ending of fuelling;
- Alert the pilot(s) if fire occurs, or of any hazardous occurrences;
- Stop fuelling upon pilot request;

The Ramp Agent in charge of re/defuelling duties:

- Following the Instructions of the engineer;
- Stop re/defueling if any hazard arises or by the order of the engineer Follow the instructions of the engineer.

The Flight Crew Duties:

- Establish and maintain communication with the engineer;
- Listen for fire warning from the engineer;
- Be prepared to initiate evacuation if necessary;
- Turn on the “No Smoking” sign and the “Exit” sign;
- Not turn on the “Fasten seat belt” sign;

Note 1: If presence of fuel vapour is detected inside the aircraft or any other hazard arises, re/defuelling must be stopped immediately.

Note 2: In case of an emergency during fueling/refueling - such as for instance an APU-fire - an immediate disembarkation has to be initiated, whilst - at the same time -fueling/defueling must be stopped. The PIC decides, whether it should be an expeditious "normal" disembarkation or an "emergency evacuation”.

8.2.1.3.3. AN-74TK-100

Flight Engineer duties concerning refuelling

Before refueling, ensure that:

- Fire extinguishing equipment is available at the parking area;
- The fuel truck is positioned next to the aircraft in such a way that exhaust gases from the refueling truck's engine do not enter the aircraft's engines;
- The aircraft and fuel truck are grounded;
- The fuel passport is correctly completed;
- The fuel tank and fuel truck units are sealed;
- The aircraft is set to parking brakes;
- The fuel nozzle is not contaminated.

- Під час заправки повинен залишатися у визначеному місці;
- Встановити та підтримувати двосторонній зв'язок з пілотом (пілотами) (або кваліфікованим персоналом на борту);
- Переконатися, що пілот(и), оператор з завантаження і диспетчер рампи знаходяться на своїх постах;
- Переконатися, що територія під аварійними виходами та місцями розгортання аварійних трапів є вільною;
- Інформувати пілота (пілотів) про початок і закінчення заправки;
- Повідомляти пілота (пілотів) у разі виникнення пожежі або про будь-які небезпечні події;
- Припиняти заправку на вимогу пілота;

Обов'язки рамп-агента, відповідального за заправку:

- Дотримуватися інструкцій інженера;
- припинити заправлення паливом у разі виникнення будь-якої небезпеки або за наказом інженера. Дотримуватися інструкцій інженера.

Обов'язки льотного екіпажу:

- Встановити та підтримувати зв'язок з інженером;
- Слухати попередження про пожежу від інженера;
- Бути готовими розпочати евакуацію у разі необхідності;
- Увімкнути табло "Не палити" та табло "Вихід";
- Не вмикати знак "Пристебніть ремінь безпеки";

Примітка 1: Якщо всередині літака виявлено наявність парів палива або виникає будь-яка інша небезпека, дозаправку паливом необхідно негайно припинити.

Примітка 2: У разі виникнення надзвичайної ситуації під час заправки/дозаправки паливом, наприклад, пожежі в ПС, необхідно негайно розпочати висадку, одночасно припинивши заправку/дозаправку паливом. КПС вирішує, чи це має бути швидка "звичайна" висадка, чи "аварійна евакуація".

8.2.1.3.3. ПС Ан-74ТК-100

Обов'язки бортінженера під час заправки

Перед заправкою паливом переконатися, що:

- На стоянці є в наявності засоби пожежегасіння;
- Паливозаправник встановлено поряд з літаком з таким розрахунком, щоб вихлопні гази від двигуна паливозаправника не потрапляли до двигунів літака;
- Літак та паливозаправник заземлені;
- Паспорт на паливо оформлено правильно;
- Паливна ємність та агрегати паливозаправника опломбовано;
- Літак встановлено на стояночні гальма;
- Заправочний пістолет не забруднений.

CAUTION

- Report the initial crystallization temperature (ICT) value specified in the control card for the fuel being refueled to the PIC.
- The calculated ICT of a mixture of fuels with different ICT values when refueling an aircraft shall be taken as the highest value.
- The use of fuel types with a ICT higher than minus 500C is PROHIBITED.
- In winter season, after landing an aircraft refueled with fuel which ICT is minus 500C – minus 510C, refueling should be performed no later than 1 hour after landing with PT, TC-1 fuels or their mixture with ICT not higher than -60 °C.
- If the aircraft parking time exceeds 1 hour, fuel with ICT from minus 500C to minus 540C must be completely dumped.
- Prior to refueling the aircraft, check the fuel sediment in the fuel truck.

8.2.1.4. Refuelling with one engine running

Procedure for refuelling with one engine running (opposite to refueling station) should only be conducted if:

- there are no other sources of electrical or pneumatic power to start the engine if shut down;
- Airport permission is obtained for this operation;
- In the presence of the aerodrome rescue and fire-fighting services;
- Use JET A, JET A-1 or TS-1 fuel types or any other fuel type that has a flash point above 38 °C;
- One flight crew member can manage the operation and monitor all systems and the engine running from the cockpit;
- A qualified crew member is present at the fuelling station;
- The refuelling system is fully operational (overwing filling is not permitted);
- Fuel shall be loaded on the opposite side to that of the running engine;
- No passengers embarking, on board, or disembarking.
- To reduce the likelihood of conducting refuelling with an engine running, Aircompany has included in the MEL an operational procedure for dispatch criteria in case of an unserviceable APU, if applicable, to prevent a flight from being dispatched to an aerodrome where no suitable ground support equipment is available.

8.2.1.5. Refueling when passengers are on board

Fuelling with fuel when passengers are on board is allowed. But necessary precautions must be taken and the aircraft must be properly staffed by qualified personnel ready to initiate and direct an evacuation of the aircraft in the practical and expeditious way available.

УВАГА

- Повідомте КПС про значення температури початку кристалізації (ТПК), яку зазначено в контрольному талоні щодо палива, яке заправляється.
- Розрахунковою ТПК суміші палив з різними значеннями ТПК при дозаправці літака вважати найбільше значення.
- Застосування сортів палива з ТПК вищою за мінус 500С ЗАБОРОНЕНО.
- В зимовий період після посадки літака, який заправлено паливом з ТПК мінус 500С – мінус 510С, заправку (дозаправку) виконувати не пізніше 1 години після посадки паливами РТ, ТС-1 або їх сумішшю з ТПК не вище за -60 °С.
- Якщо час стоянки літака перевищує 1 годину, паливо з ТЦК від мінус 500С до мінус 540С має бути злито повністю.
- Безпосередньо перед заправкою літака паливом перевірити відстій палива в паливозаправнику.

8.2.1.4. Заправка з одним працюючим двигуном

Процедуру заправки з одним працюючим двигуном (з протилежного боку від станції заправки) слід проводити тільки в тому випадку, якщо:

- немає інших джерел електричного або пневматичного живлення для запуску двигуна в разі його зупинки;
- На цю операцію отримано дозвіл аеропорту;
- У присутності аеродромної рятувальної та протипожежної служб;
- Використовується паливо типів JET A, JET A-1 або TS-1 або будь-яке інше паливо з температурою спалаху вище 38 °С;
- Один член екіпажу може керувати роботою і контролювати всі системи та роботу двигуна з кабіни літака;
- При заправці присутній кваліфікований член екіпажу;
- Система заправки повністю функціонує (заправка зверху крила заборонена);
- Паливо слід завантажувати з протилежного боку від працюючого двигуна;
- Забороняється посадка пасажирів на борт та висадка пасажирів.
- Щоб зменшити ймовірність проведення дозаправки з працюючим двигуном, авіакомпанія включила в MEL оперативну процедуру щодо критеріїв відправлення рейсів у разі несправності ПС, якщо це можливо, щоб запобігти відправленню рейсу на аеродром, де немає відповідного наземного обладнання для забезпечення польотів.

8.2.1.5. Заправка, з пасажирами на борту

Заправка паливом дозволяється, коли пасажири присутні на борту. Але необхідні заходи безпеки повинні бути дотримані і літак має бути належним чином укомплектовано

кваліфікованим персоналом, який готовий ініціювати і направляти евакуацію з літака найбільш практичним і швидким доступним способом.

These precautions involve the Flight Engineer, the flight attendant and the PIC.

Ці заходи безпеки стосуються бортінженера, бортпровідника і КПС.

The flight engineer supervising the re/defueling must:

Бортінженер, який контролює заправку/злив палива, повинен:

Remain at a specified location during fuelling operations with passengers on board;

Під час заправки з пасажирами на борту повинен знаходитись в зоні заправки і контролювати її;

- Be able to handling emergency procedures concerning fire protection and fire-fighting;
- Be able to handling communications;
- Be able to initiating and directing an evacuation;
- Establish and maintain a two-way communication with the pilot(s);
- Ensure that PIC flight attendant are at their position;
- Ensure that the ground areas beneath emergency exits are kept clear;
- Ensure that the fire service is alerted and/or fire truck is not far away from aeroplane;
- Ensure that passengers are controlled by flight attendant;
- Inform the PIC of the beginning and ending of fuelling;
- Alert PIC if fire occurs, or of any hazardous occurrences;
- Stop fuelling upon PIC request.

- Забезпечувати виконання протипожежних процедур та наявність протипожежних засобів;
- Постійно бути доступним для зв'язку;
- Вміти розпочати та керувати евакуацією;
- Встановлює та зберігає двосторонній зв'язок з пілотами;
- Переконатися, що КПС, бортпровідник знаходяться на своїх місцях;
- Переконатися, що земельні ділянки під аварійними виходами вільні для евакуації;
- Переконатися, що пожежна служба попереджена і пожежна машина знаходиться поряд з літаком;
- Переконатися, що пасажири знаходяться під контролем бортпровідника;
- Інформувати КПС про початок та закінчення заправки;
- Інформувати КПС при пожежі або інших небезпечних явищах;
- Зупиняти заправку по команді КПС.

The PIC must:

КПС повинен:

- Establish and maintain communication with the Flight Engineer;
- Inform the flight attendant of the beginning and ending of fuelling;
- Listen for fire warning from the Flight Engineer;
- Be prepared to initiate passenger evacuation if necessary;
- Turn on the “No Smoking” sign and the “Exit” sign;
- Do not turn on the “Fasten seat belt” sign.

- Встановити та підтримувати зв'язок з бортінженером;
- Информувати бортпровідника про початок і закінчення заправки;
- Слухати про сповіщення про пожежу від Бортінженера;
- Бути готовим почати евакуацію пасажирів при необхідності;
- Увімкнути табло "Не палити" і "Вихід" («Аварійний вихід»);
- Не включати табло "Застебніть ремені безпеки"

The Flight attendant must:

Бортпровідник зобов'язаний:

- Ensure communication with the PIC;
- Ensure that “No Smoking” sign is “ON”
- Instruct passengers that smoking is prohibited;
- Ensure that “Fasten seat belt” sign is “OFF”
- Instruct passengers to remain seated but to unfasten their seat belts;
- Instruct passengers that all mobile phones must be switched off;

- Забезпечити зв'язок з КПС
- Переконатися що табло “Не палити“ ввімкнено.
- Проінструктувати пасажирів, що куріння заборонено;
- Переконайтеся, що табло "Закріпіть ремінь безпеки" вимкнено;
- Попросити пасажирів залишатися на своїх місцях, та відстібнути ремені безпеки;
- Проінструктувати пасажирів, що всі мобільні телефони повинні бути вимкнені;

- Ensure that emergency exits are unobstructed;
- Ensure that "EXIT" sign is "ON"
- Ensure that ground servicing such as catering or cleaning don't risk creating hazard or hindering an emergency evacuation;

Flight attendant must to be stationed at the exit door and be prepared for an immediate emergency evacuation.

If presence of fuel vapour is detected inside the aircraft or any other hazard arises, re/defueling must be stopped immediately.

8.2.1.6. Refueling from barrels

In some cases, it is allowed to use such a method of refueling as refueling from barrels.

Details of refueling from barrels are indicated in the separate document Instructions for refueling from barrels GO.PR-04.

8.2.1.7. Precautions with mixed fuels

8.2.1.7.1. Safety precautions

The JET A1, TS-1, and RT types of jet engine fuels are miscible, in all proportions:

- the density can be negligible varies proportionally to the percentage of the mixture.
- the flash point of the mixture varies in function of non-straight laws;
- the freezing point of the mixture varies in function of non-straight laws.

A mixture of JET A1, TS-1, and RT fuels with any other sort of jet fuels strictly PROHIBITED.

8.2.1.7.2. Fuel freezing point determination

At low temperatures, to prevent the formation of ice crystals in the fuel, it is allowed to add liquid "I" or its substitutes in accordance with the standards in force for the aircraft. In such case it is necessary to indicate adding such a liquid when filling out an application for refueling.

Since the freezing point of a fuel mixture vary in function of non-straight laws. therefore, the only reliable way to obtain an accurate freeze point of a fuel mixture is to make an actual freeze point measurement.

Use following procedures for the fuel freezing point determination of the mixture:

- Unless Aircompany measures the actual freezing point of the loaded fuel at the dispatch station, the maximum specification freezing point must be used;
- The procedure pointed above should be used until 3 consecutive refuelings with a lower freezing point fuel have been completed. Then the lower freezing point may be used.

8.2.1.8. Fuel Spillage – Procedure

In the event of a Fuel Spillage during refuelling/defuelling, following are the actions required to be taken by the flight crew:

- Переконатися що доступ до аварійних виходів вільний;
- Переконатися що табло “ВИХІД“ ввімкнено;
- Переконайтеся, що підрозділи наземного обслуговування, такі як обслуговування харчування або прибирання не ризикують створити небезпеку або можуть перешкоджати евакуації;

Бортпровідник повинен бути біля вихідних дверей, і бути готовим до негайної евакуації.

Якщо виявлена наявність парів палива всередині літака або виникає будь яка інша небезпека, заправка/дозаправка мають бути припинені негайно.

8.2.1.6. Заправка паливом із бочок

В окремих випадках дозволяється використовувати такий метод заправки – як заправка палива з бочок.

Деталі проведення заправки з бочок вказані в окремому документі Інструкції по заправці паливом з бочок GO.PR-04.

8.2.1.7. Заходи безпеки при змішуванні палива

8.2.1.7.1. Правила безпеки

Види палива типу JET A1, TC-1,і PT для реактивних двигунів змішуються у всіх пропорціях:

- щільність може незначно змінюватись пропорційно відсоткам суміші.
- температура спалаху суміші змінюється за непрямими законами;
- температура замерзання суміші змінюється за непрямими законами.

Суміш JET A1, TC-1 і PT палива з будь-яким іншим видом реактивних палив суворо ЗАБОРОНЕНО.

8.2.1.7.2. Визначення температури замерзання палива

За умов низьких температур для запобігання утворенню кристалів льоду в паливо дозволяється додавати рідину "I" або її замінники відповідно до чинної на літак норми. У такому випадку необхідно вказати необхідність додавання такої рідини під час оформлення заявки на заправку.

Оскільки температура замерзання паливної суміші змінюється за непрямими законами, єдиним надійним способом отримати точну температуру замерзання паливної суміші є фактичне вимірювання температури замерзання.

Для визначення температури замерзання паливної суміші використовуються наведені нижче процедури:

- Якщо авіакомпанія не вимірює фактичну температуру замерзання завантаженого палива на диспетчерській станції, слід використовувати максимальну температуру замерзання, зазначену в специфікації;
- Процедуру, описану вище, слід використовувати до тих пір, поки не буде виконано 3 послідовних заправки паливом з нижчою температурою замерзання. Після цього можна використовувати паливо з нижчою температурою замерзання.

8.2.1.8. Розлив пального - порядок дій

У разі розливу палива під час заправки/зливу палива, екіпаж повинен вжити наступних заходів:

- Fuelling operations shall be stopped at once;
- Inform ATC;
- Alert Cabin Crew;
- Unload and shut down the APU, do not start the APU until the spilled fuel is removed;
- Avoid electrical power switching;
- Cabin crew shall advise passengers not to use Portable Electronic Devices and Mobile Phones;
- Cabin crew to be prepared for passenger rapid deplaning or evacuation on the commander instructions;
- Handling personnel shall leave the fuelling zone;
- If considered necessary the aeroplane shall be towed to a safer place.

Note: The decision to perform the rapid deplaning or evacuation from an airplane is made only by the PIC. The appropriate command shall be given by the PIC.

8.2.1.9. Fuel contamination

Special attention shall be paid to possible fuel contamination - particularly at smaller airports. Fuel samples eventually have to be taken to check for contaminates. As far as condensation water in the fuel tanks and/or fuel lines in concerned, the fuel drain procedures as outlined in the FCOM or AFM have to be followed (for AC type Boeing 737) or in AFM (for AN-26 and AN-74TK-100).

The Aircompany's fuel check procedures are defined in the internal Fuel Quality Control procedure QMS.PR-06 (sections 4.2, 4.3).

- Операції з заправки повинні бути негайно припинені;
- Поінформуйте диспетчерську службу;
- Оповістити кабінний екіпаж;
- Від'єднати від навантаження та вимкнути допоміжне джерело живлення, не запускати його, поки не буде видалено розлите паливо;
- Уникати перемикання електроживлення;
- Кабінний екіпаж повинен рекомендувати пасажирам не користуватися портативними електронними пристроями та мобільними телефонами;
- Екіпаж літака повинен бути готовий до швидкої висадки або евакуації пасажирів за командою командира;
- Обслуговуючий персонал повинен залишити зону заправки;
- У разі необхідності літак відбуксирувати у безпечне місце.

Примітка: Рішення про здійснення швидкої посадки або евакуації з повітряного судна приймає тільки КПС. Відповідна команда подається КПС.

8.2.1.9. Забруднення палива

Особливу увагу слід приділяти можливому забрудненню палива, особливо в невеликих аеропортах. Зрештою, для перевірки на наявність забруднень необхідно відбирати зразки пального. Що стосується конденсату в паливних баках та/або паливопроводах, необхідно дотримуватися процедур зливу палива, викладених у FCOM або AFM (для ПС типу Boeing 737) чи у КЛЕ (для ПС типу Ан-26 та Ан-74ТК-100).

Процедури перевірки палива Авіакомпанії визначено у внутрішній процедурі Контролю якості палива QMS.PR-06 (р.4.2, 4.3).

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.2.2. Aircraft, passengers and cargo handling procedures related to safety 8.2.2-3
8.2.2. Процедури оформлення для повітряних суден, пасажирів та вантажів, пов'язані з безпекою 8.2.2-3

8.2.2.1 Glossary 8.2.2-3
8.2.2.1 Глосарій 8.2.2-3
8.2.2.2 Special categories of passengers 8.2.2-3
8.2.2.2 Спеціальні категорії пасажирів 8.2.2-3

8.2.2.2.1 Carriage of Persons with Reduced Mobility 8.2.2-4
8.2.2.2.1 Перевезення осіб з обмеженою рухливістю або інвалідів 8.2.2-4
8.2.2.2.2 Passengers with children 8.2.2-4
8.2.2.2.2 Пасажири з дітьми 8.2.2-4
8.2.2.2.3 Unaccompanied minors 8.2.2-4
8.2.2.2.3 Діти, які подорожують без супроводу 8.2.2-4
8.2.2.2.4 Carriage of inadmissible passengers, deportees or persons in custody 8.2.2-5
8.2.2.2.4 Перевезення недопущених в країну пасажирів, депортованих або ув'язнених осіб 8.2.2-5
8.2.2.2.5 Passenger Seating 8.2.2-6
8.2.2.2.5 Розміщення пасажирів 8.2.2-6

8.2.2.3 Boarding/ disembarkation of passengers 8.2.2-8
8.2.2.3 Посадка/висадка пасажирів 8.2.2-8
8.2.2.4 Permissible size and weight of hand baggage 8.2.2-8
8.2.2.4 Дозволені розміри і маса ручної поклажі 8.2.2-8
8.2.2.5 The loading and securing of all items 8.2.2-9
8.2.2.5 Завантаження і закріплення всіх предметів 8.2.2-9

8.2.2.5.1 Unauthorized carriage 8.2.2-9
8.2.2.5.1 Недозволені перевезення 8.2.2-9
8.2.2.5.2 Stowage of baggage and cargo 8.2.2-9
8.2.2.5.2 Складання вантажу та багажу 8.2.2-9
8.2.2.5.3 The loading 8.2.2-10
8.2.2.5.3 Завантаження 8.2.2-10
8.2.2.5.4 Unloading 8.2.2-11
8.2.2.5.4 Розвантаження 8.2.2-11
8.2.2.5.5 The mooring a cargo in compartments 8.2.2-11
8.2.2.5.5 Швартування вантажу у вантажних відділеннях 8.2.2-11

8.2.2.6 Positioning of ground equipment 8.2.2-11
8.2.2.6 Розміщення наземного устаткування 8.2.2-11
8.2.2.7 Operation of AC doors 8.2.2-12
8.2.2.7 Управління дверима ПС 8.2.2-12
8.2.2.8 Safety on the aerodrome/operating site, including fire prevention and safety in blast and suction areas. 8.2.2-13
8.2.2.8 Заходи безпеки на аеродромі/оперативній площадці, в тому числі, запобігання пожежам і безпека в зонах впливу реактивного струменю і всмоктування 8.2.2-13
8.2.2.9 Start-up, ramp departure and arrival procedures 8.2.2-14
8.2.2.9 Процедури запуску, відправлення і прибуття на перон 8.2.2-14
8.2.2.10 Handling of aircraft 8.2.2-15
8.2.2.10 Обслуговування ПС 8.2.2-15
8.2.2.11 Special cargo 8.2.2-16
8.2.2.11 Спеціальні вантажі 8.2.2-16
8.2.2.12 Dangerous goods 8.2.2-20
8.2.2.12 Небезпечні вантажі 8.2.2-20
8.2.2.13 Combined transportation (transportation of goods and passengers at the same time) 8.2.2-20
8.2.2.13 Комбіновані перевезення (перевезення вантажів і пасажирів одночасно) 8.2.2-20
8.2.2.14 Aircompany Regulations 8.2.2-21
8.2.2.14 Правила Авіакомпанії 8.2.2-21
8.2.2.15 Documents and forms for aircraft, passengers and cargo handling 8.2.2-22
8.2.2.15 Документи і форми стосовно обслуговування літака, пасажирів та вантажу 8.2.2-22
8.2.2.16 The impact of commercial load on balancing, stability and controllability of the aircraft in flight 8.2.2-22
8.2.2.16 Вплив комерційного завантаження на балансування, стійкість і керованість літака в польоті 8.2.2-22
8.2.2.17 Special CASEVAC/MEDEVAC missions 8.2.2-23
8.2.2.17 Спеціальні місії CASEVAC/MEDEVAC (медична евакуація) 8.2.2-23

8.2.2.17.1 Medical evacuation 8.2.2-23
8.2.2.17.1 Медична евакуація 8.2.2-23
8.2.2.17.2 General 8.2.2-24
8.2.2.17.2 Загальне 8.2.2-24

8.2.2.17.3 Instructions concerning performance of operation....8.2.2-25
8.2.2.17.3 Вказівки щодо виконання польоту....8.2.2-25
8.2.2.17.4 Preflight works....8.2.2-25
8.2.2.17.4 Передпольотні роботи....8.2.2-25
8.2.2.17.5 Air ambulance flight profiles and procedures....8.2.2-27
8.2.2.17.5 Профілі та процедури санітарного польоту....8.2.2-27

8.2.2. **Aircraft, passengers and cargo handling procedures related to safety**

8.2.2. **Процедури оформлення для повітряних суден, пасажирів та вантажів, пов'язані з безпекою**

CAT.OP.MPA.155, AMC1 CAT.OP.MPA.155(b), CAT.OP.MPA.160, AMC1-2 CAT.OP.MPA.160, CAT.OP.MPA.165 AMC1-2, CAT.OP.MPA.165, GM1 CAT.OP.MPA.165

8.2.2.1 Glossary

A person with reduced mobility (PRM) is understood in the sense of a passenger with disabilities or disabled, that is a passenger whose mobility when using a vehicle is limited due to physical (sensory or locomotor mobile, permanent or temporary) or mental disability or any some other reason, including because of old age, which requires appropriate attention and adaptation to its special needs during passenger service.

BLIND – the blind person. Requires the extraneous assistance, can be accompanied by the official dog;

DEAF is the person who is deaf and dumb or deaf only;

DEAF/BLIND is the blind and deaf passenger, who can walk only in accompaniment of other person;

MAAS (meet and assist) are all other passengers who need a special assistance.

MEDA is the passenger whose mobility is impaired, due to clinical cases with medical pathology in progress, being authorized to travel by medical authorities.;

STCR is the passenger in the stretchers. Requires the transporting only in stretchers. Such passenger may or not have social protection or specific insurance;

UMNR (UM) – Unaccompanied Minor.

WCHR is the passenger who can walk up and down stairs independently, but who requires a wheelchair or other means for walk between the aircraft and terminal;

WCHS is the passenger who cannot walk up or down stairs independently, requires the assistance when walks between the aircraft and terminal, and also up and down stairs;

WCHP is the passenger with disability of lower limbs but has sufficient personal autonomy to take care himself, who requires assistance at disembarking/boarding and who can walk only using wheelchair;

WCHC is the passenger who is completely immobile, quite requires the permanent assistance and nursing when walks between the aircraft and terminal;

8.2.2.2 Special categories of passengers

Aircompany's passengers handling is carried out in accordance with contracts with handling companies.

The Aircommpany provides detailed boarding and handling instructions for persons with special needs and requiring special conditions, assistance and / or devices during air carriage should be considered SCPs, including:

- sick passengers and persons with reduced mobility (PRM) (see p. 8.2.2.2.1);

8.2.2.1 Глосарій

Особою з обмеженими фізичними можливостями (PRM) вважається пасажир з обмеженими фізичними можливостями або інвалід, тобто пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухливої, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів.

BLIND – сліпий пасажир. Потребує сторонньої допомоги, може супроводжуватись службовою собакою;

DEAF – особа глухоніма або тільки глуха;

DEAF/BLIND – сліпий та глухонімий пасажир що може пересуватися тільки у супроводженні іншої особи;

MAAS (зустріч та допомога) – інші пасажири, що потребують будь-якої допомоги.

MEDA – пасажири, рухливість яких є обмеженою через клінічні випадки або медичну патологію, яким з боку медичних установ дозволено повітряне перевезення.;

STCR – пасажир на ношах. Потребує транспортування на ношах. Він може мати або не мати соціального страхування;

UMNR (UM) – несупроводжувана дитина.

WCHR – пасажир, що може самостійно пересуватися по сходах та в салоні ПС, але потребує інвалідний візок для переміщення до/від ПС;

WCHS – пасажир, що не може самостійно пересуватися по сходах та в салоні ПС, потребує допомоги при пересуванні на/з борту ПС та руху по сходах;

WCHP – пасажир що не може самостійно пересуватися, але може самостійно обслуговувати себе, що потребує допомоги при висадці та посадці у ПС і який може пересуватися тільки за допомогою інвалідного візку;

WCHC – пасажир, що повністю нерухомий. Потребує постійного догляду та допомоги в пересуванні на/з борту ПС

8.2.2.2 Спеціальні категорії пасажирів

Обслуговування пасажирів Авіакомпанії здійснюється згідно укладених контрактів з обслуговуючими компаніями.

Авіакомпанія надає докладні інструкції стосовно посадки та обслуговування осіб, які мають особливі потреби та вимагають особливих умов, допомоги та/або пристроїв під час повітряного перевезення, повинні вважатися такими, що належать до SCPs, включаючи:

- хворі пасажири і особи з обмеженою рухливістю (PRM) (Див. п.8.2.2.2.1);

- children (see p. 8.2.2.2.2);
- unaccompanied minors (see p. 8.2.2.2.3);
- transportation of inadmissible passengers, deportees or prisoners (see p. 8.2.2.2.4)
- pregnant women;
- passengers with non-standard mass;
- passengers with pets, etc.

- діти (Див. п.8.2.2.2.2);;
- несупроводжувані діти (Див. п.8.2.2.2.3);
- недопущенні пасажири, депортовані або ув'язнені (Див. п.8.2.2.2.4)
- вагітні жінки;
- пасажири з нестандартною масою;
- пасажири з тваринами та ін.

8.2.2.2.1 Carriage of Persons with Reduced Mobility

Considering the type of AC and the configuration of the cabin, crew shall ensure that PRMs are not allocated, nor occupy, seats where their presence could:

- Impede the crew in their duties;
- obstruct access to emergency equipment; or
- Impede the emergency evacuation of the aircraft.

In normal circumstances PRMs should not be seated adjacent to an emergency exit.

In circumstances in which the number of PRMs forms a significant proportion of the total number of passengers carried on board the number of PRMs should not exceed the number of able-bodied persons capable of assisting with an emergency evacuation.

8.2.2.2.1 Перевезення осіб з обмеженою рухливістю або інвалідів

З урахуванням типу ПС та конфігурації кабіни, екіпаж повинен забезпечувати, щоб PRM не були розміщені і не займали місця, де їх присутність може:

- перешкоджати екіпажу виконувати свої обов'язки;
- заважати доступу до аварійного обладнання; або
- ускладнювати аварійну евакуацію з борта літака.

За нормальних обставин PRM не повинні бути розміщені поруч із аварійним виходом.

У ситуації, коли кількість PRM становить значне співвідношення до загальної кількості пасажирів на борту, кількість PRM не повинна перевищувати кількість фізично здорових людей, здатних допомогти у випадку аварійної евакуації.

8.2.2.2.2 Passengers with children

An adult – is a passenger aged 12 years and over.

A child – is a passenger between 2 and 12 years old (2 years old but under 12 years old).

An infant (INF) – is a passenger under 2 years old (hasn't reach the age of 2).

The age of the child is determined on the date of commencement of transportation from the primary airport of departure specified in the ticket.

Transportation acceptance conditions

Quantity for 1 passenger – maximum 2 infants – is allowed only for adults aged 18 years and over.

Ticket rate: 1st infant - INF rate without extra seat; 2nd infant - CHILD Discounted Rates (extra seat available).

For passengers traveling with children:

- Priority registration is granted according to the class of service.
- Priority boarding the aircraft must be ensured and assistance provided by the handling personnel, but it is not recommended that personnel carry infants on their own.

8.2.2.2.2 Пасажири з дітьми

Дорослий – пасажир віком 12 років і більше.

Дитина – пасажир віком від 2 до 12 років (2 роки виповнилося, але не виповнилося 12 років).

Немовля (INF) – пасажир віком до 2-х років (2 роки не виповнилося).

Вік дитини визначається на дату початку перевезення з первинного аеропорту вильоту, вказаного в авіаквитку.

Умови прийому до перевезення

Кількість на 1 пасажира – максимум 2-є немовлят – дозволяється перевезення тільки дорослим пасажиром віком від 18 років та більше.

Тариф на квитки: 1-ше немовля – тариф для INF без надання окремого місця; 2-ге немовля – тариф з дитячою знижкою (CHILD) з наданням окремого місця.

Пасажирам, що подорожують з дітьми:

- Надається право першочергової реєстрації відповідно до класу обслуговування.
- Повинна бути забезпечена першочергова посадка на борт ПС та необхідна допомога з боку обслуговуючого персоналу, але не рекомендується персоналу власноруч переносити немовлят.

8.2.2.2.3 Unaccompanied minors

An unaccompanied child is considered to be a child, who isn't accompanied by an adult, aged from 18 years.

8.2.2.2.3 Діти, які подорожують без супроводу

Дитиною без супроводу вважається дитина, яка не супроводжується під час повітряного перевезення дорослою особою, віком від 18-ти років.

Unaccompanied minors are not accepted for transportation:

- under 5 years;
- children aged 5 to 16 years old with disabilities (PRM).

The service of accompaniment is available at the additional request of parents or guardians for a child aged:

- 5 to 14 years for flights within Ukraine;
- 5 to 16 years old on for international flights.

Handling specificity

Upon entering the aircraft at the airport of departure, the flight attendant accepts from the ground handling representative a completed and signed UM carriage form (see GO.OM-01 Ground Operation Manual, Appendix 15) along with other personal documents of the child (boarding pass, ticket, passport or other identity document, etc.).

The fact of the transfer of the child must be recorded on the UM carriage form by the signature of the senior flight attendant and ground handling representative.

Flight attendant looks after the child during the whole flight.

At the arrival airport, at the exit of the AC, the flight attendant must hand the child over to the ground handling representative.

8.2.2.2.4 Carriage of inadmissible passengers, deportees or persons in custody

The PIC must be notified when the above mentioned persons are to be carried on board.

Inadmissible Passengers (INADs) are persons to which authorities forbid a right to entrance into territory of state, for example due-to absence of visa, overdue passport, lack of money, suspecting of intention to entrance with the purpose of illegal employment. If there are no proper pointing from authorities which forbid an entrance, it is necessary to transport INADs to the country of departure or to the desired country of his desire, where there is no risk that it will be also refused in entrance.

Deportees are persons who permitted to legal entry into country or who entry into the country illegally, and who later proper state immigrations authorities forbid in stay on territory of that country. Except for illegal entry into the country, reasons of refusal to stay on its territory can be a completion of permission for stay, an accusation in criminal violations in country of stay, the extradition on request of other country

PIC must be notified on Special Categories of Passenger carriage prior to departure with carriage of inadmissible persons, deportees or persons in custody and reason for carriage) have not only a right, but a duty to refuse transportation of such passengers if their carriage poses any risk to the safety of AC or its occupants.

Therefore, the PIC is entitled to be informed of the reason of deportation and, if necessary, to insist on escorting of those passengers during flight by a representative of deporting country, with a ticket, purchased in accordance to an operating tariff at the expense of country of deportation.

До перевезення без супроводу не приймаються діти:

- молодше 5 років;
- діти від 5 до 16 років з обмеженими фізичними можливостями (PRM).

Послуга супроводу надається за додатковим запитом батьків чи опікунів для дитини віком:

- від 5 до 14 років для польотів у межах України;
- від 5 до 16 років на міжнародних рейсах.

Особливості обслуговування

При вході на ПС в аеропорту відправлення бортпровідник приймає від представника з наземного обслуговування заповнений та підписаний бланк перевезення UM (див. GO.OM-01 Керівництво з наземного обслуговування GOM, Додаток 15) разом з іншими особистими документами дитини (посадковий талон, авіаквиток, паспорт чи інший документ, що ідентифікує особу, тощо).

Факт передачі дитини повинен бути зафіксований у бланку перевезення UM підписами старшого бортпровідника та представника з наземного обслуговування.

Бортпровідник приглядає за дитиною під час всього польоту.

В аеропорту прибуття, біля виходу з ПС, бортпровідник повинен віддати дитину представнику з наземного обслуговування.

8.2.2.2.4 Перевезення недопущених в країну пасажирів, депортованих або ув'язнених осіб

КПС повинен бути інформований про перебування вищезазначених осіб на борту літака.

Недопущені у країну особи (INAD) – особи, яким відповідними державними імміграційними установами відмовлено у праві в'їзду до території держави, наприклад з причини відсутності візи, недіючого паспорту, нестати грошей, підозрі у намірі в'їзду з метою нелегального працевлаштування. Якщо немає відповідних вказівок з боку органів, що відмовили у в'їзді, недопущених в країну осіб слід транспортувати до країни вильоту або до країни за його бажанням, де немає ризику що йому буде також відмовлено у в'їзді.

Депортовані – особи, яким було дозволено легальний в'їзд до країни, або які нелегально в'їхали до країни, та яким пізніше з боку відповідних органів було відмовлено у перебуванні на території держави. Крім нелегального в'їзду до країни, причиною відмови у перебуванні на її території може бути закінчення дозволу на перебування, звинувачення у кримінальних порушеннях у країни перебування, екстрадиція за проханням іншої держави.

КПС має бути проінформований про перевезення спеціальних категорій пасажирів до вильоту з перевезенням недопущених у країну осіб, осіб під конвоєм та депортованих) має не тільки право, але навіть зобов'язаний відмовити у такому перевезенні, якщо на його думку таке перевезення може створити загрозу безпеці пасажирів, екіпажу та ПС.

КПС має право дізнатися про причини транспортування згаданих категорій пасажирів та наполягати на супроводженні цих пасажирів представниками країни депортації з квитком, придбаним за діючим тарифом за рахунок країни депортації.

In some cases inadmissible passengers or deportees who

- resist physically to their carriage, or
- who was already denied in transportation by other Aircompanies, or
- might endanger the safety of aircraft or its load, or other passengers or crew, or
- are deported after sentencing of accusation in use of violence,

shall be carried only under escort of government officials, or by specially trained guard provided by commercial agency.

The relevant Authority will determine – in coordination with PIC – a number and character of officials, required to escort abovementioned categories of passengers and to guarantee the safety of the flight. Whenever it has been determined that those passengers must be escorted, it is necessary to provide this process from the moment of registration of passengers up to the moment when Aircompany become free of responsibility for them upon termination of transportation.

Before transportation of those passengers, a PIC shall properly instruct crew on questions of such transportation.

If possible, a boarding of such passengers must be executed prior other passengers to prevent extreme events. If during boarding these passengers inflict a threat, it is necessary to refuse them in transporting.

У деяких випадках недопущені в країну особи та депортовані, які:

- фізично завдають перешкоди їх перевезенню, або
- яким вже було відмовлено у перевезенні іншими компаніями, або
- які можуть створити загрозу безпеці ПС, пасажирів, екіпажу або вантажу, або
- депортуються після винесення звинувачення у насильстві,

повинні транспортуватися тільки під конвоєм офіційних представників держави, або спеціально підготовленим персоналом комерційних агентств.

Відповідні державні установи по узгодженню з КПС авіакомпанії повинні визначити кількість та характер осіб, що будуть супроводжувати згадані категорії пасажирів та гарантувати безпеку польоту. Після того як встановлено, що ці пасажири мають ескортуватися, слід забезпечити цей процес з моменту реєстрації пасажирів до моменту, з якого компанія стає вільною від відповідальності за них після закінчення перевезення.

Перед перевезенням цих пасажирів КПС має належним чином проінструктувати екіпаж з питань такого перевезення.

Якщо можливо, посадку таких осіб слід проводити до посадки інших пасажирів щоб уникнути надзвичайних випадків. Якщо протягом посадки ці пасажири завдають загрози, треба негайно відмовити у їх перевезенні.

8.2.2.2.5 Passenger Seating

The following categories of passengers are among those who should not be allocated to, or directed to seats which permit direct access to emergency exits:

- passengers suffering from obvious physical, or mental, handicap to the extent that they would have difficulty in moving quickly if asked to do so;
- passengers who are either substantially blind or substantially deaf to the extent that theymight not readily assimilate printed or verbal instructions given;
- passengers who because of age or sickness are so frail that they have difficulty in moving quickly;
- passengers who are so obese that they would have difficulty in moving quickly or reaching and passing through the adjacent emergency exit;
- children (whether accompanied or not) and infants;
- deportees or prisoners in custody; and,
- passengers with animals.

NOTE: «Direct access» means a seat from which a passenger can proceed directly to the exit without entering an aisle or passing around an obstruction

Those passengers who are allocated seats that permit direct access to emergency exits appear to be reasonably fit, strong, and be able and willing to assist the rapid evacuation of the aircraft in an emergency after an appropriate briefing by the crew;

8.2.2.2.5 Розміщення пасажирів

Нижче вказані категорії пасажирів, які не повинні розміщуватися або направлятися до крісел, що дозволяють прямий доступ до аварійних виходів:

- пасажири, рухливість яких є обмеженою з причини будь-якої фізичної чи розумової недієздатності у такій мірі, що вони будуть мати труднощі у швидкому пересуванні, якщо для цього буде необхідність;
- пасажири, які у значній мірі сліпі або глухі до такого ступеню, що вони можуть не зрозуміти друковані або мовні інструкції;
- пасажири, що через свій вік або хворобу настільки слабкі, що мають труднощі у швидкому пересуванні;
- пасажири, які настільки гладкі, що вони насилу зможуть пересуватися або добратися і пройти через розташований поруч аварійний вихід;
- діти (із супроводом або без) і немовлята;
- депортовані або ув'язнені; та
- пасажири з тваринами.

ПРИМІТКА: «Прямий доступ» означає крісло, з якого пасажир може прямо дійти до виходу, не виходячи в прохід між сидіннями або не обходячи перешкоди.

Ті пасажири, яким надано місця, що надають прямий доступ до аварійних виходів, мають виглядати достатньо міцними, а також здатними і готовими сприяти швидкій евакуації з ПС в надзвичайній ситуації після відповідного брифінгу екіпажу;

Passenger must occupies a seat at least on each side in a seat row with direct access to an emergency exit (not staffed by a cabin crew member) during taxiing, take-off and landing unless this would be impracticable due to a low number of passengers or might negatively impact the mass and balance limitations.

If these procedures cannot be carried out during passenger check-in, a crew member or Aircompany representative has the right to change the passenger seat and will ensure that the correct allocation of seats is completed on time.

The transportation of sick passengers and passengers with reduced mobility should be limited in interests of safety of these passengers and other transported passengers. An Aircompany has a right to require from such persons the special permission issued by medical establishments, airport or state, which is given on the basis of requirements to state of health at air transportation.

It is necessary to torn down a passenger in transportation in followings cases:

- if a passenger is ill contagious/infectious diseases, transmitted by air;
- if a passenger was suffered with heart attack within last eight weeks;
- if a person requires medical treatment by pneumatically or electrically operated apparatus which, for specific reasons, is not allowed to work on board.

Followings definitions of ECAC Doc. 30 constitute commonly agreed requirements for degree of immobility and extent of assistance, required during the journey:

- MEDA;
- STCR;
- WCHR;
- WCHS;
- WCHP;
- WCHC;
- BLIND;
- DEAF;
- DEAF/BLIND;
- MAAS.

At transporting of above-mentioned passengers, the PIC should possess the appropriate instructions on their transportation and must brief accordingly the crew.

Before accepting of such passengers for transportation, the responsible personnel of Aircompany shall make sure that the ground personnel has necessary qualification and equipment for the proper maintenance of proper categories of passengers. The doctor, nurse or member of family must accompany passengers in a wheelchair.

The number of handicapped passengers should not exceed the number of persons capable to assist at emergency evacuation. Passengers of categories WCHP, WCHS and WCHC, shall be allocated not farther than two lines from emergency exits to have a possibility to leave an AC not creating obstacles in case of emergency evacuation. It is

Пасажир має займати місце щонайменше з кожної сторони в ряду сидінь з прямим доступом до аварійного виходу (не зайнятим членом кабінного екіпажу) під час руління, зльоту і посадки, окрім випадків коли це неможливо через низьку кількість пасажирів або, коли це може негативно вплинути на розподіл маси та баланс ПС.

Якщо ці процедури неможливо здійснити під час реєстрації пасажира, член екіпажу або представник авіакомпанії має право змінити місце пасажира і буде гарантувати, що правильний розподіл місць будуть вчасно виконано.

Перевезення хворих пасажирів та пасажирів, рухливість яких є обмеженою, обмежується в інтересах безпеки цих пасажирів та інших пасажирів, що перевозяться. Авіакомпанія має право вимагати від таких осіб спеціального дозволу від медичних установ, аеропорту або держави, який надається на основі вимог до стану здоров'я при повітряних перевезеннях.

Пасажиру слід відмовити у перевезенні у наступних випадках:

- якщо пасажир хворіє на інфекційні хвороби, що передаються повітряно-крапельним шляхом;
- якщо пасажир мав серцевий напад протягом останніх восьми тижнів;
- якщо особа потребує спеціального електричного або пневматичного обладнання, робота якого не дозволяється на борту ПС.

Документ 30 Європейської конференції цивільної авіації встановлює узгоджені вимоги до ступеню обмеженості руху та ступені допомоги, що потребується протягом подорожі:

- MEDA;
- STCR;
- WCHR;
- WCHS;
- WCHP;
- WCHC;
- BLIND;
- DEAF;
- DEAF/BLIND;
- MAAS.

При перевезені згаданих категорій пасажирів КПС повинен мати відповідні інструкції з їх перевезення та повинен проінструктувати екіпаж.

Перед прийомом таких пасажирів до перевезення відповідальний персонал Авіакомпанії має переконатися, що наземний персонал має необхідну кваліфікацію та має необхідне обладнання для належного обслуговування відповідних категорій пасажирів. Пасажири у інвалідному візку мають супроводжуватися лікарем, медичною сестрою або членом родини.

Кількість пасажирів, рухливість яких є обмеженою, не має перевищувати кількість пасажирів, які здатні надати допомогу при аварійній евакуації. Пасажири категорій WCHP, WCHS, WCHC мають бути розміщенні не далі двох рядів від аварійних виходів, щоб у разі аварійної евакуації вони мали можливість покинути ПС не створюючи

necessary to board sick passengers and passengers with reduced mobility before the boarding of other passengers and disembark their after disembarking of other. It is necessary to pass using ground communication facilities to destination airport the information about necessity of maintenance of such passengers for organization of their meeting.

In detail handling of PRM is set out in GO.OM-01 «Ground Operations Manual of Aircompany Constanta PrJSC», part 5.

перешкод. Слід проводити посадку хворих пасажирів та пасажирів, рухливість яких є обмеженою, до посадки інших пасажирів та проводити їх висадку після висадки інших. Інформацію про необхідність обслуговування таких пасажирів слід передати засобами наземного зв'язку до аеропорту призначення для організації їх зустрічі.

Докладніше про особливості обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями див. GO.OM-01 Керівництво з наземного обслуговування ПрАТ «Авіакомпанія Константа», ч. 5.

Location of more than one person on a crew member seat in AC cabin.

Accommodation of more than one person on the crew seat, whether they are crew members or passengers, is **strictly prohibited.**

For accommodation of more than one person in the passenger seat, see p.8.3.11.

Розміщення більше однієї людини на кріслі екіпажу в салоні ПС

Розміщення більше однієї людини на кріслі екіпажу, будь це члени екіпажу або пасажири, **категорично заборонено.**

З питань розміщення більше однієї людини на пасажирському кріслі звертайтеся до 8.3.11.

8.2.2.3 Boarding/ disembarkation of passengers

Before boarding/disembarkation of passengers ground personnel/flight crew should familiarize them selves with all relevant aspects of security (eg "no smoking"), which must follow when boarding/disembarkation the aircraft. When passengers must go through the platform, they must be accompanied by ground personnel to/from aircraft or ground vehicle, passengers must pass routes clear of grease, ice, snow and other hazards and should get out in such a way as to prevent injuries and incidents (ie, not to pass under wings and engines!). Boarding should not begin until the PIC, or his representative will give permission. Boarding should not begin until the crew is not received confirmation from the ground staff that the passenger ladders/air bridges in a safe position and ground equipment will endanger.

For boarding/disembarkation of passengers when there is a refueling/drainage see p. 8.2.1.3. Only in exceptional cases and in agreement the PIC, boarding/disembarkation is allowed with one working aircraft engine, in which case passengers must – under the appropriate supervision of crew and ground staff – enter/leave the aircraft on the opposite the working engine side.

8.2.2.3 Посадка/висадка пасажирів

Перед посадкою/висадкою пасажирів наземний персонал/льотний екіпаж повинен ознайомити їх з усіма доречними аспектами безпеки (наприклад, "не курити"), яких повинні дотримуватися при посадці/висадці з літака. Коли пасажирам необхідно пройти пероном, вони повинні супроводжуватися наземним персоналом до/від літака або наземного транспорту; маршрути пасажирів повинні проходити осторонь від мастила, льоду, снігу й інших небезпек і повинні вибиратися таким шляхом, щоб запобігти ушкодженням і інцидентам (наприклад, не проходити під крилами й двигунами!). Посадка не повинна починатися доти, поки КПС або його представником не буде даний дозвіл. Висадка не повинна починатися доти, поки екіпажем не отримане підтвердження від наземного персоналу, що пасажирські трапи/телетрапи в безпечному положенні й наземне устаткування не буде становити небезпеку.

Для посадки/висадки пасажирів, коли відбувається заправка/злив, звертайтеся до п.8.2.1.3. Тільки у виняткових випадках і за згодою КПС посадка/висадка дозволяється з одним працюючим двигуном літака; у такому випадку пасажири повинні – під відповідним наглядом екіпажу й наземного персоналу – виходити/входити в літак з боку, протилежного працюючому двигуну.

8.2.2.4 Permissible size and weight of hand baggage

For safe transportation of luggage, must not permit an exceeding of limitations of hand-luggage on sizes and weight:

- number of pieces for each person: 1;
- the dimensions of separate hand luggage item must not exceed 55x40x20cm;
- maximum mass: 5 kg.

These requirements may vary according to type and layout of AC, as pointed in AFM. During registration, the handling agent of Aircompany shall inform passengers about pointed limitations using proper means (placards, posters etc).

On stage of boarding, a ground staff and crewmembers shall make sure that those limitations are not broken. In case of violation, on stage of registration representatives of airport

8.2.2.4 Дозволені розміри і маса ручної поклажі

Для безпечного перевезення багажу не слід допускати перевищення обмежень ручної поклажі за розмірами та вагою:

- кількість на одну особу: 1;
- розміри окремого місця ручної поклажі не повинні перевищувати 55x40x20см;
- максимальна вага: 5 кг.

Ці вимоги можуть змінюватися у відповідності до типу та компонування ПС, як наведено у КЛЕ. Агент авіакомпанії повинен проінформувати пасажирів про наведені обмеження на етапі реєстрації за допомогою відповідних засобів (плакати і т. ін.)

На етапі посадки наземний персонал та члени екіпажу мають переконатися у тому, що ці обмеження не порушуються. У разі порушення, на етапі реєстрації

shall deny politely to passenger in boarding in case of refuse of passenger to stow the luggage in a luggage office or another place.

In some cases, a passenger may be allowed to pay for extra weight in case, if the luggage is of great value (e.g., antique musical instruments, works of art etc.). The transportation of those goods can be permitted only, if the safety and comfort of other passengers will be not impaired, and size of such baggage allows a storing it in AC cargo compartments. Such luggage must be stored so that do not create obstacles in case of emergency evacuation and do not require adopting extraordinary measures here.

In details on the rules for the carriage of passengers and baggage, see GO.REG-05 "Air carriage and passengers and baggage handling Regulations of Aircompany Constanta PrJSC".

8.2.2.5 The loading and securing of all items

8.2.2.5.1 Unauthorized carriage

Crew shall take all reasonable measures to ensure that no person secretes himself or secretes cargo on board an aircraft.

8.2.2.5.2 Stowage of baggage and cargo

Only such hand baggage is taken into the passenger cabin as can be adequately and securely stowed

All baggage and cargo on board, which might cause injury or damage, or obstruct aisles and exits if displaced, shall be placed in stowages designed to prevent movement.

The following should be observed:

- that dangerous goods are not permitted;
- that a mix of the passengers and live animals should not be permitted except for pets (weighing not more than 8 kg) and guide dogs;
- that the weight of the cargo does not exceed the structural loading limit(s) of the cabin floor or seat(s);
- that the number/type of restraint devices and their attachment points should be capable of restraining the cargo;
- that the location of the cargo should be such that, in the event of an emergency evacuation, it will not hinder egress nor impair the cabin crew's view.

To ensure that hand baggage and cargo is adequately and securely stowed the following should be observed:

Each item carried in a cabin must be stowed only in a location that is capable of restraining it;

Mass limitations placarded on or adjacent to stowage must not be exceeded;

Under seat stowage must not be used unless the seat is equipped with a restraint bar and the baggage is of such size

представники аеропорту повинні у тактовній формі відмовити пасажиру у доступі до ПС у разі відмови пасажира залишити багаж у камері схову, або в іншому місці.

У деяких випадках пасажиру дозволяється внести додаткову платню за надлишкову вагу у разі якщо багаж має високу цінність (наприклад старовинні музичні інструменти, предмети мистецтва і т. ін.). Дозвіл на перевезення таких речей може бути надано тільки у випадку, якщо вони не задають дискомфорту іншим пасажирам, а їх розмір дозволяє зберігання у багажних відділеннях ПС. Такий багаж повинен бути прихованим так, щоб не створити перешкод у випадку аварійної евакуації та не вимагати при цьому прийняття надзвичайних заходів.

Докладніше про правила перевезення пасажирів та багажу див. GO.REG-05 «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів та багажу ПрАТ «Авіакомпанія Константа»

8.2.2.5 Завантаження і закріплення всіх предметів

8.2.2.5.1 Недозволені перевезення

Екіпаж повинен вжити всіх необхідних заходів для забезпечення того, що на борту літака жодна особа не буде таємно перевозитися або таємно перевозити вантаж.

8.2.2.5.2 Складання вантажу та багажу

В пасажирський салон приймається лише така ручна поклажа, яку можна належним чином і безпечно розмістити.

Весь багаж і вантаж на борту, який може завдати шкоди або збитки, загородити проходи або виходи при зсувах, має бути розміщений в місцях, призначених для запобігання такому переміщенню.

Слід враховувати наступне:

- що небезпечні вантажі не дозволені;
- не дозволено спільне перебування тварин і людей, за винятком кімнатних тварин (вагою не більше 8 кг) та собак-поводирів;
- вага вантажу не повинна перевищувати обмежень навантаження на конструкцію підлоги салону або сидінь;
- кількість/тип пристроїв для обмеження пересування та їхніх вузлів кріплення повинні бути здатні утримувати вантаж;
- місцезнаходження вантажів має бути таким, що у випадку аварійної евакуації вони не будуть ані перешкоджати виходу з літака, ані обмежувати видимості кабінного екіпажу.

Щоб ручний багаж та вантажі були збережені у повній цілості, слід ураховувати наступне:

Кожний предмет, що перевозиться в салоні, повинен зберігатися тільки в тому місці, де передбачено елементи для його утримання;

Обмеження щодо маси, які позначені на місцях зберігання чи поряд з ними, не повинні перевищуватися;

Сховищем під сидінням можна користуватися тільки тоді, якщо сидіння обладнане переборкою для утримання, а

that it may adequately be restrained by this equipment;

Items must not be stowed in toilets or against bulkheads that are incapable of restraining articles against movement forwards, sideways or upwards and unless the bulkheads carry a placard specifying the greatest mass that may be placed there;

Baggage and cargo placed in lockers must not be of such size that they prevent latched doors from being closed securely;

Baggage and cargo must not be placed where it can impede access to emergency equipment; and

Checks must be made before take-off, before landing, and whenever the fasten seat belts signs are illuminated or it is otherwise so ordered to ensure that baggage is stowed where it cannot impede evacuation from the aircraft or cause injury by falling (or other movement) as may be appropriate to the phase of flight.

Items carried in cabin or cockpit (e.g., hand baggage of crew, furnishings, medical equipment of separate passengers) must be placed thus, to prevent the creating a threat of shift due-to inertia in flight in case of origin of acceleration, especially in case of emergency landing.

It is allowed to place a cargo in cabin only under conditions that it is reliably fastened in special container, certificated for sustaining of proper loadings. The container must be fastened on floor of cabin with observation of limitations on load. The distribution of cargo shall not prevent to visibility of signs NO SMOKING, FASTEN SEAT BELTS, EMERGENCY EXIT, and must not restrict access to any emergency exit.

багаж має такий розмір, що надійно утримується цим обладнанням від переміщення;

Предмети не повинні зберігатися в туалетах або навпроти переборок, які не здатні утримувати їх від переміщення вперед, убік або вверх, за винятком, якщо на переборці є напис з позначенням найбільшої допустимої маси для розміщення в цьому місці;

Багаж та поклажа в шафках мають бути такого розміру, щоб не заважати надійному запиранню дверей;

Багаж і вантаж не повинен розміщуватися в тих місцях, де він може заважати доступу до аварійного обладнання; і

Перевірки повинні проводитися перед зльотом, перед посадкою і в будь-який час, коли світиться табло FASTEN SEAT BELTS; або, в іншому разі, це робиться за наказом, щоб упевнитися, що багаж зберігається там, де він не перешкоджатиме евакуації із ПС і не може завдати шкоди при падінні (чи іншому русі) на відповідному етапі польоту.

Багаж, що перевозиться у пасажирських кабінах або у кабіні екіпажу (багаж екіпажу, побутове обладнання, медичне обладнання окремих пасажирів), має бути розташовано таким чином, щоб не створювати загрози зсуву по інерції у польоті у випадку виникнення прискорення, особливо у випадку аварійної посадки.

У пасажирському салоні вантаж дозволяється розташовувати тільки за умов, що він надійно закріплюється у спеціальному контейнері, сертифікованому для витримування відповідних навантажень. Контейнер має бути прикріпленим до полу кабіни з додержанням обмежень по завантаженню. Розміщення вантажу не повинно перешкоджати видимості табличок NO SMOKING, FASTEN SEAT BELTS, EMERGENCY EXIT і не повинно перешкоджати доступу до аварійних виходів.

8.2.2.5.3 The loading

All baggage, cargo and mail shall be positioned in cargo compartments in proper time in order to ensure the normal process of loading without creation a threat for safety. The load must be protected against contamination. The process of loading shall be handled carefully to avoid damage to AC or load

Only appropriate compartments shall be used for loading. Loading in toilets, crew compartments etc. is prohibited.

It is necessary to observe all requirements in relation to load in accordance AFM.

In compartments with pallets, no load shall be stowed on floor beside pallets. Special handling instructions (e.g. “This Side Up”) shall be observed to prevent damage by other items. Heavy and solidly packed pieces must be loaded at the bottom.

It is prohibited to transport a load, if:

- it is not packed properly;
- it may damage or contaminate an AC or other cargo;
- special requirements in relation to load and transportation can not be executed.

NOTE 1: During loading, it is necessary to determine immediately any, even exactly insignificant, damage of

8.2.2.5.3 Завантаження

Багаж, вантаж та пошту слід розташовувати у вантажних приміщеннях завчасно так, щоб забезпечити нормальний процес завантаження без створення загрози для безпеки. Вантаж має бути захищеним від забруднення. Процес завантаження слід проводити обережно, щоб не завдати шкоди ні ПС ні вантажу.

Для завантаження слід використовувати тільки призначенні для цього відділення. Заборонено завантаження туалетів, кабін екіпажу і т. ін.

Слід додержуватися усіх вимог щодо завантаження згідно КЛЕ.

У кабінах, обладнаних піддонами для вантажу, забороняється розташовувати вантаж на полу. Слід виконувати спеціальні інструкції з завантажування, наприклад, «Цим боком уверх», щоб запобігти завдання шкоди вантажу. Донизу слід класти більш важкі предмети.

Не можна перевозити вантаж, якщо:

- він запакований неналежним чином,
- він може забруднити або пошкодити ПС або інший вантаж,
- не можуть бути виконані спеціальні вимоги щодо завантаження та перевезення.

ПРИМІТКА 1: Під час завантаження слід негайно визначати будь-яке, навіть саме незначне, пошкодження

construction or edging of AC.

NOTE 2: It is necessary to maintain definitely pointing of AFM in relation to process of load, to prevent the tipping of AC on tail part. It is required to hold the centre of gravity ahead and conduct a load, beginning from fore-part compartments and end with tail. It is required to begin unloading from tail compartments and end with front. It is forbidden to move passengers with the purpose to maintain a proper centre of gravity.

конструкції або обшивки ПС.

ПРИМІТКА 2: Слід суворо додержуватися вказівок КЛЕ щодо процесу завантаження, щоб не допустити перевертання ПС на хвостову частину. Центр тяжіння слід тримати попереду та проводити завантаження, починаючи з передніх відділень та закінчуючи хвостовими. Розвантаження слід розпочинати з хвостових відділень та закінчувати передніми відділеннями. Заборонено переміщення пасажирів з метою додержання відповідного центру тяжіння.

8.2.2.5.4 Unloading

For providing the safety in process of unloading, it is necessary to observe those requirements, that for a load.

Personnel and equipment should be present on parking position upon arrival of AC. Passenger baggage should be unloaded first. Other cargo shall be unloaded after disembarkation of all passengers. The mail shall be unloaded before other cargo. After completion of unloading, the responsible person shall check carefully compartments and make sure that no contaminations, damages, spilled liquids are.

8.2.2.5.4 Розвантаження

Для забезпечення безпеки у процесі розвантаження слід додержуватися тих самих вимог, що і для завантаження.

Персонал та необхідне обладнання мають бути на стоянці до прибуття ПС. У першу чергу слід розвантажувати багаж пасажирів. Інший вантаж слід знімати з борту після висадки пасажирів. Пошту слід розвантажувати перед іншим вантажем. Після завершення розвантажування відповідальна особа повинна перевірити багажні відділення та переконатися що немає ніяких забруднень, пошкоджень, розлитої рідини.

8.2.2.5.5 The mooring a cargo in compartments

All items of cargo, which, by their nature, may create a hazard during transportation, shall be fastened. This can be reached by complete filling of compartment, or using tie-down. Compartments, filled up to three-quarters of their height are considered as complete full. The particular attention shall be given to dangerous goods. It is necessary to dispose upright all packing with dangerous goods, they must have visible marking on which the character of cargo must be represented. Dangerous cargo also must be fastened reliably.

Whenever the available volume of compartment/net section is not filled completely, it is necessary to use additional mooring of followings goods:

- small pieces with high individual weight;
- the load, sensitive against jolts or tilting;
- machinery and steel-made.

Heavy items with an individual weight of 150 kg or more always shall be fastened individually. After completion of loading, nets shall be fastened and tightened to corresponding attachment fittings. On the main deck, a crash net shall be used. All mooring equipment shall be certified and shall conform to standards laid down in Handling requirements.

In detail, on loading, unloading, mooring and crew duties, see GO.PR-03 “Instruction for loading, unloading, mooring and transportation of equipment and cargo on aircrafts of “Aircompany Constanta PrJSC”.

8.2.2.5.5 Швартування вантажу у вантажних відділеннях

Усі місця вантажу, що за своїм характером можуть створити загрозу при їх перевезенні, мають бути надійно закріплені. Це може бути досягнуто повним заповненням відділення або за допомогою швартувального обладнання. Відділення, які заповнені до трьох чвертей слід вважати повністю заповненими. Спеціальна увага має бути надана небезпечному вантажеві. Усі упаковки з небезпечним вантажем слід розташовувати вертикально, вони повинні мати видиме маркування, на якому має бути відображено характер вантажу. Небезпечний вантаж також має бути надійно закріпленим.

Якщо об'єм вантажного відділення заповнено не повністю, треба застосовувати додаткове кріплення наступних видів вантажу:

- малих предметів з більшою вагою;
- вантажу, для якого шкідливі вібрація і удари;
- машинного обладнання та виробив із сталі.

Важкі предмети, вага одного місця яких перевищує 150 кг, слід швартувати індивідуально. Після індивідуального швартування такого вантажу слід зашвартувати його цілком спеціальною сіткою. В основній кабіні слід використовувати аварійну сітку, якщо вона передбачена. Все швартувальне обладнання має бути сертифікованим та повинно задовольняти вимогам наземної експлуатації.

Докладніше про загрузку, вигрузку, швартування та обов'язки екіпажу див. GO.PR-03 «Інструкція з завантаження, розвантаження, швартування та перевезення техніки та вантажів повітряними суднами ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

8.2.2.6 Positioning of ground equipment

Ground facilities must not approach to AC until all engines will be off and AC will be set on parking brakes or chocks.

NOTE: When, in exceptional cases, one engine must run (e.g., when no ASU is available) ground equipment shall

8.2.2.6 Розміщення наземного устаткування

Наземне обладнання не має наближатись до ПС до тих пір, поки усі двигуни не будуть вимкнені, і ПС не буде встановлене на стоянонкові гальма або колодки.

ПРИМІТКА: Коли у виняткових випадках один з двигунів повинен залишатися працюючим (наприклад, за

approach only that side of aircraft where all engines have been cut off. A PIC and ground handling staff shall agree beforehand about course of action to be executed.

відсутності ДСУ), наземне обладнання має наближатися до ПС тільки з того боку, де вимкнені усі двигуни. КПС та наземний персонал повинен завчасно погодити порядок дій, який має виконуватись.

Steps and catering trucks shall be positioned near the aircraft prior to opening of respective cabin doors. Sufficient distance between ground facilities and aircraft shall be kept in order to avoid damage caused by vertical movement of AC wings/fuselage during loading/unloading/fuelling/draining.

Трапи та автомобілі бортового харчування повинні розташовуватися біля ПС до відкриття відповідної двері салону. Щоб уникнути пошкоджень, спричинених вертикальним рухом крил/фюзеляжу ПС в процесі завантаження/розвантаження/ заправки/зливу, між наземним обладнанням та ПС має підтримуватись достатня дистанція.

Utmost care shall be taken in moving of ground facilities in AC zone. Ground facilities never shall run over fuel hoses and connections. Loading and servicing equipment shall not be positioned or manoeuvred under AC wings. Except for fuel trucks, mobile facilities shall not be posi□tioned within venting areas during fuelling/draining

При пересуванні наземного обладнання поблизу ПС, повинна зберігатися гранична обережність. Заправні шланги та з'єднання ніколи не мають переїжджатися наземним транспортом та обладнанням. Вантажне й обслуговуюче обладнання не повинно розташовуватися або маневрувати під крилами ПС. У процесі заправки/зливу мобільне обладнання не має розташовуватися в межах вентиляційних зон, за винятком паливозаправників,

Facilities present on parking or positioned near the aircraft shall be set on parking brakes (braking chocks).

Обладнання, коли воно перебуває на стоянці або розташоване біля ПС, повинно бути встановлено на стоянкові гальма (гальмівні колодки).

Facilities approaching, manoeuvring at or leaving the aircraft shall be not driven faster than speed of walking. Aircraft and pedestrians have a right-of-way. Facilities should never cross the path of aircraft taxiing or passenger embarking/disembarking. Personnel shall not ride on elevating platforms of moving ground equipment.

Обладнання при наближенні, маневруванні або від'їзді від ПС не повинно пересуватися зі швидкістю, що перевищує швидкість пішохода. ПС і пішоходи мають перевагу у русі. Обладнання ніколи не повинно перетинати маршрут ПС, які рулюють, або пасажирів, що виконують посадку або висадку. Персонал не повинен їздити на підйомних платформах наземного обладнання, яке рухається.

Approach/departure and positioning of special motor transport whilst handling the aircraft must be conducted according to scheme of approach and under control of responsible persons.

Під'їзд/від'їзд та розміщення спецавтотранспорту під час обслуговування ПС повинні виконуватись згідно схеми під'їзду та під керівництвом відповідальних за це посадових осіб.

As to avoid the damage of aircraft, the motor transport should be stopped at distance of:

Зупинка спецмашин при під'їзді до ПС для запобігання його пошкодження повинна виконуватись на відстані:

- if the maintenance is in process, not less than 0.5-3.0 m from extreme outlets, except for fuel trucks, mobile equipment and heat blow machine. Fuel and oil tracks should be positioned not closer than 5 m to extreme outlets, mobile equipment not closer than 3 m and heat blow machine not closer than 3.5 m;

- при технічному обслуговуванні не менше 0,5 3,0 м від крайніх точок ПС за винятком паливозаправників, моторних підігрівачів, теплових машин для обдування. Паливозаправники і заправники мастила мають ставитись на віддалі не менше 5 м від крайніх точок ПС, моторні підігрівачі - 3 м, теплові машини для обдування - 3.5 м;

- during loading/unloading, not closer than 0.3 m to loading ramp.

- при завантажувально-розвантажувальних операціях – не ближче 0.3 м від люка ПС.

At operating in service zone of special motor transport, drivers should stop their cars not closer than 10 m from extreme outlets of aircraft near the sign «T» and enter into zone only on approval and under control of person, responsible for approach.

При роботі в зоні обслуговування ПС водії спецмашин зобов'язані зупинити спецмашину при під'їзді до зони обслуговування на віддалі не ближче 10 м від крайніх точок ПС біля знаку «Т», і заїжджати у зону обслуговування тільки з дозволу і під керівництвом посадової особи, що відповідає за під'їзд.

In detail, see GO.OM-01 «Ground Operations Manual of Aircompany Constanta PrJSC», part 4.

Докладніше див. GO.OM-01 Керівництво з наземного обслуговування ПрАТ «Авіакомпанія Константа», ч. 4.

8.2.2.7 Operation of AC doors

8.2.2.7 Управління дверима ПС

Aircraft type specific normal, abnormal and emergency procedures, concerning operations with cabin and compartment doors, are specified in respective AFM. The following general guidelines shall be observed:

Специфічні для типу ПС нормальні, нестандартні та аварійні процедури стосовно оперування дверима салону й відсіків, вказані у відповідних КЛЕ. Необхідно дотримуватись наступних основних положень:

normally, cabin and compartment doors, upon arrival, shall not be open until all engines have been cut off and parking

зазвичай, двері салону та відсіків не мають відчинятися до тих пір, поки не будуть вимкнені всі двигуни і не

brakes of aircraft have been set or chocks are in position. Conversely, all doors before start of engines shall be closed and locked.

встановлені стоянкові гальма або колодки. І навпаки, перед запуском двигунів усі двері мають бути зачиненими і замкнутими.

NOTE: When, in exceptional cases, one engine must run (e.g., at absence of APU) doors may be opened only from that side of AC where all engines off and propellers stopped or, in case of single engine aircraft, from the back. PIC and ground staff shall agree beforehand a course of actions performing.

ПРИМІТКА: Коли у виняткових випадках один з двигунів має залишатися працюючим (наприклад, за відсутності ДСУ), двері можуть бути відчиненими тільки з того боку, де вимкнуто всі двигуни і гвинти зупинені, або, у випадку однодвигунного літака, ззаду. КПС і наземний персонал мають завчасно узгодити порядок майбутніх дій.

The handling staff shall, as a rule, control cargo compartment.

Вантажні люки, як правило, повинні керуватися обслуговуючим персоналом.

Manually controlled doors: their control does not require the special training, but shall been demonstrated to staff before they are permitted to control such doors.

Двері, що відчиняються вручну: робота з ними не потребує спеціального навчання, але має бути продемонстрована персоналу, що здійснює відчинення/закриття дверей, перед тим, як їм буде дозволено керувати цими дверима.

Electrically, pneumatically or hydraulically operated doors: no person shall control such doors without receipt of previous theoretical and practical training by properly qualified staff. For such training, the Aircompany shall provide the detailed description of such doors and their works.

Двері, керовані електрикою, пневматикою або гідравлікою. Жодна особа не має керувати такими дверима без отримання попереднього теоретичного та практичного тренування з боку кваліфікованого персоналу. Для такого тренування компанія має забезпечити детальний опис таких дверей та їх роботи.

NOTE: On questions of use of AC doors in conditions of strong wind, it is necessary to apply to AFM, which specifies maximum permitted speed of wind and other features to be observed. If there are difficulties at attempts to close doors at strong wind, it is necessary to move AC in order that proper doors were located on downwind side.

ПРИМІТКА: З питань використання дверей ПС в умовах сильного вітру слід звертатися до КЛЕ, яке вказує максимальні дозволені швидкості вітру та інші особливості, яких слід дотримуватися. Якщо є труднощі при спробах закриття дверей за сильних вітрів, ПС слід перемістити для того, щоб відповідні двері були розташовані на підвітряному боці.

8.2.2.8 Safety on the aerodrome/operating site, including fire prevention and safety in blast and suction areas

8.2.2.8 Заходи безпеки на аеродромі/оперативній площадці, в тому числі, запобігання пожежам і безпека в зонах впливу реактивного струменю і всмоктування

No one has a right to be on stand without the special permission.

Жодна особа не має права перебувати на стоянці без спеціального дозволу.

It is recommended to all personnel working on a stand at nighttime to wear clothes well noticeable in darkness.

Всьому персоналу, який працює на стоянці, у нічний час рекомендується носити одежу, добре помітну у темряві.

Before engines startup, personnel unconcerned with the startup and release of AC must not be closer than 15 m to propellers. It is forbidden to startup engines during passenger embarkation/disembarkation, loading/unloading of AC.

Перед запуском двигунів персонал, не пов'язаний із запуском двигунів і випуском ПС, не повинен перебувати ближче 15 м перед повітряними гвинтами. Забороняється запускати двигуни під час проведення посадки на ПС (висадки з нього) людей, при його завантаженні/розвантаженні.

It is forbidden to be closer than 50 m behind aircraft when engines and APU are operating.

При роботі основних двигунів та допоміжної силової установки забороняється перебувати позаду ПС на відстані менше 50 м

Surface of stand should be checked to avoid the presence of slipping/skidding on oil, ice or snow. Such checks shall also serve to detect foreign objects, which must be removed in order to prevent «foreign object damage» to tires and other parts of aircraft and to preclude foreign object ingestion by engine.

Поверхню стоянки має бути перевірено на відсутність розлитого мастила, льоду та снігу, щоб уникнути можливості ковзання. Такі перевірки поверхні стоянки мають також за мету переконатися у відсутності сторонніх речей, щоб уникнути пошкодження шин ПС, попадання цих речей у двигуни, або пошкодження конструкції ПС.

The responsible member of staff in charge shall ensure that security zones around areas of suction and blast of individual aircraft are observed and that no personnel or equipment are within such zones when signals about start-up engines are given (for safe distances refer AFM).

Відповідна особа з персоналу має переконатися, що жодна особа не знаходиться у зоні усмоктування повітря та вихлопу з двигунів, коли подано сигнал про запуск двигунів (стосовно безпечних відстаней див. вимоги КЛЕ ПС).

During fuelling/defuelling no vehicles (except fuel trucks) shall be positioned within venting areas. In addition, whenever fuels other than Jet A1 are being uplifted, no electrical appliances shall be connected or disconnected within venting

Під час заправки, зливу палива жоден транспортний засіб не повинен перебувати у зоні дренажу палива. Крім того, при заправці будь-яким видом палива, крім Jet A1, не слід вмикати або вимикати будь-які електричні прилади у зоні

areas. For details, see AFM.

In case of fuel overflow, it is required to halt the process of fuelling or defuelling immediately. It is necessary to liquidate an overflow immediately using fire-prevention facilities.

It is definitely forbidden to use open fire and smoking on a stand.

At meeting of AC, before arriving of it, the responsible person is under obligation for execution of works:

- to check the condition of parking place, facilities of parking place, absence of equipment that could impede the taxiing of aircraft;
- to prepare relevant means of ground equipment provided for special use

дренажу палива. За деталями розташування зон дренажу див. КЛЕ відповідного типу ПС.

У випадку розливу палива процес заправки або зливу слід негайно припинити. Розлив слід негайно ліквідувати за допомогою протипожежних засобів.

На стоянці суворо заборонено використання відкритого вогню та паління.

При зустрічі ПС, до його прибуття, відповідальний за виконання робіт зобов'язаний:

- перевірити стан місця стоянки, обладнання МС, відсутність на ньому обладнання яке може перешкоджати зарулюванню ПС;
- підготувати для використання необхідні засоби наземного обладнання спеціального застосування.

8.2.2.9 Start-up, ramp departure and arrival procedures

Start-up

Signals for engine start-up shall only be given after the staff member in charge has ascertained that the security zones around the suction and blast areas have been cleared and after that he gives "clearance for start-up".

Depending on the type of aircraft, the ground to cockpit communication shall normally be performed by means of a headset; if that is possible, the hand signals shall be used.

The marshaller's signals specified in ICAO Annex 2 are depicted in the Chapter 12 of OM Part A

Normally, engine starting during pushback and towing is permitted

Taxi and parking

The flight crewmembers shall carefully evaluate the situation around the aircraft and objects, select an adequate taxi speed and handle throttles accordingly to minimise blast effects and noise, particularly on start of taxi from stands.

A high degree of awareness is required for all low visibility taxi operations. In order to render the aircraft visible to other traffic, display of all lights (including strobe lights) is recommended unless own vision is thereby impaired. However, care shall be taken not to blind other traffic or ground handling staff.

Aircompany's aircrafts may be taxied on the movement area of an aerodrome only by a properly qualified flight crew.

The aircraft shall not be parked without either proper marshalling or directional guidance lights calibrated for the aircraft type. A signal man should be available to monitor the progress of the aircraft and observe the parking gate for obstructions. If the PIC does not wish to use the guidance lights, he should stop the aircraft and flash the landings lights; the marshaller will guide the aircraft using hand signals. Upon stopping at the gate, hand signals only shall be used by ground personnel to indicate that "chocks are in position" and "shut down engines".

Parking brakes shall not be released until all engines have been shut down and the cockpit personnel have ascertained that chocks have been inserted and that the aircraft is not

8.2.2.9 Процедури запуску, відправлення і прибуття на перон

Запуск

Сигнали для запуску двигунів можуть надаватися тільки після того, як черговий персоналу обслуговування з'ясував, що зони безпеки навколо всмоктувальних та вихлопних зон є вільними і після цього він надає дозвіл на запуск.

Залежно від типу літака зв'язок земля-кабіна має зазвичай здійснюватись за допомогою головного телефону; по можливості, мають використовуватись сигнали руками.

Сигнали маршала, наведені в Додатку 2 ICAO, зображені в розділі 12 чинної частини «А» КЕ.

Зазвичай під час буксирування або виштовхування дозволяється запуск двигунів.

Руління і паркування

Члени льотного екіпажу повинні ретельно оцінювати ситуацію довкола літака і об'єктів, обирати відповідну швидкість руління і управляти дроселями таким чином, щоб мінімізувати вплив вихлопу і шуму, особливо на початку руління зі стоянки.

Для всіх операцій руління за низької видимості потрібний високий рівень інформованості. Щоб зробити літак видимим для іншого руху, рекомендується увімкнення всіх вогнів (в тому числі – проблискових), за умови, що таким чином не буде погіршене власне бачення. Проте, слід потурбуватись, щоб не засліпити інший рух або персонал наземного обслуговування.

Переміщати рулінням літаки Авіакомпанії в зону руху аеродрому можуть тільки кваліфіковані члени екіпажу.

Літак не має бути припаркованим без або відповідного спрямування маршалом, або наведення за допомогою вогнів, каліброваних під тип літака. Сигнальник має бути здатним контролювати хід руління літака і спостерігати стоянку щодо перешкод. Якщо КПС не бажає користуватись вогнями наведення, він має зупинити літак і миготіти посадочними фарами; маршал буде спрямовувати літак, користуючись ручною сигналізацією. Після зупинки на стоянці наземний персонал використовує тільки сигнали руками, щоб вказати «колодки установлені» та «вимкнути двигуни».

Стоянкові гальма не мають бути звільнені до тих пір, поки усі двигуни не будуть вимкнені, і льотний екіпаж не переконається, що колодки встановлено, і літак не

moving.

All ground equipment must be placed clear of the aircraft to avoid damage to an aircraft. During longer stops, if possible, the perimeter of the aircraft should be marked with cones.

Push back and towing

For towing procedures, see GO.OM-01 «Ground Operations Manual of Aircompany Constanta PrJSC», part 4.

Barless towing should be based on the applicable SAE ARP (Aerospace Recommended Practices), i.e. 4852B/4853B/5283/5284/5285 (as amended).

Pre- or post-taxi positioning of the aircrafts should only be executed by bar-less towing if one of the following conditions are met:

(I) an aircraft is protected by its own design from damage to the nose wheel steering system;

(II) a system/procedure is provided to alert the flight crew that damage referred to in (I) may have or has occurred;

(III) the towing vehicle is designed to prevent damage to the aircraft type; or

(IV) the aircraft manufacturer has published procedures and these are included in the AFM/OM.

In cases when towing procedure is expected to take place at out station, the flight crew must ensure that:

(I) Chocks are on; and

(II) Parking brake is set OFF; and

(III) The "BRAKES OFF" sign is placed on the left side of windscreen.

8.2.2.10 Handling of aircraft

Potable water:

Systems of potable water are susceptible to contamination by bacteria and other microorganisms. It is essential therefore, that such water is free of chemical substances/microorganisms, which might cause illness, and that it is chlorinated. Aircompany carry out the audits of quality of handling companies to ensure that suitable bacteriological examinations of water samples taken from systems of water supply, servicing vehicles and aircraft water systems is carried out at least four times a year. Services of potable water shall not be filled up from the same tap as toilet services. Potable water services and toilet services shall not be parked in the same area. Personnel engaged in toilet servicing shall not perform water service.

Aircompany in cooperation with handling agents shall draw up a list of those stations where uplift of potable water is permitted and provide it to each flight and cabin crew.

Waste removal and disposal

According to Article 14(3) of WHO International Health Regulations, «every port and airport shall be provided with effective system for removal and safe disposal of excrement, refuse, waste water, condemned food, and other matters

рухається.

Все наземне устаткування має бути розміщене на відстані від літака, щоб уникнути його пошкодження. Протягом довших зупинок, якщо можливо, периметр літака має бути промарковано конусами.

Виштовхування і буксирування

Процедури буксирування див. GO.OM-01 Керівництво з наземного обслуговування ПрАТ «Авіакомпанія Константа», ч. 4.

Буксирування без водила має засновуватись на відповідних SAE ARP (Аерокосмічні рекомендовані методи), тобто, 4852B/4853B/5283/5284/ 5285 (з виправленнями).

Позиціювання літаків перед або після руління має здійснюватись буксируванням без водила тільки за задоволення однієї з наступних умов:

(I) літак захищений власною конструкцією від пошкоджень механізму управління носовою стійкою;

(II) передбачено систему/процедуру попередження льотного екіпажу стосовно того, що пошкодження, наведене в п. (I), можливе, або вже сталося;

(III) буксир сконструйовано для запобігання пошкодженням типу літака; або

(IV) виробник літака опублікував процедури, і вони включені в КЛЕ/КЕ.

У випадках, коли процедура буксирування очікується на зовнішній базі, льотний екіпаж має забезпечити, щоб:

(I) колодки були встановлені; та

(II) стоянкові гальма вимкнені; та

(III) знак "BRAKES OFF" був розміщений на лівому боці лобового скла.

8.2.2.10 Обслуговування ПС

Питна вода:

Системи питної води чутливі до забруднення бактеріями та іншими мікроорганізмами. Тому важливо, щоб така вода була вільною від хімічних речовин/мікроорганізмів, які можуть призвести до захворювання, та щоб вона була хлорованою. Авіакомпанія проводить аудити з якості хендлінгових компаній з метою забезпечити, щоб принаймні чотири рази на рік (щоквартально, в першу декаду кварталу) виконувався відповідний бактеріологічний контроль зразків води, взятих з системи постачання води, обслуговуючих машин і систем водопостачання ПС. Машини обслуговування питною водою не мають заповнюватися з тих же кранів, що машини, які обслуговують туалети. Машини обслуговування питною водою і машини, які обслуговують туалети, не мають паркуватися в одній зоні. Персонал, зайнятий обслуговуванням туалетів, не має здійснювати заправку питною водою.

Авіакомпанія у взаємодії з агентами з обслуговування повинна скласти список тих аеропортів, де дозволена заправка питною водою, і забезпечити ним кожний екіпаж.

Видалення та знищення відходів

Згідно статті 14(3) міжнародних правил Всесвітньої організації охорони здоров'я «кожний порт та аеропорт повинен бути забезпечений ефективною системою видалення й безпечного знищення екскрементів, решток,

dangerous to health». The handling agent of Aircompany shall provide warning when the removal of waste on specific aerodrome is not ensured. Such information shall be passed to the crews.

Oxygen

Special provisions on safety shall be observed when oxygen bottles of aircraft are filled or exchanged (for example, connection/disconnection to/from system):

- no passenger shall be on board;
- no ground power unit shall be connected or disconnected;
- AFM specifies what electrical system shall be on or, alternatively, shall not work;
- no fuelling/draining is permitted;
- no filling/exchanging is permitted at thunderstorm.

Cleaning of cabin

The cleaning should be finished, and cleaning personnel should leave the aircraft before embarkation of passenger. If passengers stay on AC due-to transit, the cleaning of cabin should be performed in a way not to disturb passengers. The cockpit may be cleaned only under supervision of authorized official of Aircompany.

8.2.2.11 Special cargo

The special cargo are cargo which require the observance of the special terms at transportation and treatment.

Wet cargo

"Wet Cargo" designates a cargo containing liquids or which may produce it and which is not a dangerous good:

- a cargo of liquids in watertight container;
- a cargo of wet materials not packed in containers, e.g., wet ice, fresh meat, wet leather wares, etc;
- goods which may produce liquids (for live animals refer item «Live animals» below).

Watertight containers shall meet specifications of ICAO Technical Instructions. They shall be able to sustain without any rupture or leakage variations of atmospheric pressure and temperature encountered in flight. Other containers shall be of high quality waterproof material. Containers with cargo, which may produce liquids, shall be leak proof or contain sufficient value of absorbent material. Packing shall sustain all maximum angles of slope that may encounter during flight without release of liquid.

Plastic tarpaulins shall be spread out on floor and walls of aircraft or ULD so as to catch spillages. Containers shall be placed in upright position only.

For cases of overflow of liquid for wet cargo in containers, which are not waterproof, it is necessary to apply the second facilities of protecting:

- the placing of cargo in another container, which has sufficient volume for case of any spillage,

відпрацьованої води, забракованих продуктів й інших речовин, небезпечних для здоров'я». Агент Авіакомпанії з обслуговування має давати попередження, коли видалення відходів на якому-небудь аеродромі не забезпечується. Така інформація має передаватись членам екіпажіу.

Кисень

Мають дотримуватись спеціальні правила, коли заповнюються або замінюються кисневі балони ПС (наприклад, підключення/відключення до/від системи):

- на борту не повинно бути пасажирів;
- не повинно підключатися/відключатися жодне джерело наземного живлення;
- КЛЕ вказує, які електричні системи мають бути підключеними, або, навпаки, не мають працювати;
- заборонено дозаправку/злив пального, мастила;
- заповнення/заміна не дозволяються під час грози.

Прибирання салону

Перед посадкою пасажирів має бути закінчене прибирання салону, й прибиральники мають залишити ПС. Якщо під час транзитної зупинки пасажири залишаються на борту, прибирання має виконуватись таким чином, щоб не турбувати пасажирів. Прибирання у кабіні екіпажу може здійснюватись тільки під наглядом вповноваженого працівника Авіакомпанії.

8.2.2.11 Спеціальні вантажі

Спеціальні вантажі – це вантажі, які вимагають дотримання особливих умов при перевезенні і обробці.

Вологий вантаж

Вологий вантаж – це вантаж, що містить рідину або може створювати її, але який не є небезпечним вантажем

- вантаж рідини у водостійкому контейнері;
- вантаж рідинних матеріалів, що не перебуває у контейнер, наприклад мокрий лід, свіже м'ясо, мокрі шкіряні вироби і т. ін.;
- речі, що можуть створювати рідину (для живих тварин див. підрозділ «Живі тварини» нижче).

Водостійкі контейнери мають відповідати вимогам технічних інструкцій ІКАО. Вони повинні витримувати без будь-якого пошкодження зміни атмосферного тиску та температури, які можуть з'явитися в польоті. Інші контейнери мають бути з водостійкого матеріалу найвищої якості. Контейнери з вантажем, що може створювати рідини, мають захищати від течії або містити достатньо абсорбуючого матеріалу. Упаковка має витримувати усі максимальні кути нахилу, які можуть виникнути в польоті без розливу рідини.

На полу та по стінах вантажної кабіни слід розстелити брезент на випадок розливу рідини. Контейнери слід розміщувати тільки у вертикальному положенні.

На випадок розливу рідини для рідинного вантажу у контейнерах, що не є водостійкими, слід застосовувати вторинні засоби захисту:

- поміщення вантажу в інший контейнер, що має достатній об'єм на випадок розливу рідини,

– turning up the edges of tarpaulin so, as to build up a second waterproof container around the cargo.

It is necessary to make sure, that a cargo does not have the badly packed liquid material, which in case of overflow can create a threat, such as, for example, corrosion, or damage of other load. All devices used for carriage of meat, shall be cleaned and disinfected immediately after unloading.

The handling personnel shall report to the PIC about characteristics of cargo transporting and on possibility to send a report to proper services of destination airport.

Live animals

The carriage of live animals is limited by considerations of passenger safety and comfort and by the size of aircraftcabin (separation of individual animals from each other). The carriage in cargo compartments may require pressurization, ventilation, heating and lighting. It is necessary to observe following general requirements:

– prior transportation, the approval of Aircompany must been obtained;

– such approval means, that an animal during flight will be within the special container of a corresponding size, which guarantees the avoidance of flow up of liquids, and a container is located on floor;

– passengers, which transport live animals, must have all documents required at destination airport;

– the carriage of rodents and birds is permitted only under condition of special approval of Aircompany;

– a PIC shall ensure that no animal is carried which might impede a threat in case of emergency evacuation.

The carriage of live animals in cargo compartments shall take into account the specific needs of animals. It is necessary to create the proper surroundings using all means. It is necessary to create the proper terms using proper possibilities of compartment's equipment in relation to temperature and oxygen. During long flights requirements on feeding, especially for birds, shall be observed.

It is necessary to account followings basic requirements:

– containers shall be stowed in such manner as to guarantee the sufficient circulation of air,

– in case of necessity to unload in an intermediate airport, containers must be accessible without necessity to move other containers;

– in case of delay, the special care shall be taken to animals,

– don't the containers near air ventilation outlets or internal lighting,

– don't place in close proximity animals which are natural enemies in natural terms,

– male and female animals should be placed as far apart as possible,

– in general, live animals shall not be loaded in close proximity to any other load which might have a

– підгортання брезенту таким чином, щоб зробити поруч цього вантажу захисний контейнер

Слід переконатися, що у вантажі немає погано упакованого рідинного матеріалу, який у випадку розливу може створити загрозу, таку як, наприклад, корозія, або пошкодити інший вантаж. Усі пристрої, що застосовувалися для перевезення м'яса, після перевезення негайно мають бути очищені та продезінфіковані.

Обслуговуючий персонал має повідомити КПС про характер вантажу, що перевозиться, та по можливості передати повідомлення до відповідних служб аеродрому призначення.

Живі тварини

Перевезення живих тварин обмежено умовами дотримання належного рівня комфорту пасажирів та розмірами кабіни ПС (відділення одних тварин від інших). Перевезення у вантажних відділеннях може вимагати герметизації, вентиляції, підігріву та освітлення. Слід додержуватися наступних основних вимог

– перед перевезенням тварин слід отримати дозвіл Авіакомпанії;

– такий дозвіл має на увазі, що тварина протягом польоту буде перебувати у спеціальному контейнері відповідного розміру, що гарантує уникнення витоку рідини, а контейнер перебуває на полу;

– пасажири, що перевозять тварин, повинні мати всі необхідні документи на них, які будуть потрібні в аеропорту призначення;

– перевезення гризунів та птиць дозволяється тільки за умови спеціального дозволу Авіакомпанії;

– КПС має переконатися, що не перевозяться жодні тварини, які можуть створити загрозу у випадку аварійної евакуації.

Перевезення тварин у вантажних відсіках має враховувати спеціальні потреби цих тварин. Усіма засобами слід створити належне оточення. Відповідними можливостями обладнання вантажної кабіни слід створити відповідні умови щодо температури та кисню. Протягом тривалих польотів слід задовольнити вимоги щодо харчування, особливо птахів

Слід враховувати наступні основні вимоги:

– контейнери мають бути розміщенні таким чином, щоб забезпечити надійну циркуляцію повітря;

– у разі потреби вивантаження у проміжному аеропорту контейнери мають бути доступні без необхідності переміщення інших контейнерів;

– у випадку затримки тваринам має бути приділено спеціальну увагу;

– не слід розташовувати контейнери біля вентиляційних виходів та джерел освітлення;

– не слід розташовувати поруч тварин, які у звичайних умовах є природними ворогами;

– самців та самок одного виду слід розташовувати якомога подалі один від одного;

– взагалі, не слід розміщувати тварин поруч з вантажем, що може завдати шкоди здоров'ю

negative effect on their wellbeing or health.

The handling staff shall inform the PIC about transportation of live animals, their location and necessary actions. PIC will brief accordingly the cabin crew. The handling staff will inform the destination airport about character of cargo. All devices after unloading shall be immediately cleaned and disinfected

A perishable cargo

Perishable goods are those, the terms of transportation of which have a considerable influence on its state. The considerable changes of temperature or humidity can influence its quality. It is necessary to transport such load only in case if assuredly, that in supposed terms it will be delivered to destination without damage. It is necessary, that the shipper give proper instructions about terms of transporting of this load.

It will allow the Aircompany to take necessary measures for proper transportation. It is necessary to compare requirements to temperature and ventilation with possibilities of proper equipment of cargo compartments. It is necessary to place a perishable cargo thus that in case of necessity of unloading, the move of other load is not required. The perishable cargo, which contains an ice or a liquid, is necessary to place in obedience to requirements for liquid cargo transportation. Do not dispose foodstuffs beside with poisonous matters, animals and human remains.

The handling staff shall, using Special Loads Notification, inform the PIC about transportation and location of perishable goods and required measures. A PIC shall properly instruct the cabin crew.

The ground handlingpersonnel must also inform the departure aerodrome about character of cargo. After unloading, all devices used in carriage shall be thoroughly cleaned and disinfected immediately.

Human remains

Non-cremated human remains shall be contained in a hermetically sealed inner coffin of lead or zinc inside a wooden coffin. The wooden coffin may be protected by outer packing and should be covered by canvas or tarpaulins in such way that the nature of its contents is not apparent. Such human remains shall be not loaded in close proximity to food for human or animal consumption.

NOTE: Mourning ceremonies on ramp should be avoided.

PIC and down line stations shall be informed using Special Loads Notification.

Medical and casualty evacuation

The medical evacuation (MEDEVAC) is defined as the transportation of patient in stable condition, whether or not accompanied by medical personnel from one medical establishment to other. A patient and accompanying medical personnel are present on AC as official passengers.

The casualty evacuation (CASEVAC) procedures are according to procedures see p. 8.2.2.17.

Transportation of mail, valuables and arms

The nature of transportation of mail, values and discharged weapons has no special differences regarding flight safety,

тварин.

Персонал з обслуговування має повідомити КПС про перевезення та розташування тварин та про необхідні заходи. КПС має відповідним чином проінструктувати кабінний екіпаж. Наземний персонал має також проінформувати аеродром призначення про характер вантажу. Усі бортові засоби після розвантаження мають бути негайно очищені та продезінфіковані.

Швидкопсувні вантажі

Швидкопсувний вантаж – це вантаж, умови перевезення якого мають значний вплив на його стан. На його якість можуть вплинути значні зміни температури або вологості. Такий вантаж слід перевозити тільки у випадку, якщо гарантовано, що у передбачуваних умовах його буде доставлено до місця призначення без пошкодження. Необхідно, щоб замовник перевезення надав відповідні інструкції з умов транспортування цього вантажу.

Це дозволить компанії вжити необхідних заходів з відповідного перевезення. Слід порівняти вимоги щодо температури і вентиляції з можливостями відповідного обладнання вантажних кабін. Вантаж, що швидко псується, слід розміщувати таким чином, щоб у разі необхідності розвантаження не було необхідності переміщувати інший вантаж. Вантаж, що швидко псується, який містить лід, або рідину слід розміщувати згідно вимог до перевезень рідинного вантажу. Продукти харчування не слід розташовувати поруч з отруйними речовинами, тваринами та людськими останками.

Персонал з обслуговування має повідомити КПС про перевезення та розташування вантажу, що швидко псується, та про необхідні заходи. КПС має відповідним чином проінструктувати кабінний екіпаж

Наземний персонал має також проінформувати аеродром призначення про характер вантажу. Після розвантаження усе бортове обладнання має бути негайно очищено та дезінфіковано.

Людські останки

Некремовані людські останки повинні міститися в герметично запечатаній труні з свинцю або цинку, яка розміщується усередині дерев'яної труни. Дерев'яна труна може бути захищена зовнішньою упаковкою та повинна бути накритою полотном або брезентом у такий спосіб, щоб походження її вмісту було не явним. Такі людські рештки не повинні завантажуватися у безпосередній близькості до продуктів харчування, людей або тварин.

ПРИМІТКА: Слід уникати траурних церемоній на пероні.

КПС та аеропорти за маршрутом повинні бути проінформованими за допомогою «Повідомлення про спеціальний вантаж»

Медична евакуація та евакуація поранених

Медична евакуація (MEDEVAC) це перевезення пацієнтів у стабільному стані у супроводженні медичного персоналу або без супроводження з одного медичного закладу до іншого. Пацієнт і медичний персонал, що його супроводжує, перебуває на борту ПС у якості службових пасажирів.

Евакуація поранених (постраждалих) (CASEVAC) здійснюється згідно діючих процедур див. п 8.2.2.17.

Перевезення пошти, цінностей і зброї

Характер перевезення пошти, цінностей і розрядженої зброї не має особливої відмінності відносно безпеки польоту,

aircraft, passengers and cargo transportation as any other cargo.

To ensure reliable mooring of these items during transportation should be applied rules specified in p.8.2.2.5. Part A OM. At the same time, the potential danger of weapons requires that during its transportation certain approved procedures and provisions set forth in in Chapter 9 and 10 of OM Part A.were set out.

In order to secure the mail, valuables and weapons from damage, theft or robbery, the Aircompany may additionally adjust the relevant provisions for storage, loading, transporting, unloading and again storage with the shipper and, where consignee, and/or by AvSEC of airport. During transportation of such objects to AC, the PIC should be properly informed before departure verbally and by "Special Load Notification to Captain" (NOTOC).

Airports along the route will be informed accordingly, ie, where appropriate, by coded messages, receipt of which must be confirmed / ensured prior to aircraft arrival to the airport on the route.

For quick connection of Aircompany with their representatives transportation of the so-called "company mail" (COMAIL) shall be allowed. This rule applies also to diplomatic and consular post.

Mail delivered on board, must be checked by AvSEC, to exclude the possibility of transmission of dangerous or prohibited items and there must be record of custom (if necessary) on the corresponding register.

Together with the COMAIL accompanying registry and three copies thereof should be delivered on board and signed by the crew. One copy should be delivered to handling agent, the other is given to the consignee, the third – is added to the flight mission, the fourth – is transmitted to the handling agent after the flight. All acts of acceptance/delivery of mail are certified by signatures of authorized persons.

COMAIL should be transmitted in a specific bag or special package. The total weight must not exceed 5kg (single undivided space – from Kg.). Bag or package must be securely mounted in the cabin, subject to the rules described in p.8.2.2.5. Part A OM.

Transportation of cargo with accompanying

On a concordance with a ferryman, a shipper has a right to hand over cargo for transportation on conditions of accompaniment of it by especially designated person (the accompanying) – the representative of shipper or consignee.

At transportation of separate types of cargo on request of ferryman, a shipper is under an obligation to designate the accompanying or guard.

Transportation of cargo with accompanying is executed under responsibility of consignee or shipper depending on who designates the accompanying.

An amount of accompanying persons on cargo AC is determined pursuant to capacity of seats in cargo compartment of AC, equipped with facilities of safety.

At registration of transportation in AWB a record must be done, that cargo is accompanied by representative of shipper (consignee), is specified the last name, first name and

літаку, пасажирів і вантажу, як і перевезення будь-якого іншого вантажу.

Для забезпечення надійного кріплення цих предметів під час перевезення застосовуються правила, зазначені в п.8.2.2.5. Частини А КЕ. В той же час, потенційна небезпека зброї вимагає, щоб при її транспортуванні виконувалися певні затверджені процедури й положення, які викладено в Розділі 9 та 10 Частини А КЕ.

Для того щоб убезпечити пошту, цінності й зброю від ушкодження, дрібної крадіжки або розкрадання, Авіакомпанія може додатково погодити відповідні положення для зберігання, завантаження, транспортування, розвантаження й знову зберігання з відправником, і, де необхідно, з одержувачем та/або САБ аеропорту. Під час перевезення на ПС подібних предметів КПС повинен бути відповідним чином проінформований перед вильотом усно й "Повідомленням про Спеціальне Завантаження" (NOTOC)..

Аеропорти за маршрутом будуть проінформовані відповідно, тобто, де необхідно, закодованими повідомленнями, одержання яких має бути підтверджене/забезпечене до прибуття літака в аеропорт за маршрутом.

Для оперативного зв'язку Авіакомпанії зі своїми представництвами допускається перевезення так званої "командирської пошти" (COMAIL). Це правило поширюється також і на дипломатичну й консульську пошту.

Пошта, що доставляється на борт, повинна бути перевірена службою авіаційної безпеки, щоб виключити можливість пересилання небезпечних або заборонених предметів і на супровідному реєстрі повинна стояти відмітка митниці (за необхідності).

Разом з "командирською поштою" на борт доставляється й підписується екіпажем супровідний реєстр і три його копії. Один екземпляр передається обслуговуючому агентові перед виконанням рейсу, інший віддається одержувачеві пошти, третій – додається до польотного завдання, четвертий – передається обслуговуючому агентові після виконання рейсу. Всі акти прийому-передачі пошти засвідчуються підписами уповноважених осіб.

Командирська пошта повинна передаватися в спеціальному портфелі або спеціальному пакеті. Загальна вага не повинна перевищувати 5кг (одного неподільного місця – 3 кг.). Портфель або пакет мають бути надійно закріплені в кабіні, з дотриманням правил, описаних у п.8.2.2.5. Частини А КЕ.

Перевезення вантажів з супроводжуючими

За узгодженням з перевізником вантажовідправник має право здати вантажі для перевезення на умовах супроводження його спеціально виділеною особою (супроводжуючим) – представником відправника або одержувача.

При перевезенні окремих видів вантажів на вимогу перевізника відправник зобов'язаний виділити супроводжуючого або охорону.

Перевезення вантажів із супроводжуючим проводиться під відповідальність одержувача або відправника залежно від того, ким призначений супроводжуючий.

Дозволена кількість супроводжуючих осіб на вантажних ПС визначається згідно кількості місць у вантажному салоні ПС, обладнаних засобами безпеки.

При оформленні перевезення в авіаційній вантажній накладній робиться запис про те, що вантажі слідують у супроводі представника відправника (одержувача),

patronymic of accompanying, the name and number of document, which identifies the personality, the number of passenger ticket.

An accompanying takes up position together with cargo ds in passenger cabin, and on freight AC – in freight salon.

An accompanying can take the place in AC only after loading and mooring of cargo.

A reception and transportation of cargo, which follow with accompanying, is carried out on common grounds.

An accompanying person of cargo, is under an obligation:

- to have a commission on receipt of cargo in destination airport and passenger ticket, purchased on common grounds;
- to be present at loading/unloading of cargo from(on) AC, and accompany a cargo till the receipt by consignee;
- to control the accuracy of stowing and reliability of mooring of cargo;
- to observe the state of cargo, its safety, integrity and reliability of mooring;
- to reveal immediately the PIC, flight attendant or flight engineer about displacement or unmooring of cargo;
- to shut out unauthorized persons to cargo;
- not to conduct any actions with cargo during flight without the permission of PIC;
- to break out a moving of cargo in AC without the permission of PIC, flight attendant of flight engineer, to execute implicitly any orders of PIC in flight;
- at accompaniment of perishables (in case of delay in intermediate airports) – to reveal to chief of service of organization of transportations of airport about the state of cargo, the expedience of removal of them from AC;
- at accompaniment of dangerous goods – to take measures in relation to personal and public safety and have at itself a necessary instrument and facilities required for removal of disrepairs, to know rules of handling of these cargo for prevention of fire or poisoning, to have facilities of individual defense and know rules of its use;
- after execution of trip to reveal to chief of service of organization of transportations at destination airport about the state of cargo and breaking of rules of transportation.

вказується прізвище, ім'я та по батькові супроводжуючого, найменування та номер документу, що засвідчує особу, номер пасажирського квитка.

Супроводжуючий слідує разом з вантажем і розташовується у пасажирському салоні, а на вантажних ПС – у вантажному салоні.

Супроводжуючий може зайняти місце у ПС тільки після завантаження та швартування вантажів.

Прийом та перевезення вантажів, що слідують із супроводжуючим, здійснюється на загальних підставах.

Особа, що супроводжує вантажі, зобов'язана:

- мати доручення на отримання вантажів в аеропорті призначення і пасажирський квиток, придбаний на загальних підставах;
- бути присутнім при завантаженні/розвантаженні вантажів з(у) ПС та супроводжувати вантаж до отримання його одержувачем;
- контролювати правильність укладання та надійність кріплення вантажів;
- спостерігати за станом вантажів, їх збереженням та надійністю швартування;
- про зміщення або розшвартування вантажів негайно повідомити КПС, бортпровідника або бортінженера;
- не допускати до вантажів сторонніх осіб;
- не проводити під час польоту будь-які дії з вантажами без дозволу КПС;
- не допускати переміщення вантажів у ПС без дозволу КПС, бортпровідника або бортінженера, беззаперечно виконувати будь-які накази КПС у польоті;
- при супроводженні швидкопсувних вантажів (у разі затримки у проміжних аеропортах) – повідомити начальника служби організації перевезень аеропорту про стан вантажів, доцільність зняття їх з ПС;
- при супроводженні небезпечних вантажів – вживати заходів щодо особистої та суспільної безпеки і мати при собі необхідний інструмент і засоби для усунення несправностей, знати правила поводження з цими вантажами для запобігання пожежі або отруєнню, мати засоби індивідуального захисту і знати правила користування ними;
- після виконання рейсу повідомити начальника служби організації перевезень аеропорту призначення про стан вантажів та порушення правил перевезення.

8.2.2.12 Dangerous goods

Described in Section 9 Part A OM and GO.REG-08 "Dangerous goods handling and safe air transportation Regulations of "Aircompany Constanta" PrJSC".

8.2.2.12 Небезпечні вантажі

Викладено в Розділі 9 Частини А КЕ, а також GO.REG-08 «Керівництво з обробки та безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям ПрАТ «Авіакомпанія Константа»

8.2.2.13 Combined transportation (transportation of goods and passengers at the same time)

For the organization of combined transportation in the cargo

8.2.2.13 Комбіновані перевезення (перевезення вантажів і пасажирів одночасно)

Для організації комбінованих перевезень в вантажній

cabin of the aircraft is arranged a section for placing the cargo.

The section is arranged by installing a partition curtain.

During combined transport it is not allowed to accept for carriage in the cargo section such cargo:

- a heavy load (Obnoxious Cargo);
- cargo in bulk;
- weight cargo;
- dangerous cargo;
- valuable cargo, if the cargo is not accompanied by a person authorized by the owner of the cargo;
- abrasive load and cutting tools without packing.

The placement of the section for the cargo should not impede the urgent evacuation of passengers and crew in the event of danger.

Passengers disembarkation should occur before unloading the cargo and during boarding first cargo loading then passengers boarding should be performed.

кабіні повітряного судна влаштовується секція для розміщення вантажу.

Секція влаштовується шляхом встановлення розподільної штори.

Під час комбінованих перевезень не дозволяється приймати до перевезення в вантажній секції вантажів:

- вантаж, що має сильний запах (Obnoxious Cargo);
- вантаж насипом;
- вогкий вантаж;
- небезпечний вантаж;
- коштовний вантаж, у випадку коли вантаж не супроводжується особою уповноваженою власником вантажу;
- абразивний вантаж та ріжучі інструменти без пакування.

Розміщення секції для вантажу не повинно створювати перешкод для термінової евакуації пасажирів і екіпажу в разі небезпеки.

Вихід пасажирів має відбуватися до розвантаження вантажу , а під час посадки спочатку виконується завантаження вантажу, потім посадка пасажирів.

8.2.2.14 Aircompany Regulations

Aircompany regulations exclude transportation items and substances that might otherwise be classified as dangerous goods (Chapter 9, "ICAO Technical Instructions for the safe transportation of dangerous goods by air" (ICAO Document 9284) except when:

They are necessary on board of aircraft in accordance with regulations or by operational reasons;

They are carried as onboard food or service equipment in the cabin;

They are carried for use in flight as veterinary medicines or to put to sleep for animals;

They are carried for use in flight as medical care for the patient, provided that:

a) gas cylinders were made specifically for the purpose of storage and transportation of a particular gas

b) drugs, medicines and other medical supplies are under the control of trained personnel during the time when they are used in aircraft,

c) equipment containing liquid batteries, stored and, when necessary, fixed in an upright position to prevent spilling of the electrolyte, and

d) the proper precautions are taken for storage and consolidation of all equipment during takeoff and landing and at any other time when the PIC considers it necessary in the interest of safety.

They are carried by passengers or crew members.

NOTE: Objects and substances, intended to replace those listed in paragraph above, shall be carried on the aircraft as stated in the ICAO Technical Instructions.

8.2.2.14 Правила Авіакомпанії

Правила Авіакомпанії виключають перевезення предметів і субстанцій, які інакше могли б бути класифіковані як небезпечні вантажі (Розділ 9 "Технічна інструкція ІКАО щодо безпечного транспортування небезпечних вантажів повітрям" (Документ ІКАО 9284) за винятком, коли:

Вони необхідні на борту літака відповідно до вимог нормативних документів або з оперативних причин;

Вони перевозяться як устаткування бортового харчування або обслуговування в салоні;

Вони перевозяться для використання в польоті як ветеринарні засоби або для приспання тварин;

Вони перевозяться для використання в польоті як медична допомога для пацієнта, за умови, що:

а) газові балони були зроблені спеціально з метою зберігання й транспортування даного конкретного газу,

б) наркотики, медикаменти й інші медичні матеріали перебувають під контролем тренованого персоналу під час використання в літаку,

в) устаткування, що містить рідинні батареї, зберігається й, коли необхідно, закріплюється у вертикальному положенні, щоб запобігти проливу електроліту, і

г) розпочато належні заходи обережності по зберіганню й закріпленню всього устаткування при зльоті й посадці й у будь-який інший час, коли КПС вважає за необхідне в інтересах безпеки.

Вони перевозяться пасажирами або членами екіпажу.

ПРИМІТКА. Предмети й субстанції, призначені для заміни тих, що зазначені в пункті вище, повинні перевозитися на літаку так, як це зазначено в Технічних Інструкціях ІКАО.

8.2.2.15 Documents and forms for aircraft, passengers and cargo handling

List of documents, forms and additional information to be on board of AC.in p.8.1.12, Part A of the OM.

The PIC and airports along the route should be informed about special cargoes by the "Special loading notification" (NOTOC – see p. 9.20 Part A of the OM).

8.2.2.15 Документи і форми стосовно обслуговування літака, пасажирів та вантажу

Перелік документації, форм і додаткової інформації, що повинна перевозитися на борту ПС представлені в п.8.1.12 Частини А КЕ.

Про спеціальні вантажі КПС та аеропорти за маршрутом прямування мають бути проінформовані «Повідомленням про спеціальне завантаження» (NOTOC – див. п.9.20 Частини А цього КЕ).

8.2.2.16 The impact of commercial load on balancing, stability and controllability of the aircraft in flight

The calculation of the commercial loading of the aircraft is the determination of the maximum and actual commercial loading and its location, in which the centering of the aircraft is in the range of permissible flight centering and ensures safety in flight and stability on the ground.

Aircraft must be balanced, stable and manageable.

Longitudinal balancing of the aircraft – balancing all forces and moments acting on the aircraft in a longitudinal vertical plane regarding the centering of the aircraft.

The crew is responsible for calculating the commercial load and managing loading and unloading operations on most aircrafts and on all transport aircraft at foreign airports.

The calculation of the commercial load includes the following operations:

- selection of appropriate source data and forms;
- determination of the maximum commercial load;
- placement of commercial load values on the balance aircraft schedule in accordance with flight restrictions on balance;
- calculation of actual values of commercial load, take-off and landing masses and balance of the aircraft;
- verification of compliance with all restrictions on the mass and alignment of the aircraft.

Loading and unloading operations are divided into two types:

- loading and unloading mail and cargo;
- loading and unloading baggage.

The calculation of the commercial loading of aircraft is carried out in two stages:

- preliminary calculation of the commercial load for timely loading it on the Aircraft, which begins before the crew arrives;
- final calculation of commercial loading to ensure compliance with restrictions on the mass and centering of the aircraft in specific conditions of the upcoming flight.

The need for preliminary calculation and loading is determined by the complexity of the upcoming work and the

8.2.2.16 Вплив комерційного завантаження на балансування, стійкість і керованість літака в польоті

Розрахунок комерційного завантаження літака – це визначення граничного і фактичного комерційного завантаження і такого його розміщення, при якому центрування літака знаходиться в діапазоні допустимого польотного центрування і забезпечує безпеку в польоті і стійкість на землі.

Для здійснення цілеспрямованого безпечного рейсового польоту літак повинен бути наділений властивостями балансування, стійкості і керованості.

Поздовжнє балансування літака – урівноваження всіх сил і моментів, що діють на літак в поздовжній вертикальній площині, щодо центрування літака.

Розрахунок комерційного завантаження і керівництво над вантажно-розвантажувальними роботами на більшості літаків і на всіх транспортних літаках в зарубіжних аеропортах виконує екіпаж.

Розрахунок комерційного завантаження включає наступні операції:

- підбір відповідних вихідних даних і бланків;
- визначення величини граничного комерційного завантаження;
- розміщення значень комерційного завантаження на центрувальному графіку літака відповідно до льотних обмежень згідно центровки;
- підрахунок фактичних величин комерційного завантаження, злітних і посадочних мас і центрування літака;
- перевірка дотримання всіх обмежень по масі і центрування літака.

Вантажно-розвантажувальні роботи поділяються на два види:

- завантаження і розвантаження пошти та вантажу;
- завантаження і розвантаження багажу.

Розрахунок комерційного завантаження літаків проходить в два етапи:

- попередній розрахунок комерційного завантаження для своєчасного завантаження на літак, яке починається до приходу екіпажу;
- остаточний розрахунок комерційного завантаження для забезпечення дотримання обмежень по масі і центруванню літаку в конкретних умовах майбутнього рейсу.

Необхідність виконання попереднього розрахунку і завантаження визначається трудомісткістю майбутніх

requirements of flights regularity.

The final calculation of commercial loading is carried out after the end of check-in, baggage registration, engineering and navigator calculation of the flight by the crew and the decision to take off by the PIC of the aircraft, when the weight of the refueled fuel and the maximum allowable takeoff weight of the aircraft are finally established.

The calculation of the commercial loading of near-trunk, transit aircraft, as well as aircraft is carried out immediately in its final form according to the available actual data.

The reliability of the calculation of the commercial load and the compliance with this calculation of the load of the aircraft, the fulfillment of the requirements for mooring of the load is checked by the crew.

Before departure, the co-pilot must check the correct calculation of the commercial load on the balance sheet and sign it. If an error is detected, it is necessary to correct it personally.

In cases of changes in loading more than (-) 100kg (Handling Company) represented by agent (Ramp Agent) shall provide to AC crew new Loadsheet indicating the weight and balance of AC according to changes the last minute (LMC). In any case, take-off weight of AC must not exceed the maximum take-off mass (MTOM), relevant provisions of the take-off and maximum allowed landing weight (MLM) complies with Aircraft technical restrictions or meet the flight plan calculation (CFPL).

Check the compliance of the actual location of the commercial load on the aircraft with the calculated one on the balance cheet, loading scheme and loadsheet data, as well as the reliability of mooring of baggage, mail and cargo.

The calculation of the commercial loading of the aircraft is the determination of the maximum and actual commercial loading and its location, in which the centering of the aircraft is in the range of permissible flight centering and ensures safety in flight and stability on the ground.

8.2.2.17 Special CASEVAC/MEDEVAC missions

8.2.2.17.1 Medical evacuation

UN Procedures. A clinical condition of casualties will be a key factor in determining the time and means of evacuation. A head physician and/or most of senior medical staff at locations can make a decision after evacuation has been done within the mission operations area. While making the decision the casualty's condition degree, level of experienced pain, time and circumstances, human resources should be taken into account. All medical documents, including x-ray images, should be carried together with the patient throughout the entire evacuation process.

a) Evacuation rules

if there is lack of resources for provision of required medical aid and treatment, the evacuation is organized to a relevant medical facility outside of the mission operations area. The evacuation priorities should be established in advance, considering the assumed severity of injuries or disease.

робіт і вимогами регулярності польотів.

Остаточний розрахунок комерційного завантаження виконується після закінчення реєстрації квитків, оформлення багажу, виконання інженерно-штурманського розрахунку польоту екіпажем і прийняття КПС рішення на виліт, коли остаточно встановлено вагу заправленого палива і максимально допустиму злітну масу літаку.

Розрахунок комерційного завантаження ближніх магістральних, транзитних літаків, а також літаків виконується відразу в остаточному вигляді за наявними фактичними даними.

Правильність розрахунку комерційного завантаження і відповідність цим розрахункам виконаного завантаження літака, виконання вимог при швартуванні вантажу перевіряє екіпаж.

Перед вильотом другий пілот зобов'язаний перевірити правильність розрахунку комерційного завантаження згідно з центрувальною відомістю і підписати її. У разі виявлення помилки необхідно виправити її особисто.

У випадках зміни завантаження більше (+ -) 100кг (Handling Company) в особі представника (Ramp Agent) зобов'язана надати екіпажу ПС нову ЗЗВ (Loadsheet) із вказівкою маси й центрування ПС відповідно до змін в останню хвилину (LMC). У кожному разі злітна маса ПС не повинна перевищувати Максимальної дозволеної злітної маси (MTOM), відповідній умовам зльоту, а Максимальна дозволена посадкова маса (MLM) відповідає льотно-технічним обмеженням або відповідає розрахунковим планам польоту (CFPL).

Перевірити відповідність фактичного розміщення комерційного завантаження на літаку розрахунковому на центрувальному графіку, схемою завантаження і даними loadsheet, а також надійність кріплення багажу, пошти та вантажу.

Розрахунок комерційного завантаження літака – це визначення граничного і фактичного комерційного завантаження і такого його розміщення, при якому центрування літака знаходиться в діапазоні допустимого польотного центрування і забезпечує безпеку в польоті і стійкість на землі.

8.2.2.17 Спеціальні місії CASEVAC/MEDEVAC (медична евакуація)

8.2.2.17.1 Медична евакуація

Процедури ООН. Клінічний стан потерпілих буде вирішальним чинником у визначенні часу і засобів евакуації. Головний лікар та/або старший представник медичної служби на місцях можуть приймати рішення після здійснення евакуації в межах зони відповідальності місії. При ухваленні рішення також потрібно враховувати стан потерпілого, рівень відчутного болю, час і умови, людські ресурси. Всі медичні документи включаючи рентгенівські знімки повинні переміщатися разом з пацієнтом протягом всього процесу евакуації.

a) Правила евакуації

Якщо недостатньо ресурсів для надання необхідної медичної допомоги і лікування, тоді організовується евакуація до відповідної медичної установи за межами зони відповідальності місії. Пріоритети евакуації мають бути заздалегідь встановлені, виходячи з припущень важкості поранення або хвороби.

CASEVAC means evacuation of casualties from the site of an accident to a primary medical facility. A nearest first-level medical facility could be a primary medical treatment facility. CASEVAC can be done by ground or by air, accompanied by medical staff or not. Sector Commanders should coordinate CASEVAC being performed by ground within the scope of their responsibility.

MEDEVAC means transportation of casualties between medical facilities, normally from a first-level facility to higher level facilities. MEDEVAC is always be performed by air. MEDEVAC is accompanied by qualified MEDEVAC personnel at all times.

b) CASEVAC/MEDEVAC procedures general notion

In an emergency medical case, an injured or sick person should receive immediate medical assistance. This could mean evacuation to the nearest relevant medical facility in the fastest way. Providing the patient with medical aid followed by his transportation to a facility capable to provide required medical treatment is a priority. Developing of standard operational CASEVAC / MEDEVAC procedures is aimed at determining a procedure based on a situation when a casualty's condition or his injury require evacuation from the site of an accident to a medical facility of a required level.

MEDEVAC. UN Mission Priorities.

The CASEVAC and MEDEVAC urgency precedence is stipulated by the following priority classification that is determined by a senior medical staff or an authorized officer at the accident site:

Priority 1 (red/immediate)

This category has the highest priority for treatment or evacuation, as urgent resuscitative interventions are required to ensure the survival of the casualty or patient. It is likely that such cases will die within two hours or earlier in the absence of appropriate medical treatment.

Priority 2 (yellow/urgent)

This comprises cases that require early treatment, particularly surgery, and it is recommended that evacuation to a surgical facility take place within six hours of injury.

Priority 3 (green/delayed or hold)

Treatment is less urgent in this category and can be deferred if there are other casualties requiring limited treatment or evacuation assets. These are patients who are ambulatory and able to follow simple commands and self-mobilize away from the incident.

Priority 4 (black/expectant or deceased)

This category refers to casualties whose injuries or illnesses are so serious that they have minimal chance of survival or are dead on arrival. Such casualties should be given the least priority for evacuation.

8.2.2.17.2 General

Special CASEVAC/MEDEVAC mission is an air transportation of any casualty or sick person. These persons can be placed on stretchers, suffer from strong damages or diseases including, for example, loss of limb, state of heart, burns,

CASEVAC означає евакуацію потерпілих з місця, де було отримано поранення, до первинної медичної установи. Первинною може бути найближча медична установа першого рівня. CASEVAC може проводитися наземним або повітряним транспортом у супроводі медперсоналу або без. Командири Секторів зобов'язані координувати проведення CASEVAC на землі в рамках своєї відповідальності.

MEDEVAC означає транспортування потерпілих між медичними установами, зазвичай з установи першого рівня до установи вищого рівня. MEDEVAC завжди здійснюється повітряним транспортом. MEDEVAC завжди супроводжується кваліфікованим медичним персоналом.

b) Процедури CASEVAC/MEDEVAC загальні поняття

В разі невідкладної медичної ситуації, поранений або хвора людина повинні отримати негайну медичну допомогу. Це може бути евакуація до найближчої відповідної медичної установи найбільш швидким способом. Пріоритетом є надання медичної допомоги пацієнтові і в подальшому перевезення його до установи, де може бути забезпечено потрібне лікування. Розробка стандартних процедур CASEVAC / MEDEVAC націлена на визначення порядку дій, що базуються на ситуації коли стан потерпілого або його поранення вимагають евакуації пацієнта з місця, де було отримано поранення, до медичної установи необхідного рівня.

MEDEVAC. Пріоритети місії ООН.

Ступінь пріоритетності CASEVAC і MEDEVAC обумовлюється наступною класифікацією пріоритетів, яка визначається старшим медперсоналом або уповноваженим офіцером на місці випадку:

Пріоритет 1 (червоний/терміновий)

Ця категорія має найвищій пріоритет, як негайний для реанімаційних дій із врятування життя постраждалого або пацієнта. У випадках коли постраждалий може померти протягом двох годин, якщо не буде надано медичну допомогу;

Пріоритет 2 (жовтий/першочерговий)

Включає в себе випадки, коли необхідно якомога скоріше почати лікування, зокрема хірургічне втручання, евакуація до спеціалізованого медичного закладу рекомендована протягом 6 годин після отримання ушкодження.

Пріоритет 3 (зелений/в очікуванні)

Надання медичної допомоги не є першочерговим, і може бути відкладено у випадку наявності інших потерпілих, що потребують невідкладної допомоги, а можливості лікування та евакуації обмежені. Такі пацієнти можуть самостійно пересуватися і виконувати вказівки щодо покидання місця інциденту.

Пріоритет 4 (чорний/безнадійні і помираючі).

Постраждалі цієї категорії мають тяжкі ушкодження або хвороби, які залишають мінімальні шанси на виживання. Надається найнижчий рівень пріоритетності для евакуації.

8.2.2.17.2 Загальне

Спеціальні місії CASEVAC/MEDEVAC – авіаційне перевезення будь-якої пораненої або хворої особи. Ці особи можуть бути на ношах, страждати від сильних пошкоджень або захворювання, включаючи, наприклад,

infectious diseases, pregnancy, chronic diseases or attacks requiring the retaining, and so on.

A flight crew must be warned in advance (as a rule for one day) about performance of CASEVAC/MEDEVAC mission

The crew, planned for performance of this mission, must be in the place of residence. At the receipt of command from AIROPS duty officer about possibility of performance of flight, the crew must leave a resting-place and arrive in airport in 45 min. before departure time.

втрату кінцівки, стан серця, опіки, інфекційні захворювання, вагітність, хронічне захворювання або припадки, що потребують фіксації, тощо.

Екіпаж має бути завчасно попереджений (як правило, за добу) щодо виконання завдання CASEVAC/MEDEVAC.

Екіпаж, запланований для виконання цього завдання, має перебувати в місці свого проживання. При отриманні команди від оперативного чергового офіцера авіації про можливість виконання польоту, екіпаж повинен залишити місце відпочинку та прибути у аеропорт за 45 хвилин до часу запланованого вильоту.

8.2.2.17.3 Instructions concerning performance of operation

The crew must be informed about character of disease of patient.

At selection of alternate aerodromes, it is recommended to select those where weather conditions are more favorable, and also to evaluate alternate aerodromes for emergency landing (due to state of health of the sick (casualty) person).

For creation of more favorable conditions for a sick (casualty) person it is necessary to be ready to change the flight altitude on request of physician, if it will not influence on safety of flight (the altitude must be not below of safe one).

In case of sharp worsening of the state of health of sick (casualty) person - to perform landing at the nearest suitable aerodrome with developed medical infrastructure. It is necessary thus to inform ground services of airport about reason of landing and for activating of the first-aid service.

If asked, to give a help at the embarkation/disembarkation of patients (casualties) and equipment for a life-support, and also at their placing.

The medical crew must be informed about beginning of start-up, towage, taxiing, take-off, time of reaching of flight level, beginning of descent, estimated time of landing. At all of the stages of flight the PIC must be sure, that a medical crew took own places and not busy with patients (casualties), and not begin to move until they will not take places and fasten safety-belts.

8.2.2.17.3 Вказівки щодо виконання польоту

Екіпаж має бути інформований щодо характеру захворювання пацієнта.

При виборі запасних аеродромів рекомендується обирати ті, на яких умови погоди більш сприятливі, а також розглядати запасні аеродроми на випадок вимушеної посадки (за станом хворої (пораненої) особи).

Для створення більш сприятливих умов для хворої (пораненої) особи слід бути напоготові до зміни висоти польоту за проханням медика, якщо це не вплине на безпеку польоту (висота має бути не нижче безпечної).

У випадку різкого погіршення стану хворої (по-раненої) особи - виконати посадку на найближчому придатному аеродромі з розвинутою медичною інфраструктурою. При цьому необхідно проінформувати наземні служби аеропорту про причину посадки та для активації служби швидкої допомоги.

Надавати при необхідності, допомогу при завантаженні / розвантаженні хворих (поранених) та обладнання для життєзабезпечення, а також з їх розміщення.

Медичний персонал повинен бути проінформований про початок запуску, буксирування, рулювання, злету, часу набору ешелону, початок зниження, розрахований час посадки. На всіх етапах руху ПС КПС має бути впевненим, що медичний персонал зайняв свої місця, а не зайнятий хворим (пораненим), та не починати руху до тих пір, поки вони не займуть свої місця і не застебнуть прив'язні ремені.

8.2.2.17.4 Preflight works

On arrival to airport the PIC must report the duty AIROPS officer and gets complete information about character of future flight:

- number of passengers;
- destination point;
- weather conditions;

Features at transportation:

- is it required to prepare a place for stretchers, if there are lying patients or casualties;
- a necessity of setting of the special equipment and facilities for a life-support of a sick (casualty) person;
- terms of transportation (pressure, temperature limitations etc.);
- protective measures at transportation of persons with

8.2.2.17.4 Передпольотні роботи

Після прибуття у аеропорт КПС доповідає оперативному черговому офіцерові авіації та отримує повну інформацію про характер майбутнього польоту:

- кількість пасажирів;
- пункт призначення;
- погодні умови;

Особливості при перевезенні:

- чи потрібно готувати місце для ношей, у разі наявності лежачих хворих або поранених;
- необхідність установки спеціального обладнання та засобів для життєзабезпечення хворої (пораненої) особи;
- умови перевезення (обмеження за тиском, температурою тощо);
- заходи захисту при перевезенні осіб з

infectious diseases.

At preparation of A/C to PIC makes out an instruction about those features depending on received information.

a) Engineering composition prepares an AC for transportation of patients (casualties) for during 30 minutes:

- Antonov-26; Antonov-26B AC:

a certain amount of passenger arm-chair blocks must be set and fastened using mooring knots. They are intended for transportation the medical workers which accompany sick (injured) persons. Time of work – 30 minutes;

- Antonov-26-100, Antonov-26B-100:

certain amount of passenger arm-chair blocks must be dismantled and removed out of cabin. In any case the first block of arm-chairs for transportation of medical workers which accompany sick (injured) persons must be reserved. Time of work - 30 minutes;

The unimpeded entrance of stretchers is provided through the ramp.

b) An engineer writes down to the log-book the executed works and conclusion about releasing the AC to flight.

c) The responsible person for the load of A) determines placing of patients (casualties) taking into account features of their life- support during flight. The co-pilot calculates the actual mass of load and AC centering.

The flight level shall be ordered taking into account limitations of terms of transportation, but not below of safe one.

On performance of these procedures PIC shall report AIROPS duty officer about readiness to the load of patients (casualties) on board of /C.

The flight engineer (flight attendant, if present) shall control approach of the special motor transport.

Crewmembers, responsible for load of A/C, may help a medical crew in a placing of patients (casualties) and medical equipment, place them and conduct the pre-flight briefing.

Medical equipment (droppers with liquid, oxygen bulbs, portable automatic defibrillator, and respirator equipment) will take a place and fixed using the regular mooring equipment.

Fastening of stretchers is carried out by a mooring equipment, intended for fastening stretchers.

There is possibility on the Aircompany Aircrafts to connect the medical equipment to the electrical network of 110-120 V and 220-240 V.

On request of medical personnel cabin crewmembers, EAS engineer personnel may give in flight a feasible help at maintenance of patients (casualties).

After arriving and taking a place of stand, crewmembers, responsible for unloading, may help to medical personnel at unloading patients (casualties) and medical equipment out of A/C in special transport.

інфекційними захворюваннями.

Залежно від отриманої інформації КПС робить розпорядження про особливості при підготовці ПС до польоту.

а) Інженерний склад протягом 30 хвилин готує літак для перевезення хворих (поранених) осіб:

- на літаку Ан-26: Ан-26Б:

встановлюється і закріплюється за допомогою швартувальних вузлів потрібна кількість блоків пасажирських крісел, призначених для перевезення медичних працівників, які супроводжують хворих (поранених) осіб. Час роботи – 30 хвилин;

- на літаку Ан-26-100, Ан-26Б-100:

демонтується і виноситься з салону визначена кількість блоків пасажирських крісел. У будь-якому разі залишається перший блок крісел для перевезення медичних працівників, які супроводжують хворих (поранених) осіб. Час роботи - 30 хвилин;

Безперешкодний вхід ношей забезпечується через рампу.

b) Інженер записує до бортового журналу виконані роботи і висновок щодо допуску літака до польоту.

c) Відповідальний за завантаження ПС визначає місця розміщення хворих (поранених) з урахуванням особливостей їх життєзабезпечення під час польоту. Другий пілот розраховує фактичну масу вантажу і центрівку ПС при цьому.

Ешелон польоту замовляється з урахуванням обмежень за умовами перевезення, але не нижче безпечного.

Після виконання цих процедур КПС доповідає оперативному черговому офіцерові авіації про готовність до завантаження хворих (поранених) на борт ПС.

Бортовий інженер (а в разі наявності - бортпровідник) керує під'їздом спеціального автотранспорту.

Члени екіпажу, відповідальні за завантаження ПС, допомагають медичному персоналу у розміщенні хворих (поранених) і медичного обладнання, а також розміщують їх самих та проводять передпольотний брифінг.

Медичне устаткування (крапельниці з фізіологічним розчином, балони з киснем, портативний автоматичний дефібрилятор, респіраторне обладнання) розміщується і фіксується за допомогою штатного швартувального устаткування.

Кріплення ношей здійснюється за допомогою швартувального обладнання, призначеного для кріплення ношей.

На літаках авіакомпанії забезпечено можливість підключення медичного устаткування до мережі електропостачання 110-120В та 220-240В.

В польоті бортпровідник, інженерний склад ІАС за проханням медичного персоналу надають посильну допомогу в обслуговуванні хворих (поранених).

Після прильоту та зарулювання на стоянку члени екіпажу, відповідальні за розвантаження, допомагають медичному персоналу при вивантаженні хворих (поранених) та медичного обладнання з ПС у спеціальний транспорт.

8.2.2.17.5 Air ambulance flight profiles and procedures

Flight crews should perform the following are general considerations and suggested procedures for air ambulance flights:

a) *Preflight*

Patient restrictions: the PIC shall coordinate with medical crew on any special requirements – especially cabin/aircraft restrictions with the patient onboard.

Note: Generally, cabin altitudes up to 6000 feet will be no problem.

Weather: Air ambulance flights are much more restrictive regarding diversion of flight due to destination airport being below minimums. If the destination airport is close to minimums, then it may delay or cancel the flight. If enroute weather is a problem, i.e., turbulence, squall lines, known icing - PIC will coordinate with the medical crew – these may have a significant effect on the patient's medical condition and a flight may be delayed, rerouted, or cancelled.

Preflight briefing: Confirm the trip itinerary, airports prior to departure, if there are changes in flight plan, the Commander shall inform the medical coordinator during initial flight workup.

b) *Patient loading*

Responsibilities: The medical flight crew andground ambulance crew will be responsible for loading/offloading the patient. The flight crew shall stand ready to assist but not participate in the actual loading procedure. The flight engineer (flight attendant, if present) will be in position to prevent any ground team from damaging the aircraft, i.e., prevent a stretcher from rolling into the wing, etc.

Ground ambulance: Except during inclement weather or extreme hot/cold, do not let ground ambulance within ten feet of the aircraft. The flight crew will direct the ambulance into position (not the ground or ambulance crew). Use extreme care when ambulance and ground crew are operating around the aircraft. It shall be preferred to have the ground ambulance wait at the airport until the aircraft will take-off. This will ensure that an ambulance will be available if it is necessary to return to the airport due to mechanical failure.

Crew coordination: Flight crews must back up medical crews in assuring that all patient belongings and medical equipment are loaded/offloaded from aircraft as appropriate.

c) *Taxi and take-off*

Start up: Flight crew must coordinate with medical crew before starting up. There is sometimes a slight delay when the patient is loaded to get medical equipment sorted out and stowed and the patient settled in.

Hot/cold weather: During extreme weather it is necessary that the cabin be heated or cooled as soon as feasible. Sick patients are much more sensitive to extreme temperatures - and may also have a significant medical impact, i.e. hypothermia, heat prostration, chest pain (Angina), etc.

8.2.2.17.5 Профілі та процедури санітарного польоту

Льотні екіпажі Повинні виконувати спільні рекомендації і запропоновані процедури для санітарних польотів:

a) *Перед польотом*

Обмеження щодо пацієнтів: КПС повинен координувати дії з медичним екіпажем стосовно деяких специфічних вимог – особливо обмежень салону/ПС з пацієнтом на борту.

Примітка: Зазвичай, не має проблем з висотою в кабіні до 6000 футів.

Погода: Санітарні польоти зазвичай є значно більш обмежувальними щодо зміни напрямку польоту через погоду на аеродромі призначення, що є нижче мінімуму. Якщо погода на аеродромі призначення є близькою до мінімуму, можна затримати або скасувати політ. Якщо погода за маршрутом є складною, тобто є бовтанка, зони шквалів, повідомлено про зледеніння, – КПС повинен обговорити це з медичною командою, тому що ці явища можуть істотно вплинути на медичний стан пацієнта, і тому політ може бути затриманим, спрямованим в іншому напрямку, або скасовано.

Передпольотний брифінг: Перед відправленням погодьте маршрут польоту, аеропорти, якщо наявні будь-які зміни в плані польоту, при проведенні перед польотних робіт КПС повинен інформувати про це медичного координатора..

b) *Завантаження пацієнта*

Відповідальність: Медичний льотний екіпаж і екіпаж наземної швидкої допомоги є відповідальними за завантаження / вивантаження пацієнта. Льотний екіпаж має бути напоготові допомогти, але не брати участь у фактичній процедурі завантаження. Бортінженер (а в разі присутності – бортпровідник) має перебувати на місці, щоб запобігти будь-якій наземній команді пошкодити ПС, тобто запобігти зіткненню носилок з крилом і т. ін.

Санітарна машина: Санітарна машина не має перебувати ближче 10 футів від ПС, за винятком непогоди або виняткової жари/холоду. Льотний (але не наземний або медичний) екіпаж спрямовує санітарну машину на місце. Будьте особливо уважні при роботі персоналу санітарної машини або наземного екіпажу біля ПС. Добре, якщо санітарна машина очікує біля аеропорту до тих пір, поки ПС не злетить. Це гарантує, що санітарна машина буде наявною за потреби повернутися до аеропорту через механічну несправність.

Координація екіпажу: Льотні екіпажі повинні підтримувати медичні екіпажі для гарантування, що усе майно пацієнта і медичне обладнання буде належним чином завантажено/ вивантажено з ПС.

c) *Рулювання та зліт*

Запуск двигунів: Перед запуском льотний екіпаж повинен узгодити дії з медичним екіпажем. Часом при завантаженні пацієнта може виникнути затримка через сортування медичного обладнання та розміщення пацієнта.

Жара/холод: За екстремальної погоди необхідно, щоб салон був нагрітим або охолодженим, наскільки це можливо. Хворі пацієнти значно більш чутливі до екстремальних температур, а також може виникнути істотний медичний стрес, тобто перегрів, тепловий удар, біль в грудях і т. ін.

Taxi: Flight crew must coordinate with medical crew prior to taxi - they may be busy with the patient and may not be seated. If at a busy airport where a significant delay is possible, PIC shall ask for lifeguard taxi priority (tower may let you back taxi to get you out quickly. PIC shall make sure that the cabin is ready for take-off in that event).

Take-off: PIC shall not taxi onto the runway (uncontrolled fields) or call that A/C is ready for take-off runway (controlled fields), until it has checked with the medical crew and made sure that the cabin is ready for take-off. Cabin crewmembers shall be especially watchful for loose medical equipment and make sure that everyone is belted.

Flight Attitudes: No abrupt maneuvers, normal climb out, maximum 500 fpm cabin altitude change (pressurized aircraft) or 500 fpm climb (non-pressurized aircraft).

d) *Enroute*

Lifeguard: The co-pilot must file Lifeguard flight plans when patient on board, it can also file Lifeguard when enroute to pick up the patient (should only use for emergency transfer, though).

Normal cruise: Flight crew must recheck with flight nurse about altitude restrictions. When arriving at final cruising altitude let the flight nurse know the cabin altitude.

Arrival update: Let the flight nurse know the actual arrival time as soon as possible after taking – off/climb of cruise level.

If any delays are anticipated flight crew must alert medical crew as soon as possible.

Altitude alternatives: Generally a 6000 foot cabin/aircraft altitude is tolerated by most patients. The flight crew must avoid any moderate or severe turbulence. Therefore, there may be situations where the flight is experiencing turbulence at moderate altitudes and it is possible to climb above it. The PIC shall check with the flight nurse and work out a plan. Generally, no patient on oxygen should be above 8000 feet (cabin/aircraft) and 10000 feet should not be exceeded except in rare circumstances. The above discussion also holds true for other weather/flight phenomena, i.e. icing, strong headwinds, cloud layers, etc. PIC must ALWAYS check with the flight nurse before climbing higher and use 500 fpm as maximum climb/descent.

Enroute Fuel stops: (see p. 8.2.1 of this OM).

If a fuel stop is required with a patient onboard, radio ahead to the ATS for a quick turn (let them know that you are an air ambulance flight) and have a fire/crush truck standing by at the refuel point. PIC can work out details with ATS also. When on the ground try to expedite ground handling, the flight nurse will not leave the patient so ask is there is anything he/she needs (like a soda). During temperature extremes, be sensitive to the passengers/patient and try to maximize heating/cooling as appropriate.

Рулювання: До вирулювання льотний екіпаж має узгодити дії з медичним екіпажем - вони можуть бути зайняті пацієнтом і можуть бути не розсаджені. У завантаженому аеропорту у випадку значної затримки КПС може запитати пріоритет санітарного рейсу (для пришвидшення вильоту вишка може дозволити рулювання у зворотному напрямку. У цьому випадку КПС має переконатися, що салон готовий для злету).

Зліт: Командир не повинен рулювати на ЗПС (неконтрольовані аеродроми) або доповідати про готовність до злету (контрольовані аеродроми), поки не зв'яжеться з медичним екіпажем та не переконається, що салон готовий до злету. Члени кабінного екіпажу повинні особливо пильнувати щодо вільного медичного обладнання та переконатися, що кожен пристебнувся захисним ременем.

Маневри в повітрі: Не вживати різких маневрів, у нормі набирайте висоту зі швидкістю зміни висоти в кабіні до 500 футів/хв. (на герметичних ПС) або зі швидкістю набору висоти до 500 футів/хв (не герметичні ПС).

d) *За маршрутом*

Рятувальний: Якщо на борту передбачається перевезення пацієнта, другий пілот має надати у флайт-плані індекс Lifeguard, а також надати такий же план для польоту за пацієнтом (хоча використовується тільки для аварійної передачі).

Політ за маршрутом: Льотний екіпаж повинен перепитати медичного працівника щодо обмежень висоти. Після заняття кінцевої крейсерської висоти повідомте медичного працівника про висоту в кабіні.

Підготовка до прибуття: Після злету/набору висоти крейсерського польоту щонайшвидше повідомте медичного працівника про фактичний час прибуття.

Екіпаж щонайшвидше повинен повідомити медичного працівника про будь-які передбачувані затримки.

Вибір висоти: Зазвичай більшість пацієнтів витримують висоту в кабіні/висоту польоту у 6000 футів. Екіпаж повинен уникати будь-якої помірної або сильної турбулентності. Тому можливі ситуації, коли ПС на помірних висотах може потрапити у турбулентність, але є можливість уникнути її вище. Загалом, жоден пасажир, що користується киснем, не має перебувати вище 8000 футів (салон/літак), а 10000 футів можна перевищувати тільки у рідких випадках. Вищенаведене також стосується інших погодних/льотних явищ, тобто, обледеніння, сильні зустрічні вітри, шари хмарності і т. ін. КПС ЗАВЖДИ має узгоджувати з медичним працівником подальший набір висоти та використовувати швидкість набору/зниження максимум 500 футів у хв.

Проміжні посадки для дозаправки: (див. п. 8.2.1 чинного КЕ).

Якщо потрібна зупинка для дозаправляння з пацієнтом на борту, слід попередити диспетчера ОПР про прискорення черги (повідомте, що виконується санітарний рейс) та забезпечення в пункті заправки наявності пожежної / аварійної машини. КПС також може обмовити з диспетчером деталі. Перебуваючи на землі, спробуйте прискорити наземне обслуговування, медична сестра не має залишати пацієнта, тому запитайте, якщо їй щось потрібно (наприклад, газована вода). За екстремальних температур, будьте чутливими до пасажирів/пацієнтів та спробуйте максимізувати належним чином нагрів/охолодження.

Enroute alternates: Sometimes a patient's conditions will deteriorate and require that the aircraft divert to a nearer airport. Always consider enroute alternate landings when a patient is onboard. Preferably, a major city where comprehensive medical care and ground advanced life support is available.

Patient deterioration: If the patient's conditions worsens suddenly the crew may ask to:

- decrease altitude (decrease cabin altitude). Do so if reasonable and safe. Sometimes a difference in two or three thousand feet cabin altitude will have a significant effect on the patient;
- emergency landing. In this event, as above, plan to reroute to nearest appropriate airport. Inform ATS that you have a medical emergency and will need an ambulance - preferably a paramedic crew, to meet the aircraft;
- in the event of a cardiac arrest the medical crew may ask the flight crew to help if possible. If flight duties permit and the PIC feel that it is reasonable and safe, crewmembers will help the medical crew during the emergency. This may not be possible and also the flight crew's responsibility refers to the aircraft, but an extra pair of hands can sometimes make a difference between a hopeless situation and lifesaving one.

e) *Miscellaneous:*

Oxygen:

- oxygen will be on board all aircraft configured for air ambulance. The medical crew will comply with all requirements for securing equipment, and the flight crew must double check it;
- no smoking during any part of the flight;
- all flight nurses will be trained on the use of the equipment and may handle, or connect bottles, oxygen masks, ventilators, etc. as required.

Flight crewmember duties:

Medical flight crews are instructed not to talk with the flight crewmembers during ground operations, take-off and climb out. The strict cock- pit/aircraft discipline shall be maintained at all times. But it is desirable to maintain a cooperative and collaborative environment.

The medical crew will have total authority over the patient and medical equipment, PIC will have absolute and final authority over all aircraft operations. In areas where there may be some overlap (such as possible altitude restrictions due to a patient's medical condition), there is required that the cockpit crew comply with such requests when reasonable, safe, and according to Regulations. If the flight crew has any questions or concerns it they can call the flight nurse. If the cockpit crewmembers have any questions about the patient's medical condition or how it will affect the flight (i.e. contagious diseases, agitated patients, etc) let the medical crew know before startup, or preferably at the preflight briefing.

Passenger briefing: Make sure that the medical crew is familiar with emergency procedures/exits/door operations

Запасні аеродроми за маршрутом: Часом стан пацієнта може погіршитись та вимагати відхилення ПС до найближчого аеропорту. З пацієнтом на борту завжди розглядайте можливість посадки на запасному аеродромі, переважно у великих місцях, де доступна всебічна медична допомога і передова наземна підтримка життя.

Погіршення стану пацієнта: Якщо стан пацієнта погіршився, екіпаж може запитати:

- зниження (щоб зменшити висоту в салоні). Зробіть це, якщо це доцільно й безпечно. Інколи різниця у дві-три тисячі футів висоти в салоні може істотно вплинути на пацієнта;
- виконання аварійної посадки. У цьому випадку складіть план зміни маршруту до найближчого придатного аеродрому. Повідомте диспетчера УПР про вимушену посадку з медичної причини та про необхідність санітарної машини, бажано з бригадою швидкої допомоги для зустрічі ПС;
- у випадку серцевого нападу медичний екіпаж може запитати у льотного екіпажу допомоги за можливістю. Якщо льотні обов'язки дозволяють і КПС відчуває, що це розумно і безпечно, члени екіпажу можуть допомогти медичному екіпажу. Це може бути неможливо, а також обов'язки льотного екіпажу стосуються ПС, але зайва пара рук іноді становить різницю між безнадійною ситуацією і рятуванням.

e) *Різне:*

Кисень:

- кисень повинен бути на борту усіх ПС, призначених для санітарних перевезень. Медичний екіпаж повинен виконувати усі вимоги стосовно збереження устаткування, а льотний екіпаж повинен подвійно перевірити його;
- не палити протягом будь-якої фази польоту;
- усі льотні медичні сестри навчені користуванню обладнанням, також мають керувати або приєднувати ємності, кисневі маски, дихальні пристрої і т. ін., як потрібно.

Обов'язки льотного екіпажу:

Медичні екіпажі проінструктовані не вступати у перемови з членами льотного екіпажу протягом наземних операцій, злету і набору висоти. Увесь час повинна підтримуватися сувора дисципліна кабіни/ПС. Але бажано підтримувати обстановку співпраці і партнерства.

Медичний екіпаж має повні повноваження стосовно пацієнта і медичного обладнання, а КПС має абсолютні й кінцеві повноваження щодо всіх подій з ПС. В подіях, де може бути деяке перекриття (наприклад, можливі висотні обмеження через медичний стан пацієнта), необхідно, щоб льотний екіпаж погоджувався на такі запити, якщо це доцільно, безпечно та відповідає Правилам. Якщо льотний екіпаж має будь-які питання або питання, що викликають занепокоєння, екіпаж може викликати льотну медичну сестру. Якщо члени льотного екіпажу мають будь-які питання стосовно медичного стану пацієнта, або як воно впливатиме на політ (тобто, інфекційні захворювання, неспокійні пацієнти і т. ін.) медичний екіпаж повинен доповісти про це перед запуском, або, переважно, під час передпольотного брифінгу.

Брифінг пасажирів: Переконайтеся до польоту, що медичний екіпаж ознайомлений з аварійними

prior to flight. Medical crews usually use several different aircraft types while the medical crew is trained in general emergency procedures, they may not be familiar with the particular aircraft. It is required that PIC or co-pilot follow routine cabin briefing with any family members who accompany the flight.

NOTE: Many patients will be unable to follow emergency procedures or may be unconscious and be totally dependent on the crew. Remember, that evacuation may be difficult in certain situations (such as a patient with a body cast, patient on a ventilator, unconscious patient, etc.). It may be necessary to discuss this with the flight nurse during preflight briefing.

Medical equipment: The medical crew is responsible for all medical equipment and supplies. The onboard stretcher is certified for the aircraft and will be installed per AFM. Cleaning of the cabin, removal of equipment, dirty linens, and so forth is the responsibility of the medical crew.

процедурами/управлінням виходами, дверима. Зазвичай медичні екіпажі користуються різними типами ПС, і хоча вони навчені загальним аварійним процедурам, вони можуть не бути ознайомлені з окремим ПС. Необхідно, щоб КПС або другий пілот провели звичайний брифінг салону з будь-яким членом сім'ї, що супроводжує в польоті.

ПРИМІТКА: Більшість пацієнтів будуть неспроможні виконувати аварійні процедури, або бути несвідомі і повністю будуть залежати від екіпажу. Пам'ятайте, що за деяких обставин евакуація може бути складною (наприклад, загіпсовані пацієнти, хворі з примусовою вентиляцією легенів, несвідомі тощо). Це може бути необхідним обговорити перед польотом з льотною медичною сестрою.

Медичне устаткування: Медичний екіпаж є відповідальним за усе медичне устаткування і матеріали. Бортові носилки повинні бути сертифіковані для ПС і повинні встановлюватися згідно КЛЕ. Прибирання салону, видалення устаткування, брудної білизни і т. ін. є обов'язком медичного екіпажу.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.2.3. Procedures for the refusal of embarkation. 8.2.3-3
8.2.3. Процедури відмови від посадки. 8.2.3-3

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.2.3. Procedures for the refusal of embarkation.

CAT.GEN.MPA.170

Aircompany has a right to refuse embarkation or get out passenger upon approving reasoned decision of handling personnel or PIC (flight attendant shall make such decision at their own) and decide that:

- Such action is necessary in the interests of safety the aircraft or passengers, or
- Such action is necessary to prevent violations of the law, regulations or decrees of any country of departure, arrival or flight, or
- The image of the actions, behavior or appearance of the passenger makes it unacceptable to other passengers, or
- age or mental or physical data of passenger those requiring special assistance can be provided.

Anytime if passenger's disembarkation is required, crewmembers should inform handling personnel who will initiate appropriate procedure and, at necessity, will call Policemen or Security Service.

PIC shall:

- not allow an embarkation (disembark) passengers, load or its part, which produces, on his discretion, potential threat to safety of aircraft or passengers;
- not allow an embarkation of persons, being under effect of alcohol or drugs, if their transportation can threaten safety of aircraft or passengers;
- not allow an embarkation of passengers, which have no right to access on A/C, deported or persons under escort, if their transportation can threaten safety of airplane or passengers.

At the maintenance of passengers it is necessary to remember the followings rules

1. It is very important to define and decide the problem as soon as possible. The determination and solution of little problems can prevent their outgrowing in large or main problem.
2. When you are busy with passenger, who is in bad mood, avoid any actions, which can provoke the subsequent aggressiveness of passenger.
3. The art of intercourse, ability to speak and listen is the most valuable quality at socializing with passenger, which is in a bad mood. Can appear as useful to allow passenger speak one's mind, not breaking him. Each must speak one's mind from time to time, and it can be the simplest way of decision of problem without any special actions. Crewmember, which behaves aggressively (threatens to reveal to PIC, to call a public agent or move away from the A/C) in relation to such passenger, can only worsen a situation. Crewmember can point out a passenger on the possible unfavorable consequences of his conduct,

8.2.3. Процедури відмови від посадки.

Авіакомпанія має право відмовити в перевезенні чи зняти пасажира, коли при ухваленні обґрунтованого рішення обслуговуючого персоналу або КПС (бортпровідник має віддавати такі питання на їхній розсуд), вирішили, що:

- Такі дії необхідні в інтересах безпеки літака або пасажирів; або
- Такі дії необхідні для запобігання порушення закону, правил або декретів якої-небудь країни вильоту, прильоту або прольоту; або
- Образ дій, поведінка або зовнішній вигляд пасажира робить його неприйнятним для інших пасажирів; або
- Вік, або розумові, або фізичні дані пасажира такі, що вимагають спеціальної допомоги, яка не може бути забезпечена.

Завжди, коли стає необхідним висадити пасажира з літака, екіпаж має проінформувати обслуговуючий персонал, який, у свою чергу, ініціюватиме відповідні дії, і за необхідності, викличе поліцію або службу авіаційної безпеки.

КПС повинен:

- не приймати на борт (знімати з борта) пасажирів, вантаж або його частку, які на його розсуд створюють потенційну загрозу безпеці літака або пасажирів;
- не дозволяти приймати на борт осіб під впливом алкоголю або наркотиків, якщо їх перевезення може загрожувати безпеці літака або його пасажирів;
- відмовитися від перевезення пасажирів, які не мають права доступу на борт літака, депортованих або осіб під конвоєм, якщо їх перевезення може загрожувати безпеці літака або його пасажирів.

При обслуговуванні пасажирів необхідно пам'ятати наступні правила:

1. Дуже важливо як можна раніше визначити і розв'язати проблему. Визначення та розв'язання маленьких проблем може запобігти їх переростанню у велику або головну проблему.
2. Коли Ви зайняті пасажиром, який перебуває у поганому настрої, уникайте будь-яких дій, що можуть спровокувати подальшу агресивність пасажира
3. Мистецтво спілкування, уміння розмовляти і слухати – найцінніша якість при спілкуванні з пасажиром, у якого поганий настрій. Може виявитися корисним дати пасажиру виговоритися, не перериваючи його. Кожному необхідно час від часу виговоритися, і це може бути найпростішим шляхом вирішення проблеми без будь-яких спеціальних дій. Член екіпажу, який поводиться агресивно (погрожує повідомити КПС, викликати представника влади чи зняти з борту ПС) по відношенню до такого пасажиру може тільки погіршити ситуацію. Член екіпажу може указати пасажиру на можливі

but tell off similar remarks is necessary diplomatically as possible. It is necessary to focus the attention on impermissibility of conduct, but not on personality of passenger.

4. External clinical presentations of diabetic illness attack and alcoholic intoxication can be very alike. The smell of alcohol can appear for a patient. If you see a passenger with such signs, tryto find out, whether is by an attack. If it so, does not delay, ask physicians to give the aid if A/C is on the stand, or offer to patient a piece of sugar or product with high content of sugar (ice-cream, orange juice, lollipop, chocolate).

If inadequate or threatening conduct of passenger appeared after (to the moment) completion of boarding:

1. reveal PIC (or senior on-board), if a passenger behaves threateningly or inadequately;
2. ask help for boarding attendant in decision of this problem. Ask him, whether a conduct of passenger was similar in process of registration and boarding.
3. removing of passenger from a board is an extreme measure, and possible only in case, if passenger continues to behave aggressively and there is a direct threat to safety of flight. For such decision-making consult with all personnel relating to this case. However a PIC is responsible for safety of flight, the right for the final decision on this problem belongs him.

Passengers, who are under profound effect of drugs, alcohol, toxic matters and medications, must shut out of flight, except for patients, which travel in accompaniment.

Passengers, which renounce to fulfil rules of conduct on the A/C, or those, which create a threat to other passengers or crewmembers, offend them verbally or by action, must be disembarked.

To impermissible actions belong:

- smoking, when the light board «No smoking» burns;
- smoking in areas for non-smokers;
- smoking in lavatories;
- smoking on the apron;
- smoking cigars or pipes on-board, incl. electronic;
- if passengers are warned by crewmembers in relation to impermissibility of smoking, but a passenger renounces to extinguish the cigarette, etc;
- at refusal of use the safety belts, when the light «Fasten seat belts» burns;
- use of strong drinks not included in catering;
- threat to other passengers or crewmembers by physical violence;
- infliction of disturbance to other passengers;
- improper conduct or sexual solicitations;

несприятливі наслідки його поведінки, але робити подібні зауваження слід якомога дипломатично. Необхідно фокусувати увагу на неприпустимості поведінки, але не на особистості пасажира.

4. Зовнішні прояви приступу діабетичної хвороби і алкогольного сп'яніння можуть бути дуже схожими. У хворого може з'явитися запах алкоголю. Якщо Ви бачите пасажира з такими ознаками, постарайтеся з'ясувати, чи не є то нападом. Якщо це так, негайно попросіть медиків надати допомогу, якщо ПС ще на стоянці, або запропонуйте хворому шматочок цукру або продукт з високим умістом цукру (морозиво, апельсиновий сік, льодяник, шоколад).

Якщо неадекватна або загрозлива поведінка пасажира виявилася після (до моменту) завершення посадки:

1. повідомте КПС (або старшому на борту), якщо пасажир поводиться загрозливо або неадекватно
2. попросіть допомоги у чергового по посадці у розв'язанні цієї проблеми. Спитайте у нього, чи була подібною поведінка пасажира в процесі реєстрації і посадки
3. видалення пасажира з борту є крайньою мірою і можливо тільки у випадку, якщо пасажир продовжує поводитися агресивно і наявна пряма загроза безпеці польоту. Для прийняття такого рішення проконсультуйтеся з усім персоналом, якій має відношення до цього випадку. Однак КПС є відповідальним за безпеку польоту і йому належить право остаточного розв'язання цього питання.

Пасажири, які перебувають під впливом наркотиків, алкоголю, токсичних речовин і ліків до польоту не допускаються за винятком хворих, які подорожують у супроводі.

Пасажири, які відмовляються виконувати правила поведінки на борту ПС або ті, що створюють загрозу іншим пасажирам або членам екіпажу, ображають їх словесно або дією, повинні бути видалені з ПС.

До неприпустимих дій належать:

- паління, коли горить світлове табло «Не палити»;
- паління в зонах для тих, хто не палить;
- паління в туалетах;
- паління на пероні;
- паління на борту ПС сигар або трубок у т.ч. електронних;
- якщо пасажири попереджені членами екіпажу щодо неприпустимості паління, але пасажир відмовляється загасити сигарету і т. ін.;
- відмова від використання ременів безпеки, коли включено світлове табло «Застебніть ремені безпеки»;
- споживання спиртних напоїв, які не входять у раціон бортового харчування;
- погроза іншим пасажирам або членам екіпажу фізичним насильством;
- заподіяння занепокоєння іншим пасажирам;
- непристойна поведінка або сексуальні домагання;

- theft;
- transportation of weapons or dangerous materials, not properly registered
- realization or threat of hijacking;
- stay under influence of alcohol, drugs, toxic matters;
- use on A/C of mobile communication means without PIC's or flight attendant's permission.

If the above mentioned persons require a grant (sale) of swizzles, provoke dissatisfaction of passengers with conduct, does not execute advices of cabin crewmembers, create a threat to safety of flight and passengers, the PIC has a right to apply all accessible measures of compulsion to them. After landing, this passenger must be passed to municipal administration without any indemnification of cost of flight, if the flight is not ended in the point of landing.

- злодійство (крадіжка);
- перевезення вогнепальної зброї або небезпечних матеріалів, не оформлених відповідним чином
- здійснення або загроза здійснення акту захоплення ПС;
- перебування під впливом алкоголю, наркотиків, токсичних речовин;
- користування на борту ПС мобільними засобами зв'язку без дозволу КПС або члена кабінного екіпажу.

Якщо вище перелічені особи вимагають надання (продажу) алкогольних напоїв, своєю поведінкою викликають невдоволення пасажирів, не виконують порад членів кабінного екіпажу, створюють загрозу безпеці польоту і пасажирів, КПС вправі застосувати до них усі доступні йому міри примусу. Після посадки цей пасажир передається місцевій владі без будь-якої компенсації вартості польоту, якщо політ не закінчується в пункті посадки.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.2.4. De-icing and anti-icing on the ground 8.2.4-3
8.2.4. Усунення зледеніння та запобігання зледенінню ПС на землі 8.2.4-3
8.2.4.1. Terminology 8.2.4-3
8.2.4.1. Термінологія 8.2.4-3
8.2.4.2. Contamination Check of AC AN-26 ..... 8.2.4-5
8.2.4.2. Перевірка на забруднення ПС Ан-26 ..... 8.2.4-5
8.2.4.3. Contamination Check of AC Boeing 737 ..... 8.2.4-6
8.2.4.3. Перевірка на забруднення ПС Boeing 737 ..... 8.2.4-6
8.2.4.4. Contamination Check of AC An-74TK-100 ..... 8.2.4-7
8.2.4.4. Перевірка на забруднення ПС Ан-74ТК-100 ..... 8.2.4-7
8.2.4.5. De-icing and/or anti-icing procedures 8.2.4-7
8.2.4.5. Процедури усунення зледеніння та запобігання зледенінню 8.2.4-7
8.2.4.5.1 De-icing 8.2.4-8
8.2.4.5.1 Усунення зледеніння ..... **Ошибка! Закладка не определена.**
8.2.4.6. General aircraft requirements after de-icing/anti-icing 8.2.4-15
8.2.4.6. Загальні вимоги щодо літака після усунення зледеніння та запобігання зледенінню 8.2.4-15
8.2.4.7. Post de-icing/anti-icing check 8.2.4-16
8.2.4.7. Перевірка після усунення зледеніння та запобігання зледенінню 8.2.4-16
8.2.4.8. Pre-take-off check 8.2.4-17
8.2.4.8. Перевірка перед злетом 8.2.4-17
8.2.4.9. Pre-take-off contamination check 8.2.4-17
8.2.4.9. Перевірка щодо забруднень перед злетом 8.2.4-17
8.2.4.10. Communication Procedures 8.2.4-17
8.2.4.10. Процедури зв'язку 8.2.4-17
8.2.4.11. Holdover time 8.2.4-19
8.2.4.11. Час післядії 8.2.4-19
8.2.4.12. Off-gate de-icing/anti-icing procedures 8.2.4-20
8.2.4.12. Процедури усунення зледеніння та запобігання зледенінню поза пероном 8.2.4-20
8.2.4.13. De-/Anti-Icing Fluids 8.2.4-21
8.2.4.13. Рідини для усунення зледеніння та запобігання зледенінню 8.2.4-21
8.2.4.14. Responsibility 8.2.4-22
8.2.4.14. Відповідальність 8.2.4-22
8.2.4.15. Ramp and Taxi Precautions 8.2.4-22
8.2.4.15. Обережність на пероні та при рулінні 8.2.4-22
8.2.4.16. Take-off 8.2.4-23
8.2.4.16. Злет 8.2.4-23
8.2.4.17. Rejected/aborted take-off 8.2.4-23
8.2.4.17. Припинений/перерваний зліт 8.2.4-23
8.2.4.18. Rotation technique 8.2.4-24
8.2.4.18. Техніка підйому носового колеса 8.2.4-24
8.2.4.19. Recording of incidents relating to de/anti-icing 8.2.4-24
8.2.4.19. Фіксація інцидентів стосовно усунення зледеніння та запобігання зледенінню 8.2.4-24

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.2.4. De-icing and anti-icing on the ground

8.2.4. Усунення зледеніння та запобігання зледенінню ПС на землі

CAT.OP.MPA.250, GM1-3 CAT.OP.MPA.250, CAT.OP.MPA255, AMC1 CAT.OP.MPA.255

8.2.4.1. Terminology

Terms used in the context of de-icing/anti-icing have the meaning defined in the following subparagraphs:

active frost: Active frost is a condition when frost is forming. Active frost occurs when aircraft's surface temperature is:

- at or below 0°C (32°F) and
- at or below dew point.

anti-icing: Precautionary procedure which provides protection against the formation of frost or ice and accumulation of snow or slush on treated surfaces of the aircraft for a limited period of time (holdover time);

anti-icing fluid includes, but is not limited to, the following:

- type I fluid if heated to min 60°C at the nozzle;
- mixture of water and Type I fluid if heated to min 60°C at the nozzle;
- type II fluid;
- mixture of water and Type II fluid;
- type III fluid;
- mixture of water and Type III fluid;
- type IV fluid;
- mixture of water and Type IV fluid.

On uncontaminated aircraft surfaces Type II, III and IV anti-icing fluids are normally applied unheated.

clear ice: a coating of ice, generally clear and smooth, but with some air pockets. It forms on exposed objects, the temperatures of which are at, below or slightly above the freezing temperature, by the freezing of super-cooled drizzle, droplets or raindrops;

Conditions conducive to aircraft icing on the ground are: freezing fog, freezing precipitation, frost, rain or high humidity (on cold soaked wings), snow or mixed rain and snow.

cold-soak effect: The wings of an aircraft are said to be "cold soaked" when they contain very cold fuel as a result of having just landed after a flight at high altitude or from having been re fuelled with very cold fuel.

Whenever precipitation falls on a cold-soaked aircraft when on the ground, clear icing may occur.

Even in ambient temperatures between -2°C and +15°C (28°F and 59°F), ice or frost can form in the presence of visible moisture or high humidity if the aircraft structure remains at 0°C (32°F) or below.

Clear ice is very difficult to be detected visually and may break loose during or after take-off.

The following factors contribute to cold-soaking: temperature and quantity of fuel in fuel cells, type and location of fuel cells, length of time at high altitude flights, temperature of re-fuelled fuel and time since re-fuelling;

contamination, in this context, is understood as being all forms of frozen or semi-frozen moisture, such as frost, snow, slush or ice;

8.2.4.1. Термінологія

Терміни, використовувані в контексті усуненя зледеніння та запобігання зледенінню мають значення, наведені в наступних підпунктах:

іній, що утворюється: це стан, коли формується іній. Іній утворюється, коли температура поверхонь літака:

- становить 0°C (32°F) або нижче, та
- дорівнює точці роси, або є нижчою

запобігання зледенінню: попереджувальна процедура, яка забезпечує захист від формування інею та накопичення снігу або сльоти на очищених поверхнях літака на обмежений період часу (час післядії);

рідина для запобігання зледенінню: містить, але не обмежується наступним:

- рідина Типу I, нагріта до принаймні 60°C на форсунці;
- суміш води і рідини Типу I, якщо нагріта до принаймні 60°C на форсунці;
- рідина типу II;
- суміш води і рідини Типу II;
- рідина типу III;
- суміш води і рідини Типу III;
- рідина типу IV;
- суміш води і рідини Типу IV.

На незабруднених поверхнях літака рідини для запобігання зледенінню Типу II, III і IV зазвичай застосовуються не нагрітими.

прозорий лід: відкладення льоду, зазвичай, прозорого і гладкого, але з включенням бульбашок повітря. Він формується на відкритих частинах, температура яких дорівнює, або є трохи вищою або нижчою за температуру замерзання, заморожуванням переохолодженої мряки або крапель дощу;

Умови, що сприяють зледенінню ПС на землі: переохолоджений туман, переохолоджені опади, іній, дощ або велика вологість (крил, просякнутих холодом), сніг або сніг з дощем.

ефект холодного крила: крила літака вважаються холодними, коли невдовзі після посадки містять дуже холодне паливо після польоту на великій висоті, або після дозаправки дуже холодним паливом

Коли опади потрапляють на літак з холодним крилом на землі, може виникнути зледеніння прозорим льодом.

Навіть при температурах довкілля між -2°C і +15°C (28°F і 59°F) лід або іній можуть утворюватись за наявності видимої вологи, якщо температура конструкції літака залишається біля 0°C (32°F) або нижче

Прозорий лід дуже важко виявити візуально і він може відламуватись під час або після злету.

Наступні фактори сприяють просоченню холодом: температура і кількість палива в паливних ємностях, тип і розміщення паливних ємностей, тривалість висотного польоту, температура заправленого палива і час після дозаправки;

забруднення, в цьому контексті розуміються всі форми замерзлої або напівзамерзлої рідини, такої, як іній, сніг, сльота або лід;

contamination check: a check of aircraft for contamination to establish the need for de-icing;

de-icing: procedure by which frost, ice, slush or snow is removed from an aircraft in order to provide clean surfaces;

de-icing fluid: such fluid includes, but is not limited to, the following:

- heated water;
- Type I fluid;
- Mixture of water and Type I fluid;
- Type II fluid;
- Mixture of water and Type II fluid;
- Type III fluid;
- Mixture of water and Type III fluid;
- Type IV fluid;
- Mixture of water and Type IV fluid.

De-icing fluid is normally applied heated to ensure maximum efficiency.

de-icing/anti-icing: this is the combination of de-icing and anti-icing performed in either one or two steps;

ground ice detection system (GIDS): system used during aircraft ground operations to inform the personnel involved in the operation and/or the flight crew about the presence of frost, ice, snow or slush on the aircraft surfaces;

lowest operational use temperature (LOUT): the lowest temperature at which a fluid has been tested and certified as acceptable in accordance with the appropriate aerodynamic acceptance test whilst still maintaining a freezing point buffer of not less than:

- 10°C for a Type I de-icing/anti-icing fluid; or
- 7°C for Type II, III or IV de-icing/antiicing fluids;

post-treatment check: An external check of the aircraft after de-icing and/or anti-icing treatment accomplished from suitably elevated observation points (e.g. from the de-icing equipment itself or other elevated equipment) to ensure that the aircraft is free from any frost, ice, snow, or slush;

pre take-off check: an assessment normally performed by the flight crew, to validate the applied HoT;

pre take-off contamination check: a check of the treated surfaces for contamination, performed when the HoT has been exceeded or if any doubt exists regarding the continued effectiveness of the applied anti-icing treatment. It is normally accomplished externally, just before commencement of the take-off run;

freezing drizzle: fairly uniform precipitation composed exclusively of fine drops (diameter less than 0.5 mm) very close together which freezes upon impact with the ground or other exposed objects;

freezing fog: a suspension of numerous very small water droplets which freezes upon impact with ground or other exposed objects, generally reducing the horizontal visibility at the ground surface to less than 1 km;

frost/hoar frost: ice crystals that form from ice saturated air at temperatures below 0°C by direct sublimation on the ground or other exposed objects;

перевірка щодо забруднень: огляд літака щодо забруднень для визначення потреби усунення зледеніння;

усунення зледеніння: процедура, за якої іній, лід, сльота або сніг видаляються з літака для забезпечення чистоти поверхонь;

рідина для усунення зледеніння: такі рідини містять, але не обмежуються наступним:

- нагріта вода;
- рідина типу I;
- суміш води і рідини Типу I;
- рідина Типу II;
- суміш води і рідини Типу II
- рідина Типу III;
- суміш води і рідини Типу III;
- рідина Типу IV;
- суміш води і рідини Типу IV.

Для забезпечення максимальної ефективності рідина для усунення зледеніння зазвичай застосовується нагрітою.

усуненя зледеніння та запобігання зледенінню: це комбінація видалення зледеніння та захисту від зледеніння, виконані в один або два кроки;

наземна система виявлення льоду (GIDS): система, використовувана під час наземної експлуатації літака для інформування персоналу, залученого в експлуатацію, та/або льотного екіпажу про наявність інею, льоду, снігу або сльоти на поверхнях літака;

найнижча температура використання (LOUT): найнижча температура, за якої рідина була перевірена і сертифікована у якості прийнятної згідно певного тесту аеродинамічного сприйняття, та яка все ще зберігає запас до точки замерзання не менший, ніж:

- 10°C для рідини для усуненя зледеніння та запобігання зледенінню Типу I; або
- 7°C для рідин для усуненя зледеніння та запобігання зледенінню Типу II, III або IV;

перевірка після обробки: зовнішній огляд літака після усуненя зледеніння та запобігання зледенінню з відповідно піднятої точки спостереження (напр., саме з устаткування для усунення зледеніння або іншого піднятого устаткування),щоб переконатись у тому, що літак очищений від будь-якого інею, льоду, снігу або сльоти;

перевірка перед злетом: оцінка, зазвичай виконується льотним екіпажем для підтвердження застосованого часу післядії (HoT);

перевірка перед злетом щодо забруднень: перевірка оброблених поверхонь щодо забруднень, здійснювана, якщо HoT було перевищено, або за існування будь-якого сумніву стосовно тривалості ефективності здійсненої обробки проти зледеніння. Зазвичай робиться ззовні як раз перед початком розбігу;

переохолоджена мряка: практично однорідні опади, які складаються винятково з дрібних крапель (діаметром менше 0.5 мм) близько одна від одної, які замерзають після зіткнення з землею або іншими відкритими об'єктами;

переохолоджений туман: суспензія великої кількості дуже дрібних крапель води, які замерзають після зіткнення з землею або іншими відкритими об'єктами, зазвичай скорочуючи горизонтальну видимість на поверхні землі до менш ніж 1 км;

іній/паморозь: кристали льоду, що утворюються безпосередньо сублімацією в насиченому льодом повітрі за температур нижче 0°C на землі або інших відкритих об'єктах;

hail: precipitation of small balls or pieces of ice with a diameter ranging from 5 to >50 mm falling either separately or agglomerated;

град: опади у вигляді невеликих кульок льоду або крижинок, діаметром від 5 до >50 мм, які випадають або окремо, або скупченням;

holdover time: estimated time for which an anti-icing fluid will prevent the formation of frost or ice and the accumulation of snow on the protected surfaces of an aircraft, under weather conditions as specified in item 8.2.4.10 (Item regarding to HoT);

час післядії: розрахунковий час, протягом якого рідина для запобігання зледенінню запобігає утворенню інею або льоду та накопиченню снігу на захищених поверхнях літаку за погодних умов, наведених в п. 8.2.4.10 (пункт стосовно часу післядії);

ice pellets: precipitation of transparent (grains of ice), or translucent (small hail) pellets of ice, which are spherical or irregular, and which have a diameter of 5 mm or less. The pellets of ice usually bounce when hitting hard ground;

крижані гранули: опади прозорих (зерна льоду) або напівпрозорих (дрібний град) гранул льоду, сферичних або ні, які мають діаметр 5 мм або менше. Гранули льоду зазвичай підстрибують після удару об тверду поверхню;

light freezing rain: precipitation of liquid water particles which freezes upon impact with the ground or other exposed objects, either in the form of drops of more than 0.5 mm or smaller drops which, in contrast to drizzle, are widely separated. Measured intensity of liquid water particles is up to 2.5 mm/hour or 25 grams/dm^2/hour with a maximum of 0.25 mm in 6 minutes;

слабкий замерзаючий дощ: опади часток рідкої води, які замерзають при зіткненні з землею або іншими відкритими об'єктами у вигляді крапель розміром понад 0.5 мм або менших крапель, які, на відміну від мжички, сильно відокремлені. Виміряна інтенсивність часток рідкої води становить аж до 2.5 мм/год., або 25 г/дм^2/год. з максимумом 0.25 мм за 6 хвилин;

moderate and heavy freezing rain: precipitation of liquid water particles which freezes upon impact with the ground or other exposed objects, either in the form of drops of more than 0.5 mm or smaller drops which, in contrast to drizzle, are widely separated. Measured intensity of liquid water particles is more than 2.5 mm/hour or 25 grams/dm^2/hour;

помірний та сильний замерзаючий дощ: опади часток рідкої води, які замерзають при зіткненні з землею або іншими відкритими об'єктами у вигляді або крапель розміром понад 0.5 мм або менших крапель, які, на відміну від мжички, сильно відокремлені. Виміряна інтенсивність часток рідкої води перевищує 2.5 мм/год., або 25 г/дм^2/год.;

negative buffer: a negative buffer exists when the freezing point of a de-icing fluid is above the OAT (see Tables 1 or 2 for application limits for the "first step");

від'ємний запас: від'ємний запас до точки замерзання існує, коли точка замерзання вища за ОАТ (див. Таблиці 1 або 2 щодо межі застосування для «першого кроку»);

rain or high humidity (on cold soaked wing): water, visible moisture or humidity forming ice or frost on the wing surface, when the temperature of the aircraft wing surface is at or below 0°C;

дощ або висока вологість (на просоченому холодом крилі): дощ, видима волога або вологість, які утворюють на поверхні крила лід або іній, коли температура поверхні крила становить 0°, або нижче;

rain and snow: precipitation in the form of a mixture of rain and snow;

дощ зі снігом: опади у вигляді суміші дощу і снігу;

rime ice: small frozen water droplets, spherical opaque/milky granular appearance looking similar to frost in a freezer. Typically rime ice has low adhesion to the surface and its surrounding rime ice particles;

паморозь: невеликі замерзлі краплі води у вигляді сферичних непрозорих/молочно білих гранул, що здаються подібними до інею в морозилці. Зазвичай паморозь має низьке зчеплення з поверхнею і оточуючими частинками паморозі;

snow: precipitation of ice crystals, most of which are branched, star-shaped or mixed with unbranched crystals;

сніг: опади кристалів льоду, більшість яких розгалужена, зіркоподібні або змішані з кристалами без гілок;

At temperatures higher than -5°C, the crystals are generally agglomerated into snowflakes;

При температурах понад -5°C кристали зазвичай збираються у сніжинки;

snow grains: precipitation of very small white and opaque particles of ice that are fairly flat or elongated with a diameter of less than 1 mm. When snow grains hit hard ground, they do not bounce or shatter.

снігові зерна: опади дуже малих білих та непрозорих часток льоду, помірно пласких або продовгуватих, діаметром менш ніж 1 мм. Коли снігові зерна сильно ударяються о поверхню, вони не відскакують і не утворюють уламків.

NOTE: For holdover time purposes treat snow grains as snow;

ПРИМІТКА: З метою часу післядії поводитись, як зі снігом;

snow pellets: precipitation of white, opaque particles of ice. The particles are round or sometimes conical; their diameter range from about 2-5 mm. Snow pellets are brittle, easily crushed; they do bounce and may break on hard ground;

снігові гранули: опади білого непрозорого льоду. Гранули є круглими, або інколи конічними, їх діаметр перебуває в діапазоні 2-5 мм. Снігові гранули є ламкими, легко дробляться; на твердій поверхні вони підскакують і можуть утворювати уламки.

NOTE: For holdover time purposes treat snow pellets as snow;

ПРИМІТКА: З метою часу післядії поводитись, як зі снігом;

slush: Snow or ice that has been reduced to a soft watery mixture.

сльота: сніг або лід, зменшені до м'якої водяної суміші.

8.2.4.2. Contamination Check of AC AN-26

(a) This is a check for the need to de-ice. This check shall include the areas mentioned in item 8.2.4.5(a)(1) through

8.2.4.2. Перевірка на забруднення ПС Ан-26

(а) Перевірка щодо необхідності усунення зледеніння. Перевірка має включати зони, наведені в пп. 8.2.4.5(а)(1) –

8.2.4.5(a)(8) and any other as recommended by the aircraft manufacturer (see AFM). It shall be performed from points offering sufficient visibility of these parts (e.g. from the de-icing vehicle itself or any other suitable piece of equipment).

(b)Any contamination found, except frost mentioned in item 8.2.4.5(a)(1) and 8.2.4.5(a)(7), shall be removed by a de-icing treatment. If anti-icing is also required, this treatment may be performed as a one-step or two-step de-icing/anti-icing of the relevant surfaces.

(c) Requests for de-icing/anti-icing shall specify the parts of the aircraft requiring treatment.

(d)Contamination check must be performed during preflight inspection by flight engineer in accordance with AOM (An-26 3.2.1).

(e) The results of the Contamination check shall be reported to the PIC. The PIC shall make the final decision about necessity of de-/-anti-Icing & fluid type.

8.2.4.5(a)(8), та будь-які інші, рекомендовані виробником ПС (див. КЛЕ). Має здійснюватись з точок, які надають можливість достатньої видимості цих частин (наприклад, безпосередньо з транспортного засобу або будь-якого іншого устаткування).

(b)Будь-які виявлені забруднення, за винятком наведених в пп. 8.2.4.5(a)(1) і 8.2.4.5(a)(7), мають бути видалені засобом для усунення зледеніння. Якщо необхідне запобігання зледенінню, ця обробка може бути здійснена у один крок або два кроки усуненя зледеніння та запобігання зледенінню певних поверхонь.

(c) У запитах стосовно усуненя зледеніння та запобігання зледенінню потрібно конкретизувати частини літака, які вимагають обробки.

(d)Перевірка на забруднення має бути виконана бортінженером під час передпольотного огляду у відповідності до КЛЕ (Ан-26 3.2.1).

(e) Результати перевірки на забруднення мають бути повідомлені КПС. КПС має прийняти кінцеве рішення стосовно усуненя зледеніння та запобігання зледенінню та типу рідини.

8.2.4.3. Contamination Check of AC Boeing 737

To determine the need of de-/anti-icing, an inspection of the aircraft (contamination check) must visually cover all parts of the aircraft and be performed from points offering a clear view of these parts (e.g. from the de-icing vehicle itself or any other suitable piece of equipment). Because clear ice is not easily visible, it is recommended to inspect the critical surfaces (wings, vertical and horizontal stabilizers and rudder) with the hands (tactile check).

The Aircraft external inspection for Contamination Check must be performed in compliance with the Aircraft Maintanence Manual (AMM) or FCOM.

The critical surfaces (refer to FCOM) are especially:

- Leading edges;
- Upper wings surfaces;
- Vertical and horizontal stabilizers;
- All control surfaces;
- Slats and Flaps.

The contamination inspection (refer to FCOM) must also cover other aircraft parts such as:

- All aircraft surfaces;
- APU intake;
- Packs inlet and outlet doors;
- Outflow valves;
- Pressure relief valve;
- Landing gear assemblies, tires, landing gear doors;
- Engine: Inlets, inlet lips, spinners, fan exhaust ducts, reverser assemblies;
- Engine fan: free rotation;
- Drains;
- Bleeds;
- Probes (pitots, static ports, TAT sensors, angle-of- attack sensors);
- Fuel tank ventilation;
- Radome and nose area.

Note: Flight deck windows: Heating of the flight deck windows should be sufficient for their de-/anti-icing.

8.2.4.3. Перевірка на забруднення ПС Boeing 737

Для визначення потреби в антиобледенінні огляд повітряного судна (перевірка забруднення) повинен візуально охоплювати всі частини повітряного судна і проводитися з точок, що забезпечують чіткий огляд цих частин (наприклад, з транспортного засобу або будь-якого іншого устаткування). Оскільки чистий лід нелегко побачити, рекомендується оглянути критичні поверхні (крила, вертикальні і горизонтальні стабілізатори і руль висоти) руками (тактильна перевірка).

Зовнішній огляд ПС на предмет перевірки забруднення повинен виконуватися відповідно до Посібника з ТО ПС (ПТО) або FCOM.

Особливо це стосується критичних поверхонь (див. FCOM):

- Передні кромки;
- Верхні поверхні крила;
- Вертикальні та горизонтальні стабілізатори;
- Всі поверхні управління;
- Предкрилки та закрилки.

Перевірка на забруднення (див. FCOM) повинна також охоплювати інші частини літака, такі як:

- Всі поверхні літака;
- Вхідний пристрій ДСУ;
- Вхідні/вихідні двері;
- Випускні клапани;
- Клапан скидання тиску;
- Шасі в зборі, шини, стулки шасі;
- Двигун: Впускні отвори, впускні кромки, компресор, випускні канали компресора, реверс в зборі;
- Компресор двигуна: вільне обертання;
- Дренажі;
- Відбори;
- Датчики (трубки піто, статичні порти, датчики ТАТ, датчики кута атаки);
- Вентиляція паливних баків;
- Конус радару та носова частина.

Примітка: Ілюмінатори польотної палуби: Обігрів ілюмінаторів польотної палуби повинен бути достатнім для їхнього

The Aircraft Maintenance Manual (AMM) and the Flight Crew Operating Manual (FCOM) provide further instruction on the Exterior Inspection and on the aircraft parts to be checked.

Thickness/area of contamination

FCOM defines the contaminations of ice, snow, slush and frost that must be removed and specifies the parts of the aircraft where frost may be tolerated and not removed.

Note: The critical flying surfaces must definitely be free of any contamination.

8.2.4.4. Contamination Check of AC An-74TK-100

Contamination Check must be performed during preflight inspection by Flight Engineer in accordance with AFM (An-74TK-100 p. 3.2).

The results of the Contamination Check shall be reported to the PIC. The PIC shall make the final decision about necessity of de-/-anti-Icing and fluid type.

Special attention should be paid to critical surfaces:

- Leading edges;
- Upper wings surfaces;
- Vertical and horizontal stabilizers;
- All control surfaces;
- Slats and Flaps.

Contamination Checks should be performed from positions that provide sufficient visibility of these parts.

Any contamination found must be removed with a de-icing device.

8.2.4.5. De-icing and/or anti-icing procedures

(a) These procedures specify the methods for de-icing and anti-icing of aircrafts on the ground to provide an aerodynamically clean of aircraft.

(b)When aircraft surfaces are contaminated, they shall be de-iced prior to dispatch. When there is a risk of contamination of the aircraft surfaces at the time of dispatch, these surfaces shall be antiiced. If both de-icing and anti-icing are required, the procedure may be performed in one or two steps. The selection of a one- or two step process depends upon weather conditions, available equipment, available fluids and the holdover time to be achieved. If a one-step procedure is used, then both items 8.2.4.5.1 and 8.2.4.5.2 apply.

(c) For guidance regarding fluid limitations, see item 8.2.4.5(3).

NOTE 1: Slippery conditions can exist on the ground or equipment following the de-icing/antiicing procedure.

NOTE 2: Where holdover time is critical, a twostep procedure using undiluted Type II, III, or IV fluid for the second step should always be considered.

Special operational considerations

1) When using thickened de-icing/anti-icing fluids two-step de-icing/anti-icing procedure, should be considered the first step preferably with hot water and/or un-thickened fluids.

2) The use of de-icing/anti-icing fluids should be in accordance with the aircraft manufacturer's documentation (see AFM).

3) Any type-specific operational provision(s), such as an aircraft mass decrease and/or a take-off speed increase associated with a fluid application should be complied with.

4) Account any flight handling procedures (stick force, rotation speed and rate, take-off speed, aircraft attitude etc.) laid down by the aircraft manufacturer when associated with a fluid application should be tacken into account.

розморожування/антиобледеніння.

Керівництво з ТО ПС (ПТО) та Керівництво з експлуатації льотного екіпажу (FCOM) містять подальші інструкції щодо зовнішнього огляду та частин повітряного судна, які підлягають перевірці.

Товщина/площа забруднення

FCOM визначає забруднення льодом, снігом, сльотою та інеєм, які необхідно видаляти, а також визначає частини літака, на яких іній може бути допустимим і не видалятися.

Примітка: Критичні робочі поверхні повинні бути обов'язково очищені від будь-яких забруднень.

8.2.4.4. Перевірка на забруднення ПС Ан-74ТК-100

Перевірка на забруднення має бути виконана бортінженером під час передпольотного огляду у відповідності до КЛЕ (Ан-74ТК-100 п.3.2).

Результати перевірки на забруднення мають бути повідомлені КПС. КПС має прийняти кінцеве рішення стосовно усунення зледеніння та запобігання зледенінню та типу рідини.

Особливо увагу слід приділити критичним поверхням:

- Передні кромки;
- Верхні поверхні крила;
- Вертикальні та горизонтальні стабілізатори;
- Всі поверхні управління;
- Предкрилки та закрилки.

Перевірка на забруднення має здійснюватись з точок, які надають можливість достатньої видимості цих частин.

Будь-які виявлені забруднення мають бути видалені засобом для усунення зледеніння.

8.2.4.5. Процедури усунення зледеніння та запобігання зледенінню

(a) Процедури визначають методи усуненя зледеніння та запобігання зледенінню на землі для забезпечення аеродинамічної чистоти літака.

(b)Якщо поверхні літака забруднені, то перед відправленням вони мають бути очищені від льоду. У разі існування небезпеки забруднення поверхонь літака під час відправлення, ці поверхні мають бути захищені від зледеніння. За потреби в очищенні від льоду, та/або захисту від зледеніння, процедура має бути виконаною в один або два кроки. Вибір процесу в один або два кроки залежить від умов погоди, наявного устаткування, наявних рідин і часу післядії, який має бути досягнуто. За використання процедури у один крок застосовуються обидва пункти – 8.2.4.5.1 і 8.2.4.5.2.

(c) Щодо інформації стосовно обмежень рідин див. п. 8.2.4.5(3).

ПРИМІТКА 1: Після процедури очищення від зледеніння/захисту від зледеніння можуть існувати умови зледеніння.

ПРИМІТКА 2: Коли час післядії є критичним, завжди треба розглядати процедуру з двох кроків з використанням нерозведеної рідини Типу II, III, або IV.

Спеціальні оперативні положення

1) При використанні загущених рідин для усунення зледеніння та запобігання зледенінню ПС на землі слід розділяти двоетапну процедуру, перший етап переважно з гарячою водою та/або незагущеними рідинами.

2) Використання рідин для усунення зледеніння та запобігання зледенінню ПС на землі повинно відповідати документації виробника повітряного судна (див. КЛЕ).

3) Слід дотримуватись будь-яких специфічних для конкретного типу експлуатаційних положень, таких як зменшення маси повітряного судна та/або збільшення швидкості зльоту, пов'язане із застосуванням рідини.

4) Слід брати до уваги будь-які процедури управління польотом (сила зчеплення, швидкість і швидкість обертання, швидкість зльоту, орієнтація ПС і т. д.), встановлені виробником повітряного судна, коли вони пов'язані із застосуванням рідини.

5) The limitations or handling procedures resulting from item 3 or 4 above should be part of the flight crew pre take-off briefing.

8.2.4.5.1. De-icing

Ice, snow, slush or frost may be removed from aircraft surfaces by heated fluids, mechanical methods, alternate technologies or combinations thereof. The following procedures shall be used for their removal by fluids.

Pre-step process to be done prior to de-icing/anti-icing

A pre-step process prior to the de-icing process, in order to remove large amounts of frozen contamination (e.g. snow, slush or ice), may be considered to reduce the quantity of glycol-based de-icing fluid that is needed. This pre-step process may be performed with various means (e.g., brooms, forced air, heat, heated water, and heated fluids with negative buffer freezing point). If the pre-step procedure is used, make sure that the subsequent de-icing process removes all frozen contamination including the contamination that may have formed on surfaces and or in cavities due to the pre-step process. It is the responsibility of the De-icing Operator to ensure that all frozen deposits (with the possible exception of frost which may be allowed as described in items 8.2.4.5(a)(1) and 8.2.4.5(a)(7)) are removed from the specified surfaces during the de-icing process.

Ice, snow, slush and frost shall be removed from aircraft surfaces prior to dispatch or prior to anti- icing.

For maximum effect, fluids shall be applied close to the surface of the skin to minimize heat loss.

The de-icing fluid will prevent re-freezing for a period of time depending on aircraft skin and ambient temperature, the fluid used, the mixture strength and the weather.

Removal of frost and light ice

(a) General procedure

When de-/anti-icing, the person conducting the treatment should use a nozzle setting giving a solid cone (fan) spray should be used.

(b)Removal of local area contamination

When no precipitation is falling or expected, a “local area” de-icing may be carried out under the below mentioned or similar conditions.

In some cases a full or complete de-icing is not necessary. When the presence of frost and/or ice is limited to localized areas on the surfaces of the aircraft and no holdover time is likely to be required, only the contaminated areas will require treatment. This type of contamination will generally be found on the wing and/or stabilizer leading edges or in patches on the wing and/or stabilizer upper surfaces.

Spray the affected area(s) with a heated fluid/water mixture suitable for a One-Step Procedure. Then spray the same area(s) on the other side of the aircraft.

Both sides of the aircraft must be treated identically (same areas, same amount and type of fluid, same mixture strength), even if the contamination is only present on one side.

It is the responsibility of the De-icing Operator to ensure that the treatment is performed symmetrically and that on completion all frozen deposits have been removed.

After this check handling company has confirmed that the treated areas are clean, the following statement shall be given to the PIC: “Local Area De-icing only. Holdover times do not apply”.

(c) Underwing de-icing procedures

Treatments must be symmetrical and may include flaps lower surfaces. Spray the affected areas with a heated fluid/water mixture suitable for a OneStep Procedure or a Two Step Procedure, as required, (see caution below), and then spray the same areas under the other wing.

Both wings must be treated identically (same ar□eas, same amount and type of fluid, same mixture strength), even if the frozen contamination is only present under one wing. No holdover times apply to underwing treatments.

5) Обмеження або процедури обробки, що випливають з пункту 3 або 4 вказанних вище, повинні бути частиною інструктажу КПС для льотного екіпажу перед зльотом.

8.2.4.5.1. Усунення зледеніння

Лід, сніг або іній можуть бути видалені з поверхонь літака нагрітими рідинами, механічними засобами, резервними технологіями або їх комбінацією. Для їх усунення рідинами мають використовуватись наступні процедури.

До усуненя зледеніння та запобігання зледенінню має бути виконано попередній етапу.

Попередній етап до процесу усунення зледеніння для усунення великої кількості замерзлих забруднень (напр., снігу, сльоти або льоду), може розглядатись для скорочення кількості потрібної рідини для усунення зледеніння, яка містить гліколь. Попередній етап може бути виконаним різними засобами, напр., мітлою, стислим повітрям, теплотою, нагрітою водою і нагрітими рідинами з від’ємним запасом до точки замерзання. При виконанні попереднього етапу переконайтесь, що подальший процес усунення зледеніння видалить усі замерзлі забруднення, які могли утворитись на поверхнях та або в западинах через процес попереднього кроку. Оператор усунення зледеніння відповідає за те, що впродовж процесу усунення зледеніння певні поверхні буде очищенно від всіх замерзлих відкладень (з можливим винятком інею, який може бути дозволеним як наведено в пп. 8.2.4.5(a)(1) та 8.2.4.5(a)(7)).

Лід, сніг, сльота і іній мають бути видалені з поверхонь літака до відправлення або перед запобіганням зледенінню.

Для максимального ефекту з метою мінімізації втрат теплоти рідини мають наноситись якнайближче до обшивки.

Рідина для усунення зледеніння запобігатиме повторному замерзанню на час, який залежить від обшивки літака і оточуючої температури, застосованої рідини, рівню розведення і погоди.

Видалення інею і нетовстого шару льоду

(a) Загальна процедура

Під час усунення зледеніння та запобігання зледенінню, особа, що проводить обробку має використовувати форсунку, що надає суцільний конус (віяло) потоку.

(b)Усунення забруднень певної зони

Якщо опади відсутні або не очикуються, очищення від зледеніння «певної зони» може здійснюватись за нижченаведених або подібних умов.

У деяких випадках повне або закінчене усунення зледеніння не потрібне. За наявності інею та/або льоду в локальних зонах на поверхнях літака та ймовірно, відсутня необхідність забезпечення часу післядії, очищення потребуватимуть тільки забруднені зони. Цей тип забруднень загалом може бути знайдено на передніх крайках крила та/або стабілізатора, або плямами на верхніх поверхнях крила та/або стабілізатора.

Оприскування ураженої зони проводиться нагрітою сумішшю рідини з водою, придатною для процедури у один крок. Потім обприскуйте ті ж самі зони на другому боці літака.

Обидва боки літака мають бути очищені ідентично (ті ж самі зони, однакова кількість й тип рідини, ступінь розчину), навіть якщо забруднення наявні тільки на одному боці.

Оператор очищення від зледеніння відповідає за забезпечення симетричного очищення і за усунення всіх замерзлих відкладень.

Після того, як співробітник хендлінгової компанії підтвердив чистоту оброблених поверхонь, КПС має бути надано наступне твердження: «Зледеніння видалене тільки з певних зон. Час післядії не застосовується».

(c) Процедури усунення зледеніння під крилом

Обробки мають бути симетричними і можуть включати нижні поверхні закрилків. Уражені зони повинні бути оприскані нагрітою сумішшю рідини з водою, придатною для процедури у один крок або у два кроки, як потрібно, (див. попередження нижче), а потім ті ж самі зони під другим крилом.

Обидва крила мають бути оброблені однаково (ті ж самі зони, однакова кількість й тип рідини, ступінь розчину), навіть якщо забруднення наявні тільки під одним крилом. Для обробки під крилами не застосовується жодний час післядії.

It is the responsibility of the De-icing Operator to ensure that the treatment is performed symmetrically and that on completion all frozen deposits (with the possible exception of frost, which may be allowed as described in 8.2.4.5(a)(1)), have been removed.

When handling company it is confirmed that the treated areas are clean, the following statement shall be given to the PIC: “Underwing De-icing only, holdover times do not apply”

CAUTION: Underwing frost and ice are usually caused by very cold fuel in the wing tanks. Use a fluid/water mixture with a higher concentration of glycol than is usually required by the OAT to prevent re-freezing.

Removal of snow

It is recommended for the person performing deicing a nozzle setting sufficient to flush off deposits and minimize foam production is recommended. Foam could be confused as snow.

For light deposits of both wet and dry snow, similar procedures as for frost removal may be adopted.

Wet snow is more difficult to remove than dry snow and unless deposits are relatively light, selection of high fluid flow will be found to be more effective.

Under certain conditions it will be possible to use the heat, combined with the hydraulic force of the fluid spray to melt and subsequently flush off frozen deposits

However, where snow has bonded to the airplane skin, the procedures detailed in item 8.2.4.4 should be used

Removal of ice

Heated fluid shall be used to break the ice bond.

General de-icing fluid application strategy

For effective removal of snow and ice, the following techniques shall be adopted.

Certain aircrafts can require unique procedures to accommodate design differences, see AFM.

Ice, snow or frost dilutes the fluid. Apply enough hot de-icing fluid ensure that re-freezing does not occur and all contaminated fluid is driven off.

(a) Wings, horizontal stabilizer, and elevators

Spray from the leading edge to the trailing edge. Do not spray from the rear. Start at the highest point of the surfaces and work to the lowest parts, i.e. on most aircrafts start at the wing tip and work towards the wing root.

NOTE: Refer to the AFM for any deviation from this procedure.

(b)Vertical surfaces

Start at the top and work down

(c) Fuselage

Ensure that it is clear of snow, slush or ice in accordance with AFM. Hoarfrost may be allowed.

(d)Nose/Radome Area and Flight Deck Windows

If flight deck windows are contaminated with thickened fluids use water or an approved windshield cleaner (use of a low freezing point windscreen washing fluid is recommended when OAT is at or below 0°C).

CAUTION: Prior to cleaning of Flight Deck Windows ensure that the window heating system is switched off.

(e) Landing gears and wheel bays

The application of de-icing fluid in this area shall be kept to a minimum. De-icing fluid shall not be sprayed directly onto brakes and wheels.

Оператор очищення від зледеніння відповідає за забезпечення симетричного очищення і за усунення всіх замерзлих відкладень (з можливим винятком стосовно інею, який може бути дозволеним, як наведено в п. 8.2.4.5(a)(1)).

Після того, як співробітник обслуговуючої компанії підтвердив чистоту оброблених зон, КПС має бути надано наступне твердження: «Зледеніння видалене тільки під крилом, час післядії не застосовується».

ПОПЕРЕДЖЕННЯ: Іній і лід під крилом утворюються зазвичай дуже холодним паливом в баках. Повторному намерзанню запобігає використання суміші рідини з водою з більшою, ніж яку зазвичай вимагає OAT, концентрацією гліколю.

Видалення снігу

Особі, що виконує усунення зледеніння рекомендується встановити форсунки для достатнього змиву відкладень і мінімізації утворення піни. Піна може бути сплутаною зі снігом.

Для невеликих відкладень, як вологого так і сухого снігу, можуть застосовуватись процедури видалення інею.

Вологий сніг є більш важким для усунення, ніж сухий сніг, якщо тільки відкладення не є відносно невеликим, вибір збільшеного потоку рідини буде більш ефективним.

За певних обставин для розтоплення і подальшого змиву замерзлих відкладень можливе використання тепла у поєднанні з напором потоку розпиленої рідини.

Проте, якщо сніг прикріпився до обшивки літака мають використовуватись процедури, розглянуті в п. 8.2.4.4.

Усунення льоду

Для розламування льоду, що наліпився, використовується нагріта рідина.

Загальна стратегія застосування рідини для усунення зледеніння

Для ефективного видалення снігу або льоду має бути прийнята наступна техніка.

Певні літаки можуть вимагати унікальних процедур для пристосування до розбіжностей у конструкції, див. КЛЕ.

Лід, сніг або іній розбавляють рідину. Застосування достатньої кількості гарячої рідини забезпечує неможливість повторного замерзання і стікання усієї забрудненої рідини.

(a)Крила, горизонтальне оперення і рулі висоти

Обприскуйте від передньої до задньої крайки. Не обприскуйте ззаду. Починайте з найвищої точки обшивки і обробляйте до більш низьких частин, наприклад, на більшості літаків починають з кінця крила і обробляють в напрямку до кореневої частки крила.

ПРИМІТКА: Щодо відхилення від цієї процедури див. КЛЕ.

(b)Вертикальні поверхні

Починайте зверху і обробляйте вниз.

(c) Фюзеляж

Переконайтесь у видаленні снігу, сльоти або льоду у відповідності до КЛЕ. Паморозь може допускатись.

(d)Носова зона і вікна кабіни пілотів

Якщо стекла кабіни пілотів забруднені загущеними рідинами, використовуйте воду, або схвалений очисник лобових стекол (при температурі, що дорівнює 0°C, або нижче рекомендується користуватись рідиною для обмивання лобових стекол з низькою точкою замерзання).

ПОПЕРЕДЖЕННЯ: Перед очищенням вікон кабіни пілотів переконайтесь в тому, що система обігріву вікон вимкнута.

(e)Шасі і ніші коліс

Застосування в цій зоні рідини для усунення зледеніння має бути зведене до мінімуму. Рідина для усунення зледеніння не має потрапляти прямо на гальма і колеса.

NOTE: Accumulations such as blown snow may be removed by other means than fluid (mechanically, air blast, heat etc). However, where deposits have bonded to surfaces, they can be removed by the application of hot air or by spraying with hot de-icing fluids.

(f) Engines

Deposits of snow shall be removed mechanically from engine intakes prior to departure. Any frozen deposits that have bonded to either the lower surface of the intake, the fan blades including the rear side, or propellers, shall be removed by hot air or other means recommended by the engine manufacturer

8.2.4.4.2 Anti-icing

Ice, snow, slush or frost will, for a period of time, be prevented from accumulating on aircraft surfaces by the application of anti-icing fluids. The following procedures shall be adopted when using anti icing fluids.

Required usage

Anti-icing fluid shall be applied to the aircraft surfaces when freezing rain, snow or other freezing precipitation may adhere to the aircraft at the time of dispatch.

General

For effective anti-icing, an even layer of sufficient thickness of fluid is required over the prescribed aircraft's surfaces, which are clean (free of frozen deposits). For longer anti-icing protection undiluted Type II, Type III, or Type IV fluid should be used.

NOTE: Type I fluids provide limited holdover effectiveness when used for anti-icing purposes.

Anti-icing fluid application strategy

The process should be continuous and as short as possible. Anti-icing should be carried out as near to the departure time as operationally possible in order to use maximum holdover time.

The handling company must ensure that the anti-icing fluid shall be distributed uniformly and with sufficient thickness over all surfaces to which it is applied. In order to control the uniformity, all horizontal aircraft surfaces shall be visually checked during application of the fluid.

The correct amount is indicated by fluid just beginning to run off the leading and trailing edges.

For guidance on amount of fluid refer to the AEA document "Training Recommendations and Background Information for De-icing/Anti-icing Airplanes on the Ground".

Spray from the leading edge to the trailing edge. Do not spray from the rear.

Start at the highest point of the surfaces and work to the lowest parts, i.e. on most aircrafts start at the wing tip and work towards the wing root. On vertical surfaces, start at the top and work down.

The following surfaces shall be treated:

- wing upper surfaces including leading edges and upper control surfaces;
- horizontal stabilizer upper surfaces including leading edges and elevator upper surfaces;
- vertical stabilizer surfaces including the rudder surfaces (both sides);
- fuselage upper surfaces depending upon the amount and type of precipitation.

ПРИМІТКА: Накопичення такі, як нанесений вітром сніг можуть бути усунені іншими засобами, крім рідини (механічним, здуванням, нагріванням і т. ін.). Проте, якщо відкладення пристали до поверхонь, вони можуть бути видалені застосуванням гарячого повітря, або розприскуванням гарячих рідин для усунення зледеніння.

(f) Двигуни

Відкладення снігу мають бути механічно видалені з вхідних пристроїв до відправлення. Будь-які замерзлі відкладення, які прикріпилися до нижньої частини вхідних пристроїв, лопаток компресора, в тому числі на зворотному боці, або гвинтів, мають видалятись гарячим повітрям або іншими засобами, рекомендованими виробником двигуна

8.2.4.4.2 Захист від зледеніння

Застосування рідин захисту від зледеніння перешкоджає накопиченню льоду, снігу, сльоти або інею на поверхнях літака. При використанні рідин захисту від зледеніння мають застосовуватись наступні процедури.

Необхідність використання

Рідина для захисту від зледеніння має бути застосована до поверхонь літака, коли переохолоджений дощ, сніг або інші переохолоджені опади можуть наліплюватись до літака під час відправлення.

Загальне

Для ефективного захисту від зледеніння потрібний рівномірний шар рідини достатньої товщини, нанесений на вказані очищені поверхні літака (звільнені від замерзлих відкладень). Для довшого захисту від зледеніння мають використовуватись нерозведені рідини Типу II, III або IV.

ПРИМІТКА: Рідини Типу I при використанні з метою захисту проти зледеніння забезпечують обмежений час післядії.

Стратегія застосування рідини для запобігання зледенінню

Процес має бути безперервним і, по можливості, найкоротшим. Захист проти зледеніння має бути здійснено близько до часу відправлення, наскільки це можливо з точки зору експлуатації для максимального використання часу післядії.

Співробітник обслуговуючої компанії повинен переконатись, рідина проти зледеніння нанесена однорідно, достатньою товщиною на усі поверхні, до яких це застосовно. Для управління однорідністю, під час нанесення рідини мають візуально перевірятись всі горизонтальні поверхні літака.

Правильна кількість указується рідиною, яка тільки починає стікати з носових і задніх крайок.

Для визначення кількості рідини зверніться до документу AEA «Training Recommendations and Background Information for De-icing/Anti-icing Airplanes on the Ground».

Обприскувати від носових до хвостових крайок. Не обприскувати ззаду.

Починайте з найвищої точки поверхонь і оброблюйте до більш нижніх частин, наприклад, на більшості літаків починайте з кінцевої частини крила і оброблюйте в напрямку до кореневої частини. На вертикальних поверхнях починайте з вершини і оброблюйте вниз.

Мають бути оброблені наступні поверхні:

- верхні поверхні крила, в тому числі, носові крайки і верхні поверхні органів управління;
- верхні поверхні горизонтального оперення, в тому числі, носові крайки і верхні поверхні руля висоти;
- вертикальні поверхні стабілізатора, в тому числі, поверхні руля напрямку (обидва боки);
- верхні поверхні фюзеляжу залежно від інтенсивності і типу опадів.

CAUTION: Anti-icing fluids may not flow evenly over wing leading edges, horizontal and vertical stabilizers. These surfaces should be checked to ensure that they are properly coated with fluid.

It is the responsibility of the De-icing Operator to ensure that the surfaces mentioned above are free of frost, ice, slush and snow, prior to the start of the anti-icing treatment.

Ensure that on completion of the treatment these surfaces are fully covered with an adequate layer of anti-icing fluid.

8.2.4.4.3 Limits and Precautions

Fluid related limits

(a) Temperature limits

When performing two-step de-icing/anti-icing, the freezing point of the fluid used for the first step shall not be more above ambient temperature (see also Tables 1 and 2).

(b)Type I fluids

The freezing point of the Type I fluid mixture used for either one-step de-icing/anti-icing or as a second step in the two-step operation shall be at least 10°C (18°F) below the OAT. In no case shall this temperature be lower than the LOUT.

CAUTION: Type I fluids supplied as concentrates for dilution with water prior to use shall not be used undiluted.

(c) Type II/Type III/Type IV fluids

Type II, III, and IV fluids used as de-icing/antiicing agents may have lower temperature application limit of -23°C. The application limit may be lower, provided a 7°C buffer is maintained between the freezing point of the neat fluid and OAT.

In no case shall this temperature be lower than the LOUT.

NOTE: These fluids may not be used below the OAT temperature shown in Table 3. (see Table 3).

(d)Application limits

Under no circumstances shall an aircraft that has been anti-iced receive a further coating of anti-icing fluid directly on top of the contaminated film.

If an additional treatment is required before flight, a complete de-icing/anti-icing shall be performed (see Application Tables 1 and 2).

Ensure that any fluid remaining from previous treatment is flushed off. Anti-icing only is not permitted.

Procedure precautions

When freezing precipitation occurs or there is a risk of freezing precipitation occurring that would contaminate the surfaces at the time of take-off, aircraft surfaces should be anti-iced. If both de-icing and anti-icing are required, the procedure may be performed in a one- or two-step process, depending upon weather conditions, available equipment, available fluids and the desired hold-over time (HoT).

(a) **One-step de-icing/anti-icing** is performed with a heated anti-icing fluid and means that de-icing and anti-icing are carried out at the same time, using a mixture of de-icing/anti-icing fluid and water.

The fluid used to de-ice the aircraft remains on the surfaces to provide limited anti-ice capability.

The correct fluid concentration shall be chosen with regard to desired holdover time and is dictated by OAT and weather

УВАГА: Рідини для запобігання зледенінню може нерівномірно накладатись на крайки крила, горизонтального і вертикального оперення. Для гарантії правильного покриття рідиною, ці поверхні мають бути перевірені.

Оператор з усунення зледеніння відповідає за гарантію того, що вищенаведені поверхні звільнені від інею, льоду, сльоти та снігу до того, як починати обробку проти зледеніння.

Переконайтесь, що після закінчення обробки ці поверхні повністю покриті відповідним шаром рідини для запобігання зледенінню.

8.2.4.4.3 Обмеження і обережність

Обмеження стосовно рідин

(a) температурні обмеження

При здійсненні усуненя зледеніння та запобігання зледенінню у два кроки, точка замерзання рідини, використовуваної для першого кроку, не має бути вищою за температуру навколишнього середовища (див. Таблиці 1 і 2).

(b)Рідини Типу I

Точка замерзання рідини Типу I, що використовується у якості усуненя зледеніння та запобігання зледенінню у один крок, або у якості другого кроку у двох-кроковому захисті, має бути принаймні на 10°C (18°F) нижче OAT. Ця температура в жодному випадку не має бути нижчою за LOUT.

УВАГА: Рідини Типу I, які отримуються як концентрати для розбавлення водою перед використанням, не мають використовуватись нерозбавленими.

(c) Рідини Типу II/Типу III/Типу IV

Рідини Типу II, III та IV, що використовуються у якості речовини для усуненя зледеніння та запобігання зледенінню можуть мати нижню межу застосування -23°C. Межа застосування може бути нижчою, за умови збереження запасу у 7°C між точкою замерзання нерозведеної рідини і OAT.

В жодному випадку ця температура не має бути нижчою за LOUT.

ПРИМІТКА: Ці рідини не можуть використовуватись нижче температури OAT вказаної в Таблиці 3. (див. Таблицю 3).

(d)Обмеження стосовно нанесення

За жодних умов, літак, що був оброблений проти зледеніння, не має отримувати подальше покриття рідиною проти зледеніння прямо поверх забрудненої плівки.

Якщо перед вильотом потрібна додаткова обробка, має бути виконано повну процедуру усуненя зледеніння та запобігання зледенінню (див. Таблиці застосування 1 і 2)

Переконайтесь, що змито будь-яку рідину, що залишилась від попередньої обробки. Не дозволяється тільки нанесення захисту від зледеніння.

Процедури обережності

Коли відбувається замерзання опадів або існує ризик замерзання опадів, який може забруднити поверхні під час зльоту, поверхні літаків повинні бути захищені від обмерзання. Якщо потрібні усунення зледеніння та запобігання зледенінню, процедура може виконуватися в один або два кроки, в залежності від погодних умов, доступного обладнання, доступних рідин і бажаного часу захисної дії (HoT).

(a) **Усунення зледеніння/запобігання зледеніння у один крок** здійснюється нагрітою рідиною проти зледеніння та означає, що дії виконуються одночасно з використанням суміші для усунення зледеніння та запобігання зледенінню і нанесення рідини і води.

Рідина, що використовується для усунення зледеніння з літака, залишається на поверхнях для забезпечення обмеженої здатності захисту від зледеніння.

Правильна концентрація рідини має обиратись з огляду на бажаний час післядії, і залежить від OAT і умов погоди (див.

conditions (see Application Tables 1 and 2).

CAUTION: Take into account the wing skin temperature versus outside air temperature (OAT), as this may affect the need to carry out aircraft de-icing and/or anti-icing. Also, wing skin temperatures may be lower than OAT. If this condition is identified, a stronger mixture (more glycol) may need to be used to ensure a sufficient freezing point buffer.

CAUTION: The application of Type II, III, or IV fluid, especially when used in a one step process, may cause fluid to collect in aerodynamically quiet areas, cavities and gaps which can dry out and leave dried residues.

Dried residues may rehydrate and freeze following a period of high humidity and/or rain conditions. This may impede flight control systems.

These dried residues may require removal.

Consult the aircraft manufacturer with regard to inspection methods and frequency, related maintenance requirements and aircraft washing recommendations.

NOTE 1: If a Type II, III or IV fluid is used in a one step process, then an appropriate inspection and cleaning program shall be established. Whenever suitable, de-ice and anti-ice with only Type I.

NOTE 2: In order to detect dried residues, it may help to spray a water mist onto the affected surfaces. This causes the dried residues to rehydrate and swell into a kind of gel.

NOTE 3: If removal of contamination is required on the lower side of the wings and the horizontal stabilizer and elevator, de-icing/anti-icing fluid shall be applied sparingly to minimize fluid flow into drain holes.

Whenever possible, use Type I only.

Consult the aircraft manufacturer's documentation

(b)**Two-step de-icing/anti-icing** (Two-step de-icing/anti-icing means that de-icing and anti-icing are carried out in two separate steps. The aircraft is first de-iced using heated water only or a heated mixture of de-icing/anti-icing fluid and water. After completion of the de-icing operation, a layer of a mixture of de-icing/anti-icing fluid and water, or of de-icing/anti-icing fluid only, is sprayed over the aircraft surfaces. The second step will be taken before the first-step fluid freezes, typically within three minutes and.)

The correct fluid(s) shall be chosen with regard to ambient temperature. After de-icing, a separate overspray of anti-icing fluid shall be applied to protect the relevant surfaces thus providing maximum possible anti-ice capability. The second step is performed with anti-icing fluid.

The correct fluid concentration shall be chosen with regard to desired holdover time and is dictated by OAT and weather conditions (see Appli cation Tables 1 and 2).

The second step shall be performed before first step fluid freezes, if necessary area by area.

Where fluid with a negative buffer is used for the first step and/or when treating composite surfaces, freezing may happen quickly.

It is the responsibility of the De-icing Operator to ensure that all frozen deposits have been removed from the treated surfaces, before applying the second step fluid.

When applying the second step fluid, use a spraying technique, which completely covers the first step fluid and

Таблиці застосування 1 і 2).

УВАГА: Враховується температура обшивки крила в залежності від температури зовнішнього повітря (OAT), так як це може вплинути на: необхідність виконувати усунення зледеніння та запобігання зледенінню. Також, температури обшивки крила можуть бути нижчими за OAT. За розпізнання таких умов може бути потрібно використовувати більш концентровану суміш (більше гліколю), для забезпечення достатнього запасу до точки замерзання.

УВАГА: Застосування рідини Типу II, III або IV, особливо за використання в однокроковому процесі, може спричинити накопичення рідини в аеродинамічно тихих зонах, западинах і отворах, які можуть висохнути і залишити сухі осади.

Після періоду високої вологості та/або дощу сухий осад може повторно набратись води. Це може перешкоджати роботі систем управління.

Цей сухий осад може вимагати усунення

Консультуйтесь з виробником ПС стосовно методів і частоти огляду, пов'язаних вимог до технічного обслуговування і рекомендацій стосовно миття літака.

ПРИМІТКА 1: Якщо рідина Типу II, III або IV використовується в однокроковому процесі, має бути впроваджено відповідну програму огляду і очищення. Кожного разу, якщо застосовно, використовуйте для усуненя зледеніння та запобігання зледенінню тільки Тип I.

ПРИМІТКА 2: У визначенні осаду, висохнув може допомогти нанесення водяної імли на уражені поверхні. Це змусить осад знов набратися води і розбухнути у свого роду гель.

ПРИМІТКА 3: Якщо потрібне усунення забруднень з нижньої поверхні крила і стабілізатора, рідина для усуненя зледеніння та запобігання зледенінню має бути застосована економно для мінімізації витоку рідини у дренажні отвори.

Якщо застосовно, використовуйте тільки Тип I.

Консультуйтесь у документації виробника ПС.

(b) **Усуненя зледеніння та запобігання зледенінню у два кроки** (Двоетапне усунення зледеніння та запобігання зледенінню, що усунення зледеніння та запобігання зледенінню виконуються в два окремих етапи. Літак спочатку очищують за допомогою нагрітої води або нагрітої суміші нанесення рідини і води. Після завершення операції усунення зледеніння та запобігання зледенінню на поверхні літака розбризкується шар суміші рідини для усунення зледеніння та запобігання зледенінню і води або тільки рідини. Другий етап буде проведенний до того, як рідина першого етапу замерзне, як правило, протягом трьох хвилин.)

Правильна рідина має бути обраною з огляду на температуру оточення. Після усунення зледеніння має бути застосоване окреме нанесення рідини для захисту проти зледеніння, щоб захистити відповідні поверхні, забезпечуючи таким чином максимальну здатність можливого захисту від зледеніння. Другий крок здійснюється рідиною для запобігання зледенінню.

Правильна концентрація рідини має бути обраною з огляду на бажаний час післядії і залежить від OAT і умов погоди (див. Таблиці застосування 1 і 2).

Другий крок має здійснюватись до замерзання рідини першого кроку, якщо потрібно – зона за зоною.

Якщо для першого кроку використовується рідина з від'ємним запасом та/або при обробці композитних поверхонь, замерзання може відбутись швидко.

Оператор усунення зледеніння відповідає за забезпечення усунення з поверхонь, що оброблюються всіх замерзлих відкладень до нанесення рідини другого кроку.

При застосуванні рідини другого кроку використовуйте техніку розбризкування, яка повністю покриває рідину першого

provides a sufficient amount of second step fluid. For guidance on amount of fluid refer to the AEA document "Training Recommendations and Background Information for De-icing/Anti-icing Airplanes on the Ground" (the current version is on the official website).

Where re-freezing occurs following the initial treatment, both first and second step must be repeated.

CAUTION: Wing skin temperatures may be lower than OAT. If this condition is identified, a stronger mixture (more glycol) may need to be used to ensure a sufficient freezing point buffer.

CAUTION: The application of Type II, III, or IV fluid, especially when used in a one step process or in the first step of a two step process, may cause fluid to collect in aerodynamically quiet areas, cavities and gaps, which can dry out and leave dried residues.

Dried residues may rehydrate and freeze following a period of high humidity and/or rain conditions. This may impede flight control systems. These dried residues may require removal.

Consult the aircraft manufacturer with regard to inspection methods and frequency, related maintenance requirements and aircraft washing recommendations.

The use of hot water or heated mixture of Type I fluid/water for the first step of a two-step de-icing/anti-icing process will minimize the formation of dried residues.

NOTE 1: If a Type II, III or IV fluid is used in the first step of a two step process, then an appropriate inspection and cleaning program shall be established.

Whenever suitable, de-ice and anti-ice with only Type I.

NOTE 2: In order to detect dried residues, it may help to spray a water mist onto the affected surfaces. This causes the dried residues to rehydrate and swell into a kind of gel.

NOTE 3: Anti-icing of the lower side of the wings and/or horizontal stabilizer and elevator is normally not foreseen. However, if these surfaces must be de-iced, the freezing point of the de-icing fluid must be low enough to prevent refreezing.

(c) With regard to holdover time provided by the applied fluid, the objective is that it be equal to or greater than the estimated time from start of anti-icing to start of take-off based on existing weather conditions.

(d)De-icing treatments shall be symmetrical, that is, left-hand and right hand side of the aircraft shall receive the same treatment, even when only one side is contaminated.

Anti-icing treatments shall always cover the entire wing, the entire vertical stabilizer/rudder and horizontal stabilizer/elevator on both sides of the aircraft.

CAUTION: Aerodynamic problems could result if these requirements are not met.

(e) During anti-icing and de-icing, the moveable surfaces shall be in a position as specified by the aircraft manufacturer.

(f) Engines are normally shut down but may remain running at idle during de-icing/anti-icing operations.

Air conditioning and/or APU air shall be selected OFF, or as recommended by the airframe and engine manufacturer.

(g)De-icing/anti-icing fluids shall not be sprayed directly on wiring harnesses and electrical components (receptacles,

кроку і забезпечує достатню кількість рідини другого кроку. Щодо кількості рідини див. документ AEA «Training Recommendations and Background Information for De-icing/Anti-icing Airplanes on the Ground» (актуальна версія знаходиться на офіційному сайті).

Якщо після початкової обробки виникне повторне замерзання, мають бути повторені обидва – перший і другий – кроки.

УВАГА: Температури обшивки крила можуть бути нижчими за OAT. За розпізнання таких умов може бути потрібно використовувати більш концентровану суміш (більше гліколю), для забезпечення достатнього запасу до точки замерзання.

УВАГА: Застосування рідини Типу II, III або IV, особливо за використання в однокроковому процесі, може спричинити накопичення рідини в аеродинамічно тихих зонах, западинах і отворах, які можуть висохнути і залишити сухі осади.

Після періоду високої вологості та/або дощу сухий осад може повторно набратись води. Це може перешкоджати роботі систем управління. Цей сухий осад може вимагати усунення.

Консультуйтесь з виробником ПС стосовно методів і частоти огляду, пов'язаних вимог до технічного обслуговування і рекомендацій стосовно миття літака.

Використання гарячої води або нагрітої суміші рідини Типу I з водою для першого кроку двох-крокового процесу усунення зледеніння/запобігання зледенінню мінімізує утворення сухого осаду.

ПРИМІТКА 1: Якщо рідина Типу II, III або IV використовується в однокроковому процесі, має бути впроваджено відповідну програму огляду і очищення.

Якщо застосовно, використовуйте для усуненя зледеніння та запобігання зледенінню тільки Тип I.

ПРИМІТКА 2: У визначенні висохлого осаду може допомогти нанесення водяної імли на уражені поверхні. Це змусить висохлий осад знов набратися води і розбухнути у свого роду гель.

ПРИМІТКА 3: Якщо потрібне усунення забруднень з нижньої поверхні крила і горизонтального оперення, рідина для усунення зледеніння та запобігання зледенінню має бути застосована економно для мінімізації витоку рідини у дренажні отвори.

(c) Щодо часу післядії, що забезпечується застосованою рідиною, метою є, щоб він дорівнював або був більшим за розрахунковий час від початку усунення зледеніння до початку злету з огляду на умови погоди, що існують.

(d)Усунення зледеніння має бути симетричним, тобто, лівий і правий боки літака мають отримати однакову обробку, навіть якщо забруднений тільки один бік.

Запобігання зледенінню має завжди охоплювати все крило, усе вертикальне оперення/руль напрямку і горизонтальне оперення/руль висоти з обох боків літака.

УВАГА: Якщо не дотримуватись цих умов, можуть виникнути проблеми з аеродинамікою.

(e) Під час усунення зледеніння і запобігання зледенінню, рухливі поверхні мають бути у положенні, що вказується виробником повітряного судна.

(f) Двигуни, зазвичай, мають бути вимкнені, але можуть залишатись працюючими на малому газі під час операцій усунення зледеніння/запобігання зледенінню.

Кондиціювання повітря та/або відбір повітря від ДСУ мають бути вимкнені, або, як рекомендовано виробником планеру і двигунів.

(g) Рідини для усунення зледеніння/запобігання зледенінню не мають бути нанесені прямо на джгути дротів або елект-

junction boxes, etc.), onto brakes, wheels, exhausts, or thrust reversers.

(h)De-icing/anti-icing fluid shall not be directed into the orifices of pitot tubes, static ports or directly onto air stream direction detector probes/angle of attack airflow sensors.

(i) All reasonable precautions shall be taken to minimize fluid entry into engines, APU, other intakes/outlets and control surface cavities.

De-icing/anti-icing fluid shall not be directed into engine inlets or directly onto engine probes/sensors.

(j) Fluids shall not be directed onto flight deck or cabin windows as this can cause crazing of acrylics or penetration of the window seals.

(k)In general, prior to the application of de-icing/anti-icing fluids all doors and windows should be closed and all service vehicles/personnel should be clear to prevent:

- galley floor areas being contaminated with slippery de-icing fluids;
- upholstery becoming soiled;
- vehicles/personnel becoming contaminated with fluid.

However, when ramp activities have been completed and all doors, except the forward passenger door, are closed, it is permissible to start de-icing/anti-icing surfaces well away from the open door, provided that:

- the PIC is informed and has agreed to this procedure before spraying;
- passengers and staff will not be subjected to fluid overspray;
- fuselage in the vicinity of the open door is not treated;
- wind conditions are such that fluid or fluid overspray cannot reach the passenger door area.

NOTE: Doors shall not be closed until all ice or snow has been removed from the surrounding area.

(l) Any forward area from which fluid can blow back onto windscreens during taxi or subsequent take-off shall be free from fluid prior to departure.

(m) If Type II, III, or IV fluids are used, all traces of the fluid on flight deck windows should be removed prior to departure, particular attention being paid to windows fitted with wipers.

De-icing/anti-icing fluid may be removed by rinsing with an approved cleaner and a a soft cloth.

(n) Landing gear and wheel bays shall be kept free from build-up of slush, ice or accumulations of blown snow.

(o) When removing ice, snow, slush or frost from aircraft surfaces care shall be taken to prevent it entering and accumulating in auxiliary intakes or control surface hinge areas. Remove snow from wings, stabilizer, ailerons and elevators by spraying from the leading edge to the trailing edge.

Start at the highest point of the surfaces and work to the lowest parts, i.e. on most aircrafts start at the wing tip and work towards the wing root.

(p) Ice can build up on aircraft surfaces when descending through dense clouds or precipitation during an approach. When ground temperatures at the destination are low, it is possible for flaps to be retracted and for accumulations of ice to remain undetected between stationary and moveable surfaces. It is therefore important that these areas are

ричні складові (електричні розетки, розподільчі коробки і т. ін.), на гальма, колеса, вихлопні або реверсивні пристрої.

(h) Рідина для усунення зледеніння/запобігання зледенінню не має бути спрямованою на отвори приймачів динамічного тиску, приймачів статики або датчики кутів атаки.

(i) Мають бути прийняті всі розумні обережності для мінімізації потрапляння рідин усередину двигунів, ДСУ, інші забірники/виходи повітря і порожнини органів управління.

Рідина для усунення зледеніння/запобігання зледенінню не має бути спрямованою в забірники або на зонди/датчики двигуна.

(j) Рідини не мають бути спрямовані на вікна кабіни пілотів або салону, оскільки це може спричинити розтріскування акрилу або проникнення крізь герметизацію вікна.

(k) Взагалі перед застосуванням рідин для усунення зледеніння/запобігання зледенінню всі двері і вікна мають бути закритими і всі засоби службового транспорту/персонал мають бути повідомлені, щоб запобігти:

- забрудненню зон підлоги кухонь слизькими рідинами для усунення зледеніння;
- забрудненню оббивного матеріалу;
- забрудненню рідиною транспортних засобів/персоналу

Проте, коли діяльність на пероні закінчено і всі двері, за винятком передніх пасажирських дверей,закриті, дозволяється розпочинати усунення зледеніння та запобігання зледенінню поверхонь, віддалених від відкритих дверей за умови, що:

- КПС проінформований і згодний з цією процедурою перед розпилюванням;
- пасажири і персонал не піддаються дії розпиленої рідини;
- фюзеляж в зоні відкритих дверей не оброблюється;
- умови вітру є такими, що рідина або бризки рідини не можуть досягти зони пасажирських дверей.

ПРИМІТКА: Двері не мають бути закритими до тих пір, поки не буде усунуто увесь лід і сніг з оточуючої зони.

(l) Будь-яка зона попереду, з якої рідина може стікати на вікна під час руління або подальшого злету має бути звільненою від рідини до відправлення.

(m) Якщо використовуються рідини Типу II, III або IV, всі сліди рідини на вікнах кабіни пілотів мають бути видалені до відправлення, особливу увагу має бути приділено вікнам, обладнаним склоочисниками.

Рідина для усунення зледеніння/запобігання зледенінню може бути видаленою змиванням схваленим очисником і м'якою ганчіркою.

(n) Колеса шасі і ніші коліс мають бути очищені від накопичень сльоти, льоду або снігу, нанесеного вітром.

(o) При видаленні льоду, снігу, сльоти або інею з поверхонь літака, слід потурбуватись щодо запобігання його попаданню і накопиченню в допоміжних забірниках або зонах шарнірів поверхонь управління. Видалити сніг з крила, стабілізатора, елеронів і рулів висоти обприскуванням в напрямку від передніх до задніх крайок.

Почніть з найвищої точки поверхонь і оброблюйте до нижніх частин, наприклад, на деяких літаках починають з кінців крила і оброблюють в напрямку до кореневої частини.

(p) Лід може утворюватись на поверхнях літаку під час зниження крізь щільні хмари або опади під час заходу на посадку. Коли температури землі на аеродромі призначення є низькими, можливо, що закрилки будуть прибрані, а скупчення льоду між нерухомою і рухомою поверхнями залишаться непоміченими. Тому важливо, щоб ці зони були

checked prior to departure and any frozen deposits are removed.

(q) Under freezing fog conditions, the rear side of the fan blades shall be checked for ice build-up prior to start-up. Any deposits discovered shall be removed by directing air from a low flow hot air source, such as a cabin heater, onto the affected areas.

(r) A flight control check should be considered according to aircraft type (see relevant manuals). This check should be performed after de-icing/anti-icing

(s) Repetitive application of thickened de-icing/anti-icing fluids may lead to the subsequent formation/build-up of a dried residue in aerodynamically quiet areas, such as cavities and gaps. This residue may re-hydrate if exposed to high humidity conditions, precipitation, washing, etc., and increase to many times its original size/volume. This residue will freeze if exposed to conditions at or below 0°C. This may cause moving parts, such as elevators, ailerons, and flap actuating mechanisms to stiffen or jam in-flight. Re-hydrated residues may also form on exterior surfaces, which can reduce lift, increase drag and stall speed. Re-hydrated residues may also collect inside control surface structures and cause clogging of drain holes or imbalances to flight controls. Residues may also collect in hidden areas, such as around flight control hinges, pulleys, grommets, on cables and in gaps.

Consult airframe manufacturers for inspection and cleaning details and procedures.

Clear ice precautions

(a) Clear ice can form on aircraft surfaces, below a layer of snow or slush. It is therefore important that surfaces are closely examined following each de-icing operation, in order to ensure that all deposits have been removed.

(b)Significant deposits of clear ice can form, in the vicinity of the fuel tanks, on wing upper surfaces as well as under-wing. aircrafts are most vulnerable to this type of build-up when:

(I) wing temperatures remain well below 0°C during the turnaround/transit;

(II) ambient temperatures between -2°C and +15°C;

(III) ambient humidity is high and/or precipitation occurs while the aircraft on the ground.

This type of ice formation is extremely difficult to detect. However, frost or ice on the lower surface of either wing can indicate the presence of clear ice on the upper wing surfaces.

Therefore when the above conditions prevail, or when there is otherwise any doubt whether clear ice has formed, a close examination shall be made immediately prior to departure, in order to ensure that all frozen deposits have in fact been removed.

NOTE 1: Clear ice can form at other temperatures if conditions (I) and (III) exist.

NOTE 2: Low wing temperatures associated with this type of build-up normally occur when large quantities of cold fuel remain in wing tanks during the turnaround/transit and any subsequent refuelling does not cause a sufficient increase in wing temperature.

8.2.4.5. General aircraft requirements after de-icing/anti-

оглянуті до відправлення і щоб були видалені всі замерзлі відкладення.

(q) За умов переохолодженого туману перед запуском задня частина лопаток компресора має бути оглянутою щодо накопичень льоду. Будь-які виявлені відкладення мають бути видалені напрямком повітря з джерела гарячого повітря низького тиску, такого, як обігрівач салону, на уражені зони.

(r) Перевірка органів управління має бути проведена у відповідності до типу літака (див. відповідні керівництва). Цей огляд має бути виконаним після усунення зледеніння та запобігання зледенінню.

(s) Повторне застосування загущених рідин для усунення зледеніння та запобігання зледенінню може призвести до подальшого утворення/накопичення сухого залишку в аеродинамічно спокійних областях, таких як порожнини і зазори. Цей залишок може повторно регідрувати під впливом високої вологості, опадів, миття і т. д. І збільшитися у багато разів в порівнянні з початковим розміром/об'ємом. Цей залишок замерзне, якщо піддасться впливу умов при або нижче 0°C. Це може призвести до того, що рухомі деталі, такі як елеватори, елерони і механізми, що призводять до руху закрилки, будуть затікати або заклинювати в польоті. Регідратовані залишки можуть також утворюватися на зовнішніх поверхнях, що може зменшити підйомну силу, збільшити опір і швидкість. Регідратовані залишки можуть також накопичуватися всередині структур поверхні систем управління і викликати засмічення зливних отворів або дисбаланс в засобах управління польотом. Залишки можуть також накопичуватися в прихованих областях, таких як навколо шарнірів управління польотом, шківах, прокладках, на тросах і в зазорах.

Консультуйтесь у виробників планеру літака щодо деталей і процедур огляду і очищення.

Застереження стосовно прозорого льоду

(a) Прозорий лід може утворитись на поверхнях літака під шаром снігу або сльоти. Тому є важливою ретельна оцінка поверхонь після кожної операції усунення зледеніння для гарантії того, що всі відкладення були видалені.

(b) Значні відкладення прозорого льоду можуть утворюватись біля паливних баків, на верхніх поверхнях крил, а також під крилом. Літаки найбільш уразливі до цього типу утворення, коли:

(I) температури крила залишаються набагато нижчими за 0°C протягом зміни/передачі;

(II) температури оточення між -2°C і +15°C;

(III) вологість оточуючого повітря є високою та/або під час перебування літака на землі виникають опади.

Дуже важко виявити цей тип утворення льоду. Проте, іній або лід на нижній поверхні будь-якого крила можуть указувати на наявність прозорого льоду на верхніх поверхнях крила.

Тому за переважання вищенаведених умов, або за наявності іншого будь-якого сумніву стосовно утворення прозорого льоду, негайно перед відправленням має бути проведено ретельний огляд щоб переконатись у фактичному видаленні всіх замерзлих відкладень.

ПРИМІТКА 1: Прозорий лід може утворитись за інших температур за наявності умов (I) і (III).

ПРИМІТКА 2: Низькі температури крила, пов'язані з цим типом утворення зазвичай з'являються, коли в баках залишається велика кількість холодного палива протягом зміни/передачі і будь-яка подальша заправка не спричиняє значного підвищення температури крила.

8.2.4.5. Загальні вимоги щодо літака після усунення

icing

(a) Following the de-icing/anti-icing procedures and prior to take-off, the critical aircraft surfaces shall be clean of all frost, ice, slush, and snow accumulations in accordance with the following requirements.

(1) Wings, tail and control surfaces

Wings, tail and control surfaces shall be free of ice, snow, slush, and frost except that a coating of frost may be present on wing lower surfaces in areas cold soaked by fuel between forward and aft spars in accordance with the aircraft manufacturer's published documentation.

NOTE: Frost or any other contamination is not acceptable on the lower side of the horizontal stabilizer and elevator, unless specified otherwise in the AFM or other aircraft manufacturer's documentation.

(2) Pitot tubes and static ports

Pitot tubes and static ports shall be clear of ice, frost, snow and fluid.

(3) Engines

Engine inlets, exhaust nozzles, cooling intakes, control system probes and ports shall be clear of ice and snow. Engine fan blades or propellers (as appropriate) shall be clear of ice, frost and snow, and shall rotate freely.

(4) Air conditioning inlets and outlets

Air conditioning inlets and outlets shall be clear of ice, frost and snow. Outflow valves shall be clear and unobstructed.

(5) Landing gear and landing gear doors

Landing gear and landing gear doors shall be unobstructed and clear of ice, frost and snow.

(6) Fuel tank vents

Fuel tank vents shall be clear of ice, frost and snow.

(7) Fuselage

Fuselage shall be clear of snow, slush or ice. Frost may be present in accordance with the aircraft manufacturer's documentation.

(8) Nose/radome area and flight deck windows

Snow, slush, or ice on the windscreens or on areas forward of the windscreens shall be removed prior to departure.

Heated flight deck windows will not normally require de-icing.

(b) Flight control check

A functional flight control check attracting an external observer is required after de-icing/anti-icing. This is particularly important in the case of an aircraft that has been subjected to an extreme ice or snow covering.

(c) Dried fluid residues when the aircraft has not been flown after anti-icing. Dried fluid residue could occur when surfaces have been treated but the aircraft has not subsequently been flown and not been subject to precipitation. The fluid may then have dried on the surfaces. In such situations the aircraft must be checked for dried residues from de-icing/anti-icing fluids and cleaned as necessary.

(d) Special maintenance considerations

Proper account should be taken of the possible side-effects of fluid use. Such effects may include, but are not necessarily limited to, dried and/or rehydrated residues, corrosion and the removal of lubricants.

8.2.4.6. Post de-icing/anti-icing check

зледеніння та запобігання зледенінню

(a) Після процедур усунення зледеніння та запобігання зледенінню і перед злетом, критичні поверхні літака мають бути чистими від усіх накопичень інею, льоду, сльоти і снігу у відповідності до наступних вимог.

(1) Поверхні крила, стабілізатора і органів управління

Крило, стабілізатор і органи управління мають бути вільними від льоду, снігу, сльоти і інею за винятком того, що може бути покриття інею на нижніх поверхнях крила, в зонах, просякнутих холодом від палива між переднім і заднім лонжеронами згідно опублікованої документації виробника ПС.

ПРИМІТКА: Іній або будь-які інші забруднення є неприйнятними на нижній частині горизонтального оперення і руля висоти, якщо тільки не наведено інше в КЛЕ або іншій документації виробника ПС.

(2) Приймачі динамічного і статичного тиску

Приймачі динамічного і статичного тиску мають бути вільними від льоду, інею, снігу і рідини.

(3) Двигуни

Вхідні отвори двигуна, вихлопні сопла, приймачі радіаторів, датчики систем управління і приймачі мають бути вільними від льоду і снігу. Лопатки компресора або гвинти (як застосовно) мають бути вільними від льоду, інею і снігу і мають вільно обертатись.

(4) Вхідні отвори і виходи системи кондиціювання повітря

Вхідні отвори і виходи системи кондиціювання повітря мають бути вільним від льоду, інею і снігу. Вихідні клапани мають бути чистими і не мати перешкод.

(5) Шасі і стулки шасі

Шасі і стулки шасі повинні не мати перешкод і бути вільними від льоду, інею і снігу.

(6) Дренаж паливних баків

Дренажі паливних баків мають бути вільними від льоду, інею і снігу.

(7) Фюзеляж

Фюзеляж має бути вільним від снігу, сльоти або льоду. Іній може бути наявним у відповідності до документації виробника ПС.

(8) Зона носу і вікна кабіни пілотів

Сніг, сльота або лід на вікнах або в зонах перед лобовими стеклами мають бути видаленими до відправлення.

Вікна пілотської кабіни, що обігріваються, зазвичай не потребують усунення зледеніння.

(b) Перевірка органів управління

Після усунення зледеніння та запобігання зледенінню потрібна функціональна перевірка органів управління із залученням зовнішнього спостерігача. Особливо важливо це для літаків, що піддавались екстремальному покриттю льодом або снігом.

(c) Сухий осад рідин у випадку, коли літак після запобігання зледенінню не літав. Сухий осад рідин може виникнути, коли поверхні були оброблені, але літак потім не літав і не піддавався дії опадів. Рідина на поверхнях може засохнути. За такої ситуації літак має бути оглянутим стосовно сухого осаду рідин для усунення зледеніння та запобігання зледенінню і очищений за необхідності.

(d) Розгляд спеціального технічного обслуговування

Слід враховувати можливі побічні ефекти користування рідинами. Такі ефекти можуть включати, але не обов'язково обмежуватись висохлим осадом та/або таким, що знов набрав води, корозією і видаленням мастильних матеріалів.

8.2.4.6. Перевірка після усунення зледеніння та запобі-

An aircraft shall not be dispatched after a de-icing/anti-icing operation until has received the following visual check by a trained and qualified person.

This check shall cover wings, horizontal stabilizer, vertical stabilizer and fuselage. This check shall also include any other parts of the aircraft on which a de-icing/anti-icing treatment was performed according to the requirements identified during the contamination check.

The check shall be performed from points offering sufficient visibility of all prescribed surfaces (e.g. from the de-icing facility itself or other equipment suitable for gaining access). To ensure that there is no clear ice on suspect areas, it may be necessary to make a physical check (e.g. tactile). Any contamination found, shall be removed by further de-icing/anti-icing treatment and the check repeated.

Before take-off the PIC must ensure that he has received confirmation that this Post De-icing/Anti-icing Check has been accomplished.

8.2.4.7. Pre-take-off check

The PIC shall continuously monitor the weather conditions after the performed de-icing/anti-icing treatment. Prior to take-off he shall assess whether the applied holdover time is still appropriate and/or if untreated surfaces may have become contaminated. This pre-take-off check includes, but is not limited to, factors such as precipitation, wind and OAT.

This Check is normally performed from inside the flight deck.

8.2.4.8. Pre-take-off contamination check

This is a check of the critical surfaces for contamination.

If any doubt exists as to whether a deposit may adversely affect the aircraft's performance and/or controllability characteristics, the PIC should arrange for a pre-take-off contamination check in order to verify that the aircraft's surfaces are free of contamination.

This check is normally performed from outside the aircraft.

Special methods and/or equipment may be necessary to perform this check, especially at night time or in extremely adverse weather conditions. If this check cannot be performed just before take-off, re-treatment should be applied.

If the PIC, based on the results of the check carried out, decides to re-process, any residue of the previous treatment should be removed and a completely new de/anti-icing treatment should be applied.

8.2.4.9. Communication Procedures

(a) Communication between the PIC and the de-icing crew will usually be achieved using a combination of printed forms and verbal communication. For treatments carried out after aircraft doors are closed, use of flight interphone (headset) or VHF radio will usually be required.

Use of hand signals is not recommended except for the final "all clear" signal.

(b)Communication prior to starting De-icing/Anti-icing treatment.

(1) Before de-icing/anti-icing, the PIC shall be requested to confirm the treatment required (areas to be de-iced, anti-icing requirements, special de-icing procedures).

гання зледенінню

Літак не має відправлятися після операції з усунення зледеніння та запобігання зледенінню до виконання наступної візуальної перевірки навченим і кваліфікованим персоналом.

Цей огляд має охоплювати крила, горизонтальне і вертикальне оперення і фюзеляж. Цей огляд має також включати будь-яку іншу частину літака, на якій було здійснено обробку з усунення зледеніння та запобігання зледенінню згідно вимог, встановлених під час перевірки на забруднення.

Огляд має бути здійснено з точок, які дозволяють достатню видимість всіх зазначених поверхонь (напр., прямо з засобу для усунення зледеніння або іншого устаткування, придатного для отримання доступу). Щоб переконатися, що на підозрілих ділянках немає чистого льоду, може знадобитися фізична перевірка (наприклад, тактильна). Будь-які знайдені забруднення мають бути видалені подальшою обробкою усунення зледеніння та запобігання зледенінню і повторного огляду.

Перед злетом КПС має переконатись в отриманні підтвердження щодо здійснення цього огляду після обробки з усунення зледеніння/запобігання зледеніння.

8.2.4.7. Перевірка перед злетом

КПС має постійно контролювати умови погоди після отриманої обробки з усунення зледеніння та запобігання зледенінню. Перед злетом він має оцінити, чи залишається відповідним застосований час післядії, та/або, чи не забруднилися необроблені поверхні. Ця перевірка перед зльотом включає, але не обмежується, такими факторами, як опади, вітер і температура навколишнього середовища.

Цей огляд зазвичай здійснюється зсередини кабіни пілотів.

8.2.4.8. Перевірка щодо забруднень перед злетом

Це огляд критичних поверхонь щодо забруднення.

Якщо є будь-які сумніви щодо того, чи можуть відкладення негативно вплинути на льотно-технічні характеристики та/або характеристики керованості, КПС повинен організувати перевірку перед зльотом, щоб упевнитися, що поверхні літаку вільні від забруднення.

Цей огляд зазвичай здійснюється ззовні літака.

Для виконання цієї перевірки можуть знадобитися спеціальні методи та/або обладнання, особливо в нічний час або в украй несприятливих погодних умовах. Якщо цю перевірку неможливо виконати безпосередньо перед зльотом, слід застосувати повторну обробку.

Якщо КПС на основі результатів перевірки приймає рішення про повторну обробку, слід видалити всі залишки попередньої обробки і застосувати абсолютно нову обробку для усунення зледеніння та запобігання зледенінню.

8.2.4.9. Процедури зв'язку

(a) Зв'язок КПС з екіпажем усунення зледеніння зазвичай досягається комбінацією печатних форм з мовним зв'язком. Щодо обробки, яка здійснюється після закриття дверей літака, зазвичай потрібно користуватись гарнітурою переговірного пристрою або УКХ радіо.

Не рекомендується використання сигналізації руками за винятком кінцевого сигналу «все чисто».

(b)Зв'язок перед початком обробки з усунення зледеніння та запобігання зледенінню.

(1) Перед усуненням зледеніння та запобіганням зледенінню КПС має бути запитаним щодо підтвердження потрібного очищення (зони, які мають бути очищені, вимога стосовно запобігання зледенінню, спеціальні процедури усунення

(2) Before fluid application starts, the PIC shall be requested to configure the aircraft for de-icing/anti-icing (surfaces, controls and systems, as per aircraft type requirements). The de-icing crew shall wait for confirmation that this has been completed before commencing the treatment.

(3) For treatments carried out without the flight crew present, a suitably qualified individual shall be nominated by the aircraft operator to confirm the treatment required and to confirm correct configuration of the aircraft.

(c) Post de-icing/anti-icing communication

An aircraft shall not be dispatched after a de-icing/anti-icing operation until the PIC has been notified of the type of de-icing/anti-icing operation performed.

The Anti-icing Code shall be provided by a person from handling company at the completion of the treatment, indicating that the checked surfaces (see item 8.2.4.6) are free of ice, frost, snow, and slush, and in addition includes the necessary information to allow the PIC to estimate the holdover time to be expected under the prevailing weather conditions with reference to item 8.2.4.10.

(d) Anti-icing Codes

The following information shall be recorded and be communicated to the PIC by referring to the last step of the procedure and in the sequence provided below:

(1) the fluid Type; i.e. Type I, II, III, IV;

(2) the concentration of fluid within the fluid/water mixture, expressed as a percentage by volume;

NOTE: No requirement for Type I fluid.

(3) the local time (hours: minutes), either

- for a one-step de-icing/anti-icing: at the start of the treatment; or
- when a two-step de-icing/anti-icing operation has been carried out, the anti-icing code should be determined by the second step fluid. Fluid brand names may be included, if desired.

(4) the date (day, month, year);

NOTE: Required for record keeping, optional for the PIC notification.

(5) the complete name of the anti-icing fluid (so called “brand name”).

NOTE: Optional; for Type II and IV fluids only.

(6) the statement "Post de-icing/anti-icing check completed”.

EXAMPLE A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75% of a Type II fluid and 25% water, commencing at 12:40 local time on 10 February 2020, is reported and recorded as follows:

TYPE II/75 12:40 (10 Feb 2020) (Complete name of anti-icing fluid)

"Post de-icing/anti-icing check completed".

(e) Post de-icing/anti-icing check and transmission of the Anti-Icing Code to the PIC.

Handling Company in accordance with Handling Agreement defines which company is responsible for carrying out the post de-icing/anti icing check and providing the PIC with the Anti-Icing Code.

If two different companies are involved in the de-icing/anti-

зледеніння).

(2) Перед початком нанесення рідини КПС повинен бути запитаним щодо конфігурації літака для усунення зледеніння та запобігання зледенінню (поверхні, органи управління і системи з огляду на тип літака). Екіпаж усунення зледеніння має очікувати підтвердження до початку обробки.

(3) Щодо обробки, що здійснюється без присутності льотного екіпажу, відповідним чином кваліфікована особа має бути призначеною оператором літака для підтвердження потрібної обробки і підтвердження правильної конфігурації літака.

(c) Зв’язок після усунення зледеніння та запобігання зледенінню.

Літак не має бути відправленим після обробки, поки КПС не буде повідомленим стосовно типу виконаного усунення зледеніння та запобігання зледенінню.

Після завершення обробки особа з обслуговуючої компанії має надати Код запобігання зледенінню, який указує, що оглянуті поверхні (див. п. 8.2.4.6) є вільними від льоду, інею, снігу і сльоти, і на додаток включає потрібну інформацію, яка дозволяє КПС оцінити очікуваний час післядії за переважаючих умов погоди з посиланням на п. 8.2.4.10.

(d) Коди запобігання зледенінню

Наступна інформація має бути записана і передана КПС, посилаючись на останній крок процедури і в порядку, наведеному нижче:

(1) тип рідини; напр., Тип I, II, III, IV;

(2) концентрація рідини в суміші рідини з водою, виражена в процентах об’єму;

ПРИМІТКА: Для рідини Типу I вимог немає.

(3) місцевий час (години : хвилини) або

- для усунення зледеніння та запобігання зледенінню у один крок: початку обробки; або
- коли проведено двоетапне усунення зледеніння та запобігання зледенінню, код запобігання зледенінню слід визначити за допомогою рідини другого етапу. За бажанням можуть бути включені назви брендів рідини.

(4) дата (день, місяць, рік);

ПРИМІТКА: Потрібно для зберігання звітів, необов’язкове для повідомлення КПС;

(5) повна назва рідини для запобігання зледенінню (так звана «торгівельна марка»).

ПРИМІТКА: Не обов’язково; тільки для рідин типу II і IV.

(6) твердження: “Post de-icing/anti-icing check completed” («Огляд після усунення зледеніння та запобігання зледенінню виконано»).

ПРИКЛАД Процедура усунення зледеніння та запобігання зледенінню, в якій останнім кроком є використання суміші 75% рідини Типу II і 25% води, яка почалась о 12:40 місцевого часу 10 лютого 2020 р. повідомляється і звітується наступним чином:

TYPE II/75 12:40 (10 Feb 2020) (Complete name of anti-icing fluid)

"Post de-icing/anti-icing check completed"

(e) Огляд після усунення зледеніння та запобігання зледенінню і передача КПС Коду запобігання зледенінню.

Обслуговуюча компанія у відповідності до договору про обслуговування відповідає за здійснення огляду після усунення зледеніння та запобігання зледенінню і надання КПС Коду запобігання зледенінню.

Якщо в обробку для усунення зледеніння та запобігання

icing treatment and post de-icing/anti-icing check, it must be ensured that the Anti-Icing Code is not given before the post de-icing/anti-icing check is completed.

The company carrying out the de-icing/anti-icing treatment shall be responsible for the treatment and pass all information about the treatment to the company carrying out the post de-icing/anti-icing check.

Transmission of anti-icing code (see (d) above) to the PIC confirms that a post de-icing/anti-icing check was completed and the aircraft is clean

(f) All clear signal

The flight crew shall receive a confirmation from the ground crew that all de-icing/anti-icing operations are complete and that all personnel and equipment are clear before reconfiguring or moving the aircraft.

(g)Aircraft technical Log.

Whenever de-icing/anti-icing has taken place the Co-pilot/Flight engineer must make an appropriate entry in the aircraft technical log showing the times of start and completion of the anti-icing process.

8.2.4.10. Holdover time

Hold-over protection is achieved by a layer of anti-icing fluid remaining on and protecting aircraft surfaces for a period of time. With an one-step de-icing/anti-icing procedure, the HoT begins at the commencement of de-icing/anti-icing. With a two-step procedure, the HoT begins at the commencement of the second (anti-icing) step. The hold-over protection runs out:

- at the commencement of the take-off roll (due to aerodynamic shedding of fluid);
- when frozen deposits start to form or accumulate on treated aircraft surfaces, thereby indicating the loss of effectiveness of the fluid.

Due to their properties, Type I fluids form a thin liquid wetting film, which provides limited holdover time, especially in conditions of freezing precipitation. With this type of fluid no additional holdover time would be provided by increasing the concentration of the fluid in the fluid/water mixture.

Type II, III, and IV fluids contain a pseudo plastic thickening agent, which enables the fluid to form a thicker liquid wetting film on external aircraft surfaces. This film provides a longer holdover time especially in conditions of freezing precipitation.

When an aircraft is anti-iced and a longer HoT is needed/desired, the use of a less diluted Type II or Type IV fluid should be considered.

With this type of fluid additional holdover time will be provided by increasing the concentration of the fluid in the fluid/water mixture, with maximum holdover time available from undiluted fluid.

The Tables 3, 4, 5, 6 give an indication as to the samples of time frame of protection that could reasonably be expected under conditions of precipitation. However, due to the many variables that can influence holdover time, these times should not be considered as minimums or maximums as the actual time of protection may be extended or reduced, depending upon the particular conditions existing at the time. Such as:

- atmospheric conditions, e.g. exact type and rate of precipitation, wind direction and velocity, relative humidity and solar radiation;
- the aircraft and its surroundings, such as aircraft component inclination angle, contour and surface rough-

зледенінню і огляд після обробки залучено дві різні компанії, має бути забезпечено, щоб Код запобігання зледенінню не було надано до завершення огляду після обробки.

Компанія, що здійснює обробку усунення зледеніння та запобігання зледенінню має нести відповідальність за обробку і надання усієї інформації стосовно обробки компанії, що здійснює огляд після усунення зледеніння та запобігання зледенінню.

Передача Коду запобігання зледенінню (див. п. (d) вище) КПС підтверджує, що огляд після обробки було здійснено і що літак є чистим

(f) Сигнал «Все чисто»

Льотний екіпаж має отримати підтвердження від наземного екіпажу що всі операції усунення зледеніння та запобігання зледенінню завершені і весь персонал і устаткування прибрані перед повторною конфігурацією або зрушенням літаку.

(g)Технічний бортовий журнал

Коли мало місце усунення зледеніння та запобігання зледенінню, 2-й пілот/бортінженер має зробити відповідний запис в технічному бортжурналі, указуючи час початку і завершення процесу запобігання зледенінню.

8.2.4.10. Час післядії

Продовження тривалості дії захисту досягається товщиною шару нанесеної рідини, який залишається на поверхні літака і захищає її протягом деякого часу. За допомогою одноетапної процедури усунення зледеніння та запобігання зледенінню, час захисної дії речовини починається з початку обробки. При двоетапній процедурі час захисної дії починається з початку другого етапу (запобігання зледенінню). Час захисної дії закінчується:

- на початку зльоту (у зв'язку з аеродинамічним проливом рідини);
- коли заморожені відкладення починають утворюватися або накопичуватися на оброблених поверхнях літака, що вказує на втрату ефективності рідини.

Завдяки властивостям рідини Типу I формують тонку рідку плівку, яка забезпечує обмежений час післядії, особливо в умовах переохолоджених опадів. З цим типом рідини не забезпечується додатковий час післядії через збільшення концентрації рідини в суміші з водою.

Рідини типу II, III і IV містять псевдо пластичний агент загущення, який дозволяє рідині формувати на зовнішніх поверхнях літака більш товсту рідку плівку. Ця плівка забезпечує довший час післядії особливо за умов переохолоджених опадів.

Якщо літак захищений від обмерзання і потрібний більш тривалий час захисної дії, слід розглянути можливість використання менш розведеної рідини типу II або типу IV.

Додатковий час післядії буде забезпечуватись збільшенням концентрації рідини цих типів в суміші з водою, при максимальному часі післядії, що досягається нерозведеною рідиною.

Таблиці 3, 4, 5, 6 указують приклади рамок часу захисту, який можна очікувати в умовах опадів. Проте, через багату кількість змінних, які можуть впливати на час післядії, цей час не може вважатись мінімальним або максимальним, оскільки фактичний час захисту може бути збільшений або скорочений в залежності від специфічних умов, існуючих в цей час. Таких як:

- атмосферні умови, наприклад, точний тип і частоту опадів, напрямок вітру і швидкості, відносної вологості і сонячного випромінювання;
- повітряне судно та навколишне середовище, такі як кут нахилу літака, контур і шорсткість поверхні, те-

ness, surface temperature, operation in close proximity to other aircraft (jet or propeller blast) and ground equipment and structures.

HoTs are not meant to imply that flight is safe in the prevailing conditions if the specified HoT has not been exceeded. Certain meteorological conditions, such as freezing drizzle or freezing rain, may be beyond the certification envelope of the aircraft.

Because, the times of protection shown in these tables are used as guidelines only and are normally used in conjunction with the pre-take-off check.

The responsibility for the application of these data remains with the user.

CAUTION: Heavy precipitation rates or high moisture content, high wind velocity or jet blast may reduce holdover time below the lowest time stated in the range. Holdover time may also be reduced when aircraft skin temperature is lower than OAT.

Therefore, the indicated times should be used only in conjunction with a pre-take-off check.

ATTENTION! Data resulted in following tables are for example only. They change annually

8.2.4.11. Off-gate de-icing/anti-icing procedures

(a) Communications

During off-gate de-icing/anti-icing a two-way communication between flight crew and deicing/anti-icing operator/supervisor must be established prior to the de-icing/anti-icing treatment.

This may be done either by intercom or by VHF radio. In case VHF is used, the register or “tail number” of the aircraft instead of flight number must be used during all communications.

During treatment all necessary information to cockpit must be given by this means (Beginning of treatment, treatment of sections requiring deactivation of airplane systems, anti-icing code, etc.). Contact with flight crew may be closed after anti-icing code and readiness for taxi-out has been announced. For standard phrases refer to item 8.2.4.11(e).

During de-icing/anti-icing operations with engines running, both verbal and visual communications are strongly recommended to control aircraft movement.

(b)Taxi guidance

When off-gate de-icing/anti-icing area is entered by taxiing, a sufficient taxi and stopping guidance must be arranged, or marshaller assistance must be given. In case radio contact must be established before entering the de-icing/anti-icing area, the signs with clearly marked operation frequency must be visible from the cockpit before entering this area.

(c) General instructions

The de-icing/anti-icing operator together with the airport authorities must publish all necessary information about how to operate on the off-gate site by NOTAM or in local AIP. This information has to include at least the location of, and standard taxi routing to the de-icing/anti-icing area, means to coordinate the de-icing/anti-icing operation, means to communicate before and during the de-icing/anti-icing operation, and information about taxi and stopping guidance.

d) Responsibilities

мпература поверхні, експлуатація в безпосередній близькості від інших літальних апаратів (реактивний або пропелерний двигун), наземного обладнання і споруд.

Час захисної дії не означає, що політ є безпечним в існуючих умовах, якщо вказаний час зіхисної дії не був перевищений. Деякі метеорологічні умови, такі як паморозь або замерзаючий дощ, можуть виходити за рамки сертифікації літака.

Тому, значення часу захисту, зазначені в цих таблицях, використовуються тільки в якості орієнтовних і зазвичай використовуються в поєднанні з перевіркою перед зльотом.

Відповідальність за застосування цих даних покладено на користувача.

УВАГА: Інтенсивність опадів або вміст високої вологості, сильний вітер або реактивний потік може зменшити час післядії до значень менших, ніж наведено в діапазоні. Час післядії також може бути скороченим. Коли температура обшивки літака є нижчою за OAT.

Тому наведений час має використовуватись тільки у поєднанні з оглядом перед злетом.

УВАГА! Дані наведені в наступних таблицях тільки для прикладу. Вони щорічно змінюються.

8.2.4.11. Процедури усунення зледеніння та запобігання зледенінню поза пероном

(a) Зв’язок

Під час усунення зледеніння та запобігання зледенінню поза пероном має бути встановлено зв’язок КПС з оператором/спостерігачем з усунення зледеніння та запобігання зледенінню до початку обробки.

Це може бути зроблено або за допомогою переговірного пристрою або УКХ радіо. У випадку користування УКХ, під час усього зв’язку замість номеру рейсу має використовуватись бортовий номер літака.

Під час обробки вся потрібна інформація має надаватись у кабіну екіпажу цими засобами (початок обробки, обробка секцій які потребують виводу з активного стану систем літака, коду запобігання зледенінню і т. ін.). Зв’язок з льотним екіпажем може бути припинений після оголошення коду запобігання зледенінню і готовності до вирулювання. Щодо стандартних фраз див. п. 8.2.4.11(e)

Протягом операцій усунення зледеніння та запобігання зледенінню з працюючими двигунами, для контролю руху літака строго рекомендується як усний, так і візуальний зв’язок.

(b) Управління рулінням

Якщо в’їзд в зону усунення зледеніння та запобігання зледенінню поза пероном здійснюється рулінням, має бути влаштовано достатній контроль руління і зупинки, або має надаватись допомога сигнальника. У випадку, коли радіозв’язок має бути встановлений до в’їзду в зону усунення зледеніння та запобігання зледенінню, до в’їзду в цю зону з кабіни мають бути чітко видимі написи стосовно оперативної частоти.

(c) Загальні інструкції

Оператор з усунення зледеніння та запобігання зледенінню разом з повноважним органом аеропорту мають опублікувати всю потрібну інформацію стосовно порядку роботи в зоні поза пероном використовуючи NOTAM або в місцевому AIP. Ця інформація має містити принаймні розташування і стандартний маршрут руління в зону усунення зледеніння та запобігання зледенінню, засоби координації операції обробки, засоби зв’язку перед та під час обробки і інформація щодо управління рулінням і зупинкою.

d) Відповідальність

The responsibility to determine the need for de-icing/anti-icing before dispatch rests with flight crew who performs the Contamination Check on the parking stand. This information must be given verbally to the PIC of the aircraft, who is after that responsible to proceed in order to get proper treatment.

After treatment, the result must be checked by a trained and qualified person and the anti-icing code must be given to the PIC (see item 8.2.4.9(d)), after which the PIC is responsible for the airworthiness of the aircraft.

e) Terminology

Following standard communication terminology is recommended during off-gate de-icing/anti-icing procedures:

(DIS = De-icing/anti-icing supervisor)

DIS: “Set parking-brakes, confirm aircraft is ready for treatment, inform on any special requests.”

After airplane is configured for treatment:

PIC: “Brakes are set, you may begin treatment and observe … (any special requests like: ice under wing/flaps, clear-ice on top of wing, snow on fuselage, ice on landing-gear, anti-ice with Type IV fluid, etc.)”.

DIS: “We begin treatment now and observe (special request given, like “ice under wing”, etc.). I will call you back when ready”.

Only after all equipment is cleared from aircraft and all checks are completed:

DIS: “De-icing/anti-icing completed, Anti-icing Code is: … (plus any additional info needed). I am disconnecting. Standby for clear signal at right/left and/or contact ground/tower for taxi clearance.”

PIC: ”De-icing/anti-icing completed, Anti-icing code is …”

8.2.4.12. De-/Anti-Icing Fluids

(1) Type I fluid: Due to its properties, Type I fluid forms a thin, liquid wetting film on surfaces to which it is applied, which, under certain weather conditions, gives a very limited HoT. With this type of fluid, increasing the concentration of fluid in the fluid/water mix does not provide any extension in HoT.

(2) Type II fluid generally has a lower glycol content in its concentrated form than Type I fluid due to the inclusion of a pseudo plastic thickening agent. This effectively means that when applied to the surface of an aircraft the viscosity is high, thus allowing the fluid to remain on and protect against freezing precipitation for a period of time. However, the increasing effect of the airflow over the wing during the take-off roll will effectively 'shear' the fluid, reducing its viscosity and allowing it to readily flow off the critical surfaces. With this type of fluid the holdover time can be extended by increasing the concentration of fluid in the fluid/water mix. Type II fluids are usually straw colored.

(3) Type III fluid is designed primarily for aircraft with low rotation/take-off speed, and it may not require specialized low shear application and transfer equipment, but fluid “manufacturers” guidance should be followed in this respect. When used for anti icing, Type III fluids have holdover time guidelines typically less than those of a Type II fluid but significantly longer than those of Type I fluids.

(4) Type IV fluid. This fluid is similar in both composition and operation to Type II fluids. However, through the use of advanced thickening systems, it is able to provide longer holdover time than Type II fluids when used in concentrated

Відповідальність за визначення потреби у усуненні зледеніння та запобіганні зледенінню до вильоту несе льотний екіпаж, який здійснює перевірку на забруднення на стоянці. Ця усна інформація має бути надана КПС, який стає після цього відповідальним за рух для отримання належної обробки.

Після обробки результат може бути перевірений навченою і кваліфікованою особою і КПС може бути надано Код запобігання зледенінню (див. п. 8.2.4.9(d), після чого КПС стає відповідальним за льотну придатність літака.

е) Фразеологія

Рекомендується наступна стандартна фразеологія зв’язку під час процедур усунення зледеніння та запобігання зледенінню поза пероном:

(DIS = оператор/спостерігач усунення зледеніння та запобігання зледенінню)

DIS: “Set parking-brakes, confirm aircraft is ready for treatment, inform on any special requests.”

Після установки конфігурації літака для обробки:

КПС: “Brakes are set, you may begin treatment and observe … (any special requests like: ice under wing/flaps, clear-ice on top of wing, snow on fuselage, ice on landing-gear, anti-ice with Type IV fluid, etc.)”.

DIS: “We begin treatment now and observe (special request given, like “ice under wing”, etc.). I will call you back when ready”.

Тільки після віддалення усього устаткування від літака і виконання усіх перевірок:

DIS: “De-icing/anti-icing completed, Anti-icing Code is: … (плюс будь-яка додаткова потрібна інформація). I am disconnecting. Standby for clear signal at right/left and/or contact ground/tower for taxi clearance.”

КПС: ”De-icing/anti-icing completed, Anti-icing code is …”

8.2.4.12. Рідини для усунення зледеніння та запобігання зледенінню

(1) Рідина Типу I: Через свої властивості рідина Типу I утворює тонку рідку плівку на поверхнях, до яких вона застосовується, та яка за деяких умов погоди дає дуже обмежений час післядії. Цей тип рідини не забезпечує жодного збільшення часу післядії збільшенням концентрації рідини в розчині рідини з водою.

(2) Рідина Типу II в своїй концентрованій формі загалом має більш низький вміст гліколю, ніж рідина Типу I завдяки включенню псевдо пластичного загусника. Це фактично означає, що при застосуванні на поверхнях літака в’язкість є високою, таким чином дозволяючи рідині залишатись і деякий період часу захищати від переохолоджених опадів. Проте ефект збільшення потоку повітря над крилом під час розбігу ефективно «здуває» рідину, зменшуючи її в’язкість і дозволяючи їй легко стікати з критичних поверхонь. Час післядії цього типу рідини може бути збільшено шляхом збільшення концентрації рідині в суміші рідини з водою. Зазвичай рідини Типу II мають солом’яний колір.

(3) Рідина Типу III розроблена головним чином для літаків з невеликою швидкістю підйому передньої стійки/злету, і може не вимагати спеціалізованого устаткування для нанесення та доставки, але в цьому відношенні слід дотримуватись інформації виробника рідини. При використанні для захисту від зледеніння рідини Типу III мають час післядії зазвичай менший, ніж у рідин Типу II, але значно більший, ніж у рідин Типу I.

(4) Рідина Типу IV. Ця рідина подібна рідинам Типу II як за складом, так і за експлуатацією. Проте, через використання передових систем загущення, вона здатна забезпечувати більш тривалий час післядії, ніж рідини Типу II, що використ-

form. As with Type II fluids the holdover time can be extended by increasing the concentration of fluid in the fluid/water mix. Type IV fluids are usually colored green.

(5) Fluids used for de-icing and/or anti-icing should be acceptable to the Aircompany. These fluids normally conform to specifications such as SAE AMS1424, SAE AMS1428 or equivalent. Use of non-conforming fluids is not recommended due to their characteristics being unknown. The anti-icing and aerodynamic properties of thickened fluids may be seriously degraded by, for example, inappropriate storage, treatment, application, ap plication equipment and age.

товуються в концентрованій формі. Як і у рідин Типу II, час післядії може бути подовжено збільшенням концентрації рідини в суміші з водою. Зазвичай рідини Типу IV мають зелений колір

(5) Рідини, що використовуються для усунення зледеніння та/або запобігання зледенінню мають бути прийняті Авіакомпанією. Ці рідини зазвичай узгоджуються із специфікаціями, такими, як SAE AMS1424, SAE AMS1428, або еквівалентними. Використання рідин,що не відповідають вимогам, не рекомендується через їх невідомі характеристики. Властивості захисту проти зледеніння і аеродинамічні характеристики загущених рідин можуть серйозно погіршитись наприклад, внаслідок невідповідного зберігання, застосування, нанесення, устаткування для нанесення і віку.

8.2.4.13. Responsibility

The person technically releasing the aircraft is responsible for the performance and verification of the results of the treatment. The responsibility of accepting the performed treatment lies with the PIC.

De-/anti-icing decision

As the final decision rests with the PIC, his request will supersede the ground crew judgement.

As the PIC is responsible for the anti-icing condition of the aircraft during ground manoeuvring prior to take-off, he should take into account forecasted or expected weather conditions, taxi conditions, taxi times, holdover time and other relevant factors. The PIC can request another anti-icing application with a different mixture ratio to have the aircraft protected for a longer period against accumulation of precipitation. The PIC must, when in doubt about the aerodynamic cleanliness of the aircraft, perform an inspection or simply request a further de-/anti-icing.

Even when responsibilities are clearly defined and understood, sufficient communication between flight and ground crews is necessary. Any observation considered valuable should be mentioned to the other party to have redundancy in the process of decision making.

These observations may concern the weather, aircraft-related circumstances or, any other important factors for the dispatch of the aircraft.

Maintenance/ground operations responsibility

The information report given to the cockpit crew is a part of the technical airworthiness of the aircraft. The person releasing the aircraft is responsible for the performance and verification of the results of the de/anti-icing treatment.

PIC responsibility

The PIC is responsible for effectivede/anti-icing to conform with AFM and legal requirements. His request for such treatment and the fluid mixtures used will always take precedence over locally recommended procedures.

In case of continuing precipitation the PIC shall assess, whether or not the applied holdover time is still appropriate. After receiving the anti-icing code, he is responsible for ensuring that the relevant control surfaces remain free of frost, ice, slush and snow until take-off.

Flight Engineer responsibility (for AN-26)

Flight Engineer is responsible for performing contamination check, post treatment check. Flight Engineer must report to the PIC about results of these checks.

8.2.4.13. Відповідальність

Особа, яка технічно випускає повітряне судно, несе відповідальність за виконання та перевірку результатів обробки. Відповідальність за прийняття виконаної обробки лежить на КПС.

Рішення на виконання процедури антиобледеніння

Оскільки остаточне рішення залишається за КПС, його запит є вирішувальним проти рішення наземного екіпажу.

Оскільки КПС відповідає за стан протиобледеніння повітряного судна під час наземного маневрування перед зльотом, він повинен враховувати прогнозовані або очікувані погодні умови, умови руління, час руління, час стоянки та інші відповідні фактори. КПС може вимагати іншого застосування рідини проти зледеніння з іншим співвідношенням суміші, щоб забезпечити захист повітряного судна від накопичення атмосферних опадів на довший період. У разі виникнення сумнівів щодо аеродинамічної чистоти повітряного судна, КПС повинен провести інспекцію або просто вимагати повторного проведення процедури антиобледеніння.

Навіть якщо обов'язки чітко визначені і зрозумілі, необхідна достатня комунікація між льотним і наземним екіпажами. Будь-яке зауваження, яке вважається цінним, має бути доведено до відома іншої сторони, щоб мати можливість врахувати його в процесі прийняття рішення.

Ці зауваження можуть стосуватися погоди, обставин, пов'язаних з повітряним судном, або будь-яких інших важливих факторів для відправлення повітряного судна.

Відповідальність за технічне обслуговування/наземні операції

Інформаційний звіт, що надається екіпажу, є частиною технічної льотної придатності повітряного судна. Особа, яка випускає повітряне судно, несе відповідальність за виконання та перевірку результатів обробки проти обмерзання.

Відповідальність КПС

КПС несе відповідальність за відповідність ефективної обробки вимогам КЛЕ і законів. Його запит на таку обробку і суміш рідин, що використовуватиметься завжди переважає місцеві рекомендовані процедури.

В разі тривалих опадів КПС має оцінити, чи все ще відповідає застосований час післядії. Після отримання Коду запобігання зледенінню він несе відповідальність за гарантування, що доречні поверхні управління залишаються вільними від інею, льоду, сльоти і снігу аж до злету.

Відповідальність бортінженера (для Ан-26)

Бортінженер відповідає за здійснення перевірки на забруднення, огляд після обробки. Бортінженер має рапортувати КПС про результати таких перевірок.

8.2.4.14. Ramp and Taxi Precautions

Ice conditions on the ramp/gate area mean that the push-back vehicle may not be able to develop sufficient traction to

8.2.4.14. Обережність на пероні та при рулінні

Умови зледеніння на пероні/в зоні виходів означають, що буксир може бути неспроможним розвити достатню тягу

push the aircraft with engines running. In this case, after completing checks down to engine start, have the aircraft pushed back, to a position from which it can taxi forward, before starting engines. Be aware that idle thrust may be sufficient to move the aircraft forward even though the parking brake is set.

для виштовхування літака з працюючими двигунами. В цьому випадку після завершення перевірок аж до запуску двигунів, виштовхувати літак назад у положення, з якого він зможе рулювати уперед, до запуску двигунів. Майте на увазі, що тяга на малому газі може бути достатньою для зрушення літака уперед, навіть за установки на стояночні гальма.

Abnormal engine indications may occur during engine start, with oil pressure exceeding normal limits until oil temperature rises. This is acceptable provided the engine is operated at no more than idle thrust until indications are normal.

При запуску двигунів можуть виникнути ненормальні показники роботи двигунів, з тиском мастила, який перевищує звичайні обмеження до зростання температури мастила. Це є прийнятним за умови роботи двигуна з тягою не більше малого газу до нормалізації показників.

Be alert to the possibility of engine inlet ice buildup during taxi and ground holding operations, ice can form in engine inlets at temperatures above 10°C with high humidity present during extensive ground holds with the engines at idle. If visible moisture is present with a temperature below that specified in the AOM, nacelle anti-ice systems must be selected ON after each engine is started.

Будьте пильними щодо утворення накопичень льоду всередині впускних отворів двигунів під час рулювання і операцій очікування на землі, лід може утворюватись усередині впускних отворів двигунів за температур вище 10°C з високою вологістю протягом довгих очікувань на землі з двигунами на малому газі. Якщо видима вологість присутня з температурою нижче наведеної в КЛЕ, системи запобігання зледенінню двигунів мають бути включені після запуску кожного двигуна.

Taxi with great care since rutted areas cause steering problems. Neither aircraft nor ground vehicles are capable of stopping quickly. Snow may cover the normal taxi markings. Be alert to the possibility of foreign object damage due to high snow in ramp areas or along narrow taxiways. Test braking and steering capabilities frequently. Maintain a greater distance than normal from other traffic to avoid jet-blast which could adversely affect anti-ice treatment and/or blow contaminants onto the aircraft.

Рулюйте з великою обережністю оскільки зони з коліями створюють проблеми з управлінням. Ні літаки, ні наземні транспортні засоби не здатні швидко зупинитись. Сніг може покривати звичайні маркування доріжок. Пильнуйте можливість пошкодження сторонніми об'єктами через високі замети в зоні перону або вздовж вузьких доріжок для руління. Часто перевіряйте гальмування і здатність управління. Підтримуйте збільшені відносно звичайних дистанції від іншого руху для уникнення реактивного струменю, який може негативно впливати на обробку для запобігання зледенінню та/або надути забруднення на літак.

Engine thrust may need to be higher than normal to overcome the drag caused by slush or snow. Changes should be made slowly and carefully to avoid blowing equipment and/or contaminants into other aircraft. At intervals during prolonged taxi and immediately before take-off, engines must be run up to higher settings as specified in the AOM.

Тяга двигунів може вимагати збільшення відносно звичайної для здолання опору, утвореного снігом або сльотою. Зміни мають робитися повільно і обережно, щоб уникнути здування устаткування та/або забруднення на інші літаки. З інтервалами протягом руління і незабаром перед злетом двигуни мають попрацювати на більших режимах, як наведено в КЛЕ.

Flaps should be kept UP when taxiing through slush or standing water, with pre-take-off checks delayed until they are able to be lowered and antiskid selected ON.

Закрилки мають бути прибрані при рулінні крізь сльоту або стоячу воду з затримкою огляду перед злетом, поки не стане можливим їхній випуск, і анти-юзові пристрої не будуть включені.

Hold well clear of an active runway as a landing aircraft is more likely to deviate from the centerline if braking conditions are marginal. Slush thrown up by landing aircraft can be ingested by engines, cause airframe damage and degrade anti-ice treatment.

Очікуйте на відстані від робочої ЗПС, оскільки існує можливість відхилення літака, що здійснює посадку, від осьової лінії, якщо умови гальмування є граничними. Двигуни можуть засмоктати сльоту, що здіймається літаком, який виконує посадку, створити пошкодження конструкції і погіршити обробку для запобігання зледенінню.

8.2.4.15. Take-off

Take-off is prohibited if any of the following conditions exist:

(a) snow, ice or frost deposits are adhering to the wings, control surfaces, engines or propellers of the aircraft;

(b) heavy fall of wet snow with ambient temperature around freezing point;

(c) moderate or heavy freezing rain;

(d) the runway braking action is reported as "poor".

Observe appropriate performance limitations for take-off. Acceleration will be adversely affected by slush or standing water on the runway, which cause significantly greater drag. Be alert for conditions which could affect stopping and directional control should it become necessary to abort.

Line up carefully and ensure that the nose wheel is straight, as skidding of an offset nose wheel upsets directional control.

8.2.4.15. Злет

Злет забороняється за існування будь-якої з наступних умов:

(a) до крил, поверхонь управління, двигунів або гвинтів пристали відкладення снігу, льоду або інею;

(b) сильні опади у вигляді мокрого снігу з температурою оточення біля точки замерзання;

(c) помірний або сильний переохолоджений дощ;

(d) гальмівна дія ЗПС повідомлена як «погана».

Дотримуйтесь відповідних обмежень характеристик для злету. На прискорення несприятливо впливає сльота або стояча вода на ЗПС, які спричиняють значно більший опір. Пильнуйте щодо умов, які можуть впливати на зупинку і управління за напрямком, якщо виникне потреба припинити зліт.

Вирівнюйте літак на ЗПС ретельно і переконайтесь, що носове колесо спрямоване вздовж вісі, оскільки буксування

Apply thrust slowly to prevent asymmetry which would also affect directional control.

During take-off roll maintain positive forward pressure on the nose wheel and use rudder for directional control as soon as it becomes effective.

8.2.4.16. Rejected/aborted take-off

Directional control problems may be aggravated during an aborted take-off due to excessive antiskid cycling and/or individual wheels skidding. The rudder must be used as the primary steering aid and, to regain directional control, be prepared to release wheel brakes, cancel reverse thrust and re select forward idle. Brakes should be reapplied when directional control is regained.

8.2.4.17. Rotation technique

During take-off in poor weather conditions or in a contaminated runway situation, take-off roll and rotation shall be equal to a normal take-off situation, holding light forward pressure and using rudder and aileron to maintain directional control. Target pitch attitude shall be attained using normal rotation rate of 2-3°/sec. This will ensure that any abnormal pitch-up tendency due to possible residual contamination over the airfoil is detected early and the wing angle of attack does not become higher than normal.

If pitch-up or lateral instability is experienced after lift-off, use elevator, rudder and aileron to maintain the desired attitude. Apply maximum available thrust and use smooth continuous control inputs to avoid over controlling.

Do not allow further increase in pitch attitude until full lateral control has been regained.

Select wing and stabilizer anti-ice systems to ON as soon as practicable after lift-off.

8.2.4.18. Recording of incidents relating to de/anti-icing

An Occurrence Report shall be submitted in case of any incident related to De-/Anti-Icing.

Training

The Aircompany's initial and recurrent de-icing and/or anti-icing training programmes (including communication training) for flight crew and those of its personnel involved in the operation who are involved in de-icing and/or anti-icing include additional training if any of the following is introduced: a new method, procedure and/or technique, a new type of fluid and/or equipment or a new type of aircraft.

Contracting

When the Aircompany`s contracts training on de-icing/anti-icing, the Aircompany ensure that the contractor complies with the operator's training/qualification procedures, together with any specific procedures in respect of:

- de-icing and/or anti-icing methods and procedures;
- fluids to be used, including precautions for storage and preparation for use;

носового колеса порушує управління за напрямком. Застосовуйте тягу повільно для запобігання асиметрії, яка також впливає на управління за напрямком.

Під час розбігу зберігайте позитивний тиск на носове колесо та використовуйте руль напрямку для управління за напрямком, як тільки він стане ефективним.

8.2.4.16. Припинений/перерваний зліт

Проблеми з контролю напрямку можуть бути погіршені під час перерваного злету через надмірне циклічне спрацьовування анти-юзу та/або індивідуальне ковзання коліс. В якості первинного засобу управління має використовуватись руль напрямку і, для відновлення контролю напрямку будьте напоготові відпустити гальма коліс, вимкнути зворотну тягу і знов установити прямий малий газ. Гальма мають бути застосовані знову, коли відновиться управління за напрямком.

8.2.4.17. Техніка підйому носового колеса

Під час злету за поганих умов погоди або за ситуації забрудненої ЗПС, розбіг і підйом переднього колеса мають бути як в ситуації звичайного злету, утримуючи слабкий тиск уперед і використовуючи руль напрямку для утримування контролю напрямку. Намічений тангаж має бути досягнуто використовуючи звичайну кутову швидкість підйому передньої стійки у 2-3°/сек. Це гарантує, що будь-яка незвичайна тенденція кабрірування через можливе забруднення аеродинамічних поверхонь осадом буде виявлена якнайраніше і кут атаки крила не стане більшим за норму.

Якщо після відриву відчувається нестійкість за тангажем або напрямком, використовуйте руль висоти і елерони для збереження наміченого положення в просторі. Застосовуйте максимально можливу тягу і використовуйте плавні безперервні відхилення органів управління для уникнення розбалансу.

Не дозволяйте подальшого росту тангажу до повного відновлення поздовжнього контролю.

Увімкніть системи захисту від зледеніння крила і стабілізатора як тільки це стане можливим після злету.

8.2.4.18. Фіксація інцидентів стосовно усунення зледеніння та запобігання зледенінню

У випадку будь-якого інциденту стосовно усунення зледеніння та запобігання зледенінню має бути надано повідомлення про подію.

Навчання

Початкові та періодичні програми навчання Авіакомпанії з усунення зледеніння та запобігання зледенінню (включаючи навчання навичкам спілкування) для льотного екіпажу і його персоналу, які беруть участь в усуненні зледеніння та запобігання зледенінню і, включають додаткову підготовку, якщо вводиться щось, з нищенаведенного: новий метод, процедура та/або методика, новий тип рідини та/або обладнання або новий тип повітряного судна.

Підрядник

Коли Авіакомпанія укладає контракт на навчання з усунення зледеніння та запобігання зледенінню, Авіакомпанія має переконатися, що підрядник дотримується процедури навчання/кваліфікації Авіакомпанії разом з будь-якими конкретними процедурами щодо:

- методів і процедур з усунення зледеніння та запобігання зледенінню;
- рідин, які будуть використовуватися, включаючи запобіжні заходи для зберігання і підготовки до використання;

- specific aircraft provisions (e.g. no-spray areas, propeller/engine de-icing, APU operation etc.);
- checking and communications procedures.

- особливі умови для повітряного судна (наприклад, зони без розпилювання, запобігання зледеніння двигуна, робота ДСУ і т. д.);
- процедури перевірки та зв'язку.

Table 1 - Guideline for application of Type I fluid/water mixtures (minimum concentrations) as a function of OAT.

Таблиця 1 - Рекомендації щодо застосування рідини типу I в залежності від температури зовнішнього повітря.

For Example ***Для прикладу***

OAT (1) (°C) Температура зовнішнього повітря	**One-step procedure de-icing/anti-icing** Усунення зледеніння/запобігання зледенінню у один крок	**Two-step procedure** Обробка в два кроки	
		First step: de-icing Перший крок: усунення зледеніння	**Second step: anti-icing (2)** Другий крок: запобігання зледенінню
-3°C and above. -3°C і вище	Heated mix of fluid and water with a freezing point of at least 10°C below actual OAT (*) Нагріта розбавлена рідина з точкою замерзання як мінімум на 10°C нижче за температуру зовнішнього повітря	Heated water or a heated fluid/water mixture Підігріта вода або суміш нагрітої рідини і води	Heated mix of fluid and water with a freezing point of at least 10 °C below OAT Нагріта розбавлена рідина з точкою замерзання як мінімум на 10°C нижче за температуру зовнішнього повітря
Below – 3°C down to Lowest Operational Use Temperature (LOUT) нижче-3°C до LOUT		Heated fluid/water mixture with a freezing point at OAT or below Нагріта розбавлена рідина з точкою замерзання, яка дорівнює температурі зовнішнього повітря або нижче	

Note 1: Fluids must not be used at temperatures below their lowest operational use temperature (LOUT).

1. Рідини не можна використовувати при температурах нижче їх найнижчої робочої температури використання (LOUT).

Note 2: To be applied before first-step fluid freezes, typically within 3 minutes. This time may be higher than 3 minutes in some conditions, but potentially lower in heavy precipitation, colder temperatures, or for critical surfaces constructed of composite materials. If necessary, the second step shall be applied area by area (sectionally).

2. Наносити до того, як рідина на першому кроці замерзне, як правило, протягом 3 хвилин. Цей час може бути більше 3 хвилин в деяких умовах, але потенційно менше при сильних опадах, більш низьких температурах або для критичних поверхонь, виготовлених з композитних матеріалів. При необхідності другий крок наносять пошарово (по частинах).

CAUTION:

- This table is applicable for the use of Type I holdover time guidelines in all conditions, including active frost. If holdover times are not required, a temperature of 60 °C at the nozzle is desirable.

Ця таблиця може бути застосована для використання керівних принципів часу післядії типу I у всіх умовах, включаючи активний мороз. Якщо час післядії не обов'язковий, то бажана температура на форсунці 60 °C.

- If holdover times are required, the temperature of water or fluid/water mixtures shall be at least 60 °C at the nozzle. Upper temperature limit shall not exceed fluid and aircraft manufacturers' recommendations.

Якщо потрібен час післядії, температура води або суміші рідина/вода повинна бути не менше 60 °C в форсунці. Верхня межа температури не повинна перевищувати рекомендацій виробників рідин і літаків.

- To use Type I Holdover Times Guidelines in all conditions including active frost, an additional minimum of 1 liter/m^2 of heated Type I fluid mixture must be applied to the surfaces after all frozen contamination is removed. This application is necessary to heat the surfaces, as heat contributes significantly to the Type I fluid holdover times. Therequired protection can be provided using a 1-step method by applying more fluid than is strictly needed to just remove all of the frozen contamination (the same additional amount stated above is required).

Щоб використовувати рекомендації по часу післядії типу I у всіх умовах, включаючи активний мороз, після видалення всіх замерзлих забруднень на поверхні необхідно додатково нанести мінімум 1 літр/$м^2$ нагрітої рідкої суміші типу I. Це необхідно для нагрівання поверхні, так як тепло значно збільшує час післядії рідини типу I. Необхідний захист може бути забезпечений з використанням одно-крокового методу шляхом нанесення більшої кількості рідини, ніж строго необхідно, щоб просто видалити всі заморожені забруднення (потрібна така ж додаткова кількість, вказане вище).

- The lowest operational use temperature (LOUT) for a given Type I fluid is the higher (warmer) of:
  a) The lowest temperature at which the fluid meets the aerodynamic acceptance test for a given aircraft type; or
  b) The actual freezing point of the fluid plus a freezing point buffer of 10 °C.

Найнижча температура зовнішнього повітря (LOUT) для даної рідини типу I вище (тепліше) з:
а) Найнижча температура, при якій рідина проходить аеродинамічні приймальні випробування для даного типу повітряного судна; або ж
б) Фактична точка замерзання рідини плюс буферна точка замерзання 10 °C.

- Wing skin temperatures may be colder or warmer than the OAT. Causes can include: radiation cooling, cold-soaked wing, or hangar storage. Consult the appropriate guidance (HOT Tables and FAA N 8900.XXX series notice "Revised FAA-Approved Deicing Program Updates, Winter 2020-2021") for the contaminant in question.

Температура обшивки крила може бути нижче або вище, ніж у OAT. Причини можуть включати: радіаційне охолодження, просочене холодом крило або зберігання в ангарі. Див. Відповідні інструкції (таблиці HOT і повідомлення серії FAA N 8900.XXX «Оновлені поновлення затвердженої FAA програми по боротьбі з обмерзанням, зима 2020-2021») для розглянутого забруднювача.

- When conducting aircraft deicing using a Type I fluid and not using the 10°C/18°F buffer, procedures must be developed and approved to ensure refreezing does not occur prior to takeoff.

При проведенні усунення зледеніння літака з використанням рідини типу I і без використання буфера 10 °C, необхідно розробити і затвердити процедури для запобігання повторного зледеніння перед зльотом.

OAT- температура зовнішнього повітря(англ.)
LOAT- найнижча температура зовнішнього повітря(англ.)
ТЗ – точка замерзання
°C - градусів Цельсія

Table 2 – Guidelines for the application of type II, III and IV fluid/water mixture (minimum concentrations) as a function of OAT

Таблиця 2 – Рекомендації по відношенню застосування суміші(рідина / вода) типу II, III, IV ICO (мінімальної концентрації) в залежності від OAT

For Example

Для прикладу

OAT (°C) [1] Температура зовнішнього повітря	**Concentration of neat fluid/water by volume (fluid % / water %)**		
	One-step procedure Обробка в один прийом	**Two-step procedure** Обробка в два прийоми	
	De-/anti-icing Усунення зледенфння та запобігання зледенінню	**First step: de-icing** Перший прийом: усунення зледеніння	**Second step: anti-icing** [2] Другий прийом: запобігання зледенінню
0°C and above 0°C і вище	100/0, 75/25 or 50/50 heated[3] Type II or IV fluid/water mixture 100/0, 75/25 або 50/50 Тип II або IV підігріта[3] суміш рідини/води	Heated water or a heated Type I, II, III, or IV fluid/water mixture Підігріта вода або нагріта суміш рідини/води типу I, II, III або IV	100/0, 75/25 or 50/50 Heated or unheated Type II or IV fluid/water mixture 100/0, 75/25 або 50/50 підігріта або непідігріта суміш рідини/води типу II або IV
below 0°C to –3°C нижче 0°C до –3°C	100/0, 75/25 or 50/50 heated[3] Type II or IV fluid/water mixture 100/0, 75/25 або 50/50 Тип II або IV підігріта[3] суміш рідини/води	Heated Type I, II, III, or IV fluid/water mixture with a freezing point at OAT or below Підігріта суміш рідини/води типу I, II, III або IV з температурою замерзання на рівні OAT або нижче	100/0, 75/25 or 50/50 Heated or unheated Type II or IV fluid/water mixture 100/0, 75/25 або 50/50 підігріта або непідігріта суміш рідини/води типу II або IV
below –3°C to –14°C нижче –3°C до –14°C	100/0 or 75/25 heated[3] Type II or IV fluid/water mixture 100/0 або 75/25 Тип II або IV підігріта[3] суміш рідини/води	Heated Type I, II, III, or IV fluid/water mixture with a freezing point at OAT or below Підігріта суміш рідини/води типу I, II, III або IV з температурою замерзання на рівні OAT або нижче	100/0 or 75/25 Heated or unheated Type II or IV fluid/water mixture 100/0 або 75/25 підігріта або непідігріта суміш рідини/води типу II або IV
below –14°C to LOUT нижче –14°C	100/0 Heated[3] Type II or IV fluid 100/0 Тип II або IV підігріта[3] рідина	Heated Type I, II, III, or IV fluid/water mixture with a freezing point at OAT or below Підігріта суміш рідини/води типу I, II, III або IV з температурою замерзання на рівні OAT або нижче	100/0 Heated or unheated Type II or IV fluid 100/0 підігріта або непідігріта рідина типу II або IV

NOTES/ПРИМІТКИ

(1) Fluids used for the anti-icing procedure must not be used at temperatures below their lowest operational use temperature (LOUT). First step fluids must not be used below their freezing points. Consideration should be given to the use of Type I/III fluid when Type II/IV fluid cannot be used due to LOUT limitations. The LOUT for a given Type II/IV fluid is the higher (warmer) of: (2) To be applied before first step fluid freezes, typically within 3 minutes

a) The lowest temperature at which the fluid meets the aerodynamic acceptance test for a given aircraft type; or

b) The actual freezing point of the fluid plus its freezing point buffer of 7°C.

Although some LOUTs are lower than the temperatures stated in the HOT table, holdover times do not apply when anti-icing below the lowest temperature stated in the band.

Рідини, що використовуються для процедури запобігання зледенінню, не можна використовувати при температурах нижче їх самої запобігти перегріванню використання (LOUT). Рідини для першого кроку можна використовувати при температурі нижче їхньої точки замерзання. Слід розглянути можливість використання рідини типу I/II, коли рідину типу II/IV не можна використовувати через обмеження LOUT. LOUT для даної рідини типу II / IV є вищим (більш теплим) з:

а) Найнижча температура, при якій рідина проходить аеродинамічні приймальні випробування для даного типу повітряного судна; або ж

б) Фактична точка замерзання рідини плюс її буферна точка замерзання 7°C.

Хоча деякі значення LOUT нижче, ніж температури, зазначені в таблиці HOT, час витримки не застосовується, якщо захист від обмерзання нижче від найнижчої температури, зазначеної в діапазоні.

(2) To be applied before first step fluid freezes, typically within 3 minutes. Time may be longer than 3 minutes in some conditions, but potentially shorter in heavy precipitation, colder temperatures, or for critical surfaces constructed of composite materials. If necessary, the second step shall be applied area by area (sectionally)

Застосовується перед замерзанням рідини на першому кроці, як правило, протягом 3 хвилин. Час може бути більше 3 хвилин в деяких умовах, але потенційно менше при сильних опадах, більш низьких температурах або для критичних поверхонь, виготовлених з композитних матеріалів. При необхідності другий крок наноситься пошарово (по частинах).

(3) Clean aircraft may be anti-iced with unheated fluid

Чистий літак може бути оброблений не підігрітою рідиною.

CAUTIONS/ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

- For heated fluids, a fluid temperature not less than 60°C at the nozzle is desirable.

  Для нагрітих рідин бажана температура рідини на форсунці не нижче 60°C.
- Upper temperature limit shall not exceed fluid and aircraft manufacturers' recommendations.

  Верхня межа температури не повиннна перевищувати рекомендацій виробників рідин і літаків.
- Wing skin temperatures may be colder or warmer than the OAT. Causes can include: radiation cooling, cold-soaked wing, or hangar storage. Consult the appropriate guidance (HOT Tables and FAA N 8900.XXX series notice "Revised FAA-Approved Deicing Program Updates, Winter 2020-2021") for the contaminant in question

  Температура обшивки крила може бути нижче або нижче, ніж у OAT. Причини можуть включати: радіаційне охолодження, просочене холодом крило або ангару для зберігання. Зверніться до відповідного керівництва (HOT Tables і FAA N 8900.XXX примітка до серії

«Змінене оновлення затвердженої FAA програми по боротьбі з обмерзанням, зима 2020-2021 рр.») Для розглянутого забруднювача.

- Whenever frost or ice occurs on the lower surface of the wing in the area of the fuel tank, indicating a cold soaked wing, the 50/50 dilutions of Type II or IV shall not be used for the anti-icing step because fluid freezing may occur.

Кожного разу, коли на нижній поверхні крила в області паливного бака з'являється іній або лід, що вказує на просочене холодом крило, розведення 50/50 типів II або IV не повинно використовуватися для кроку запобігання зледенінню, оскільки може відбуватися замерзання рідини.

- An insufficient amount of anti-icing fluid may cause a substantial loss of holdover time. This is particularly true when using a Type I fluid mixture for the first step in a two-step procedure.

Недостатня кількість рідини для запобігання зледенінню може викликати значну втрату часу пілядії. Це особливо вірно при використанні рідкої суміші типу I на першому кроку двохетапної процедури.

When conducting aircraft de-icing using a Type I fluid and not using the 10 ℃ buffer, procedures must be developed and approved to ensure refreezing does not occur prior to takeoff.

При проведенні усунення зледеніння літака з використанням рідини типу I і без використання буфера 10 ℃ необхідно розробити і затвердити процедури для запобігання повторного заморожування перед зльотом.

Table 3 – Guideline for Holdover times Anticipated for type I fluid Mixtures as a function of weather conditions and OAT

Таблиця 3-Рекомендації по відношенню захисного часу дії суміші рідин Типу I в залежності від погодних умов та температури зовнішнього повітря

For Example

Для прикладу

OAT [1,2] (ºC) Температура зовніш-нього повітря	Approximate Holdover Times Under Various Weather Conditions (hours: minutes) Приблизний час захисної дії з урахуванням погодних умов (години. хвилини)							
	Freezing Fog or Ice Crystals Переохоло-джений туман	Very Light Snow, Snow Grains or Snow Pel-lets[3,4] Дуже слаб-кий сніг, снігові зерна, снігові гра-нули	Light Snow, Snow Grains or Snow Pellets[3,4] Слабкий сніг, сні-гові зер-на, снігові гранули	Moderate Snow, Snow Grains or Snow Pellets[3] Помірний сніг, снігові зерна, снігові гранули	Freezing Drizzle[5] Переохолодже-на мряка	Light Freezing Rain Слабкий пе-реохоло-джений дощ	Rain on Cold Soaked Wing[6] Дощ на просоче-ному холодом крилі	Other[7] Інше
–3°C and above –3°C і вище	0:11 - 0:17	0:18 - 0:22	0:11 - 0:18	0:06 - 0:11	0:09 - 0:13	0:02 - 0:05	0:02 - 0:05	
below –3°C to –6°C нижче –3°C до –6°C	0:08 - 0:13	0:14 - 0:17	0:08 - 0:14	0:05 - 0:08	0:05 - 0:09	0:02 - 0:05	CAUTION: No holdover time guidelines exist Немає рекомендацій	
below –6°C to –10°C нижче –6°C до –10°C	0:06 - 0:10	0:11 - 0:13	0:06 - 0:11	0:04 - 0:06	0:04 - 0:07	0:02 - 0:05		
Below –10°C нижче –10°C	0:05 - 0:09	0:07 - 0:08	0:04 - 0:07	0:02 - 0:04				

NOTES/ПРИМІТКИ

1 Type I fluid/water mixture must be selected so that the freezing point of the mixture is at least 10 °C below outside air temperature.

Суміш рідини/води типу I слід вибирати так, щоб точка замерзання суміші була як мінімум на 10 ° C нижче температури зовнішнього повітря.

2 Ensure that the lowest operational use temperature (LOUT) is respected.

Переконайтеся, що дотримується найнижча робоча температура використання (LOUT).

3 To determine snowfall intensity, the Snowfall Intensities as a Function of Prevailing Visibility table is required.

Для визначення інтенсивності снігопаду потрібна таблиця «Інтенсивність снігопаду як функція переважної видимості»

4 Use light freezing rain holdover times in conditions of very light or light snow mixed with light rain.

Використовуйте час післядії для слабкого переохолодженого дощу в умовах дуже слабкого снігу або слабкого снігу, змішаного з слабким дощем.

5 Includes light, moderate and heavy freezing drizzle. Use light freezing rain holdover times if positive identification of freezing drizzle is not possible.

Включає слабку, помірну і сильну переохолоджену мряку. Якщо неможливо точно визначити переохолоджену мряку, використовуйте час післядії не-великої кількості переохолодженої мряки.

6 No holdover time guidelines exist for this condition for 0°C and below.

При температурі 0°C і нижче немає жодних вказівок по часу післядії.

7 Heavy snow, ice pellets, moderate and heavy freezing rain, small hail and hail.

Сильний снігопад, крижані гранули, помірний і сильний переохолоджений дощ, невеликий град і град.

CAUTIONS/ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

- The responsibility for the application of these data remains with the user.

Відповідальність за використання цих даних лежить на користувачеві.

- The time of protection will be shortened in heavy weather conditions. Heavy precipitation rates or high moisture content, high wind velocity, or jet blast may reduce holdover time below the lowest time stated in the range. Holdover time may be reduced when aircraft skin temperature is lower than outside air temperature.

Час післядії скорочується у важких погодних умовах. Інтенсивні опади або висока вологість, висока швидкість вітру або реактивного струменю можуть скоротити час післядії до мінімуму, зазначеному в діапазоні. Час післядії може бути скорочено, якщо температура обшивки літака нижче температури зовнішнього повітря.

- Fluids used during ground de/anti-icing do not provide in-flight icing protection.

Рідини, що використовуються під час наземного усунення зледеніння та запобігання зледенінню, не забезпечують захисту від зледеніння в польоті.

- This table is for departure planning only and should be used in conjunction with pretakeoff check procedures.

Ця таблиця призначена тільки для планування вильоту і повинна використовуватися в поєднанні з процедурами перевірки перед зльотом.

Table 4 - Guideline for Holdover times Anticipated for Type II Fluid Mixtures as a Function of Weather Conditions and OAT.

Таблиця 4 – Рекомендації по відношенню до часу захисної дії суміші рідини типу II ІСО, в залежності від погодних умов та ТЗП

For Example

Для прикладу

OAT [1] (°C) Температура зовнішнього повітря	Type II Fluid Concentration Neat-Fluid/Water Vol% Концентрація рідини рідина/вода	Approximate Holdover Times Under Various Weather Conditions (hours: minutes) Приблизний час захисної дії з урахуванням погодних умов (години. хвилини)					
		Freezing Fog or Ice Crystals Переохолоджений туман чи кристали льоду	Snow, Snow Grains or Snow Pellets[2,3] Сніг, снігові зерна, снігові гранули	Freezing Drizzle[4] Переохолоджена мряка	Light Freezing Rain Слабкий переохолоджений дощ	Rain on Cold Soaked Wing[5] Дощ на просоченому холодом крилі	Other[6] Інше
-3°C and above -3°C і вище	100/0	0:55 - 1:50	0:25 - 0:50	0:30 - 1:00	0:20 - 0:35	0:08 - 0:45	
	75/25	0:25 - 0:55	0:15 - 0:25	0:15 - 0:40	0:10 - 0:20	0:04 - 0:25	
	50/50	0:15 - 0:25	0:05 - 0:10	0:08 - 0:15	0:06 - 0:09		
below -3°C to -8°C нижче -3°C до -8°C	100/0	0:30 - 0:45	0:20 - 0:35	0:20 - 0:45	0:15 - 0:20		
	75/25	0:25 - 0:50	0:10 - 0:20	0:15 - 0:25	0:08 - 0:15		
Below -8°C to -14°C нижче -8°C до -14°C	100/0	0:30 - 0:45	0:15 - 0:30	0:20 - 0:45[7]	0:15 - 0:20[7]		
	75/25	0:25 - 0:50	0:08 - 0:20	0:15 - 0:25[7]	0:08 - 0:15[7]		CAUTION: No holdover time guidelines exist Немає рекомендацій
Below -14°C to -18°C нижче -14°C до -18°C	100/0	0:15 - 0:25	0:02 - 0:07				
Below -18°C to -25°C нижче -18°C до -25°C	100/0	0:15 - 0:25[8]	0:01 - 0:03[8]				
below -25°C нижче -25°C	100/0	0:15 - 0:25[8]	0:00 - 0:01[8]				

NOTES/ПРИМІТКИ

(1) Ensure that the lowest operational use temperature (LOUT) is respected. Consider use of Type I fluid when Type II fluid cannot be used.
Переконайтеся, що дотримується найнижча робоча температура використання (LOUT). Розгляньте можливість використання рідини типу I, якщо рідину типу II використовувати не можна.

(2) To determine snowfall intensity, the Snowfall Intensities as a Function of Prevailing Visibility table is required.
Для визначення інтенсивності снігопаду потрібна таблиця «Інтенсивність снігопаду як функція переважної видимості».

(3) Use light freezing rain holdover times in conditions of very light or light snow mixed with light rain.
Використовуйте час післядії для слабкого переохолодженого дощу в умовах дуже слабкого снігу або слабкого снігу, змішаного з слабким дощем.

(4) Includes light, moderate and heavy freezing drizzle. Use light freezing rain holdover times if positive identification of freezing drizzle is not possible.
Включає слабку, помірну і сильну переохолоджену мряку. Якщо неможливо точно визначити переохолоджену мряку, використовуйте час післядії невеликої кількості переохолодженого дощу.

(5) No holdover time guidelines exist for this condition for 0°C and below.
При температурі 0°C і нижче не існує інструкцій по часу післядії.

(6) Heavy snow, ice pellets, moderate and heavy freezing rain, small hail and hail.
Сильний снігопад, крижані гранули, помірний і сильний переохолоджений дощ, невеликий град і град.

(7) No holdover time guidelines exist for this condition below -10°C.
Для цього стану при температурі нижче -10°C немає жодних вказівок по часу післядії.

(8) If the LOUT is unknown, no holdover time guidelines exist below -24°C.
Якщо LOUT невідомий, не існує рекомендацій за часом післядії при температурі нижче -24°C.

CAUTIONS/ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

- The responsibility for the application of these data remains with the user.

Відповідальність за використання цих даних лежить на користувачеві.

- The time of protection will be shortened in heavy weather conditions. Heavy precipitation rates or high moisture content, high wind velocity, or jet blast may reduce holdover time below the lowest time stated in the range. Holdover time may be reduced when aircraft skin temperature is lower than outside air temperature.

Час післядії скорочується у важких погодних умовах. Інтенсивні опади або висока вологість, висока швидкість вітру або реактивного струменю можуть скоротити час післядії до мінімуму, зазначеному в діапазоні. Час післядії може бути скорочено, якщо температура обшивки літака нижче температури зовнішнього повітря.

- Fluids used during ground de/anti-icing do not provide in-flight icing protection.

Рідини, що використовуються під час наземного усунення зледеніння та запобігання зледенінню, не забезпечують захисту від зледеніння в польоті.

- This table is for departure planning only and should be used in conjunction with pretakeoff check procedures.

Ця таблиця призначена тільки для планування вильоту і повинна використовуватися в поєднанні з процедурами перевірки перед зльотом.

Table 5 - Guideline for Holdover times Anticipated for Type III Fluid Mixtures as a Function of Weather Conditions and OAT.

Таблиця 5 - Рекомендації по відношенню до часу захисної дії суміші рідини типу III ICO, в залежності від погодних умов та ТЗП

For Example

Для прикладу

OAT (°C) Температура зовнішнього повітря	Type III Fluid Concentration Neat-Fluid/Water Vol%/ Концентрація рідини рідина/вода	Approximate Holdover Times Under Various Weather Conditions (hours: minutes) Приблизний час захисної дії з урахуванням погодних умов (години. хвилини)							
		Freezing Fog or Ice Crystals Переохолоджений туман чи кристали льоду	Very Light Snow, Snow Grains or Snow Pellets(3,4) Дуже слабкий сніг, снігові зерна, снігові гранули	Light Snow, Snow Grains or Snow Pellets(3,4) Слабкий сніг, снігові зерна, снігові гранули	Moderate Snow, Snow Grains or Snow Pellets(3) Помірний сніг, снігові зерна, снігові гранули	Freezing Drizzle(5) Переохолоджена мряка	Light Freezing Rain Слабкий переохолоджений дощ	Rain on Cold Soaked Wing(6) Дощ на просоченому холодом крилі	Other (7) Інше
-3°C and above -3°C і вище	100/0	0:34 - 1:27	1:01 - 1:20	0:30 - 1:01	0:14 - 0:30	0:19 - 0:38	0:11 - 0:19	0:04 - 0:30	CAUTION: No holdover time guidelines exist Не має рекомендацій
	75/25	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	
	50/50	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		
below -3°C to –10°C нижче -3°C до -10°C	100/0	0:38 - 1:16	1:01 - 1:20	0:30 - 1:01	0:14 - 0:30	0:19 - 0:34	0:11 - 0:19		
	75/25	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		
below -10°C нижче -10°C	100/0	0:30 - 1:20	1:01 - 1:20	0:30 - 1:01	0:14 - 0:30				

NOTES/ПРИМІТКИ

(1) These holdover times are for aircraft conforming to the SAE AS5900 low speed aerodynamic test criterion. Fluid must be applied unheated to use these holdover times. No holdover times exist for this fluid applied heated.

Цей час післядії відносяться до літаків з відповідним критерієм аеродинамічних випробувань на малих швидкостях SAE AS5900. Рідина повинна наноситися без підігріву, щоб використовувати цей час післядії.

(2) Ensure that the lowest operational use temperature (LOUT) is respected. Consider use of Type I fluid when Type II fluid cannot be used.

Переконайтеся, що дотримується найнижча робоча температура використання (LOUT). Розгляньте можливість використання рідини типу I, якщо рідину типу II використовувати не можна.

(3) To determine snowfall intensity, the Snowfall Intensities as a Function of Prevailing Visibility table is required.
Включає слабку, помірну і сильну переохолоджену мряку. Якщо неможливо точно визначити переохолоджену мряку, використовуйте час післядії невеликої кількості переохолодженого дощу.

(4) Use light freezing rain holdover times in conditions of very light or light snow mixed with light rain.
Використовуйте час післядії для слабкого переохолодженого дощу в умовах дуже слабкого снігу або слабкого снігу, змішаного з слабким дощем.

(5) Includes light, moderate and heavy freezing drizzle. Use light freezing rain holdover times if positive identification of freezing drizzle is not possible.
Включає слабку, помірну і сильну переохолоджену мряку. Якщо неможливо точно визначити переохолоджену мряку, використовуйте час післядії невеликої кількості переохолодженого дощу.

(6) No holdover time guidelines exist for this condition below -10°C.
Для цього стану при температурі нижче -10°C немає жодних вказівок по часу післядії.

(7) Heavy snow, ice pellets, moderate and heavy freezing rain, small hail and hail.
Сильний снігопад, крижані гранули, помірний і сильний переохолоджений дощ, невеликий град і град.

CAUTIONS/ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

- The responsibility for the application of these data remains with the user.

Відповідальність за використання цих даних лежить на користувачеві.

- The time of protection will be shortened in heavy weather conditions. Heavy precipitation rates or high moisture content, high wind velocity, or jet blast may reduce holdover time below the lowest time stated in the range. Holdover time may be reduced when aircraft skin temperature is lower than outside air temperature.

Час післядії скорочується у важких погодних умовах. Інтенсивні опади або висока вологість, висока швидкість вітру або реактивного струменю можуть скоротити час післядії до мінімуму, зазначеного в діапазоні. Час післядії може бути скорочено, якщо температура обшивки літака нижче температури зовнішнього повітря.

- Fluids used during ground de/anti-icing do not provide in-flight icing protection.

Рідини, що використовуються під час наземного усунення зледеніння та запобігання зледенінню, не забезпечують захисту від зледеніння в польоті.

- This table is for departure planning only and should be used in conjunction with pretakeoff check procedures.

Ця таблиця призначена тільки для планування вильоту і повинна використовуватися в поєднанні з процедурами перевірки перед зльотом.

Table 6 - Guideline for Holdover times Anticipated for Type IV Fluid Mixtures as a Function of Weather Conditions and OAT.

Таблиця 6 Рекомендації по відношенню до часу захисної дії суміші рідини типу IV ICO, в залежності від погодних умов та ТЗП

For Example ***Для прикладу***

OAT[1] (°C) Температура зовнішнього повітря	Type III Fluid Concentration Neat-Fluid/Water Vol%/ Концентрація рідини рідина/вода	Approximate Holdover Times Under Various Weather Conditions (hours: minutes) Приблизний час захисної дії з урахуванням погодних умов (години. хвилини)							
		Freezing Fog or Ice Crystals Переохолоджений туман чи кристали льоду	Very Light Snow, Snow Grains or Snow Pellets[2,3] Дуже слабкий сніг, снігові зерна, снігові гранули	Light Snow, Snow Grains or Snow Pellets[2,3] Слабкий сніг, снігові зерна, снігові гранули	Moderate Snow, Snow Grains or Snow Pellets[2] Помірний сніг, снігові зерна, снігові гранули	Freezing Drizzle[4] Переохолоджена мряка	Light Freezing Rain Слабкий переохолоджений дощ	Rain on Cold Soaked Wing[5] Дощ на просоченому холодом крилі	Other [6] ІНШІ
-3°C and above -3°C і вище	100/0	0:57 - 2:02	1:46 - 2:05	0:53 - 1:46	0:27 - 0:53	0:30 - 1:08	0:19 - 0:30	0:06 - 0:53	
	75/25	1:05 - 2:02	1:35 - 1:50	0:57 - 1:35	0:30 - 0:57	0:38 - 1:01	0:23 - 0:34	0:07 - 0:57	
	50/50	0:23 - 0:42	0:46 - 0:53	0:19 - 0:46	0:08 - 0:19	0:11 - 0:30	0:07 - 0:15		
below -3°C to -8 °C нижче -3°C до -8°C	100/0	0:15 - 1:12	1:24 - 1:46	0:42 - 1:24	0:23 - 0:42	0:19 - 1:01	0:15 - 0:19		
	75/25	0:23 - 1:01	1:24 - 1:39	0:46 - 1:24	0:23 - 0:46	0:15 - 0:49	0:11 - 0:19		
below -8°C to – 14°C нижче -8°C до - 14°C	100/0	0:15 - 1:12	1:01 - 1:16	0:34 - 1:01	0:23 - 0:46	0:19 - 1:01[7]	0:15 - 0:19[7]		
	75/25	0:23 - 1:01	1:16 - 1:31	0:34 - 1:16	0:15 - 0:34	0:15 - 0:49[7]	0:11 - 0:19[7]		
below -14°C to – 18°C нижче -14°C до -18°C	100/0	0:15 - 0:30	0:23 - 0:34	0:02 - 0:08[8]	0:02 - 0:07				
below -18°C to –25°C нижче -18°C до -25°C	100/0	0:15 - 0:30[8]	0:08 - 0:15[8]	0:02 - 0:08[8]	0:01 - 0:02[8]				
below -25°C нижче - 25°C	100/0	0:15 - 0:30[8]	0:05 - 0:08[8]	0:02 - 0:05[8]	0:00 - 0:02[8]				

CAUTION:
No holdover time guidelines exist
Не має рекомендацій

NOTES/ПРИМІТКИ

(1) Ensure that the lowest operational use temperature (LOUT) is respected. Consider use of Type I fluid when Type II fluid cannot be used.
Переконайтеся, що дотримується найнижча робоча температура використання (LOUT). Розгляньте можливість використання рідини типу I, якщо рідину типу II використовувати не можна.

(2) To determine snowfall intensity, the Snowfall Intensities as a Function of Prevailing Visibility table is required.
Включає слабку, помірну і сильну переохолоджену мряку. Якщо неможливо точно визначити переохолоджену мряку, використовуйте час післядії невеликої кількості переохолодженого дощу.

(3) Use light freezing rain holdover times in conditions of very light or light snow mixed with light rain.
Використовуйте час післядії для слабкого переохолодженого дощу в умовах дуже слабкого снігу або слабкого снігу, змішаного з слабким дощем.

(4) Includes light, moderate and heavy freezing drizzle. Use light freezing rain holdover times if positive identification of freezing drizzle is not possible.
Включає слабку, помірну і сильну переохолоджену мряку. Якщо неможливо точно визначити переохолоджену мряку, використовуйте час післядії невеликої кількості переохолодженого дощу.

(5) No holdover time guidelines exist for this condition for 0°C and below.
Для цього стану при температурі нижче 0°C немає жодних вказівок по часу післядії.

(6) Heavy snow, ice pellets, moderate and heavy freezing rain, small hail and hail.
Сильний снігопад, крижані гранули, помірний і сильний переохолоджений дощ, невеликий град і град.

(7) No holdover time guidelines exist for this condition below -10°C.
Для цього стану при температурі нижче -10°C немає ніяких вказівок по часу післядії.

(8) If the LOUT is unknown, no holdover time guidelines exist below -22.5°C.
Якщо LOUT невідомий, не існує рекомендацій за часом післядії при температурі нижче -22,5 ° C.

CAUTIONS/ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

- The responsibility for the application of these data remains with the user.
Відповідальність за використання цих даних лежить на користувачеві.

- The time of protection will be shortened in heavy weather conditions. Heavy precipitation rates or high moisture content, high wind velocity, or jet blast may reduce holdover time below the lowest time stated in the range. Holdover time may be reduced when aircraft skin temperature is lower than outside air temperature.

Час післядії скорочується у важких погодних умовах. Інтенсивні опади або висока вологість, висока швидкість вітру або реактивного струменю можуть скоротити час післядії до мінімуму, зазначеного в діапазоні. Час післядії може бути скорочено, якщо температура обшивки літака нижче температури зовнішнього повітря.

- Fluids used during ground de/anti-icing do not provide in-flight icing protection.

Рідини, що використовуються під час наземного усунення зледеніння та запобігання зледенінню, не забезпечують захисту від зледеніння в польоті.

- This table is for departure planning only and should be used in conjunction with pretakeoff check procedures.

Ця таблиця призначена тільки для планування вильоту і повинна використовуватися в поєднанні з процедурами перевірки перед зльотом.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.1. VFR/IFR Policy 8.3.1-3
8.3.1. Політика VFR/IFR 8.3.1-3
8.3.1.1. General provisions 8.3.1-3
8.3.1.1. Загальні положення 8.3.1-3
8.3.1.2. Change from IFR to VFR 8.3.1-3
8.3.1.2. Перехід з ППП на ПВП 8.3.1-3
8.3.1.3. Closing a Flight Plan 8.3.1-4
8.3.1.3. Закриття плану польоту 8.3.1-4
8.3.1.4. Flights from airports, where only flights by VFR are performed, with waiting en route flight clearance by IFR 8.3.1-4
8.3.1.4. Польоти з аеропортів, на яких виконуються польоти тільки за ПВП із очікуванням дозволу на політ за маршрутом за ППП 8.3.1-4
8.3.1.5. Flights with scheduled landing at VFR aerodromes 8.3.1-4
8.3.1.5. Польоти із запланованою посадкою на аеродромах за правилами ПВП 8.3.1-4
8.3.1.6. Pure visual flights, visual en route sections 8.3.1-5
8.3.1.6. Чисті візуальні польоти, візуальні ділянки на маршруті 8.3.1-5
8.3.1.7. Visual caution and maneuvering 8.3.1-5
8.3.1.7. Візуальна обачність і маневрування 8.3.1-5
8.3.1.7.1. Visual caution 8.3.1-5
8.3.1.7.1. Візуальна обачність 8.3.1-5
8.3.1.7.2. Visual maneuvering in aerodrome area 8.3.1-5
8.3.1.7.2. Візуальне маневрування в районі аеродрому 8.3.1-5
8.3.1.8. Visual approach 8.3.1-5
8.3.1.8. Візуальний захід на посадку 8.3.1-5
8.3.1.9. Circle-to- land 8.3.1-8
8.3.1.9. Захід на посадку з кола (circle-to-land) 8.3.1-8
8.3.1.10. Take - off with noise abatement 8.3.1-10
8.3.1.10. Зліт зі зменшенням шуму на місцевості 8.3.1-10
8.3.1.11. Minimum alititude of the first turn performance 8.3.1-10
8.3.1.11. Мінімальна висота виконання першого розвороту 8.3.1-10

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.1. VFR/IFR Policy

CAT. IDE. A. 125, AMC / GM CAT. IDEA. A. 125, CAT. IDEA. A. 130.

8.3.1.1. General provisions

All aircrafts of Aircompany Constanta are equipped according to the requirements of CAT. IDE. A. 125, CAT. IDEA. A. 130 and can perform VFR and IFR flights.

No one flight of Aircompany Constanta aircrafts not performed if the crew and / or flight dispatcher not made full use of the data review and support services and air traffic control or advisory services of Air Traffic Control regarding future flight (s). All flights must be performed in accordance with Instrument Flight Rules (IFR). There may be routes where the plot does not allow flights by IFR due to lack of instrumental equipment and / or services for air traffic control. Usually this happens when there is a departure from an uncontrolled airport by VFR and / or landing in this airport. Aircompany does not establish special procedures for landings and take-offs from uncontrolled airfields. If you need to perform such procedures approved by special flights will be determined later. Such flights are identified on the flight - plan for ATC in this way: "Y" - when the field begins by IFR and "Z" - when the field begins by VFR.

8.3.1.2. Change from IFR to VFR

Flights planned to terminate IFR at point of the route or at a VFR airport shall comply with recommendations below.

- The flight crew must stay on IFR as long as IFR is available, i.e. instrument facilities and/or air traffic control services are present.
- An aircraft electing to change the conduct of its flight from compliance with the IFR to compliance with the VFR shall notify the appropriate ATS unit to specify that IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.
- When an aircraft operating under IFR is flown in or encounters VMC, it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted VMC.
- Change from IFR flight to VFR flight shall only be acceptable when a message initiated by the pilot-in-command containing the specific expression 'CANCELLING MY IFR FLIGHT', together with the changes, if any, to be made to the current flight plan, is received by an ATS unit. No reply, other than the acknowledgment 'IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)', should normally be made by an ATS unit.
- No invitation to change from IFR flight to VFR flight shall be made by ATS either directly or by inference.
- No aircraft should cancel IFR unless observed and reported Met-conditions or a combination of current reports and forecasts along the portion of the flight to be flown under the visual flight rules permit to

8.3.1. Політика VFR/IFR

8.3.1.1. Загальні положення

Усі літаки Авіакомпанії Константа обладнанні згідно вимог CAT. IDE. A. 125 і CAT. IDEA. A. 130, та можуть виконувати польоти за ПВП та ППП.

Жоден політ ПС Авіакомпанії Константа не виконується, якщо екіпажом і / або льотним диспетчером не виконані повне ознайомлення й використання даних служби Забезпечення й контролю Повітряного Руху або Консультативного ОПР відносно майбутнього польоту(ів). Всі польоти повинні виконуватися у відповідності до Правил Польотів за Приладами (ППП**).** Можуть існувати маршрути, де ділянки не дозволяють польоти за ППП через відсутність інструментального устаткування й / або служб контролю за повітряним рухом. Звичайно це буває, коли відбувається виліт з неконтрольованого аеропорту за ПВП і / або посадка в такому аеропорті. Авіакомпанія не встановлює спеціальних процедур для посадок і зльотів з неконтрольованих аеродромів. Якщо буде потреба виконання таких польотів спеціальні затверджені процедури будуть визначені додатково. Такі польоти ідентифікуються на флайт - плані для органа ОПР у такий спосіб: "Y" - коли поле починається за ППП і "Z" - коли поле починається за ПВП.

8.3.1.2. Перехід з ППП на ПВП

Рейси, заплановані для завершення ППП в точці маршруту або в аеропорту ПВП, повинні відповідати наведеним нижче рекомендаціям.

- Екіпаж повинен витримувати ППП до тих пір, поки умови ППП є доступними, тобто наявні приладові засоби та/або диспетчерські служби управління повітряним рухом.
- ПС, яке вирішило змінити виконання польоту з дотриманням ППП на дотримання ПВП, повинно повідомити відповідний підрозділ ОПР про те, що політ за ППП скасовується, та повідомити йому про зміни, які необхідно внести до поточного плану польоту.
- Коли ПС, що виконує політ за правилами ППП, потрапляє у візуальні метеоумови або стикається з ними, воно не повинно скасовувати політ за правилами ППП, за винятком випадків, коли очікується і передбачається, що політ буде продовжено протягом розумного періоду часу в умовах безперервних візуальних метеоумов.
- Зміна з польоту за ППП на політ за ПВП є прийнятною тільки тоді, коли повідомлення, ініційоване командиром повітряного судна, що містить конкретний вираз "СКАСУВАННЯ МОГО ПОЛЬОТУ ЗА IFR", разом зі змінами, якщо такі є, які необхідно внести до поточного плану польоту, отримано підрозділом ОПР. Підрозділ ОПР, як правило, не повинен надавати жодної відповіді, окрім підтвердження "ПОЛІТ IFR СКАСОВАНО О ... (час)".
- Не допускається, щоб диспетчерська служба ОПР робила запрошення на зміну польоту з ППП на ПВП безпосередньо або через посередництво.
- Жодне ПС не має скасовувати ППП, якщо не дотримуються та не повідомляються метеоумови або комбінація поточних звітів і прогнозів уздовж частини польоту, яка буде здійснюватися згідно з дозволом правил візуального польоту для підтримки

maintain full VMC from that point where IFR is cancelled until landing.

8.3.1.3. Closing a Flight Plan

An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed in this subparagraph at the earliest possible moment after landing, to the appropriate ATS unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where ATS are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant ATS unit.

When no ATS unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest ATS unit.

When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate ATS unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the ATS unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

8.3.1.4. Flights from airports, where only flights by VFR are performed, with waiting en route flight clearance by IFR

No aircraft Aircompany Constanta shall not fly from the airport by VFR, if it cannot support the full VFR until it begins to act authorized by IFR.

8.3.1.5. Flights with scheduled landing at VFR aerodromes

No one aircraft of Aircompany Constanta shall not cancel IFR unless observed and reported weather conditions do not allow maintenance of full VFR from the point where canceled IFR, to landing.

повних візуальних метеоумов з тієї точки, де ППП скасовано до посадки.

8.3.1.3. Закриття плану польоту

Звіт про прибуття подається особисто по радіо, встановленими каналами зв'язку або іншими засобами, описаними в цьому розділі, якнайшвидше після приземлення, до відповідного підрозділу ОПР на аеродромі прибуття будь-яким рейсом, для якого подано план польоту, що охоплює весь політ або частину польоту, що залишилася, до аеродрому призначення.

Подання звіту про прибуття не вимагається після приземлення на аеродромі, де забезпечується ОПР, за умови, що радіозв'язок або візуальні сигнали вказують на те, що приземлення було помічено.

Якщо план польоту був поданий тільки щодо частини польоту, відмінної від частини польоту до місця призначення, що залишилася, він повинен, за необхідності, бути закритий шляхом подання відповідного звіту до відповідного підрозділу ОПР.

Якщо на аеродромі прибуття або на експлуатаційному майданчику відсутній підрозділ ОПР, звіт про прибуття, коли це необхідно, повинен бути наданий якнайшвидше після приземлення і найшвидшим доступним способом до найближчого підрозділу ОПР.

Якщо відомо, що засоби зв'язку на аеродромі прибуття або на експлуатаційному майданчику не відповідають вимогам, а альтернативні засоби для обробки повідомлень про прибуття на землі відсутні, необхідно вжити наступних заходів. Безпосередньо перед посадкою ПС повинно, якщо це практично можливо, передати відповідному підрозділу ОПР повідомлення, яке можна порівняти зі звітом про прибуття, якщо такий звіт вимагається. Як правило, ця передача здійснюється на аеронавігаційну станцію, що обслуговує підрозділ ОПР, відповідальний за регіон польотної інформації, в якому експлуатується ПС.

Звіти про прибуття повітряних суден повинні містити такі елементи інформації:

- Ідентифікаційні дані щодо літака;
- аеродром вильоту або операційний майданчик;
- аеродром призначення або експлуатаційний майданчик (тільки у випадку вимушеної посадки);
- аеродром прибуття або операційний майданчик;
- Час прибуття.

8.3.1.4. Польоти з аеропортів, на яких виконуються польоти тільки за ПВП із очікуванням дозволу на політ за маршрутом за ППП

Жоден літак Авіакомпанії Константа не повинен вилітати з аеропорту за ПВП, якщо він не може підтримувати повні ПВП доти, поки не почне діяти дозвіл за ППП.

8.3.1.5. Польоти із запланованою посадкою на аеродромах за правилами ПВП

Жодне ПС Авіакомпанії Константа не повинно скасувати ППП, якщо спостереження та повідомлення про погодні умови не дозволяють підтримувати повний ПВП від пункту, де скасовано ППП, до посадки.

8.3.1.6. Pure visual flights, visual en route sections

By VFR flights shall not commence unless current meteorological messages or a combination of current meteorological reports and forecasts ado not indicate that conditions along the route or of the flight en route section, which will be performed by VFR are and will remain so as to enable the flight in compliance with VFR.

8.3.1.7. Visual caution and maneuvering

8.3.1.7.1. Visual caution

In order to avoid collisions with other flying objects (for example, meteorological probes, gliders, helicopters, airplanes, etc.), as well as obstacles, Aircompany Constanta establishes a policy of constant visual vigilance when performing flights on by VFR and IFR. . Also, the Aircompany does not restrict pilots and other crew members to visual precautions only; and approves the use of a set of measures to prevent collisions in the air and on the ground (conducting radio surveillance, the use of aircraft radar, etc.).

Visual vigilance should be enhanced during heavy aircraft congestion, during flights in the aerodrome area, during the most intense stages of flight (during take-off, climb, approach and landing), and during VFR flights or VFR route sections.

Upon detection of any conflicting aircraft, the PIC shall take all measures to avoid collision with it or exposure to conditions that may endanger flight safety. With:

- in flight, the pilot should aspire to the distance between aircraft and conflict aircraft was not less than 500m;
- on ground guaranteed aircraft interval of collision with obstacles and other aircrafts.

8.3.1.7.2. Visual maneuvering in aerodrome area

1. Visual maneuvering in aerodrome area is carried out when:

- visual approach;
- approach by VFR;
- circle to land.

2. Visual maneuvering in aerodrome area can perform Aircompany Constanta PIC (flight crews), who received appropriate training and training on the simulator FFS appropriate types of aircraft.

3. Relevant restrictions may be published in the aeronautical information documents, as well as the proposed trajectories of visual maneuvering in the presence of factors in the aerodrome area that may affect the safety of visual maneuvering.

4. Procedures of performing visual maneuvering in the area of the aerodrome aircrafts of Aircompany Constanta are described in the OM Part B "Aircraft operations manual" (AFM). The criteria of the stabilized approach and stabilization altitude are defined in OM and AFM.

8.3.1.8. Visual approach

Aircraft operating under IFR may be cleared to conduct part of a flight in 'VMC', e.g. a visual approach. Such a clearance does not cancel the IFR plan, but for the duration of such a

8.3.1.6. Чисті візуальні польоти, візуальні ділянки на маршруті

За ПВП польоти не починаються, якщо поточні метеорологічні повідомлення або комбінація поточних метеорологічних звітів та прогнозів не вказують на те, що умови вздовж маршруту або рейсу на маршруті, які будуть виконуватися ПВП, є і залишатимуться такими, що дозволять політ з дотриманням ПВП.

8.3.1.7. Візуальна обачність і маневрування

8.3.1.7.1. Візуальна обачність

Щоб уникнути зіткнення з іншими літаючими об'єктами (наприклад, метеорологічними зондами, планерами, вертольотами, літаками й ін.), а також перешкодами Авіакомпанія Константа встановлює політику ведення постійної візуальної обачності при виконанні польотів як за ПВП, так і за ППП. Також Авіакомпанія не обмежує пілотів і інших члени екіпажу веденням тільки візуальної обачності; і схвалює використання комплексу мір по запобіганню зіткнення в повітрі й на землі (ведення радіообачності, використання бортового радіолокатора і т.ін.).

Візуальна обачність повинна бути посилена при великому скупченні ПС, при польотах у районі аеродрому, на найбільш напружених етапах польоту (при зльоті, наборі висоти, заході на посадку й при посадці), а також при польотах за ПВП або маршрутних ділянок ПВП.

При виявленні будь-якого конфліктного літального апарата, КПС повинен прийняти усі міри для ухиляння від зіткнення з ним або потрапляння в умови, які можуть створити погрозу безпеки польоту. При цьому:

- у польоті, пілот повинен прагнути, щоб відстань між ПС і конфліктним літальним апаратом становило не менш 500м;
- на землі інтервал гарантував ПС від зіткнення з перешкодами й іншими ПС.

8.3.1.7.2. Візуальне маневрування в районі аеродрому

1. Візуальне маневрування в районі аеродрому виконується при:

- візуальному заході на посадку;
- заході на посадку за правилами візуальних польотів;
- заході на посадку з кола.

2. Виконання візуального маневрування в районі аеродрому можуть виконувати КПС (льотні екіпажі) Авіакомпанії Константа, які пройшли відповідну підготовку й тренування на тренажері КТЛ відповідних типів ПС.

3. У документах аеронавігаційної інформації можуть бути опубліковані відповідні обмеження, а також запропоновані траєкторії візуального маневрування у випадку наявності в районі аеродрому факторів, які можуть вплинути на безпеку виконання візуального маневрування.

4. Процедури виконання візуального маневрування в районі аеродрому ПС Авіакомпанії Константа описані в КЕ Частина В "Льотна експлуатація повітряних суден" (КЛЕ ПС). Критерії стабілізованого заходу й висота стабілізації визначені в КЕ та КЛЕ ПС.

8.3.1.8. Візуальний захід на посадку

Літаки, що виконують польоти за ППП, можуть отримати дозвіл на виконання частини польоту за візуальними метеоумовами, наприклад, на візуальне заходження на посадку.

clearance, collision avoidance, terrain and obstacle clearance are the responsibility of the aircrew. The aircrew must be in visual contact with the terrain to conduct a visual approach.

Такий дозвіл не скасовує план польоту за ППП, але на час дії такого дозволу екіпаж несе відповідальність за уникнення зіткнень, обхід місцевості та перешкод. Екіпаж повинен мати візуальний контакт з місцевістю для виконання візуального заходження на посадку

Visual approach means an approach when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed with visual reference to the terrain;

Візуальне захід на посадку означає заходження на посадку, коли частина або вся процедура заходження на посадку за приладами не завершена, а заходження на посадку виконується з візуальним орієнтуванням на місцевості;

1. A visual approach is performed only at the request of the PIC or with the consent of the PIC to perform a visual approach, if it was proposed by the ATC.

1. Візуальний захід на посадку виконується тільки за запитом КПС або за згодою КПС на виконання візуального заходу, якщо він був запропонований диспетчером служби ОПР.

2. To perform a visual approach by IFR, the crew must conduct an appropriate briefing, which must include:

2. Для виконання візуального заходу на посадку при виконанні польоту за ППП екіпажом повинен бути проведений відповідний брифінг, що повинен включати:

- calculation of approach elements taking into account classification speeds (See p. 8.1.3), actual meteorological conditions, RNE which operating at the aerodrome, aircraft equipment and aeronautical conditions;
- розрахунок елементів заходу на посадку з урахуванням класифікаційних швидкостей (Див.п.8.1.3.), фактичних метеоумов, РНЗ на аеродромі що працюють, устаткування ПС і аеронавігаційної обстановки;
- calculation elements missed approach procedures taking into account the obstacles located in the area of the aerodrome, the actual meteorological conditions, RNE which operating at the aerodrome, the aircraft equipment and the aeronautical environment;
- розрахунок елементів відходу на друге коло з урахуванням перешкод, розташованих у районі аеродрому, фактичних метеоумов, РНЗ на аеродромі що працюють, устаткування ПС і аеронавігаційної обстановки;
- terrain analysis (including: determination of the height of the highest obstacle in the aerodrome area; obstacles along the calculated trajectory of the visual approach, missed approach procedures and in the zone of visual maneuvering).
- аналіз рельєфу місцевості (у тому числі: визначення висоти найвищої перешкоди, у районі аеродрому; перешкод уздовж розрахункової траєкторії візуального заходу на посадку, відходу на друге коло й у зоні візуального маневрування).

3. The visual approach by IFR may be performed by the trained crews under following conditions:

3. Візуальний захід на посадку при виконанні польотів за ППП можуть виконувати підготовлені екіпажі за умовами:

- compliance with Aircompany Constanta procedures for performing visual maneuvering in the aerodrome area;
- дотримання процедур Авіакомпанії Константа по виконанню візуального маневрування в районі аеродрому;
- the presence of a ATC permission to perform such approach;
- наявності диспетчерського дозволу на виконання такого заходу;
- the crew's readienes and consent of the PIC to perform a visual approach by IFR;
- готовності екіпажу й згоди КПС виконати візуальний захід на посадку при виконанні польотів за ППП;
- the presence of appropriate meteorological conditions.
- наявності відповідних метеорологічних умов.

4. Visual approach provides:

4. Візуальний захід на посадку передбачає:

- maintensng MSA, safe flight altitude and safe intervals to obstacles at flight below MSA by crew of the aircraft;
- витримування МБВ, безпечних висот прольоту й безпечні інтервали до перешкод при польоті нижче МБВ екіпажом ПС;
- constant maintening of visual contact by the crew of the aircraft with ground landmarks;
- постійне підтримування екіпажом ПС візуального контакту з наземними орієнтирами;
- providing by ATC safe intervals between the aircraft performing the visual approach and other aircraft;
- забезпечення диспетчером ОПР безпечних інтервалів між ПС, що виконує візуальний захід на посадку й іншими ПС;
- maintening by the crew of an aircraft performing a visual approach a safe longitudinal interval with the aircraft which flying in front, with which the crew has constant visual contact;
- витримування екіпажом ПС, що виконує візуальний захід на посадку безпечного поздовжнього інтервалу з ПС, що летить спереду, із яким екіпаж має постійний візуальний контакт;
- visual orientation with integrated use of air navigation equipment.
- візуальне орієнтування з комплексним використанням засобів повітряної навігації.

5. Permission to visual approach during by IFR, is issued provided that the PIC has the ability to maintain visual contact with landmarks and:

- ceeling reported by the relevant aerodrome authority corresponds to or exceeds the altitude set for the initial approach or more; or
- PIC of the aircraft at the initial stage of the approach, or at any point of the approach chart by IFR, shall report that the meteorological conditions allow the visual approach to the safe approach and request permission to perform the visual approach;
- the aeronautical situation in the area of the aerodrome allows you to safety perform a visual approach.

6. A visual approach by IFR can not begin below the transition level if the aircraft is at a distance of 50 km (25NM) or more from the point for which the MSA is calculated in the aerodrome area.

7. When performing a visual approach descending below the MSA is allowed under the conditions:

- the ceeling is corresponds or exceeds of the MSA in the aerodrome area;
- the possibility of maintaining in the field of view obstacles which located along the calculated trajectory of the visual approach;
- the ability to avoid obstacles located along the calculated trajectory of the visual approach at distance of at least 500m;
- constant visual contact by PIC with the runway and landmarks; or
- availability (when performing a flight during at day or at twinlights) of meteorological visibility:

  a) not less than 5 km at an altitude of 3000 m (10000 ft) or lower;

  b) not less than 8 km at an altitude above 3000 m (10000 ft).

8. The ATC controller shall continuously ensure a safe longitudinal interval between the aircraft, which making the visual approach with other aircraft until PIC of the aircraft reports that he sees the aircraft flying in front and can maintain a safe interval.

9 .Vectoring for a visual approach may be applied provided that the reported ceeling is above the minimum set for radar vectoring (Minimum Radar Vectoring Altitude) and the meteorological conditions allow the visual approach to be performed safety approach and landing.

10. When performing radar vectoring, permission to perform a visual approach is given only after PIC report on the presence of reliable visual contact with the runway and the aircraft flying in front, after which the radar vectoring, as a rule, ends.

Note: If both aircrafts categorized as heavy, ATC warns of opportunity of turbulence in the track.

5. Дозвіл на виконання візуального заходу на посадку при польоті за ППП, видається за умов, що КПС має можливість підтримувати візуальний контакт з наземними орієнтирами та:

- нижня межа хмарності, повідомлювана відповідним аеродромним органом, відповідає висоті, встановленої для початкового етапу заходу на посадку або перевищує її; або
- командир повітряного судна, яке перебуває на початковому етапі заходу на посадку, або в якій-небудь точці схеми заходу на посадку по приладах, повідомляє, що метеорологічні умови дозволяють безпечно виконати візуальний захід на посадку й посадку й запитує дозвіл на виконання візуального заходу;
- аеронавігаційна обстановка в районі аеродрому дозволяє безпечно виконати візуальний захід на посадку.

6. Візуальний захід на посадку при виконанні польотів за ППП не може починатися нижче ешелону переходу, якщо ПС перебуває на відстані 50км (25NM) і більше від точки, щодо якого розрахована МБВ (MSA) у районі аеродрому.

7. При виконанні візуального заходу на посадку зниження нижче МБВ (MSA) дозволяється за умовами:

- нижня межа хмарності відповідає або перевищує МБВ (MSA) у районі аеродрому;
- можливості підтримування у полі зору перешкод, розташованих уздовж розрахункової траєкторії візуального заходу на посадку;
- можливості обходу перешкод, розташованих уздовж розрахункової траєкторії візуального заходу на посадку на відстані не менш 500м;
- постійного візуального контакту командиром ПС (пілотом що летить) із ЗПС і орієнтирами; або
- наявності (при виконанні польоту вдень або в сутінках) метеорологічної дальності видимості:

  а) не менш 5км при висоті польоту 3000м (10000 фт) або нижче;

  b) не менш 8км при висоті польоту вище 3000м (10000 фт).

8. Диспетчер служби ОПР повинен безупинно забезпечувати безпечний поздовжній інтервал між ПС, що виконує візуальний захід на посадку з іншими ПС доти, поки командир ПС не доповість про те, що бачить ПС, що летить спереду і може підтримувати безпечний інтервал.

9. Векторіння для виконання візуального заходу на посадку може застосовуватися за умовою, що повідомлювана нижня межа хмар вище МБВ, встановленої для радіолокаційного векторіння (Minimum Radar Vectoring Altitude), і метеорологічні умови дозволяють безпечно виконати візуальний захід на посадку й посадку.

10. При виконанні радіолокаційного векторіння, дозвіл на виконання візуального заходу на посадку дається тільки після доповіді КПС про наявність надійного візуального контакту із ЗПС і ПС, що летить спереду, після чого радіолокаційне векторіння, як правило, закінчується.

Примітка: якщо обидва ПС відносяться до категорії важких, диспетчер попереджає про можливості турбулентності в сліді.

11. In the absence of published charts of visual approach, crew of the aircraft has the right to choose the flight path, unless otherwise specified by the ATC unit.

12. When performing a visual approach by IFR, the PIC is obliged to immediately begin the maneuver of missed approach procedures in the following cases:

- hitting the aircraft in conditions that do not allow to maintain continuous visual contact with the runway, and / or runway lights and landmarks, as well as with obstacles along the intended trajectory of the visual approach and / or;
- occurrence of special situations in flight or sudden exposure to conditions that complicate the further safe execution of the visual approach or do not allow to maintain safe flight altitudes and established longitudinal and lateral intervals; and / or
- if before the flight altitude of the stabilization aircraft is not stabilized for safe landing;
- if the subsequent flight trajectory does not guarantee the safe continuation of the visual approach and / or landing of the aircraft.

13. Missed approach procedures is performed, as a rule, towards the runway (unless otherwise provided) with a set of minimum safe flight altitude in the aerodrome area, the report of the ATC unit and the withdrawal of the aircraft on the line of the appropriate missed approach procedures established for IFR.

14. When performing a visual approach the PIC is responsible for:

- the validity of the decision to perform a visual approach;
- accurate and timely execution of ATC instructions;
- compliance with the rules of the visual approach during the flight by IFR;
- maintaining safe altitudes at all stages of the visual approach;
- timely missed approach procedures;
- the probability of the information transmitted by ATC;
- maintaining a safe longitudinal interval (or the interval specified by ATC) for the aircraft flying in front, in the case of a report of the presence of constant eye contact.

8.3.1.9. Circle-to- land

1. Circle to land is performed in the case when the location of the runway, airodrome radio equipment, as well as meteorological or any other conditions do not allow to perform the straight approach by IFR.

2. For circle - to – land calculated the visual maneuvering zone, in which the minimum safe obstacle clearance height (OCH / A) is determined.

3. At circle – to - land flight at initial and intermediate stages of approach is carried out according to the scheme of flight by IFR. Deviation from the approach approach scheme by IFR or trajectory provided by the ATC is allowed under the following conditions:

11. У випадку відсутності опублікованих схем візуального заходу на посадку, екіпаж ПС, має право вибору траєкторії польоту, якщо не було інших вказівок органа ОПР.

12. При виконанні візуального заходу на посадку при виконанні польоту за ППП КПС зобов'язаний негайно почати маневр відходу на друге коло у випадках:

- попадання ПС в умови, які не дозволяють підтримувати безперервний візуальний контакт із ЗПС, і/або вогнями ЗПС і орієнтирами, а також з перешкодами уздовж передбачуваної траєкторії візуального заходу на посадку й/або;
- виникнення особливих ситуацій у польоті або раптовому попаданні в умови, які ускладнюють подальше безпечне виконання візуального заходу на посадку або не дозволяють підтримувати безпечні висоти польоту й установлені поздовжні й бічні інтервали; і/або
- якщо до прольоту висоти стабілізації ПС не стабілізовано для безпечного виконання посадки;
- якщо подальша траєкторія польоту не гарантує безпечне продовження візуального заходу на посадку й/або посадку ПС.

13. Відхід на друге коло при цьому виконується, як правило, убік ЗПС (якщо не передбачено іншої процедури) з набором мінімальної безпечної висоти польоту в районі аеродрому, доповіддю органу ОПР і виведенням ПС на лінію шляху відповідної схеми відходу на друге коло або схеми вильоту, встановлених для польотів за ППП.

14. При виконанні візуального заходу на посадку КПС відповідає за:

- обґрунтованість ухвалення рішення на виконання візуального заходу на посадку;
- точне й своєчасне виконання вказівок диспетчера ОПР;
- виконання правил візуального заходу на посадку при польоті за ППП;
- витримування безпечних висот польоту на всіх етапах візуального заходу на посадку;
- своєчасний відхід на друге коло;
- вірогідність переданої диспетчерові інформації;
- витримування безпечного поздовжнього інтервалу (або інтервалу заданого диспетчером) за ПС, що летить спереду, у випадку доповіді про наявність постійного візуального контакту.

8.3.1.9. Захід на посадку з кола (circle-to-land)

1. Захід на посадку з кола виконується у випадку, коли розташування ЗПС, радіотехнічних засобів аеродрому, а також метеорологічні або які-небудь інші умови не дозволяють виконати захід на посадку по приладах із прямої.

2. Для заходу на посадку з кола розраховується зона візуального маневрування, у якій визначається мінімальна безпечна висота прольоту перешкод (ОСН/А).

3. При заході на посадку з кола політ на початковому й проміжному етапах заходу на посадку виконується за схемою польоту по приладах. Відхилення від схеми заходу на посадку по приладах або траєкторії, яка надана диспетчером ОПР дозволяється за умовами:

- presence of constant visual contact with the runway (runway lights);
- the aircraft in the area of visual maneuvering;
- obtaining permission to perform for the circle – to – land by the dispatcher of the ATC.

4. A circle – to - land approach may be permitted under the following conditions:

- at the aerodrome, or in the area of the aerodrome there are radio navigation aids for approaching and IFR approach;
- in documents of aeronautical information the values of the minimum safe heights of flight of obstacles are published for circle - to - land;
- the aircraft navigation equipment allowing to carry out approach on landing on devices to a point of the beginning of a visual stage of flight at approach by circle to land, serviceable and working;
- the ceeling above the aerodrome is higher than the minimum safe obstacle clearance height specified for the visual maneuvering zone for the relevant aircraft category;
- visibility is not lower than the minimum allowable, which allows you to perform a safe approach by circle – to land;
- the PIC shall have constant visual contact with the runway and / or its lights.

5. Via circle – to – land procedure, the field below the established minimum height of descent (MDA / H) in the zone of visual maneuvering is allowed under conditions:

- presence of continuous visual contact with the runway;
- maintaining the trajectory of the approach to landing within the zone of visual maneuvering;
- crew readiness for landing;
- aircraft reduction to the landing configuration and balancing it before the height of the stabilization;
- if maintaining the flight trajectory in relation to the runway and obstacles, which located at zone of visual maneuvering, ensures the safe execution of the descent and landing on this runway;
- obtaining permission by PIC of the aircraft to perform the landing from the ATC dispatcher.

6. When performing a circle - to - land, the PIC of the aircraft must immediately begin the maneuver of missed approach procedure, in accordance with the AFM in cases:

- exposure the aircraft to conditions that do not allow to maintain continuous visual contact with the runway and / or its lights; and / or
- occurrence to abnormal situations in flight or
- sudden exposure to conditions that complicate the further safe execution of the visual approach, or do not allow to maintain safe flight altitudes or do not allow to properly balance the aircraft and / or give it a landing configuration; and / or

- наявності стійкого візуального контакту із ЗПС (вогнями ЗПС);
- знаходженні ПС у зоні візуального маневрування;
- одержання дозволу на виконання заходу на посадку з кола диспетчером служби ОПР.

4. Захід на посадку з кола (circle - to - land) може бути дозволений за умовами, що:

- на аеродромі або в районі аеродрому працюють радіонавігаційні засоби для підходу й заходу на посадку по приладах;
- у документах аеронавігаційної інформації опубліковані значення мінімальних безпечних висот прольоту перешкод для заходу на посадку з кола (circle – to - land);
- бортове навігаційне устаткування що дозволяє виконати захід на посадку по приладах до точки початку візуального етапу польоту при заході на посадку з кола, справно й працює;
- висота нижньої межі хмар над аеродромом вище мінімальної безпечної висоти прольоту перешкод, певної для зони візуального маневрування для відповідної категорії ПС;
- значення видимості не нижче мінімально припустимої, що дозволяє виконати безпечний захід на посадку з кола;
- КПС має постійний візуальний контакт із ЗПС і/або її вогнями.

5. При заході на посадку з кола, поле нижче встановленої мінімальної висоти зниження (MDA/H) у зоні візуального маневрування дозволяється за умовами:

- наявності безперервного візуального контакту із ЗПС;
- витримування траєкторії заходу на посадку в межах зони візуального маневрування;
- готовності екіпажу до посадки;
- приведення ПС у посадкову конфігурацію й збалансування його до висоти стабілізації;
- якщо витримування траєкторії польоту ПС стосовно ЗПС і перешкод, розташованих у зоні візуального маневрування, забезпечує безпечне виконання зниження й посадки на цю ЗПС;
- одержання командиром ПС дозволу на виконання посадки від диспетчера ОПР.

6. При виконанні заходу на посадку з кола командир ПС повинен негайно почати маневр відходу на друге коло, у відповідності до КЛЕ ПС у випадках:

- потрапляння ПС в умови, які не дозволяють підтримувати безперервний візуальний контакт із ЗПС, і/або її вогнями; і/або
- виникнення особливих ситуацій у польоті або
- раптового потрапляння в умови, які ускладнюють подальше безпечне виконання візуального заходу на посадку або не дозволяють підтримувати безпечні висоти польоту або не дозволяють належним чином збалансувати ПС і/або надати йому посадкову конфігурацію; і/або

- if before passing the height of aircraft stabilization is not stabilized for safe landing;
- if the subsequent flight trajectory does not guarantee the safe continuation of the visual approach and / or landing of the aircraft.

7. When performing a circle-to-land the PIC is responsible for:

- to maintaine charts of descend and approach by IFR before the beginning performance of circle- to - land; and / or
- maintaining the flight trajectory ,which set by controller;
- maintening minimum height of descend in a zone of visual maneuvering and the minimum safe height outside it;
- timely start of missed approach procedure;
- the probability of the information transmitted to the dispatcher;
- accurate and timely execution of ATC dispatcher instructions.

8.3.1.10. Take - off with noise abatement

Nothing in this paragraph can't force PIC of the aircraft to take actions that reduce the level of flight safety. The noise abatement procedures to be used by Aircompany are described in the Jeppesen Airway Manual, General Flight Supplement Booklet, Flight Procedures, DOC 8168 APPENDIX TO CHAPTER 3 NOISE ABATEMENT DEPARTURE CLIMB GUIDANCE.

8.3.1.11. Minimum alititude of the first turn performance

The minimum altitude of the beginning of the first turn is considered to be 400 feet. In other cases (specified in the departure airodrome chart, etc.) another altitude may be accepted. In this case, it should be mentioned and discussed during the pre - flight briefing.

In the event that take - off procedures require immediate turn after take-off, the crew must undergo appropriate training in accordance with the OM Part D.

- якщо до прольоту висоти стабілізації ПС не стабілізовано для безпечного виконання посадки;
- якщо подальша траєкторія польоту не гарантує безпечне продовження візуального заходу на посадку й/або посадку ПС.

7. При виконанні заходу на посадку з кола КПС відповідає за:

- дотримання схеми зниження й заходу на посадку по приладах до початку виконання заходу на посадку з кола; і/або
- витримування траєкторії польоту, що задана диспетчером;
- витримування мінімальної висоти зниження в зоні візуального маневрування й мінімальної безпечної висоти за її межами;
- своєчасний початок відходу на друге коло;
- вірогідність переданої диспетчерові інформації;
- точне й своєчасне виконання вказівок диспетчера ОПР.

8.3.1.10. Зліт зі зменшенням шуму на місцевості

Ніщо з наведеного в цьому параграфі не може змусити КПС вживати дії, що впливають на зниження рівня безпеки польотів. Процедури зменшення шуму, які будуть використовуватися Авіакомпанією описані в Jeppesen Airway Manual, General Flight Supplement Booklet, Flight Procedures, DOC 8168 APPENDIX TO CHAPTER 3 NOISE ABATEMENT DEPARTURE CLIMB GUIDANCE.

8.3.1.11. Мінімальна висота виконання першого розвороту

Мінімальною висотою початку виконання першого розвороту прийнято вважати 400 feet. В інших випадках (зазначених в схемах аеродрому вильоту й т.п.) може бути прийнята інша висота. У цьому випадку вона повинна бути зазначена й обговорена при проведенні передпольотного брифінгу.

У випадку, якщо процедури зльоту вимагають негайного одворота після зльоту, екіпаж повинен пройти відповідну підготовку згідно КЕ Частина D.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.2. Navigation Procedures 8.3.2-3
8.3.2. Навігаційні процедури 8.3.2-3
8.3.2.1. Aircompany Policy by navigation procedures 8.3.2-3
8.3.2.1. Політика Авіакомпанії щодо навігаційних процедур 8.3.2-3
8.3.2.2. Routes and areas of operation 8.3.2-4
8.3.2.2. Маршрути та райони експлуатації 8.3.2-4
8.3.2.3. Flight control 8.3.2-4
8.3.2.3. Управління польотом 8.3.2-4
8.3.2.4. Navigation Procedures 8.3.2-5
8.3.2.4. Навігаційні процедури 8.3.2-5
8.3.2.5. Conventional navigation procedures 8.3.2-5
8.3.2.5. Стандартні навігаційні процедури 8.3.2-5
8.3.2.5.1. Requirements for flight crew members 8.3.2-5
8.3.2.5.1. Вимоги до членів льотного екіпажу 8.3.2-5
8.3.2.5.2. Navigation Aids 8.3.2-6
8.3.2.5.2. Навігаційні засоби 8.3.2-6
8.3.2.5.3. Radar Vectoring 8.3.2-7
8.3.2.5.3. Векторіння 8.3.2-7
8.3.2.6. Ad-hoc in-flight replanning 8.3.2-7
8.3.2.6. Спеціальне внесення змін до плану польоту під час польоту 8.3.2-7
8.3.2.7. Flights in areas with Reduced Vertical Separation Minima (RVSM) 8.3.2-8
8.3.2.7. Польоти в зонах зі зменшеним вертикальним ешелонуванням (RVSM) 8.3.2-8
8.3.2.7.1. Operating Procedures 8.3.2-8
8.3.2.7.1. Експлуатаційні процедури 8.3.2-8
8.3.2.7.2. Height-keeping Errors Report 8.3.2-11
8.3.2.7.2. Доповіді про помилки в витримуванні висоти 8.3.2-11
8.3.2.7.3. Specific Regional Procedures 8.3.2-12
8.3.2.7.3. Специфічні регіональні процедури 8.3.2-12
8.3.2.8. Operations with Specified Minimum Navigation Performance (MNPS) 8.3.2-15
8.3.2.8. (MNPS) Експлуатація згідно з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик 8.3.2-15
8.3.2.8.1. Aircraft System Requirements 8.3.2-16
8.3.2.8.1. Вимоги щодо систем ПС 8.3.2-16
8.3.2.8.2. Flight Operation & Navigation Procedures 8.3.2-16
8.3.2.8.3. Процедури льотної експлуатації та навігації 8.3.2-16
8.3.2.9. Performance-Based Navigation 8.3.2-17
8.3.2.9. Навігація заснована на експлуатаційних характеристиках 8.3.2-17
8.3.2.9.1. General 8.3.2-17
8.3.2.9.1. Загальна інформація 8.3.2-17
8.3.2.9.2. Definitions 8.3.2-17
8.3.2.9.2. Визначення 8.3.2-17
8.3.2.9.3. Performance Based Navigation Concept 8.3.2-18
8.3.2.9.3. Концепція навігації заснованої на експлуатаційних характеристиках 8.3.2-18
8.3.2.9.4. Airspace concepts by area of operation 8.3.2-18
8.3.2.9.4. Концепції повітряного простору за районами діяльності 8.3.2-18
8.3.2.9.5. Preflight Preparation Procedures for PBN Operations 8.3.2-19
8.3.2.9.5. Процедури передпольотної підготовки для операцій PBN 8.3.2-19
8.3.2.10. RNAV 8.3.2-21
8.3.2.9. Зональна навігація (RNAV) 8.3.2-21
8.3.2.9.1. RNAV 10 (RNP 10) 8.3.2-21
8.3.2.9.1. RNAV 10 (RNP 10) 8.3.2-21
8.3.2.9.2. RNAV 5 (B-RNAV) 8.3.2-23
8.3.2.9.2. RNAV 5 (B-RNAV) 8.3.2-23
8.3.2.9.3. RNAV 1 (P-RNAV) and RNAV 2 ..... 8.3.2-25
8.3.2.9.3. RNAV 1 (P-RNAV) and RNAV 2 ..... 8.3.2-25
8.3.2.9.4. RNP 1 ..... 8.3.2-28
8.3.2.9.4. RNP 1 ..... 8.3.2-28
8.3.2.9.5. RNP APCH operations LNAV and LNAV/VNAV minima 8.3.2-31
8.3.2.9.5. Операції RNP APCH LNAV та мінімуми LNAV/VNAV 8.3.2-31
8.3.2.10. Vertical Navigation RNP APCH 8.3.2-35
8.3.2.10. Вертикальна навігація RNP APCH 8.3.2-35
8.3.2.10.1. NON-PRECISION Approach (without vertical guidance – LNAV only Minima) 8.3.2-35
8.3.2.10.1. НЕТОЧНИЙ Захід на посадку (без вертикального наведення – тільки за мінімумом LNAV) 8.3.2-35

8.3.2.10.2. APV BARO – LNAV/VNAV Approach (with vertical guidance based on barometric vertical guidance)8.3.2-35
8.3.2.10.2. Захід на посадку APV BARO – LNAV/VNAV (з вертикальним наведенням , яке базується на барометричному вертикальному наведенні) 8.3.2-35
8.3.2.11. Flight - plan for B-RNAV flights 8.3.2-35
8.3.2.11. План польоту при польотах по B-RNAV 8.3.2-35
8.3.2.12. Vertical Navigation 8.3.2-36
8.3.2.12. Вертикальна навігація 8.3.2-36
8.3.2.13. Approaches 8.3.2-36
8.3.2.13. Заходи на посадку 8.3.2-36
8.3.2.13.1. Straight-in approach 8.3.2-36
8.3.2.13.1. Захід на посадку з прямої 8.3.2-36
8.3.2.13.2. Circling approach 8.3.2-36
8.3.2.13.2. Захід на посадку з кола 8.3.2-36
8.3.2.13.3. Precision Approach and IAN Approach 8.3.2-37
8.3.2.13.3. Захід на посадку за точними системами та Захід на посадку IAN 8.3.2-37
8.3.2.13.4. Non-Precision Approach 8.3.2-37
8.3.2.13.4. Захід на посадку за неточними системами 8.3.2-37
8.3.2.13.5. CDFA technique 8.3.2-37
8.3.2.13.5. Техніка CDFA 8.3.2-37
8.3.2.13.6. Constant angle descent 8.3.2-38
8.3.2.13.6. Зниження з постійним кутом 8.3.2-38
8.3.2.13.7. Stepdown descent 8.3.2-39
8.3.2.13.7. Послідовне зниження 8.3.2-39
8.3.2.13.8. Visual approach 8.3.2-39
8.3.2.13.8. Візуальний захід на посадку 8.3.2-39
8.3.2.14. Missed approach 8.3.2-43
8.3.2.14. Відхід на друге коло 8.3.2-43
8.3.2.15. Satellite system for aircraft tracking 8.3.2-45
8.3.2.15. Глобальна супутникова система відстеження ПС 8.3.2-45
8.3.2.15.1. General provisions. 8.3.2-45
8.3.2.15.1. Загальні положення. 8.3.2-45
8.3.2.15.2. SkyRouter Capabilities 8.3.2-46
8.3.2.15.2. Можливості системи SkyRouter 8.3.2-46
8.3.2.15.3. Ground SkyRouter check procedures by co-pilot 8.3.2-46
8.3.2.15.3. Перевірка системи SkyRouter на землі другим пілотом 8.3.2-46
8.3.2.15.4. Bluetooth Connection 8.3.2-46
8.3.2.15.4. З'єднання за допомогою Bluetooth 8.3.2-46
8.3.2.15.5. In-flight SkyRouter Operation Procedures 8.3.2-47
8.3.2.15.5. Використання SkyRouter в польоті 8.3.2-47
8.3.2.15.6. Quick position button 8.3.2-47
8.3.2.15.6. Кнопка швидкого позиціонування 8.3.2-47
8.3.2.15.7. Ground and In-Flight SkyRouter Alarm Option Operation Procedures. 8.3.2-47
8.3.2.15.7. Використання функції «Тривога» системи SkyRouter на землі та в повітрі. 8.3.2-47
8.3.2.15.8. Aircraft experiencing abnormal events 8.3.2-48
8.3.2.15.8. Інформація про ПС відрізняється від очікуваної 8.3.2-48
8.3.2.15.9. Missed report procedures 8.3.2-48
8.3.2.15.9. Дії при зникненні інформації про ПС на SkyRouter 8.3.2-48
8.3.2.15.10. If communication attempts are unsuccessful: 8.3.2-48
8.3.2.15.10. В разі неможливості встановити зв'язок з екіпажем: 8.3.2-48
8.3.2.15.11. Action when communication is re-established 8.3.2-49
8.3.2.15.11. Дії при відновленні зв'язку з ПС 8.3.2-49
8.3.2.15.12. Crew SkyRouter HawkEye System Satellite Failure Procedure 8.3.2-49
8.3.2.15.12. Дії екіпажу ПС при відмові супутникової системи спостереження за ПС SkyRouter HawkEye...8.3.2-49
8.3.2.15.13. List of allowable failures of Skyrouter 8.3.2-50
8.3.2.15.13. Перелік допустимих відмов Skyrouter 8.3.2-50

8.3.2. Navigation Procedures

8.3.2. Навігаційні процедури

CAT.OP.MPA.125, CAT.OP.MPA.126, AMC1-7 CAT.OP.MPA.126, GM1 CAT.OP.MPA.126, SPA.PBN.100, GM1 SPA.PBN.100, SPA.MNPS.100, GM1 SPA.MNPS.100, SPA.RVSM.100, 105, 110, 115, AMC1-2 SPA.RVSM.105, GM1 SPA.RVSM.105(d)(9), AMC1 SPA.RVSM.110(a)

8.3.2.1. Aircompany Policy by navigation procedures

Aircrafts of Aircompany Constanta shall not be operated unless the required navigation equipment is approved and installed in accordance with applicable requirements, including operational and airworthiness requirements and minimum standards applied.

Aircrafts operated under IFR or under VFR over routes that cannot be navigated by reference to visual landmarks are equipped with radio communication, navigation and surveillance equipment in accordance with the applicable airspace requirements.

Radio communication equipment includes at least two independent radio communication systems necessary under normal operating conditions to communicate with an appropriate ground station from any point on the route, including diversions.

Aircrafts have sufficient navigation equipment to ensure that, in the event of the failure of one item of equipment at any stage of the flight, the remaining equipment shall allow safe navigation in accordance with the flight plan.

The only failure of the device required for operation should not lead to the inability of the aircraft to safely perform the flight on the route. Detailed information on the required equipment status is provided by the Minimum Equipment List (MEL).

The panels of the devices of booth pilots are equipped with all necessary pilotage, navigation devices and devices for the control of engines and aircraft's systems operation, responding to requirements of ergonomics and providing availability and perception of information for each of pilot, and representing besides the basic parameters of flight information also the necessary information about flying restrictions. In addition, the device equipment provides visual and aural information about the state of the systems and current maneuver.

Pilots are responsible for the correct use of the navigation and communication equipment installed in the aircraft during all phases of flight in accordance with the restrictions set out in the AFM/ FCOM/ OM.They shall continuously monitor navigation equipment and its performance to verify aircraft present position by various means such as RNP/ANP, FMC alerts, navigation radio accuracy checks (radial/DME).

Navigation accuracy must be checked by Pilot Flying (PF) with cross check of Pilot Monitoring (PM):

- Prior to takeoff;
- Prior to approach;
- After prolonged in-flight operation (more than 2 hrs. flight time);
- In all other cases as described in AFM (for AN-26 and AN-74TK-100) or FCOM (for Boeing 737).

8.3.2.1. Політика Авіакомпанії щодо навігаційних процедур

Літаки Авіакомпанії Константа не будуть виконувати політ, якщо необхідне навігаційне устаткування не є схваленим і встановлено відповідно до вживаних вимог, включаючи експлуатаційні вимоги і вимоги льотної придатності і мінімальні вживані стандарти.

Літаки, що експлуатуються за ППП або ПВП за маршрутами, які не можуть бути прокладені за візуальними орієнтирами, оснащуються засобами радіозв'язку, навігації та спостереження відповідно до застосовних вимог до повітряного простору.

Обладнання радіозв'язку включає щонайменше дві незалежні системи радіозв'язку, необхідні за нормальних умов експлуатації для зв'язку з відповідною наземною станцією з будь-якої точки маршруту, включаючи відхилення.

Літаки мають достатню кількість навігаційного обладнання для забезпечення того, щоб у разі відмови одного елемента обладнання на будь-якому етапі польоту, обладнання, що залишилося, дозволяло безпечно здійснювати навігацію відповідно до плану польоту.

Єдина відмова приладу, потрібного для роботи не повинна приводити до нездатності ПС безпечно виконувати політ по маршруту. Докладну інформацію про необхідний статус устаткування забезпечує Перелік мінімального устаткування (MEL).

Панелі приладів кабіни пілотів обладнані всіма необхідними пілотажними, навігаційними приладами та приладами контролю роботи двигунів і систем літака, що відповідають вимогам ергономіки і забезпечують доступність і сприйняття інформації для кожного з пілотів, а також відображають, крім основних параметрів польотної інформації, також необхідну інформацію про обмеження на виконання польотів. Крім того, обладнання приладів забезпечує візуальну і звукову інформацію про стан систем і поточний маневр.

Пілоти несуть відповідальність за правильне використання навігаційного та комунікаційного обладнання, встановленого на ПС, на всіх етапах польоту відповідно до обмежень, викладених в AFM/ FCOM/ OM.Вони повинні постійно контролювати навігаційне обладнання та його роботу для перевірки поточного положення ПС за допомогою різних засобів, таких як RNP/ANP, оповіщення FMC, перевірка точності навігаційного радіозв'язку (радіальний/DME).

Точність навігації повинна бути перевірена пілотом, що виконує політ (PF), з перехресною перевіркою пілотом, що здійснює моніторинг (PM):

- Перед зльотом;
- Перед заходом на посадку;
- Після тривалої роботи в польоті (більше 2 годин польоту);
- В інших випадках передбачених КЛЕ (для Ан-26 та Ан-74ТК-100) або FCOM (для Boeing 737).

The most important principle governing the performance of all navigation tasks is a redundancy, as navigational errors carry a significant risk potential.
Whether navigating on manually tuned navigation aids, on the navigation system or on radar vectors, cross-checks of the primary aids are essential. The sole use of the airborne navigation systems carried on the airplane is not adequate for all phases of flight and should be supplemented by specific independent checks using those equipment's not directly required for navigation.

Two flight crewmembers must check OFP, activated in the navigation system, waypoint by waypoint against the flight plan. Where FMS is also suitable and authorized for preflight planning (when an OFP is not available) and for in-flight replanning, all available means (e.g., Route Facility Charts) shall be used to crosscheck the corresponding data.

For operative in - flight re - planning, flight crewmembers shall not only check if the fuel requirements will be met, but also if the available navigational aids for the replanned route and/or the replanned destination as well as the airborne equipment will be sufficient and satisfactory for the safe conclusion of flight.

Aircompany Constanta requires that Aircompany's crews adhere to the standard phraseology of radio communication set forth in ICAO Doc.4444, as well as in the Aviation Rules of Ukraine "Organization of Air Traffic".

Aircompany's crew are required to listen on 121.5MHz emergency frequency, as well as other communication frequencies between pilots in the air, when flying above 18000 feet, if required by regional or local flight regulations.

Aircompany has adopted standard ICAO procedures for the use of emergency signals ("PAN, PAN") and disaster ("MAYDAY"), as well as procedures in the event of loss of radio communication.

8.3.2.1.1. Aircompany Go-Around Policy

The flight crew members go-around procedure rediness and the mindset to perform this procedure is an imperative condition for the safe completion of the flight.

See detail in p. 8.3.19.1 of OM Part A.

8.3.2.2. Routes and areas of operation

Aircompany ensures that operations are only conducted along routes, or within areas, for which:

- space-based facilities, ground facilities and services, including meteorological services, adequate for the planned operation are provided;
- the performance of the aircraft is adequate to comply with minimum flight altitude requirements;
- the equipment of the aircraft meets the minimum requirements for the planned operation; and
- appropriate maps and charts are available.

Aircompany ensures that operations are conducted in accordance with any restriction on the routes or the areas of operation specified by SAAU.

8.3.2.3. Flight control

Flight control consists of those functions that assist the aircrew to maintain flight parameters selected manually or generated by navigation systems or systems for flight characteristics calculation (e.g., autopilot, flight director).

Найважливішим принципом виконання всіх навігаційних завдань є дублювання, оскільки навігаційні помилки несуть в собі значний потенціал ризику.
Незалежно від того, чи здійснюється навігація за вручну налаштованими навігаційними приладами, навігаційною системою або радіолокаційними векторами, перехресні перевірки первинних приладів є дуже важливими. Використання лише бортових навігаційних систем, встановлених на літаку, не є достатнім для всіх етапів польоту і повинно доповнюватися спеціальними незалежними перевірками з використанням обладнання, яке не є безпосередньо необхідним для навігації.
Плани польоту, активовані навігаційною системою, мають бути перевіреними на відповідність OFP двома членами екіпажу ділянка за ділянкою. Коли для передпольотного планування (якщо OFP відсутній) версія FMS прийнятна та схвалена, або при перепланувaнні в польоті, для перехресної перевірки мають використовуватись усі наявні й придатні засоби (наприклад Route Facility Charts).
Для оперативного перепланування в польоті члени льотного екіпажу повинні не тільки перевірити, чи будуть забезпечені вимоги щодо палива, але також й те, чи будуть наявними навігаційні засоби для перепланованого польоту та/або перепланованого пункту призначення, також, як і бортове обладнання достатнім та задовільним для безпечного завершення польоту.
Авіакомпанія Константа вимагає, щоб при виконанні польотів екіпажі Авіакомпанії дотримувалися стандартної фразеології радіообміну, викладеної в ICAO Doc.4444, а також в Авіаційних правил України «Організація повітряного руху».
Екіпажі Авіакомпанії при виконанні польотів вище 18000 футів зобов'язано прослуховувати аварійну частоту 121,5МГц, а також інші частоти зв'язку між пілотами в повітрі, якщо цього вимагають регіональні або місцеві правила польотів.
Авіакомпанія приймає стандартні процедури ICAO по використанню сигналів терміновості («PAN,PAN») і лиха («MAYDAY»), а також процедури при втраті радіозв'язку.

8.3.2.1.1. Політика Авіакомпанії щодо відходу на друге коло

Готовність членів льотного екіпажу до виконання процедури відходу на друге коло та налаштування на виконання цієї процедури є важливою умовою для безпечного завершення польоту.
Детальніше див. р. 8.3.19.1 Частини А цього КЕ.

8.3.2.2. Маршрути та райони експлуатації

Авіакомпанія гарантує, що експлуатація здійснюється лише на маршрутах або в межах зон, для яких:

- космічні засоби, наземні об'єкти та послуги, включаючи метеорологічне обслуговування, адекватні запланованій експлуатації;
- характеристики літака є достатніми для дотримання вимог щодо мінімальної висоти польоту;
- обладнання літака відповідає мінімальним вимогам для запланованої експлуатації; та
- доступні відповідні карти та схеми.

Авіакомпанія забезпечує експлуатацію ПС відповідно до будь-яких обмежень на маршрутах або в районах експлуатації, визначених ДАСУ.

8.3.2.3. Управління польотом

Управління польотом складається з функцій, які допомагають екіпажу підтримувати параметри польоту, вибрані вручну або згенеровані навігаційними системами чи системами розрахунку льотних характеристик (наприклад, автопілотом, флайт-директор).

Aircompany`s policy stipulates the maximum use of automatic flight control and flight director systems, as far as possible.

The flight phases that require mandatory use, as well as the procedure for the use and control of the flight control system of the aircraft are described in Part B of OM "Flight operation of aircraft" ("Normal procedures").

8.3.2.4. Navigation Procedures

Regarding to AN-26 aircraft the standard navigational procedures and system requirements are detailed in AFM.

Regarding to AN-74TK-100 aircraft the standard navigational procedures and system requirements are detailed in AFM.

Regarding to Boeing 737 the standard navigational procedures and system requirements including policy for carrying out independent cross checks of keyboard entries where they affect the flight path followed by the aircraft are detailed FCOM.

Conventional navigation procedures are based on the availability of satisfactory ground navigation aids, infrastructures (VOR, DME, NDB...), and aircraft navigation systems, which enable navaid to navaid navigation. Large safety margins mandated with respect to aircraft separation contribute to airspace saturation in certain areas.

Area navigation (RNAV) allows to navigate “point-to-point”, the aircraft position being determined by the on-board navigation system using the information from several navigation aids such as VOR/DME or DME/DME or GNSS (GPS). It is not needed to navigate directly to and from the navigation aids. For example, this allows to create approach constituted by a succession of non-aligned straight segments. But in all cases, the path is geographically defined.

The Performance Based Navigation (PBN) concept specifies RNAV system performance requirements in terms of accuracy, integrity, availability, continuity and functionality needed for the proposed operations in the context of a particular Airspace Concept, when supported by the appropriate navigation infrastructure. In that context, the PBN concept represents a shift from sensor-based to performance-based navigation.

8.3.2.5. Conventional navigation procedures

8.3.2.5.1. Requirements for flight crew members

Irrespective of the overall responsibility PIC of the aircraft for the accurate navigation and proper use and operation of the navigation systems, the navigating crew member shall be responsible for the selection of the navigation aids and the required configuration of the navigation systems.
In all cases where the PIC of the aircraft, or First Officer flies manually, he must instruct the member of the navigating crew to adjust the necessary navigational aids. In such cases, the navigating crew member shall be responsible for setting up, identifying and controlling the navigational aids specified by the commander and for setting up the required configuration of the navigation systems.

When in flyight using autopilot, the PIC of the aircraft controls the settings and recognition of navigation aids and checks the configuration of navigation systems. Any changes made by a member of the navigating crew must be approved by a standard report.

Політика Авіакомпанії передбачає максимальне використання систем автоматичного управління польотами та керівництва польотами, наскільки це можливо.

Фази польоту, що вимагають обов'язкового використання, а також порядок використання і контролю системи директорного керування літаком у польоті описані в Частині В КЕ «Льотна експлуатація повітряних судів» («Нормальні процедури»).

8.3.2.4. Навігаційні процедури

Для ПС типу Ан-26 стандартні навігаційні процедури та системні вимоги детально викладені в КЛЕ ПС Ан-26.

Для ПС типу Ан-74ТК-100 стандартні навігаційні процедури та системні вимоги детально викладені в КЛЕ.

Для ПС типу Boeing 737 стандартні навігаційні процедури та системні вимоги, включаючи політику проведення незалежних перехресних перевірок клавіатурних вводів, якщо вони впливають на траєкторію польоту, якою слідує літак, детально описані FCOM.

Стандартні процедури навігації базуються на наявності належних наземних навігаційних засобів, інфраструктури (VOR, DME, NDB...) та авіаційних навігаційних систем, які забезпечують навігацію за принципом "від навігаційного засобу до навігаційного засобу". Великі норми безпеки, встановлені щодо ешелонування ПС, сприяють насиченню повітряного простору в певних районах.

Зональна навігація (RNAV) дозволяє здійснювати навігацію за принципом «від точки до точки», при цьому положення літака визначається бортовою навігаційною системою з використанням інформації від декількох навігаційних засобів, таких як VOR/DME або DME/DME, або GNSS (GPS). Немає необхідності здійснювати навігацію безпосередньо до навігаційних засобів та від них. Наприклад, це дозволяє створити підхід, що складається з послідовності не вирівняних прямих відрізків. Але у всіх випадках шлях є географічно визначеним.

Концепція навігації на основі експлуатаційних характеристик (Performance Based Navigation, PBN) визначає вимоги до продуктивності системи RNAV з точки зору точності, цілісності, доступності, безперервності та функціональності, необхідних для пропонованої експлуатації в контексті певної Концепції повітряного простору, за умови підтримки відповідної навігаційної інфраструктури. У цьому контексті концепція PBN являє собою перехід від навігації на основі датчиків до навігації на основі характеристик.

8.3.2.5. Стандартні навігаційні процедури

8.3.2.5.1. Вимоги до членів льотного екіпажу

Незалежно від загальної відповідальності КПС за точну навігацію й належне використання та керування навігаційними системами, член екіпажу, що здійснює навігацію, несе відповідальність за вибір навігаційних засобів та потрібної конфігурації навігаційних систем.
В усіх випадках, коли КПС або другий пілот виконує політ вручну, він має давати вказівки члену екіпажу, що здійснює навігацію, щодо настроювання необхідних навігаційних засобів. В таких випадках член екіпажу, що здійснює навігацію, несе відповідальність за настроювання, ідентифікацію та контроль навігаційних засобів, вказаних КПС, та за настроювання потрібної конфігурації навігаційних систем.
При польоті з використанням автопілоту КПС контролює настроювання та упізнавання навігаційних засобів та перевіряє конфігурацію навігаційних систем. Будь - які зміни, зроблені членом екіпажу, що здійснює навігацію, мають схвалюватись за допомогою стандартної доповіді.

Crew members should continuously monitor the compliance of the actual navigation accuracy characteristics with those required by the RNP / ANP, as well as the current location of the aircraft, and inform each other of any doubts about the reliability of the navigation facility or system.

Члени льотного екіпажу повинні вести безперервний контроль відповідності фактичних характеристик точності навігації тим, яких вимагає RNP / ANP, а також поточного місця розташування ПС, а також інформувати один одного щодо будь-яких сумнівів стосовно надійності навігаційного засобу або системи.

Before approach, as well as after a long flight, crew members should always check the accuracy of navigation.

Перед заходженням на посадку, а також після тривалого перельоту члени льотного екіпажу завжди мають перевіряти точність навігації.

ILS facilities of all categories are known to produce false beams outside their coverage sectors due to radiation aberrations. Such beams are a subject to be captured without a warning flag. In order to ensure proper localizer beam capture, the ILS mode should not be armed until the vicinity of the beam has been ascertained and checked by independent means like navigation aids and the capture should be monitored by the same means.

Відомо, що засоби ILS усіх категорій можуть створювати хибні промені поза межами своїх секторів покриття через радіаційні відхилення. Такі промені можуть бути захоплені без попереджувального прапорця. Для того, щоб забезпечити належне захоплення променя локатора, режим ILS не повинен вмикатися доти, доки не буде встановлено і перевірено близькість променя незалежними засобами, наприклад, навігаційними приладами, і захоплення повинно контролюватися тими ж засобами.

DME distance check at glide slope intercept should be performed whenever possible. An altitude check should be performed at the Outer Marker position or its equivalent.

Перевірка відстані до DME при захопленні глісади зниження повинна виконуватися завжди, коли це можливо. Перевірка висоти повинна виконуватися на позиції Зовнішнього маркера або його еквівалента.

FMS vertical navigation features may not substitute altitude preselect procedures and practices.

Функції вертикальної навігації FMS не можуть замінити процедури та практики попереднього вибору висоти.

Crew members should inform each other of any doubts about the reliability of the navigation device or system.

Члени льотного екіпажу мають інформувати один одного про будь - які сумніви щодо надійності навігаційного засобу або системи.

8.3.2.5.2. Navigation Aids

8.3.2.5.2. Навігаційні засоби

Navigational aids should be chosen based on coverage and geometry. Adequate selection must be provided for cross - checking. The distance information for cross - checking should only be used if the DME is combined with a VOR that coincides with a route point. DME combined with an ILS or course beam on approach typically shows zero distance at the landing point and is therefore unsuitable for navigational purposes other than the final approach unless otherwise indicated.

Навігаційні засоби мають обиратись з урахуванням покриття та геометрії. Для перехресного контролю має забезпечуватись адекватний вибір. Інформація щодо відстані для перехресної перевірки має використовуватись тільки, якщо DME поєднаний з VOR, що співпадає з точкою маршруту. DME, поєднаний з ILS або курсовим променем при заходженні, як правило, показує нульову відстань в точці приземлення і тому непридатний для навігаційних цілей інших, ніж кінцеве заходження на посадку, якщо не вказано інше.

Route equipment can be expected to provide reliable information along the published routes it defines. The coverage area of routing navigation equipment depends on the output power, location, and interference. VHF equipment may require direct visibility conditions, while the reception of non-directional beacon (NDB) signals is affected by atmospheric electromagnetic activity.

Від маршрутного обладнання можна очікувати, що воно забезпечує надійну інформацію вздовж опублікованих маршрутів, яких воно визначає. Зона покриття маршрутного навігаційного обладнання залежить від вихідної потужності, розташування й перешкод. Обладнання УКВ може вимагати умови прямої видимості, в той час, коли на прийом сигналів не спрямованих радіомаяків (NDB) впливає атмосферна електромагнітна активність.

NDB beacons in aerodrome-controlled areas typically provide reliable guidance only within a radius of 25 NM.

Маяки NDB в аеродромних контрольованих зонах зазвичай забезпечують надійне наведення тільки в радіусі 25 NM.

The width and range of the ILS course beam available for guidance is typically 3º on both sides of the beam axis and 25 NM. Within 30º on each side of this sector, coverage is typically present to the extent that the course arrow is deflected by a full scale in the desired direction.

Ширина і дальність курсового променю ILS, наявного для наведення, зазвичай становить 3º в обидва боки від осі променю і 25 NM. В межах 30º з кожного боку цього сектору покриття, як правило, наявне в тому ступеню, щоб забезпечити відхилення курсової стрілки на повну шкалу у потрібний бік.

The width of the ILS glide path azimuth coverage sector is typically 8 ° on each side of the extended runway axis (direction of approach) and is usually elongated by at least 10 NM. The available overshoot for guidance is usually in the range from at least 2º above to 1.5º below the nominal glide path, below which there is a complete deviation of the scale "fly higher".

Ширина сектору покриття за азимутом глісадного променю ILS становить, як правило, 8º з кожного боку від продовженої осі ЗПС (напрямку заходження) та зазвичай витягнутий принаймні на 10 NM. Наявне перевищення для наведення, як правило, перебуває в межах від, принаймні, 2º вище до 1.5º нижче номінальної глісади, нижче якої наявне повне відхилення шкали «летіть вище».

Aberrations affecting these projected features, ranging from

Аберації, що впливають на ці проектовані особливості, в

multi - beam interference to erratic oscillations due to reflections from taxiing aircraft and from the antennas of flying aircraft, in spite of everything, can occur within the coverage of the ILS sector, especially when weather conditions do not require restrictions applicable to low visibility procedures (LVP).

Unless otherwise specified for certain procedures, manually configured navigation aids must be uniquely recognized during setup. ILS - associated VORs or DMEs need separate recognition.

In all cases where the elements of the information concerning the location of the aircraft contradict, the relevant navigation mean (means) must be checked by additional independent means.

Navigation aids and approach aids shall not be used:

- whenever reliable identification is impossible;
- whenever, when a message or other information (eg NOTAM) indicates that the system may be unreliable or unsuitable for route navigation or approach.

Published minima apply until the means of approach are fully available.

8.3.2.5.3. Radar Vectoring

Within the area of radar coverage this is one of the methods used for Terminal Area Navigation as well as back up procedure in cases of emergency or navigation equipment degradation.

ATS controller navigates the aircraft by giving commands regarding specific flight parameters (heading, altitude, speed etc.). Responsibility for safe navigation lies with the controller who has to have a radar contact with the aircraft.

During Radar Vectoring apply the following principles:

- Controller's commands shall be executed timely and precisely;
- No adjustments to be applied to ordered navigation parameters;
- Situation awareness to be maintained by the use of all available means of navigation and constant look-out/ listening;
- Any anticipated danger to the flight as well as deviation from the issued clearance shall be reported to ATS;
- All Resolution Advisories shall be performed and immediately reported to ATC;
- Maintain last assigned an altitude until the aircraft is established on a segment of a published route or instrument approach procedure.

8.3.2.6. Ad-hoc in-flight replanning

For ad-hoc in-flight replanning, pilots should check if the available navigational aids for the replanned route and/or the replanned destination as well as the airborne equipment will be sufficient and satisfactory for a safe conclusion of the flight.

межах від багатопроменевих перешкод до безладних коливань через відбиття від літаків, що рулюють, та від антен літаків, що пролітають, не дивлячись ні на що, можуть мати місце в межах покриття сектору ILS, особливо, коли погодні умови не потребують обмежень, застосовуваних при процедурах низької видимості (LVP).

Якщо для певних процедур не вказано інше, навігаційні засоби, настроєні вручну, мають бути однозначно розпізнані під час настройки. VOR або DME, зв'язані з ILS, потребують окремого розпізнавання.

В усіх випадках, коли елементи інформації стосовно місця ПС суперечать, відповідний навігаційний засіб (засоби) мають бути перевіреними за допомогою додаткових незалежних засобів.

Навігаційні засоби та засоби заходження на посадку не повинні використовуватися:

- завжди, коли достовірне впізнання неможливе;
- завжди, коли повідомлення або інша інформація (наприклад, NOTAM) вказують, що система може бути ненадійною або невідповідною для навігації за маршрутом або для заходження на посадку.

Опубліковані мінімуми застосовуються до повної наявності засобів заходження.

8.3.2.5.3. Векторіння

У зоні радіолокаційного покриття це один з методів, який використовується для навігації в зоні аеродрому, а також в якості резервного на випадок аварійних ситуацій або вімов навігаційного обладнання.

Диспетчер ОПР здійснює навігацію літака, віддаючи команди щодо конкретних параметрів польоту (курс, висота, швидкість тощо). Відповідальність за безпечну навігацію лежить на диспетчері, який повинен мати радіолокаційний контакт з літаком.

Під час векторіння застосовуються наступні принципи:

- Команди диспетчера повинні виконуватися вчасно і точно;
- До рекомендованих параметрів навігації не потрібно вносити жодних змін;
- Ситуаційна обізнаність повинна підтримуватися шляхом використання всіх доступних засобів навігації та постійного спостереження/ прослуховування радіообміну;
- Про будь-яку передбачувану небезпеку для польоту, а також про відхилення від виданого дозволу необхідно повідомляти органу ОПР;
- Всі Диспетчерські Дозволи повинні бути виконані і негайно повідомлені органу ОПР;
- Утримуйте останню призначену висоту, доки ПС не опиниться на відрізку опублікованого маршруту або процедури заходження на посадку за приладами.

8.3.2.6. Спеціальне внесення змін до плану польоту під час польоту

У разі зміни маршруту в польоті пілоти повинні перевірити, чи наявні навігаційні засоби для зміненого маршруту та/або зміненого пункту призначення, а також чи є бортове обладнання достатнім та задовільним для безпечного завершення польоту.

8.3.2.7. Flights in areas with Reduced Vertical Separation Minima (RVSM)

The standard vertical separation in the upper airspace is 2000 feet. But in certain airspace or on certain routes between FL285 and FL420, 1000 feet separation is used. This requires that the equipment installed on the aircraft complies with the Minimum Performance Specification (MASPS) and that the operator has SAAU approval to operate in areas with reduced vertical separation (RVSM).

The absence of this permit or the necessary additional equipment does not allow the use of air routes intended for flights in areas with RVSM.

According of the requirements equipment consists of:

- two independent flight altitude measurement and indication systems;
- one automatic flight altitude maintenance system;
- one warning system for deviations from the specified height;
- SSR mode "C" transponder.

8.3.2.7.1. Operating Procedures

Flight planning

During flight planning the flight crew should pay particular attention to conditions that may affect operation in RVSM airspace. These include, but may not be limited to:

- verifying that the airframe is approved for RVSM operations;
- reported and forecast weather on the route of flight;
- minimum equipment requirements pertaining to height-keeping and alerting systems; and
- any airframe or operating restriction related to RVSM operations.

Insert the letter «W» in field 10 of the Air traffic services (ATS) flight plan or in item EQPT of the Repetitive flight plan (RPL) whenever an Aeroplane to which the approval relates is to be operated within the lateral limits of the EUR RVSM airspace regardless of the requested flight level..

Pre-flight procedures

The following actions should be accomplished during the pre-flight procedure:

- Review ATL and forms to determine the condition of equipment required for flight in the RVSM airspace. Ensure that maintenance action has been taken to correct defects to required equipment;
- During the external inspection of aircraft, particular attention should be paid to the condition of static sources and the condition of the fuselage skin near each static source and any other component that affects altimetry system accuracy. This check may be accomplished by a qualified and authorized person;

8.3.2.7. Польоти в зонах зі зменшеним вертикальним ешелонуванням (RVSM)

Стандартне вертикальне розділення у верхньому повітряному просторі становить 2000 фут. Але в певних повітряних просторах або на певних маршрутах між FL285 та FL420 застосовується ешелонування через 1000 фут. Це вимагає, щоб обладнання, встановлене на ПС, відповідало специфікації мінімальних характеристик літакових систем (MASPS), і експлуатант мав схвалення ДАСУ на виконання польотів в зонах зі зменшеним вертикальним ешелонуванням (RVSM).

Відсутність даного дозволу або необхідного додаткового обладнання не дозволяє використовувати повітряні траси, призначені для польотів в зонах з RVSM.

Згідно вимог обладнання складається з:

- двох незалежних систем вимірювання та індикації висоти польоту;
- однієї автоматичної системи витримування висоти польоту;
- однієї системи попередження про відхилення від заданої висоти;
- прийомо - відповідача SSR режиму «С».

8.3.2.7.1. Експлуатаційні процедури

Планування польоту

Під час планування польоту екіпаж повинен звертати особливу увагу на умови, які можуть вплинути на виконання польотів у повітряному просторі RVSM. До них відносяться, але не обмежуються ними:

- підтвердження, що ПС схвалене для виконання операцій RVSM;
- повідомлена та прогнозована погода за маршрутом польоту;
- мінімальні вимоги до обладнання, що стосуються систем дотримання висоти та оповіщення; та
- будь-які обмеження щодо польотів або експлуатації, пов'язані з роботою RVSM

Вставте літеру "W" у полі 10 Плану польотів повітряного руху (ATS) або в пункті EQPT плану повторного польоту (RPL), якщо літак, до якого відноситься схвалення, повинен експлуатуватися в бічних межах повітряного простору EUR RVSM, незалежно від запитуваного рівня польоту.

Передпольотні процедури

Під час передпольотного огляду необхідно виконати наступні дії:

- Перегляд ATL та форм для визначення стану обладнання, необхідного для виконання польотів у повітряному просторі RVSM. Переконатися, що були вжиті заходи з технічного обслуговування для усунення дефектів необхідного обладнання;
- Під час зовнішнього огляду ПС особливу увагу слід звертати на стан джерел статичної електрики та стан обшивки фюзеляжу біля кожного джерела статичної електрики і будь-якого іншого компонента, що впливає на точність альтиметричної системи. Ця перевірка може бути виконана кваліфікованою та уповноваженою особою;

- Before take-off, the aircraft altimeters should be set to the QNH (atmospheric pressure at nautical height) of the airfield and should display a known altitude, within the limits specified in the manuals. The two primary altimeters shall also agree within limits specified in FCOM Vol 1, Limitations. The maximum value of acceptable altimeter differences for these checks should not exceed 75 ft (23 m). An alternative procedure using QFE (atmospheric pressure at aerodrome elevation/runway threshold) may also be used. Any required functioning checks of altitude indicating systems should be performed;
- Before take-off, equipment required for flight in RVSM airspace should be operative and any indications of malfunction should be resolved.

Prior to RVSM airspace entry

The following equipment should be operating normally at entry into RVSM airspace:

- two primary altitude measurement systems. A cross-check between the primary altimeters should be made. A minimum of two will need to agree within ±200 ft (± 60 m). Failure to meet this condition will require that the altimetry system be reported as defective and air traffic control (ATC) notified;
- one automatic altitude-control system;
- one altitude-alerting device; and
- operating transponder.

Should any of the required equipment fail prior to the aircraft entering RVSM airspace, the pilot should request a new clearance to avoid entering this airspace.

In-flight procedures

The following practices are incorporated into flight crew training and procedures:

- Flight crew should comply with any aircraft operating restrictions, if required for the specific aircraft type given in the RVSM airworthiness approval.
- Emphasis should be placed on promptly setting the sub-scale on all primary and standby altimeters to 1013.2 hPa/29.92 in Hg when passing the transition altitude, and rechecking for proper altimeter setting when reaching the initial cleared flight level.
- In level cruise it is essential that the aircraft is flown at the cleared flight level. This requires that particular care is taken to ensure that ATC clearances are fully understood and followed. The aircraft should not intentionally depart from cleared flight level without a positive clearance from ATC unless the crew are conducting contingency or emergency maneuvers.

When changing levels, the aircraft should not be allowed to overshoot or undershoot the cleared flight level by more than 150 ft (45 m). If installed, the level off should be accomplished using the altitude capture feature of the automatic altitude-control system.
An automatic altitude-control system should be operative and

- Перед зльотом висотоміри ПС повинні бути встановлені на QNH аеродрому і показувати відому висоту в межах, зазначених в інструкціях. Показання двох основних висотомірів також повинні бути узгоджені в межах, зазначених в КЛЕ. Максимальне значення допустимої різниці висотомірів для цих перевірок не повинно перевищувати 75 футів (23 м). Також може бути використана альтернативна процедура з використанням QFE. Необхідно виконати будь-які повторні перевірки функціонування систем висотоміра;
- Перед зльотом обладнання, необхідне для польотів у повітряному просторі RVSM, має бути справним, а будь-які ознаки несправності - усунені.

Перед входом до повітряного простору RVSM

При вході в повітряний простір RVSM наступне обладнання повинно працювати в нормальному режимі:

- дві основні системи вимірювання висоти. Необхідно провести перехресну перевірку між основними висотомірами. Щонайменше два з них повинні узгоджуватися в межах ±200 футів (±60 м). Якщо ця умова не виконується, необхідно повідомити про несправність висотомірної системи та повідомити ОПР;
- одну автоматичну систему контролю висоти;
- один пристрій оповіщення про висоту; і
- діючий транспондер.

Якщо будь-яке необхідне обладнання виходить з ладу до входу ПС в повітряний простір RVSM, пілот повинен запросити новий дозвіл, щоб уникнути входу в цей повітряний простір.

Польотні процедури

Наступні практичні заходи включені в підготовку льотних екіпажів та їхні процедури:

- Екіпаж повинен дотримуватися всіх обмежень щодо експлуатації ПС, якщо вони вимагаються для конкретного типу ПС, наведених у схваленні льотної придатності RVSM.
- Особливу увагу слід приділяти швидкому встановленню підшкали на всіх основних і резервних висотомірах на 1013,2 гПа/29,92 рт.ст. при проходженні перехідної висоти, а також повторній перевірці правильності налаштування висотоміра при досягненні початкового дозволеного ешелону польоту.
- Під час крейсерського польоту важливо, щоб літак рухався на дозволеному ешелоні. Це вимагає особливої уваги до того, щоб забезпечити повне розуміння і дотримання дозволів ОПР. ПС не повинно навмисно відхилятися від дозволеного ешелону польоту без дозволу органу ОПР, за винятком випадків, коли екіпаж виконує непередбачені або аварійні маневри.

При зміні ешелонів літак не повинен перевищувати або знижувати ешелон польоту більш ніж на 150 футів (45 м). Якщо така система встановлена, вирівнювання повинно виконуватися за допомогою функції захоплення висоти автоматичної системи контролю висоти.
Під час крейсерського польоту система автоматичного

engaged during level cruise, except when circumstances such as the need to re-trim the aircraft or turbulence require disengagement. In any event, adherence to cruise altitude should be done by reference to one of the two primary altimeters. Following loss of the automatic height-keeping function, any consequential restrictions will need to be observed.

підтримання висоти повинна працювати і бути задіяна, за винятком випадків, коли такі обставини, як необхідність повернення літака або турбулентність, вимагають її відключення. У будь-якому випадку, дотримання крейсерської висоти повинно здійснюватися за показаннями одного з двох основних висотомірів. Після втрати функції автоматичного підтримання висоти необхідно дотримуватися всіх обмежень, що випливають з цього.

Ensure that the altitude-alerting system is operative.

Переконайтеся, що система оповіщення про висоту працездатна.

At intervals of approximately 1 hour, cross-checks between the primary altimeters should be made. A minimum of two will need to agree within ±200 ft (± 60 m). Failure to meet this condition will require that the altimetry system be reported as defective and ATC notified.

З інтервалом приблизно в 1 годину слід проводити перехресні перевірки між основними висотомірами. Щонайменше два з них повинні узгоджуватися в межах ±200 футів (±60 м). Якщо ця умова не виконується, необхідно повторно повідомити про несправність альтиметричної системи та повідомити про це ОПР.

The usual scan of flight deck instruments should suffice for altimeter crosschecking on most flights.

Для перехресної перевірки висотоміра на більшості рейсів достатньо звичайного огляду приладів льотної палуби.

In normal operations, the altimetry system being used to control the aircraft should be selected for the input to the altitude reporting transponder transmitting information to ATC.

Під час звичайних польотів для вхідних даних для транспондера висоти, що передає інформацію до ОПР, слід вибирати альтиметричну систему, яка використовується для керування ПС.

If the pilot is notified by ATC of a deviation from an assigned altitude exceeding ±300 ft (± 90 m) then the pilot should take action to return to cleared flight level as quickly as possible.

Якщо диспетчер ОПР повідомив пілота про відхилення від заданої висоти, що перевищує ±300 футів (±90 м), пілот повинен вжити заходів для якнайшвидшого повернення на дозволений ешелон польоту.

Contingency procedures after entering RVSM airspace

Процедури на випадок непередбачених обставин після входження в повітряний простір RVSM

The pilot should notify ATC of contingencies (equipment failures, weather) that affect the ability to maintain the cleared flight level and coordinate a plan of action appropriate to the airspace concerned. The pilot should obtain to the guidance on contingency procedures is contained in the relevant publications dealing with the airspace.

Пілот повинен повідомити ОПР про непередбачені обставини (відмови обладнання, погодні умови), які впливають на здатність утримувати дозволену висоту польоту, та скоординувати план дій у відповідному повітряному просторі. Пілот повинен ознайомитися з інструкціями щодо дій у непередбачених ситуаціях, які містяться у відповідних публікаціях, що стосуються повітряного простору.

Equipment failures that should be notified to ATC are:

- failure of all automatic altitude-control systems aboard the aircraft;
- loss of redundancy of altimetry systems;
- loss of thrust on an engine necessitating descent; or
- any other equipment failure affecting the ability to maintain cleared flight level.

Несправності обладнання, про які слід повідомляти в ОПР:

- відмова всіх автоматичних систем контролю висоти на борту літака;
- втрата резервування альтиметричних систем;
- втрата тяги двигуна, що призводить до необхідності зниження; або
- будь-яку іншу відмову обладнання, що впливає на здатність витримувати дозволений ешелон польоту.

The pilot should notify ATC when encountering greater than moderate turbulence.

Пілот повинен повідомити ОПР, якщо турбулентність перевищує помірну.

If unable to notify ATC and obtain an ATC clearance prior to deviating from the cleared flight level, the pilot should follow any established contingency procedures for the region of operation and obtain ATC clearance as soon as possible.

Якщо пілот не може повідомити орган ОПР і отримати дозвіл на відхилення від дозволеного ешелону польоту, він повинен дотримуватися встановлених для регіону виконання польотів процедур на випадок непередбачених обставин і якнайшвидше отримати дозвіл на відхилення від ешелону.

Post-flight procedures

Післяпольотні процедури

In making ATL entries against malfunctions in height-keeping systems, the pilot should provide sufficient detail to enable maintenance to effectively troubleshoot and repair the system. The pilot should detail the actual defect and the crew action

Роблячи записи в ATL про несправності в системах підтримання висоти, пілот повинен надавати достатньо інформації, щоб технічне обслуговування могло ефективно усунути несправність і відремонтувати

taken to try to isolate and rectify the fault.

The following information should be recorded when appropriate:

- primary and standby altimeter readings;
- altitude selector setting;
- subscale setting on altimeter;
- autopilot used to control the aircraft and any differences when an alternative autopilot system was selected;
- the transponder selected to provide altitude information to ATC and any difference noted when an alternative transponder was selected.

8.3.2.7.2. Height-keeping Errors Report

The Flight crew shall report occurrences of height-keeping errors caused by malfunction of aircraft equipment or of operational nature, equal to or greater than:

- a total vertical error (TVE) of ±300 ft (± 90 m);
- an altimetry system error (ASE) of ±245 ft (± 75 m); and
- an assigned altitude deviation (AAD) of ±300 ft (± 90 m).

Reports of such occurrences shall be sent to SAAU within 72 hours. Reports shall include an initial analysis of causal factors and measures taken to prevent repeat occurrences.

When height-keeping errors are recorded or received, Aircompany takes immediate action to rectify the conditions that caused the errors and provide follow-up reports, if requested by SAAU.

Standard Phraseology

Circumstances **Обставини**	***Phraseologies*** **Фразеологія**
…to ascertain RVSM approval status of an aircraft ...для визначення статусу дозволу на експлуатацію ПС за правилами RVSM	CONFIRM RVSM APPROVED
…to report RVSM approved status ...для повідомлення про статус схвалення RVSM	AFFIRM RVSM*
…to report RVSM non-approved status followed by supplementary information ...для повідомлення про невідповідність статусу RVSM з подальшим наданням додаткової інформації	NEGATIVE RVSM* [(supplementary information, e.g. State Aircraft)] ***Note 1**. During operations in or vertical transit through RVSM airspace with aircraft not approved for RVSM operations, pilots shall report nonapproved status as follows:* **Примітка 1:** Під час виконання польотів у повітряному просторі RVSM або вертикального транзиту через нього повітряними суднами, не схваленими для виконання польотів у повітряному просторі RVSM, пілоти повинні повідомляти про статус несхвалення наступним чином: *a. at initial call on any channel within RVSM airspace;/* під час первинного встановлення зв'язку на будь-якому каналі в повітряному просторі RVSM b. *in all requests for level changes; and* / при всіх запитах на зміну ешелону польоту; та

система. Пілот повинен детально описати фактичну несправність і дії екіпажу, спрямовані на її ізоляцію та усунення.

Наступну інформацію слід занотовувати, коли це доречно:

- показання основного та резервного висотоміра;
- налаштування селектора висоти;
- налаштування підшкали на висотомірі;
- автопілот, який використовувався для керування літаком, та будь-які відмінності, якщо було обрано альтернативну систему автопілота;
- транспондер, обраний для надання інформації про висоту польоту до органів управління повітряним рухом, і будь-яку різницю, помічену при виборі альтернативного транспондера.

8.3.2.7.2. Доповіді про помилки в витримуванні висоти

Екіпаж повинен доповідати про випадки помилок утримання висоти, спричинених несправністю обладнання ПС або експлуатаційного характеру, що дорівнюють або перевищують:

- Загальну вертикальну помилку (TVE) ±300 ft (± 90 m);
- Помилку системи висотоміру ((ASE) ±245 ft (± 75 m);та
- Відхилення від призначеної висоти (AAD) ±300 ft (± 90 m).

Доповіді про зазначені випадки мають бути відправлені до ДАСУ протягом 72 годин. Доповіді мають включати первинний аналіз факторів, що призвели до помилок та заходи з їх попередження.

У разі виявлення або отримання помилок стосовно витримування висоти, Авіакомпанія вживає негайних заходів для усунення умов, що призвели до помилок, та надає подальші звіти на вимогу ДАСУ.

Стандартна фразеологія

	c. in all read-backs of level clearances./ при всіх відповідях на дозволи про зайняття ешелону польоту ***Note 2.*** *ATC shall explicitly acknowledge receipt of messages from aircraft reporting RVSM non-approved status.* **Примітка 2**. Диспетчерська служба повинна чітко підтверджувати отримання повідомлень від повітряних суден, які повідомляють про неприйнятий статус RVSM.
…to deny ATC clearance into RVSM airspace …Для скасування диспетчерського дозволу стосовно входу в повітряний простір RVSM	UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level)
…to report when severe turbulence affects the capability of an aircraft to maintain the accepted flight level …Для повідомлень про сильну турбулентність яка впливає на здатність ПС витримувати заданий ешелон польоту	UNABLE RVSM DUE TURBULENCE*
…to report that the equipment of an aircraft has degraded below minimum aircraft system performance specifications required for RVSM operations ...для повідомлень про погіршення характеристик обладнання ПС до рівня, нижчого за мінімальні експлуатаційні характеристики авіаційної системи потрібні для польоту в повітряному просторі RVSM	UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT*
…to request an aircraft to provide information as soon as RVSM-approved status has been regained or the pilot is ready to resume RVSM operations ...для запиту про готовність до відновлення статусу схваленого RVSM або готовність екіпажу відновити експлуатацію за RVSM	REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM
…to request confirmation that an aircraft has regained RVSM-approved status or a pilot is ready to resume RVSM operations ...для запиту підтвердження того, що повітряне судно відновило статус схваленого RVSM або що пілот готовий відновити експлуатацію за RVSM	CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM
…to report ability to resume RVSM operations after an equipment or weatherrelated contingency …щоб повідомити про здатність відновити роботу RVSM після непередбаченої ситуації, пов'язаної з обладнанням або погодою	READY TO RESUME RVSM*

8.3.2.7.3. Specific Regional Procedures

The areas of applicability (by Flight Information Region) of RVSM airspace in identified ICAO regions is contained in the relevant sections of ICAO Document 7030/4. In addition, these sections contain operating and contingency procedures unique to the regional airspace concerned, specific flight planning requirements and the approval requirements for aircraft in the designated region. The relevant information for FIR also can be found in Jeppesen manual.

Comprehensive guidance on operational matters for European RVSM airspace is contained in ICAO EUR Doc 009 'Guidance material on the implementation of a 1 000 ft (300 m) vertical separation minimum in the European RVSM airspace' with further material included in the relevant State aeronautical publications and Jeppesen manual.

Vertical separation

Most flight operations will be operated by using the flight separation system. The cruising levels to be observed - even or odd levels - are either published in the En-route charts/AIP's or assigned by ATC and must meet the ICAO Annex 2

8.3.2.7.3. Специфічні регіональні процедури

Сфери застосування (за регіонами польотної інформації) повітряного простору RVSM у визначених регіонах ІКАО містяться у відповідних розділах документа ІКАО 7030/4. Крім того, ці розділи містять експлуатаційні та надзвичайні процедури, унікальні для відповідного регіонального повітряного простору, специфічні вимоги до планування польотів та вимоги до схвалення ПС у визначеному регіоні. Відповідну інформацію для FIR також можна знайти в посібнику Jeppesen.

Вичерпні вказівки з експлуатаційних питань для європейського повітряного простору RVSM містяться в документі ІКАО EUR Doc 009 "Керівні матеріали щодо впровадження мінімуму вертикального ешелування в 1 000 футів (300 м) в європейському повітряному просторі RVSM", а додаткові матеріали включені у відповідні державні аеронавігаційні публікації та посібник Jeppesen.

Вертикальне ешелонування

Більшість польотів буде виконуватися з використанням системи ешелонування. Крейсерські ешелони, яких слід дотримуватися - парні чи непарні - публікуються в маршрутних картах/AIP або призначаються органами

requirements.

How to use Tables

Clearance - ATC will issue the Flight Level clearance in metres.

Conversion - Pilots shall use RVSM or NON RVSM table (for China use separate table in last item) to determine the corresponding Flight Level in feet.

Execution - The aircraft shall be flown using the flight level in FEET, as extracted from the conversion table.

Note: Pilots should be aware that due to the rounding differences, the metric readout of the onboard avionics will not necessarily correspond to the cleared Flight Level in metres, however, the difference will never be more than 30 metres.

a) in areas where metres are used for altitude and where, in accordance with regional air navigation agreements, a vertical separation minimum of 300 m is applied between 8 900 m and 12 500 m inclusive:**

ОПР і повинні відповідати вимогам Додатку 2 ІКАО.

Порядок використання таблиць

Дозвіл – диспетчер видає Дозвіл на використання Ешелону Польоту в метрах.

Конвертація - Пілоти повинні використовувати таблицю RVSM або NON RVSM (для Китаю використовуйте окрему таблицю в останньому пункті) для визначення відповідного рівня польоту в футах.

Виконання - Літак повинен управлятися з використанням ешелону польоту в футах, взятого з таблиці перерахунку.

Примітка: Пілоти повинні знати, що через різницю в округленнях метричні показники бортової авіоніки не обов'язково відповідатимуть дозволеному ешелону польоту в метрах, проте різниця ніколи не буде більшою за 30 метрів.

a) у районах, де для вимірювання висоти використовуються метри і де, відповідно до регіональних аеронавігаційних угод, застосовується вертикальне рознесення мінімум 300 м між висотами 8 900 м і 12 500 м включно**

RVSM - METRES

TRACK**											
From 000 degrees to 179 degrees***						From 180 degrees to 359 degrees***					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet
0030	300	1 000	–	–	–	0060	600	2 000	–	–	–
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Except when, on the basis of regional air navigation agreements, a modified table of cruising levels based on a nominal vertical separation minimum of 1 000 ft (300 m) is prescribed for use, under specified conditions, by aircraft operating above FL 410 within designated portions of the airspace.

** Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the appropriate ATS authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which

* За винятком випадків, коли на основі регіональних аеронавігаційних угод, модифікована таблиця крейсерських ешелонів, заснована на номінальному вертикальному ешелонуванні мінімум 1 000 футів (300 м), призначена для використання, за певних умов, повітряними суднами, що експлуатуються вище FL 410 у визначених частинах повітряного простору.

** Магнітний курс, або в полярних районах на широтах вище 70 градусів і в межах розширення цих районів, які можуть бути встановлені відповідними органами ОПР, курси визначені за координатною сіткою, що визначаються мережею ліній, паралельних Гринвіцькому

the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

*** Except where, on the basis of regional air navigation agreements, from 090 to 269 degrees and from 270 to 089 degrees is prescribed to accommodate predominant traffic directions and appropriate transition procedures to be associated therewith are specified.

меридіану, накладених на полярну стереографічну карту, на якій напрямок на Північний полюс використовується як grid North (Північ).

*** За винятком випадків, коли на основі регіональних аеронавігаційних угод від 090 до 269 градусів та від 270 до 089 градусів визначено для переважаючих напрямків руху та визначено відповідні процедури переходу, які мають бути пов'язані з ними.

b) in other areas where metres are the primary unit of measurement for altitude.

b) в інших областях, де метри є основною одиницею вимірювання висоти.

Non-RVSM — METRES

TRACK*											
From 000 degrees to 179 degrees**						From 180 degrees to 359 degrees**					
IFR Flights			VFR Flights			IFR Flights			VFR Flights		
Level			Level			Level			Level		
Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet	Standard Metric	Metres	Feet
0030	300	1 000	–	–	–	0060	600	2 000	–	–	–
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Magnetic track, or in polar areas at latitudes higher than 70 degrees and within such extensions to those areas as may be prescribed by the appropriate ATS authorities, grid tracks as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North.

** Except where, on the basis of regional air navigation agreements, from 090 to 269 degrees and from 270 to 089 degrees is prescribed to accommodate predominant traffic directions and appropriate transition procedures to be associated therewith are specified.

* Магнітний курс, або в полярних районах на широтах вище 70 градусів і в межах розширення цих районів, які можуть бути встановлені відповідними органами ОПР, курси визначені за координатною сіткою, що визначаються мережею ліній, паралельних Гринвіцькому меридіану, накладених на полярну стереографічну карту, на якій напрямок на Північний полюс використовується як grid North (Північ).

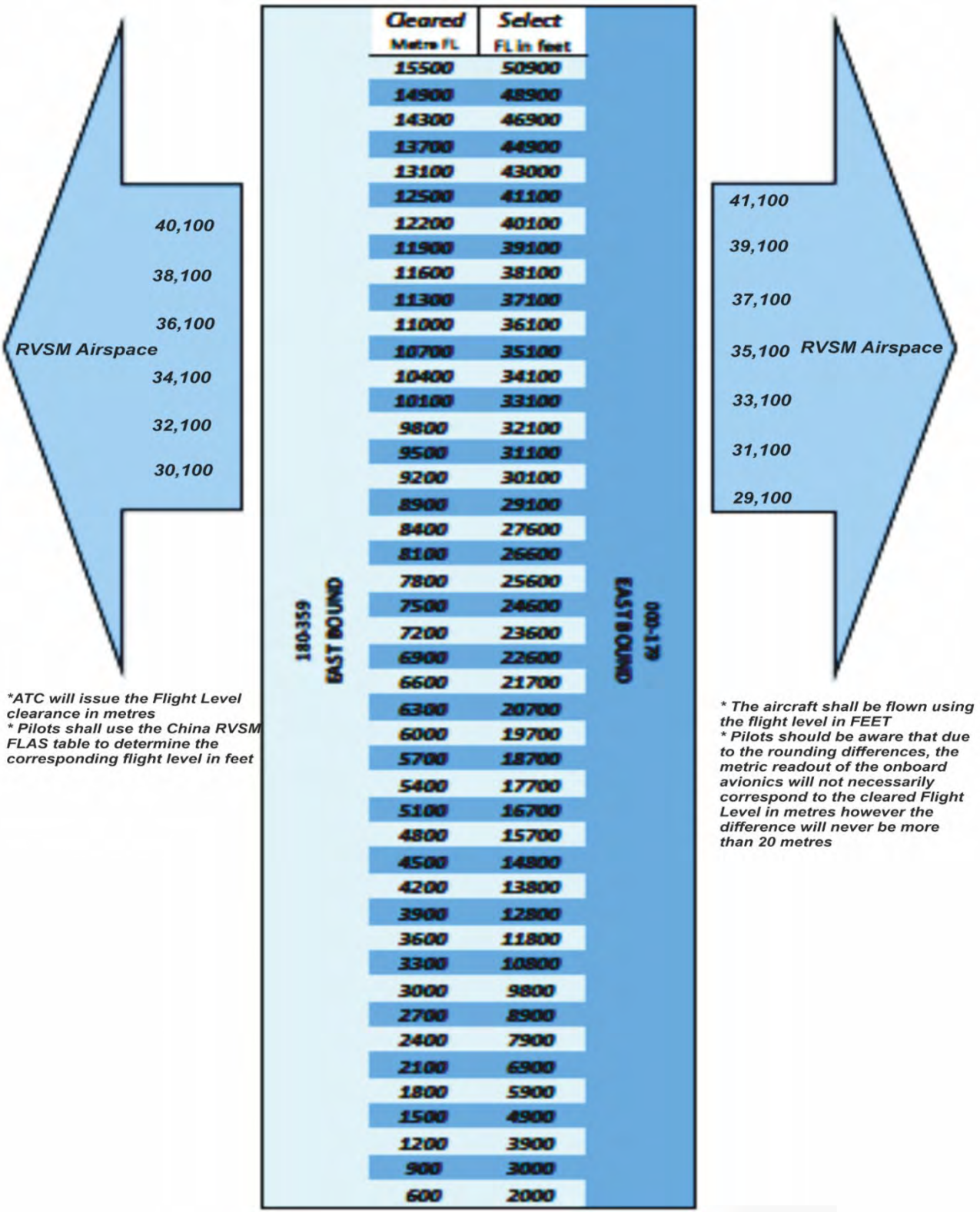
** За винятком випадків, коли на основі регіональних аеронавігаційних угод від 090 до 269 градусів та від 270 до 089 градусів визначено для переважаючих напрямків руху та визначено відповідні процедури переходу, які мають бути пов'язані з ними.

c) China RVSM

China RVSM Flight Level Allocation Scheme (FLAS) Table

c) RVSM Китай

Таблиця схеми розподілу ешелонів польотів RVSM Китаю (FLAS)



8.3.2.8. Operations with Specified Minimum Navigation Performance (MNPS)

Operations With Specified Minimum Navigation Performance (MNPS) are conducted in the North Atlantic high level airspace (NAT HLA).

Operations with MNPS detailed in MNPS Manual FO.REG-06 (MNPS Manual), which is an integral part of this OM and is set out in a separate documenent.

8.3.2.8. Експлуатація згідно з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (MNPS)

Експлуатація згідно з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (MNPS) здійснюється у верхньому Північно-Атлантичному повітряному просторі (NAT HLA).

Детально процедури експлуатації за MNPS викладено в Керівництві з виконання польотів в зонах з MNPS

8.3.2.8.1. Aircraft System Requirements

Aircraft operating within the NAT HLA are required to meet the RNAV 10 (RNP 10) or RNP 4 navigation performance in the horizontal plane.

The PIC is fully responsible for checking the availability of the necessary MNPS (NAT HLA) flight approvals.

For unrestricted operations two Long Range Navigation Systems (LRNS) must be fully operational before entering the NAT HLA (MNPS) airspace.

A LRNS may be one of the following:

- one INS;
- GNSS or
- one navigation system using the inputs from one or more Inertial Reference System (IRS) or any other sensor system complying with the NAT HLA requirement.

Each LRNS shall be capable of providing to the flight crew a continuous indication of the aircraft position relative to desired track (FMC, CDU, ND);

Navigation system employed for the provision of steering guidance should be capable of being coupled to the autopilot (A/P, LNAV).

Requirements for Boeing 737-300 aircraft equipment for MNPS (NAT HLA) operations in compliance to RNP-10 requirements:

- two operative FMCs;
- two Control Display Units (CDUs);
- two Inertial Reference Systems (IRSs).

For inertial coasting as primary means of navigation, the Boeing 737-300 is limited based upon IRS drift rate to 6.2 hours after a full IRS alignment. Global Positioning System (GPS) Sensor input or other accurate means of position update to the navigation solution is required to lift the time limitation.

Requirements for Boeing 737-300 aircraft equipment for MNPS (NAT HLA) operations in compliance to RNP-4 requirements:

- two operative FMCs;
- two Control Display Units (CDUs);
- two Inertial Reference Systems (IRSs);
- two GNSS receivers.

As the equipment of the Boeing 737-300 aircraft currently operated by the Aircompany meets the requirements of RNP-1, which is a navigation specification with stricter accuracy requirements, it is considered that the installed equipment meets the requirements of RNP-4.

8.3.2.8.2. Flight Operation & Navigation Procedures

See detailes in MNPS Manual.

FO.REG-06 (MNPS Manual), яка є невід'ємною частиною цього КЕ і викладена в окремому документі.

8.3.2.8.1. Вимоги щодо систем ПС

ПС, що експлуатуються в межах NAT HLA, повинні відповідати навігаційним характеристикам RNAV 10 (RNP 10) або RNP 4 в горизонтально-зональній площині.

Кінцева відповідальність за перевірку наявності дозволів на виконання польотів за MNPS (NAT HLA) покладається на КПС.

Для експлуатації без обмежень перед входом у повітряний простір NAT HLA (MNPS) і дві Навігаційні Системи Дальної Дії (LRNS) повинні бути повністю справні.

LRNS можуть бути однією з:

- одна INS;
- одна GNSS або
- одна навігаційна система, яка використовує в якості вхідних даних сигнали однієї або більше IRS або будь-якої сенсорної системи, яка відповідає вимогам NAT HLA.

Кожна за LRNS має бути придатна до забезпечення льотного екіпажу постійною індикацією стосовно положення повітряного судна відносно лінії заданого шляху (FMC, CDU, ND);

Навігаційна система, що використовується для забезпечення рульового управління, повинна мати можливість підключення до автопілота (A/P, LNAV).

Вимоги щодо обладнання ПС Boeing 737-300 для MNPS (NAT HLA) відповідно до вимог RNP-10:

- дві працездатних FMC;
- два прцездатних CDU;
- дві працездатних IRS.

Для інерціального курсоутворення, як основного засобу навігації, Boeing 737-300 обмежений на основі швидкості дрейфу IRS до 6,2 годин після повного вирівнювання IRS. Для зняття цього обмеження необхідне підключення датчика глобальної системи позиціонування (GPS) або інших точних засобів оновлення координат в навігаційній системі.

Вимоги щодо обладнання ПС Boeing 737-300 для MNPS (NAT HLA) відповідно до вимог RNP-4:

- дві працездатних FMC;
- два прцездатних CDU;
- дві працездатних IRS;
- два прцездатних приймачі GNSS.

Оскільки обладнання ПС Boeing 737-300, що наразі експлуатується Авіакомпанією, відповідає вимогам RNP-1, що є навігаційною специфікацією з більш суворими вимогами до точності, вважається, що встановлене обладнання забезпечує вимоги RNP-4.

8.3.2.8.3. Процедури льотної експлуатації та навігації

Детально див. MNPS Manual.

8.3.2.9. Performance-Based Navigation

8.3.2.9.1. General

Aircompany ensures that, when performance-based navigation (PBN) is required for the route or procedure to be flown:

- the relevant PBN navigation specification is stated in the AFM or other document that has been approved by the certifying authority as part of an airworthiness assessment or is based on such approval; and
- the aircraft is operated in conformance with the relevant navigation specification and limitations.

Aircompany has defined the minimum aircraft equipment for any PBN specification that have to be serviceable at the commencement of the flight. Details see in approved MEL regarding to relevant aircraft type.

8.3.2.9.2. Definitions

Area navigation. A method of navigation which permits aircraft operation on any desired flight path within the coverage of ground- or space-based navigation aids or within the limits of the capability of self-contained aids, or a combination of these.

Note: Area navigation includes Performance-based Navigation as well as other RNAV operations that do not meet the definition of Performance-based Navigation.

Performance-based navigation. Area navigation based on performance requirements for aircraft operating along an ATS route, on an instrument approach procedure or in a designated airspace.

Note: Performance requirements are expressed in navigation specifications in terms of accuracy, integrity, continuity, availability and functionality needed for the proposed operation in the context of a particular airspace concept.

Aircompany declares that for operations where no specific approval is required in accordance with SPA.PBN.100:

- established operating procedures specifying:
  - normal, abnormal and contingency procedures;
  - electronic navigation database management; and
  - relevant entries in the minimum equipment list.
- specified in OM Part A the flight crew qualification and proficiency constraints and ensures that the training program specified in OM Part D for relevant personnel is consistent with the intended operation;
- also ensures continued airworthiness of the area navigation system.

RNAV specification is a navigation specification based on area navigation that does not include a requirement for on-board performance monitoring and alerting, designated by the prefix RNAV.

8.3.2.9. Навігація заснована на експлуатаційних характеристиках

8.3.2.9.1. Загальна інформація

Авіакомпанія гарантує, що у випадках, коли для маршруту або процедури польоту необхідна навігація на основі експлуатаційних характеристик (PBN) то:

- відповідна навігаційна специфікація PBN зазначена в AFM або іншому документі, який був схвалений органом сертифікації як частина оцінки льотної придатності або ґрунтується на такому схваленні; та
- літак експлуатується згідно з відповідними навігаційними специфікаціями та обмеженнями.

Авіакомпанія визначила мінімальне обладнання ПС для будь-якої специфікації PBN, яке повинно бути справним на момент початку польоту. Детально - дивись затверджений MEL для відповідного типу ПС.

8.3.2.9.2. Визначення

Зональна навігація. Метод навігації, який дозволяє керувати повітряним судном будь-яким бажаним маршрутом польоту в межах дії наземних або космічних навігаційних засобів, або в межах можливостей автономних засобів, або їх комбінації.

Примітка: Зональна навігація включає в себе навігацію на основі характеристик, а також інші операції RNAV, які не відповідають визначенню навігації на основі характеристик.

Навігація на основі експлуатаційних характеристик. Зональна навігація на основі вимог до експлуатаційних характеристик для ПС, що здійснюють польоти за маршрутом ОПР, за процедурою заходження на посадку за приладами або у визначеному повітряному просторі.

Примітка: Вимоги до експлуатаційних характеристик виражаються в навігаційних специфікаціях в термінах точності, цілісності, безперервності, доступності та функціональності, необхідних для запропонованої експлуатації в контексті конкретної концепції повітряного простору.

Авіакомпанія заявляє, що для операцій, які не потребують спеціального схвалення відповідно до SPA.PBN.100:

- встановлені операційні процедури, що конкретизують:
  - стандартні, нестандартні та надзвичайні процедури;
  - управління електронною навігаційною базою даних; та
  - відповідні пункти в переліку мінімального обладнання
- зазначені в Частині А КЕ обмеження щодо кваліфікації та досвіду льотного екіпажу та гарантує, що програма підготовки, зазначена в Частині D КЕ для відповідного персоналу, відповідає передбачуваній експлуатації;
- також забезпечує постійну льотну придатність навігаційної системи для зональної навігації.

Специфікація RNAV - це навігаційна специфікація, заснована на зональній навігації, яка не включає вимогу до бортового моніторингу та оповіщення, що позначається префіксом RNAV.

RNP specification is a navigation specification based on area navigation that includes a requirement for on-board performance monitoring and alerting, designated by the prefix RNP.

Специфікація RNP - це навігаційна специфікація, заснована на зональній навігації, яка включає вимогу до бортового моніторингу та оповіщення, що позначається префіксом RNP.

8.3.2.9.3. Performance Based Navigation Concept

PBN concept specifies a required level of navigation performance, which is characterized by a navigation accuracy level associated with the considered route or procedure. It is defined by a value “X”, which is the max lateral distance from the track centerline that aircraft may deviate for 95% of flight time. The value “X” is function of the type of Airspace/procedure and availability of ground navigation aids or of GNSS.

The PBN concept includes:

- RNAV navigation specifications, and
- RNP navigation specifications.

The navigation specification defines the performance required by the RNAV or RNP system as well as any functional requirements such as the ability to conduct curved path procedures or to fly parallel offset routes.

Because specific performance requirements are defined for each navigation specification, an aircraft approved for a particular navigation specification is not automatically approved for any other navigation specification. Similarly, an aircraft approved for an RNP or RNAV specification having stringent accuracy requirements (e.g. RNP 0.3 specification) is not automatically approved for a navigation specification having a less stringent accuracy requirement (e.g. RNP 4).

8.3.2.9.3. Концепція навігації заснованої на експлуатаційних характеристиках

Концепція PBN визначає необхідний рівень навігаційної ефективності, який характеризується рівнем точності навігації, пов'язаним з розглянутим маршрутом або процедурою. Він визначається значенням "X", яке є максимальною бічною відстанню від центральної лінії траси, на яку повітряне судно може відхилятися протягом 95% польотного часу. Значення "X" залежить від типу повітряного простору/процедури та наявності наземних навігаційних засобів або GNSS.

Концепція PBN включає:

- Навігаційні специфікації RNAV та
- Навігаційні специфікації RNP

Навігаційна специфікація визначає продуктивність, необхідну для системи RNAV або RNP, а також будь-які функціональні вимоги, такі як здатність виконувати процедури криволінійного руху або літати за паралельними зміщеними маршрутами.

Оскільки для кожної навігаційної специфікації визначені конкретні експлуатаційні вимоги, ПС, схвалене за певною навігаційною специфікацією, не є автоматично схваленим за будь-якою іншою навігаційною специфікацією. Аналогічно, ПС, схвалене за специфікацією RNP або RNAV із суворими вимогами до точності (наприклад, специфікація RNP 0.3), не є автоматично схваленим за навігаційною специфікацією з менш суворими вимогами до точності (наприклад, RNP 4).

8.3.2.9.4. Airspace concepts by area of operation

8.3.2.9.4. Концепції повітряного простору за районами діяльності

	ENROUTE		ARRIVAL	APPROACH				DEPARTURE
	Oceanic Remote	Continental		Initial	Intermediate	Final	Missed[1]	
RNAV 10	10							
RNAV 5[2]		5	5					
RNAV 2		2	2					2
RNAV 1		1	1	1	1		1	1
RNP 4	4							
RNP 2	2	2						
RNP 1[3]			1	1	1		1	1
Advanced RNP (A-RNP)[4]	2[5]	2 or 1	1	1	1	0.3	1	1
RNP APCH (LNAV/VNAV)[6]				1	1	0.3	1	
RNP APCH (LPV)[7]						[8]		
RNP AR APCH				1-0.1	1-0.1	0.3-0.1	1-0.1	

Notes:

1 Only applies once 50 m (40 m, Cat H) obstacle clearance has been achieved after the start of climb.

2 RNAV 5 is an en-route navigation specification which may be used for the initial part of a STAR outside 30

Примітки:

1 Застосовується тільки після того, як з початку набору висоти перевищення над перешкодою складе 50 м (40 м, кат. Н).

2 RNAV 5 - це специфікація маршрутної навігації, яка може бути використана для початкової

NM and above MSA.

3 The RNP 1 specification is limited to use on STARs, SIDs, the initial and intermediate segments of IAPs and the missed approach after the initial climb phase. Beyond 30 NM from the ARP, the accuracy value for alerting becomes 2 NM.

4 A-RNP also permits a range of scalable RNP lateral navigation accuracies.

5 Optional - requires higher continuity.

6 The RNP APCH specification is enabled by GNSS and BARO-VNAV.

7 The RNP APCH specification is enabled by SBAS.

8 Different angular performance requirements are applicable to RNP APCH (LPV).

8.3.2.9.5. Preflight Preparation Procedures for PBN Operations

Flight Planning Procedure

During flight planning the PIC should pay particular attention to conditions, which may affect operation on RNAV/RNP routes. These include, but may not be limited to:

- Verifying that the aircraft complies with required RNAV/RNP operations;
- Airplane technical status shall be checked for effect on RNAV/RNP operations. If required equipment is not serviceable (see MEL) the flight plan should be revised accordingly;
- NOTAMs shall be checked for the availability of the navigation infrastructure required for the period of intended operation, including any non-RNAV contingencies.

When PBN relies on GNSS systems for which RAIM is required for integrity, its availability should be verified during the preflight planning. In the event of a predicted continuous loss of fault detection of more than five minutes, the flight planning should be revised to reflect the lack of full PBN capability for that period.

Note: RAIM prediction may be a function of the equipment provided that satellite nonavailability data can be entered. In the absence of such a function, an airspace service provider may offer an approved RAIM availability service to users. RAIM levels required for RNAV/RNP SID/STAR and RNP APCH down to LNAV or LNAV/VNAV minima can be verified either through NOTAMs

The RAIM check is applicable to 15 min before Estimated Time of Arrival (ETA) until 15 min after ETA. In the event of a predicted outage of more than five (5) minutes, the flight planning should be revised (e.g. delaying the departure or planning a different approach procedure).

RAIM availability prediction software does not guarantee the service, rather they are tools to assess the expected capability of meeting the RNP. Because of unplanned failure of some GNSS elements, pilots should realize that RAIM or GPS navigation altogether may be lost while airborne which may

частини STAR за межами 30 NM і вище MSA.

3 Специфікація RNP 1 обмежена для використання на STAR, SID, початкових і проміжних сегментах IAP і відході на друге коло після початкової фази набору висоти. За межами 30 NM від ARP значення точності для оповіщення стає 2 NM.

4 A-RNP також забезпечує діапазон масштабованої точності бічної навігації RNP

5 Необов'язково - вимагає більшої тривалості

6 Специфікація RNP APCH підтримується GNSS та BARO-VNAV.

7 Специфікація RNP APCH підтримується SBAS

8 Для RNP APCH (LPV) застосовуються різні вимоги до кутових характеристик.

8.3.2.9.5. Процедури передпольотної підготовки для операцій PBN

Процедура планування польоту

Під час планування польотів КПС повинен звертати особливу увагу на умови, які можуть вплинути на виконання польотів за маршрутами RNAV/RNP. Вони включають, але не обмежуються наступним:

- Перевірка відповідності ПС необхідним операціям RNAV/RNP;
- Технічний стан ПС повинен бути перевірений на предмет впливу на операції RNAV/RNP. Якщо необхідне обладнання несправне (див. MEL), план польоту повинен бути відповідно переглянутий;
- NOTAM повинні перевірятися на наявність навігаційної інфраструктури, необхідної для періоду запланованої експлуатації, включаючи будь-які непередбачені обставини, що не пов'язані з RNAV.

Якщо PBN покладається на системи GNSS, для яких для забезпечення цілісності потрібна повторна перевірка цілісності RAIM, її наявність повинна бути перевірена під час передпольотного планування. У разі прогнозованої безперервної втрати виявлення несправностей більше ніж на п'ять хвилин, планування польоту має бути переглянуте, щоб відобразити відсутність повної спроможності PBN на цей період

Примітка: Прогнозування RAIM може бути функцією обладнання за умови, що дані про недоступність супутника можуть бути введені. За відсутності такої функції, провайдер аеронавігаційних послуг може запропонувати користувачам затверджену послугу доступності RAIM. Рівні RAIM, необхідні для RNAV/RNP SID/STAR і RNP APCH до мінімумів LNAV або LNAV/VNAV, можуть бути перевірені або за допомогою NOTAM.

Перевірка RAIM застосовується за 15 хвилин до розрахункового часу прибуття (ETA) і до 15 хвилин після ETA. У разі прогнозованої перерви в роботі більш ніж на 5 (п'ять) хвилин, планування польоту слід переглянути (наприклад, затримати виліт або спланувати іншу процедуру заходження на посадку).

Програмне забезпечення для прогнозування доступності RAIM не гарантує надання послуг, а є інструментом для оцінки очікуваної можливості виконання RNP. Через незаплановані відмови деяких елементів GNSS пілоти повинні усвідомлювати, що навігація RAIM або GPS може

require reversion to an alternative means of navigation. Therefore, pilots should assess their capability to navigate (potentially to an alternate destination) in case of failure of GPS navigation.

Preflight Procedures

At navigation system initialisation, the flight crew should confirm that the navigation database is current and verify that the aircraft position has been entered correctly, if required.

The active flight plan, if applicable, should be checked by comparing the charts or other applicable documents with navigation equipment and displays. This includes confirmation of the departing runway and the waypoint sequence, reasonableness of track angles and distances, any altitude or speed constraints, and, where possible, which waypoints are fly-by and which are fly-over.

Note: For SID/STAR, Pilots may notice a slight difference between the navigation information portrayed on the chart and their primary navigation display. Differences of 3 degrees or less may result from the equipment manufacturer's application of magnetic variation and are operationally acceptable.

The flight crew should ensure that RNAV 1, RNP 1 and RNP APCH routes or procedures to be used for the intended flight, including for any alternate aerodromes, are selectable from the navigation database and are not prohibited by NOTAM. For RNAV 5, the absence of some waypoints necessitates manual waypoint entry, which significantly increases the potential for waypoint errors. En-route charts should support gross error checking by the pilot by publishing fix data for selected waypoints on routes.

The flight crew should take account of any NOTAMs that could adversely affect the aircraft system operation along its flight plan including any alternate aerodromes.

The flight crew should check that the navigation aids critical to the operation of the intended PBN procedure are available.

The flight crew should confirm the navigation aids that should be excluded from the operation, if any.

An arrival, approach or departure procedure should not be used if the validity of the procedure in the navigation database has expired.

The flight crew should verify that the navigation systems required for the intended operation are operational.

Before each flight crew must review the following procedures for operations in RNP 10 airspace or routes:

- in-flight contingency procedures such as communication failure, emergency descent, engine failure, etc.;
- deviations due to weather;
- strategic lateral offset.

Also, crews must be capable of recognising, and the ATC must be notified, when the aircraft is no longer capable of flying at

бути втрачена під час польоту, що може вимагати переходу на альтернативний засіб навігації. Тому пілоти повинні оцінити свою здатність здійснювати навігацію (можливо, до альтернативного пункту призначення) у разі відмови GPS-навігації.

Передпольотні процедури

Під час запуску навігаційної системи екіпаж повинен переконатися, що навігаційна база даних є актуальною, і перевірити правильність введення координат літака, якщо це необхідно.

Активний план польоту, якщо це можливо, повинен бути перевірений шляхом порівняння карт або інших застосовних документів з навігаційним обладнанням та дисплеями. Це включає підтвердження злітно-посадкової смуги та послідовності маршрутних точок, обґрунтованості кутів і відстаней, будь-яких обмежень по висоті або швидкості, а також, якщо можливо, маршрутні точки «fly-by» та «fly-over».

Примітка: Для SID/STAR пілоти можуть помітити невелику різницю між навігаційною інформацією, що відображається на карті, та основним навігаційним дисплеєм. Різниця у 3 градуси або менше може бути наслідком врахування виробником обладнання магнітного схилення і є прийнятною з точки зору експлуатації.

Екіпаж повинен переконатися, що маршрути або процедури RNAV 1, RNP 1 і RNP APCH, які будуть використовуватися для запланованого польоту, у тому числі для будь-яких запасних аеродромів, можуть бути обрані з навігаційної бази даних і не заборонені в NOTAM. Для RNAV 5 відсутність деяких маршрутних точок зумовлює необхідність ручного введення маршрутних точок, що значно підвищує ймовірність помилок при введенні маршрутних точок. Маршрутні карти повинні підтримувати перевірку грубих помилок пілотом шляхом публікації даних про виправлення для вибраних маршрутних точок на маршрутах.

Екіпаж повинен враховувати будь-які NOTAM, які можуть негативно вплинути на роботу систем ПС за маршрутом польоту, включаючи будь-які запасні аеродроми.

Екіпаж повинен перевірити наявність навігаційних засобів, що мають вирішальне значення для виконання запланованої процедури PBN.

Екіпаж повинен підтвердити навігаційні засоби, які слід виключити з експлуатації, якщо такі є.

Процедура прибуття, заходження на посадку або відправлення не повинна використовуватися, якщо термін дії процедури в базі навігаційних даних закінчився.

Екіпаж повинен переконатися, що навігаційні системи, необхідні для виконання запланованої операції, працюють.

Перед кожним польотом екіпаж повинен ознайомитися з наведеними нижче процедурами для виконання польотів у повітряному просторі або на маршрутах RNP 10:

- непередбачувані ситуації в польоті, такі як збій зв'язку, аварійне зниження, відмова двигуна і т.д.;
- відхилення через погодні умови;
- стратегічне бокове зміщення.

Крім того, екіпажі повинні вміти розпізнавати, а диспетчерська служба повинна бути проінформована, коли літак більше не може виконувати політ на

its capacity level according to the RNP 10 approval.

In addition to the normal preflight checks above, the following must be included for RNP APCH:

- subject to a State's regulations, during the preflight phase, the pilot should ensure sufficient means are available to navigate and land at the destination or at an alternate aerodrome in the case of loss of RNP APCH airborne capability;
- In particular, the pilot should check that:
  - a non-RNP APCH procedure is available at the alternate, where a destination alternate is required;
  - at least one non-RNP APCH procedure is available at the destination aerodrome, where a destination alternate is not required.
- for missed approach procedures based on conventional means (VOR, NDB), ensure that the appropriate airborne equipment required for this procedure is installed in the aircraft and is operational and that the associated ground-based NAVAIDs are operational;

Navigation Database - General

Aeronautical databases used on certified aircraft system applications shall meet data quality requirements that are adequate for the intended use of the data.

Navigation Database - Suitability

The flight crew should check that any navigational database required for PBN operations includes the routes and procedures required for the flight.

Navigation Database - Currency

The database validity (current AIRAC cycle) should be checked before the flight. It is Aircompany`s policy that navigation databases should be current for the duration of the flight for all PBN navigation specifications.

Non-Current Navigation Database

Aircompany ensures the timely distribution and insertion of current and unaltered aeronautical databases to all aircraft that require them.

In case of non-current Navigation Database it`s not allowed to use the appropriate equipment.

8.3.2.10.RNAV

8.3.2.9.1. RNAV 10 (RNP 10)

RNP 10 was developed for operation in oceanic and remote areas and does not require any ground-based NAVAID infrastructure or assessment.

Where RNP 10 is utilized, the minimum route spacing is 50 NM and the longitudinal distance-based separation minima is 50 NM in oceanic or remote area airspace. All routes must be based upon WGS-84 coordinates.

заявленому експлуатаційному ешелоні відповідно до схвалення RNP 10.

На додаток до звичайних передпольотних перевірок, наведених вище, для RNP APCH необхідно виконати наступні:

- Відповідно до правил держави, під час передпольотного етапу пілот повинен переконатися в наявності достатніх засобів для навігації та посадки в пункті призначення або на запасному аеродромі у разі втрати здатності RNP APCH;
- Зокрема, пілот повинен перевірити:
  - Процедура заходу на посадку, що не є RNP APCH доступна в альтернативному пункті призначення, якщо необхідний альтернативний пункт призначення;
  - принаймні одна процедура заходу на посадку, що не є RNP APCH, доступна на аеродромі призначення, де запасний аеродром призначення не потрібен.
- для процедур відходу на друге коло на основі звичайних засобів (VOR, NDB) потрібно переконатися, щоб відповідне бортове обладнання, необхідне для цієї процедури, було встановлене на повітряному судні та функціонувало, а також щоб відповідні наземні системи були в робочому стані;

База навігаційних даних - Загальне

Авіаційні бази даних, що використовуються в сертифікованих авіаційних системах, повинні відповідати вимогам до якості даних, які є адекватними для передбачуваного використання даних.

Навігаційна база даних - Придатність

Екіпаж повинен перевірити, що будь-яка база навігаційних даних, необхідна для виконання польотів PBN, включає маршрути і процедури, необхідні для виконання польоту.

Навігаційна база даних - Актуальність

Дійсність бази даних (поточний цикл AIRAC) слід перевіряти перед польотом. Політика Авіакомпанії передбачає, що навігаційні бази даних повинні бути актуальними протягом усього польоту для всіх навігаційних специфікацій PBN.

Неактуальна навігаційна база даних

Авіакомпанія забезпечує своєчасне розповсюдження та встановлення актуальних та незмінених аеронавігаційних баз даних на всі повітряні судна, які їх потребують.

У разі неактуальності навігаційної бази даних використанння відповідного обладнання не дозволяється

8.3.2.9. Зональна навігація (RNAV)

8.3.2.9.1. RNAV 10 (RNP 10)

RNP 10 розроблено для експлуатації в океанічних і віддалених районах і не вимагає наземної інфраструктури або оцінки.

Там, де використовується RNP 10, мінімальна відстань між маршрутами становить 50 NM, а мінімальні поздовжні відстані ешелонування - 50 NM в океанічному повітряному просторі або у віддалених районах. Всі маршрути повинні базуватися на координатах WGS-84.

Accuracy: during operations in airspace or on routes designated as RNP 10, the lateral TSE must be within ±10 NM for at least 95 per cent of the total flight time. The along track error must also be within ±10 NM for at least 95 per cent of the total flight time.

Точність: під час польотів у повітряному просторі або на маршрутах, розроблених як RNP 10, бічна похибка TSE повинна бути в межах ±10 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту. Похибка вздовж траєкторії також повинна бути в межах ±10 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту.

The headwind component to be considered for the route may be obtained from any source acceptable to the SAAU.

Компонент зустрічного вітру, що враховується для маршруту, може бути отриманий з будь-якого джерела, прийнятного для ДАСУ.

In flight procedure

Процедури під час польоту

At the oceanic point of entry, at least two LRNS must be capable of navigating in RNP 10, otherwise, the crew will consider using an alternate route or initiating a deviation to repair the systems.

В океанському пункті входу щонайменше два LRNS повинні бути здатні здійснювати навігацію в RNP 10, інакше екіпаж повинен розглянути можливість використання альтернативного маршруту або ініціювати відхилення від маршруту з метою відовлення працездатності системи.

Note: Long range navigation systems (LRNS), comprising an inertial navigation system (INS), an inertial reference system/flight management system (IRS/FMS), or a global navigation satellite system (GNSS) (e.g., the global positioning system (GPS)), with an integrity such that the navigation system does not provide an unacceptable probability of misleading information

Примітка: навігаційні системи великої дальності (LRNS), що включають інерціальну навігаційну систему (INS), інерціальну навігаційну систему/систему управління польотом (IRS/FMS) або глобальну навігаційну супутникову систему (GNSS) (наприклад, глобальну систему позиціонування (GPS)), цілісність яких є такою, що навігаційна система не забезпечує неприйнятну ймовірність надання оманливої інформації.

Before entering oceanic airspace, the position of the aircraft must be checked as accurately as possible by using external NAVAIDs. This may require DME/DME and/or VOR checks to determine NSEs through displayed and actual positions.

Перед входом в океанський повітряний простір необхідно якомога точніше перевірити місцезнаходження ПС за допомогою зовнішніх навігаційних засобів. Для цього може знадобитися перевірка DME/DME та/або VOR для визначення NSE за відображеним і фактичним положенням.

Pilots should use a NPS (if applicable), flight director, or autopilot in lateral navigation mode on RNP 10 operations. All pilots are expected to maintain route centre lines, as depicted by on-board lateral deviation indicators and/or flight guidance, during all RNP operations described in this manual unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions. For normal operations, cross-track error/deviation (the difference between the RNAV system computed path and the aircraft position relative to the path) should be limited to ±½ the navigation accuracy associated with the route (i.e. 5 NM). Brief deviations from this standard during and immediately after route turns, up to a maximum of one times the navigation accuracy (i.e. 10 NM), are allowable.

При виконанні RNP 10 пілоти повинні використовувати NPS (якщо застосовно), директорну систему управління або автопілот в режимі бічної навігації. Очікується, що всі пілоти будуть дотримуватися центральної лінії маршруту, як показано бортовими індикаторами бічного відхилення та/або польотними вказівками, під час виконання всіх операцій RNP, описаних у цьому посібнику, за винятком випадків, коли відхилення дозволено органами ОПР або в аварійних умовах. Для звичайних операцій похибка/відхилення поперечного курсу (різниця між розрахованим системою RNAV маршрутом і положенням ПС відносно цього маршруту) повинна бути обмежена до ±½ навігаційної точності, пов'язаної з маршрутом (тобто 5 NM). Короткочасні відхилення від цього стандарту під час та одразу після поворотів маршруту, що не перевищують точність навігації (тобто 10 NM), є допустимими.

Flight crew shall provide mandatory cross-checking procedures to identify navigation errors in sufficient time to prevent aircraft from inadvertent deviation from ATC-cleared routes.

Льотний екіпаж повинен забезпечити обов'язкову перехресну перевірку з метою своєчасного виявлення навігаційних помилок, щоб запобігти ненавмисному відхиленню ПС від маршрутів, дозволених органами ОПР.

Contingency procedure

Порядок дій у надзвичайних ситуаціях

Flight crew must advise ATC of any deterioration or failure of the navigation equipment below the navigation performance requirements or of any deviations required for a contingency procedure.

Екіпаж повинен інформувати органи ОПР про будь-яке погіршення або відмову навігаційного обладнання, що не відповідає навігаційним вимогам, або про будь-які відхилення, що вимагаються для виконання непередбаченої процедури.

If an aircraft cannot continue the flight in accordance with the current ATC clearance or cannot maintain RNP 10 precision, it will not enter, or continue operations in RNP 10 airspace. In this case, the pilot will obtain a revised clearance, whenever possible, before beginning any action.

Якщо ПС не може продовжувати політ відповідно до поточного дозволу ОПР або не може підтримувати попередню точність RNP 10, воно не входить і не продовжує польоти в повітряному просторі RNP 10. У цьому випадку пілот повинен отримати переглянутий дозвіл, якщо це можливо, перед початком будь-яких дій.

In all cases, the flight crew must follow the contingency procedures established for each region or area of operation

У всіх випадках екіпаж повинен дотримуватися процедур на випадок непередбачених обставин, встановлених для

(e.g., South Atlantic (SAT), West Atlantic Route System (WATRS), Pacific, etc.) and obtain a clearance from the ATC as soon as possible.

Reporting Procedure

If an observation indicates an aircraft is not within the established limit, the reason for the apparent deviation from track or altitude may need to be determined and steps taken to prevent a recurrence. Additionally, it is a condition of the approval that pilots must notify the ATC and the Aircompany, and the Aircompany must notify the SAAU (according to the procedures of p. 11 of OM Part A) of any of the following:

- lateral navigation errors of 27.8 km (15 NM) or greater;
- longitudinal navigational errors of 18.5 km (10 NM) or greater;
- longitudinal navigational errors of three minutes or more variation between the aircraft's estimated time of arrival at a reporting point and its actual time of arrival; and
- navigation system failures.

8.3.2.9.2. RNAV 5 (B-RNAV)

Aircraft complies against the criteria for RNAV 5 operations is eligible to operate on BRNAV routes.

RNAV 5 operations are based on the use of RNAV equipment which automatically determines the aircraft position in the horizontal plane using input from one or a combination of the following types of position sensors, together with the means to establish and follow a desired path:

- VOR/DME;
- DME/DME;
- INS or IRS; and
- GNSS.

During operations in airspace or on routes designated as RNAV 5, the lateral TSE (Total system error) must be within 5 NM for at least 95 per cent of the total flight time. The along-track error must also be within ±5 NM for at least 95 per cent of the total flight time.

In flight procedure

For RNAV 5, pilots should use NPS (if applicable), flight director or autopilot in lateral navigation mode. Pilots of aircraft with a lateral deviation display must ensure that lateral deviation scaling is suitable for the navigation accuracy associated with the route/procedure (e.g. full-scale deflection: ±5 NM).

All pilots are expected to maintain route centerlines, as depicted by NPS (if applicable) and/or flight guidance, during all RNAV operations described in this subchapter, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions. For normal operations, cross-track error/deviation (the difference between the RNAV system-computed path and the aircraft position relative to the path) should be limited to ±½ the navigation accuracy associated with the procedure or route (i.e. 2.5 NM). Brief deviations from this standard (e.g. overshoots or undershoots) during and immediately after

кожного регіону або району польотів (наприклад, Південної Атлантики (SAT), Західно-Атлантичної системи маршрутів (WATRS), Тихого океану і т.д.), і якомога швидше отримати дозвіл від органу ОПР.

Порядок здійснення доповідей

Якщо спостереження вказує на те, що ПС не перебуває в межах встановленого ліміту, необхідно визначити причину відхилення від траєкторії або висоти та вжити заходів для запобігання його повторенню. Крім того, умовою схвалення є те, що пілоти повинні повідомляти орган ОПР та Авіакомпанію, а Авіакомпанія – повинна повідомляти ДАСУ (згідно процедур р.11 Частини А КЕ) про будь-яку з наведених нижче ситуацій:

- бокові навігаційні помилки 27,8 км (15 NM) або більше;
- поздовжні навігаційні помилки 18,5 км (10 NM) або більше;
- похибки поздовжньої навігації на три хвилини або більше між розрахунковим часом прибуття ПС у звітний пункт та його фактичним часом прибуття; та
- збої в роботі навігаційної системи.

8.3.2.9.2. RNAV 5 (B-RNAV)

ПС, що відповідає критеріям для польотів за маршрутами RNAV 5, може виконувати польоти за маршрутами BRNAV.

Операції RNAV 5 базуються на використанні обладнання RNAV, яке автоматично визначає положення літака в горизонтальній площині, використовуючи дані від одного або комбінації наступних типів датчиків положення, разом із засобами для встановлення та проходження бажаного шляху:

- VOR/DME;
- DME/DME;
- INS or IRS; and
- GNSS.

Під час польотів у повітряному просторі або на маршрутах, визначених як RNAV 5, бічна TSE (сумарна системна похибка) повинна бути в межах 5 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту. Похибка по курсу також повинна бути в межах ±5 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту.

Процедури під час польоту

Для RNAV 5 пілоти повинні використовувати NPS (якщо застосовно), директорну систему управління або автопілот в режимі бічної навігації. Пілоти ПС з дисплеєм бічного відхилення повинні переконатися, що масштаб бічного відхилення відповідає точності навігації, пов'язаної з маршрутом/процедурою (наприклад, повномасштабне відхилення: ±5 NM).

Очікується, що всі пілоти дотримуватимуться центральної лінії маршруту, як зазначено в NPS (якщо застосовно) та/або керівництві польоту, під час усіх операцій RNAV, описаних у цьому підрозділі, за винятком випадків, коли відхилення дозволено органами ОПР або за надзвичайних обставин. Під час звичайних операцій помилка/відхилення по перехресній траєкторії (різниця між розрахованим системою RNAV шляхом та положенням ПС відносно цього шляху) повинна бути обмежена до ±½ навігаційної точності, пов'язаної з

procedure/route turns, up to a maximum of one times the navigation accuracy (i.e. 5 NM), are allowable.

процедурою або маршрутом (тобто 2,5 NM). Короткочасні відхилення від цього стандарту (наприклад, перевищення або відхилення) під час та одразу після поворотів процедури/маршруту, що не перевищують точність навігації (тобто 5 NM), є допустимими.

Before activating Lateral Navigation mode and periodically afterwards where feasible the FMS shall be updated/checked for the:

- Routing/Arrival procedure against current Flight Plan/ATS clearance;
- Navigational reasonableness by crosschecks with conventional navigation aids;
- Navigation accuracy provided by FMS against required.

Перед активацією режиму бічної навігації та періодично після цього, де це можливо, слід оновлювати/перевіряти FMS на наявність помилок:

- Процедура маршруту/прильоту відповідно до поточного плану польоту/дозволу органів ОПР;
- Доцільність навігації шляхом перехресних перевірок зі звичайними навігаційними засобами;
- Точність навігації надана FMS за запитом.

Regarding to AN-26 aircraft, when performing a flight in the RNAV system for the purpose of cross-check flight control, it is mandatory to use the equipment КУРС МП-70, СД, АРК as additional navigation aids. The specified equipment in flight must be turned on and tuned to the nearest beacons VOR, DME, NDB. If GNSS is in the RAIM state, the use of a navigation computing device in the RNAV area is not required.

Для ПС Ан-26 при виконанні польоту в системі RNAV з метою перехресного контролю польоту є обов'язковим використання обладнання КУРС МП-70, СД, АРК в якості додаткових навігаційних засобів. Вказане обладнання в польоті має бути включеним і настроєним на найближчі маяки VOR, DME, NDB. У випадку, якщо GNSS перебуває в стані «робота з RAIM», використання навігаційно- обчислювального пристрою в зоні дії RNAV не є обов'язковим.

For AN-74ТК-100 aircraft when flying under the B-RNAV in the European region in compliance with RNP-5 requirements (allowable deviation from the flight path +/- 5 nautical miles):

Для ПС Ан-74ТК-100 при польотах за системою B-RNAV в Європейському регіоні з дотриманням вимог RNP-5 (припустиме відхилення від ЛЗП +/- 5 м.миль):

- ensure that all radio equipment for coordinates correction is operational and complies with the regulatory requirements of RNP-5;
- request and obtain permission from the ATC to enter B-RNAV airspace according to the approved plan;
- perform continuous or discrete correction of calculated coordinates using VOR/DME and DME/DME beacons located no more than 100 nautical miles away at any point along the route. In this case, the highest accuracy of piloting is ensured when correcting coordinates abeam of VOR/DME beacons, and autonomous flight within the permissible deviations of the aircraft from the flight path after coordinate correction is ensured for 20 minutes;
- If it is unable to use VOR/DME and DME/DME beacons, provide for correction of calculated coordinates using A-723 onboard equipment and ground-based РСДН. In this case, after the coordinates have been corrected, autonomous flight within the permissible deviations of the aircraft from the flight path is ensured for 10 minutes (approximately 50 nautical miles).

- переконатися, що всі радіотехнічні засоби корекції координат працездатні та відповідають нормативним вимогам RNP-5;
- запитати та отримати у диспетчера ОПР дозвіл на вхід у повітряний простір B-RNAV за узгодженим планом;
- виконувати безперервну або дискретну корекцію обчислених координат за маяками VOR/DME і DME/DME, віддаленими не більше ніж на 100 м.миль в будь-якій точці маршруту. При цьому найбільша точність пілотування забезпечується при корекції координат на траверзі маяків VOR/DME, а автономний політ в межах допустимих відхилень літака від ЛЗП пі-сля корекції координат забезпечується протягом 20 хв.;
- при неможливості використання маяків VOR/DME і DME/DME передбачити корекцію розрахованих координат за допомогою бортової апаратури А-723 і наземної РСДН. При цьому після корекції координат автономний політ в межах допустимих відхилень літака від ЛЗП забезпечується протягом 10 хвилин (приблизно 50 м.миль).

If ATS issues a heading assignment taking the aircraft off a route, the pilot should not modify the flight plan in the RNAV system until a clearance is received to re-join the route or the controller confirms a new clearance. When the aircraft is not on the published route, the specified accuracy requirement does not apply.

Якщо ОПР видає призначення курсу, що відхиляє ПС від маршруту, пілот не повинен змінювати план польоту в системі RNAV до отримання дозволу на повернення на маршрут або до підтвердження диспетчером нового дозволу. Якщо ПС не перебуває на опублікованому маршруті, зазначена вимога щодо точності не застосовується.

Contingency procedure

As a result of a failure or degradation of the RNAV 5 system, an airplane shall not enter the RNAV 5 airspace, nor continue operations in accordance with the current ATC clearance.

Порядок дій у надзвичайних ситуаціях

Внаслідок відмови або погіршення роботи системи RNAV 5 ПС не повинно входити в повітряний простір RNAV 5 або продовжувати виконувати польоти відповідно до поточного дозволу ОПР.

ATC must be advised with proposed course of action and a revised clearance shall, whenever possible, be obtained by the pilot. Subsequent ATC action in respect of that airplane will be dependent upon the nature of the reported failure and the traffic situation.

Необхідно проінформувати ОПР про запропоновані дії, а пілот повинен, за можливості, отримати переглянутий дозвіл на виконання польотів. Подальші дії органів ОПР щодо цього літака будуть залежати від характеру несправності, про яку повідомлено, та повітряної ситуації.

Continued RNAV operation in accordance with the current ATC clearance may be possible in many situations. When this cannot be achieved, a revised clearance may be required to revert to conventional navigation. The crew will then, on each ATC frequency change, report the situation by announcing (see Subpart RTF phraseology) on initial contact.

Продовження роботи RNAV відповідно до поточного дозволу органу ОПР може бути можливим у багатьох ситуаціях. Якщо цього неможливо досягти, то для повернення до звичайної навігації може знадобитися переглянутий дозвіл. Екіпаж повинен при кожній зміні частоти ОПР повідомляти про ситуацію, оголошуючи (див. фразеологію підрозділу RTF) при першому контакті.

In the event of communication failure, the flight crew should continue with the RNAV procedure in accordance with the published Communication failure Procedure (see Chapter 6 of OM Part C).

У разі втрати зв'язку екіпаж повинен продовжувати виконувати процедуру RNAV відповідно до Процедури втрати радіозв'язку (див. Розділ 6 Частини С КЕ).

RTF communication procedures

Процедура ведення радіотелефонного зв'язку

Circumstances *Обставини*	Phraseology (* denotes pilot transmission) *Фразеологія (* позначає передачу пілотом)*
aircraft, not equipped with RNAV 5 *повітряні судна, не обладнані системою RNAV 5*	(aircraft call sign) NEGATIVE RNAV 5*
a failure or degradation of an aircraft's RNAV 5 system, detected before or after departure *відмова або несправність системи RNAV 5, виявлена до або після вильоту ПС*	(aircraft call sign) UNABLE RNAV 5 DUE EQUIPMENT*

8.3.2.9.3. RNAV 1 (P-RNAV) and RNAV 2

Aircraft complies against the criteria for RNAV 1 and RNAV 2 operations is eligible to operate on US-RNAV RNAV 1 and RNAV 2 and European P-RNAV routes.

The RNAV 1 and 2 specification is applicable to all ATS routes, including routes SIDs and STARS. It also applies to IAPs up to the FAF.

RNAV 1 and RNAV 2 routes are intended to be conducted in Direct Controller Pilot Communications (DCPC) environments.

The available NAVAID infrastructure should be clearly designated on all appropriate charts (e.g. GNSS, DME/DME or DME/DME/IRU).

During operations in airspace or on routes designated as RNAV 1/RNAV 2, the lateral TSE must be within ±1 NM/±2 NM for at least 95 per cent of the total flight time. The alongtrack error must also be within ±1 NM/±2 NM for at least 95 per cent of the total flight time.

RNAV 1/RNAV 2 operations are based upon the use of RNAV equipment that automatically determines the aircraft position in the horizontal plane using input from the following types of position sensors (no specific priority):

- GNSS;
- DME/DME;
- DME/DME/IRU.

Positioning data from other types of navigation sensors may be integrated with the GNSS data provided other positioning data do not cause position errors exceeding the TSE budget. Otherwise, means should be provided to deselect the other navigation sensor types.

In flight procedure

Pilots must not fly an RNAV 1 SID or STAR unless it is retrievable by route name from the onboard navigation database and conforms to the charted route. However, it is permitted to select and insert individual, named fixes/waypoints from the navigation database, provided all fixes along the published route to be flown are inserted.

Moreover, the route may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to ATC clearances. The manual entry or creation of new waypoints by manual entry, of latitude and longitude values is not permitted. User-defined data may be entered and used for waypoint altitude/speed constraints on a procedure where said constraints are not included in the navigation database coding. Additionally, pilots must not change any RNAV SID or STAR database waypoint type from a fly-by to a fly-over or vice versa.

For RNAV 1 routes, pilots must use NPS (if applicable), flight director, or autopilot in lateral navigation mode.

When using the electronic map for manual control for RNP operations of RNP 2 or less, down to the minimum demonstrated RNP, using a map scale of 10 NM or less has been shown to assure acceptable lateral path track

8.3.2.9.3. RNAV 1 (P-RNAV) and RNAV 2

Літак, що відповідає критеріям для виконання польотів за маршрутами RNAV 1 і RNAV 2, може виконувати польоти за маршрутами US -RNAV RNAV 1 і RNAV 2, а також за європейськими маршрутами P-RNAV.

Специфікація RNAV 1 і 2 застосовується до всіх маршрутів ОПР, включаючи маршрути SID і STAR. Вона також застосовується до IAP до FAF.

Маршрути RNAV 1 і RNAV 2 призначені для проведення в умовах прямого зв'язку диспетчера з пілотом (DCPC).

Наявна інфраструктура NAVAID повинна бути чітко позначена на всіх відповідних картах (наприклад, GNSS, DME/DME або DME/DME/IRU).

Під час польотів у повітряному просторі або на маршрутах, визначених як RNAV 1/RNAV 2, бічна похибка TSE повинна бути в межах ±1 NM/±2 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту. Поздовжня похибка також повинна бути в межах ±1 NM/±2 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту.

Операції RNAV 1/RNAV 2 базуються на використанні обладнання RNAV, яке автоматично визначає положення літака в горизонтальній площині, використовуючи дані від наступних типів датчиків положення (без певного пріоритету):

- GNSS;
- DME/DME;
- DME/DME/IRU.

Дані позиціонування від інших типів навігаційних датчиків можуть бути інтегровані з даними GNSS за умови, що інші дані позиціонування не спричиняють помилок позиціонування, що перевищують допустимі межі TSE. В іншому випадку слід передбачити засоби для скасування вибору інших типів навігаційних датчиків

Процедури під час польоту

Пілоти не повинні виконувати польоти за маршрутом RNAV 1 SID або STAR, якщо він не може бути знайдений за назвою маршруту з бортової навігаційної бази даних і не відповідає прокладеному маршруту. Однак, дозволяється вибирати і вставляти окремі іменовані точки/пункти з навігаційної бази даних, за умови, що вставляються всі точки вздовж опублікованого маршруту, який планується пролетіти.

Крім того, маршрут може бути згодом змінений шляхом вставки або видалення певних маршрутних точок у відповідь на дозволи органу ОПР. Ручне введення або створення нових маршрутних точок шляхом ручного введення значень широти та довготи не дозволяється. Дані, визначені користувачем, можуть бути введені і використані для обмеження висоти/швидкості маршрутних точок за процедурою, якщо ці обмеження не включені в кодування навігаційної бази даних. Крім того, пілоти не повинні змінювати тип маршрутної точки в базі даних RNAV SID або STAR з «fly-by» на «fly-over» або навпаки.

На маршрутах RNAV 1 пілоти повинні використовувати NPS (якщо застосовно), директорний режим управління або автопілот в режимі бічної навігації.

При використанні електронної карти для ручного контролю при експлуатації за RNP 2 або менше, аж до мінімального продемонстрованого RNP, використання масштабу карти 10 NM або менше забезпечує прийнятну

performance.

All pilots are expected to maintain route center lines, as depicted by on-board lateral deviation indicators and/or flight guidance during all RNAV operations described in this subchapter, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions. For normal operations, cross-track error/deviation (the difference between the RNAV system computed path and the aircraft position relative to the path, i.e. FTE) should be limited to ±½ the navigation accuracy associated with the procedure or route (i.e. 0.5 NM for RNAV 1, 1.0 NM for RNAV 2). Brief deviations from this standard (e.g. overshoots or undershoots) during and immediately after procedure/route turns, up to a maximum of one times the navigation accuracy (i.e. 1.0 NM for RNAV 1, 2.0 NM for RNAV 2), are allowable.

If ATC issues a heading assignment taking the aircraft off a route, the pilot should not modify the flight plan in the RNAV system until a clearance is received to re-join the route or the controller confirms a new route clearance. When the aircraft is not on the published route, the specified accuracy requirement does not apply.

RNAV SID specific requirements

Prior to commencing take-off, the pilot must verify the aircraft's RNAV system is available, operating correctly, and the correct airport and runway data are loaded. Prior to flight, pilots must verify their aircraft navigation system is operating correctly and the correct runway and departure procedure (including any applicable en-route transition) are entered and properly depicted. Pilots who are assigned an RNAV departure procedure and subsequently receive a change of runway, procedure or transition must verify the appropriate changes are entered and available for navigation prior to take-off. A final check of proper runway entry and correct route depiction, shortly before take-off, is recommended.

When automatic updating of the actual departure point is provided (with invalid GPS reception), the flight crew should ensure that a takeoff shift distance is entered (if applicable). This is to preclude any inappropriate or inadvertent position shift after take-off.

RNAV engagement altitude. The pilot must be able to use RNAV equipment to follow flight guidance for lateral navigation, e.g. lateral navigation no later than 153 m (500 ft) above the airport elevation. The altitude at which RNAV guidance begins on a given route may be higher (e.g. climb to 304 m (1 000 ft) then direct to …).

Pilots must use an authorized method (NPS (if applicable)/navigation map display/flight director/autopilot) to achieve an appropriate level of performance for RNAV 1.

DME/DME/IRU (D/D/I) aircraft. Pilots of aircraft without GPS, using DME/DME RNAV systems with an Inertial Reference Unit (IRU) (DME/DME/IRU), should ensure the aircraft navigation system position is confirmed, within 304 m (1 000 ft) (0.17 NM) of a known position, at the starting point of the take-off roll. This is usually achieved by the use of an automatic or manual runway update function. A navigation map may also be used to confirm aircraft position, if the pilot procedures and the display resolution allow for compliance

якість відстеження бічної траєкторії.

Очікується, що всі пілоти повинні дотримуватися центральної лінії маршруту, як це показано бортовими індикаторами бічного відхилення та/або польотними вказівками під час усіх операцій RNAV, за винятком випадків, коли відхилення дозволено органами ОПР або в аварійних умовах. Для звичайних операцій похибка/відхилення по перехресній траєкторії (різниця між розрахованим системою RNAV шляхом і положенням ПС відносно цього шляху, тобто FTE) повинна бути обмежена до ±½ навігаційної точності, пов'язаної з процедурою або маршрутом (тобто 0,5 NM для RNAV 1, 1,0 NM для RNAV 2). Короткі відхилення від цього стандарту під час та одразу після поворотів процедури/маршруту, що не перевищують точність навігації в один раз (тобто 1,0 NM для RNAV 1, 2,0 NM для RNAV 2), є допустимими.

Якщо диспетчер ОПР видає вказівку про відхилення від маршруту, пілот не повинен змінювати план польоту в системі RNAV до отримання дозволу на повернення на маршрут або підтвердження диспетчером нового дозволу на політ за маршрутом. Якщо ПС не перебуває на опублікованому маршруті, вимога щодо визначеної точності не застосовується.

Специфічні вимоги RNAV SID

Перед початком зльоту пілот повинен переконатися, що система RNAV ПС доступна і працює належним чином, а також завантажені правильні дані про аеропорт і злітно-посадкову смугу. Перед польотом пілот повинен переконатися, що навігаційна система ПС працює належним чином, а злітно-посадкова смуга і процедура вильоту (включаючи будь-які застосовні переходи за маршрутом) введені і відображені належним чином. Пілоти, яким призначено виліт за процедурою RNAV, а потім змінено злітно-посадкову смугу, процедуру або перехід, повинні переконатися, що відповідні зміни внесені та доступні для навігації перед зльотом. Рекомендується провести остаточну перевірку правильності введення ЗПС та правильності відображення маршруту незадовго до зльоту.

Якщо передбачено автоматичне оновлення фактичної точки вильоту (при некоректному прийомі GPS), екіпаж повинен переконатися, що введено відстань зміщення зльоту (якщо це можливо). Це необхідно для того, щоб запобігти будь-якій невідповідній або ненавмисній зміні положення після зльоту.

Висота застосування RNAV. Пілот повинен вміти використовувати обладнання RNAV для виконання польотних вказівок для бічної навігації, наприклад, бічної навігації на висоті не нижче 153 м (500 футів) над рівнем аеропорту. Висота, на якій починається керування RNAV на певному маршруті, може бути вищою (наприклад, підйом до 304 м (1 000 футів), а потім прямування до ...).

Пілоти повинні використовувати дозволений метод (NPS (якщо застосовується)/ відображення навігаційної карти/директорний режим управління/автопілот) для досягнення відповідного рівня виконання RNAV 1.

Літаки DME/DME/IRU (D/D/I). Пілоти ПС без GPS, які використовують системи DME/DME RNAV з Інерціальним блоком відліку (IRU) (DME/DME/IRU), повинні переконатися, що положення навігаційної системи ПС підтверджено в межах 304 м (1 000 футів) (0,17 NM від відомого положення в початковій точці злітного розвороту. Зазвичай це досягається за допомогою функції автоматичного або ручного оновлення даних про злітно-посадкову смугу. Навігаційна карта також може бути

with the 304 m (1 000 ft) tolerance requirement.

використана для підтвердження положення ПС, якщо процедури пілотування та роздільна здатність дисплея дозволяють дотриматись вимоги допуску 304 м (1 000 футів).

Note: Based on evaluated IRU performance, the growth in position error after reverting to IRU can be expected to be less than 2 NM per 15 minutes.

Примітка: Виходячи з оціненої продуктивності IRU, можна очікувати, що зростання похибки позиціонування після повернення до IRU становитиме менше ніж 2 NM за 15 хвилин.

GNSS aircraft. When using GNSS, the signal must be acquired before the take-off roll commences

Літаки з GNSS. При використанні GNSS сигнал повинен бути отриманий до початку розбігу.

RNAV STAR specific requirements

Спеціальні вимоги RNAV STAR

Prior to the arrival phase, the pilot should verify their aircraft navigation system is operating correctly and the correct arrival procedure and runway (including any applicable transition) are entered and properly depicted. The active flight plan should be checked by comparing the charts with the map display and the MCDU. This includes confirmation of the waypoint sequence, reasonableness of track angles and distances, any altitude or speed constraints, and, where possible, which waypoints are fly-by and which are flyover. If required by a route, a check will need to be made to confirm that updating will exclude a particular NAVAID. A route must not be used if doubt exists as to the validity of the route in the navigation database.

Перед фазою прибуття пілот повинен переконатися, що навігаційна система літака працює правильно, а процедура прибуття і злітно-посадкова смуга введені і правильно відображені. Активний план польоту повинен бути перевірений шляхом порівняння карт з відображенням на екрані. Це включає підтвердження послідовності маршрутних точок, обґрунтованості кутів і відстаней, будь-яких обмежень по висоті або швидкості, а також, де це можливо, які маршрутні точки пролітають, а які пролітають над ними. Якщо цього вимагає маршрут, необхідно перевірити, чи оновлення виключає певний навігаційний засіб. Маршрут не можна використовувати, якщо є сумніви щодо достовірності маршруту в навігаційній базі даних.

The creation of new waypoints by manual entry into the RNAV system by the pilot would invalidate the route and is not permitted.

Створення нових маршрутних точок шляхом ручного введення пілотом в систему RNAV зробить маршрут недійсним і не дозволяється.

Pilots must verify their aircraft navigation system is operating correctly and the correct arrival procedure and runway (including any applicable transition) are entered and properly depicted.

Пілоти повинні переконатися, що навігаційна система літака працює належним чином, а процедура прибуття і злітно-посадкова смуга введені і правильно відображені.

Any published altitude and speed constraints must be observed.

Необхідно дотримуватися будь-яких опублікованих обмежень по висоті і швидкості.

Contingency procedure

Порядок дій у надзвичайних ситуаціях

The pilot must notify ATC of any loss of the RNAV capability, together with the proposed course of action. If unable to comply with the requirements of an RNAV route, pilots must advise ATS as soon as possible. The loss of RNAV capability includes any failure or event causing the aircraft to no longer satisfy the RNAV requirements of the route.

Якщо пілот не може виконати вимоги маршруту RNAV, він повинен якомога швидше повідомити про це ОПР. Втрата здатності RNAV включає будь-яку відмову або подію, що призводить до того, що повітряне судно більше не може задовольняти вимогам RNAV на маршруті.

In cooperation with ATC revert to a conventional departure / arrival procedure or continue with radar vectors. Observe the applicable minimum safe altitude.

У співпраці з органами ОПР поверніться до звичайної процедури вильоту/прильоту або продовжуйте політ за процедурою векторіння. Дотримуйтесь відповідної мінімальної безпечної висоти.

During the briefing Pilots shall particularly focus on any segment of the RNAV procedure which is below MSA.

Під час брифінгу пілоти повинні зосередити особливу увагу на будь-якому сегменті процедури RNAV, який знаходиться нижче MSA.

In the event of communication failure, the flight crew should continue with the RNAV procedure in accordance with the published Communication failure Procedure (see Chapter 6 of OM Part C).

У разі втрати зв'язку екіпаж повинен продовжувати виконувати процедуру RNAV відповідно до Процедури втрати радіозв'язку (див. Розділ 6 Частини С КЕ).

RTF communication procedures

Процедура ведення радіотелефонного зв’язку

Circumstances ***Обставини***	**Phraseology (* denotes pilot transmission)** ***Фразеологія (* позначає передачу пілотом)***
aircraft, not equipped with RNAV *повітряне судно, не обладнане RNAV*	(aircraft call sign) NEGATIVE RNAV*
a failure or degradation of an aircraft's RNAV system, detected before or after departure	(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT*

Circumstances *Обставини*	Phraseology (* denotes pilot transmission) *Фразеологія (* позначає передачу пілотом)*
відмова або несправність системи RNAV ПС, виявлена до або після вильоту	
if a RNAV arrival/departure procedure, which has been assigned cannot be accepted by the pilot *якщо призначена процедура прильоту/вильоту за RNAV не може бути прийнята пілотом*	UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE*
for any other reason, the pilot is unable to comply with an assigned terminal area procedure *з будь-якої іншої причини пілот не може виконати призначену процедуру в районі терміналу*	UNABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)*
if ATC is unable to assign a RNAV arrival or departure procedure requested by a pilot *якщо диспетчерська служба не може призначити процедуру прильоту або вильоту за RNAV, яку запитує пілот*	UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE
if for any other reason, ATC is unable to assign arrival/departure procedure requested by the pilot *якщо з будь-якої іншої причини УПР не може призначити процедуру прильоту/вильоту, запитану пілотом*	UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL] (reasons)
as a means for ATC to confirm the ability of a pilot to accept a specific RNAV arrival or departure procedure *як засіб підтвердження здатності пілота прийняти певну процедуру прильоту або вильоту RNAV для диспетчерської служби*	ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE [or ARRIVAL]

8.3.2.9.4. RNP 1

The RNP 1 specification provides a means to develop routes for connectivity between the en-route structure and terminal airspace with no or limited ATS surveillance, with low to medium density traffic. RNP 1 SIDs/STARs are primarily intended to be conducted in DCPC environments.

The RNP 1 specification is based upon GNSS. While DME/DME-based RNAV systems are capable of RNP 1 accuracy, this navigation specification is primarily intended for environments where the DME infrastructure cannot support DME/DME area navigation to the required performance. The increased complexity in the DME infrastructure requirements and assessment means it is not practical or cost-effective for widespread application.

Note: For RNP procedures, the RNP system may only use DME updating when authorized by the State where aerodrome is located.

Should not be requested or file RNP 1 procedures unless they satisfy all the criteria in the relevant State documents. If an aircraft not meeting these criteria receives a clearance from ATC to conduct an RNP 1 procedure, the pilot must advise ATC that he/she is unable to accept the clearance and must request alternate instructions.

In flight procedure

The pilot should comply with any instructions or procedures identified by the manufacturer as necessary to comply with the performance requirements in this navigation specification.

Pilots must verify proper entry of their ATC assigned route upon initial clearance and any subsequent change of route. Pilots must ensure that the waypoint sequence depicted by their navigation system matches the route depicted on the appropriate chart(s) and their assigned route.

8.3.2.9.4. RNP 1

Специфікація RNP 1 надає засоби для розробки маршрутів сполучення між маршрутною структурою і повітряним простором терміналу за відсутності або обмеженого спостереження з боку органів ОПР, з низькою і середньою щільністю руху. RNP 1 SIDs/STARs в першу чергу призначені для проведення в середовищі DCPC.

Специфікація RNP 1 базується на GNSS. Хоча системи RNAV на основі DME/DME здатні забезпечити точність RNP 1, ця навігаційна специфікація в першу чергу призначена для середовищ, де інфраструктура DME не може підтримувати навігацію в зоні DME/DME з необхідною продуктивністю. Підвищена складність вимог до інфраструктури DME та її оцінки означає, що вона не є практичною або економічно ефективною для широкого застосування.

Примітка: Для процедур RNP система RNP може використовувати оновлення DME тільки тоді, коли це дозволено державою, де розташований аеродром.

Не слід замовляти або подавати процедури RNP 1, якщо вони не відповідають усім критеріям, зазначеним у відповідних державних документах. Якщо повітряне судно, яке не відповідає цим критеріям, отримує дозвіл від органів ОПР на виконання процедури RNP 1, пілот повинен повідомити орган ОПР, що він/вона не може прийняти цей дозвіл і повинен запросити альтернативні інструкції.

Процедури під час польоту

Пілот повинен дотримуватися будь-яких інструкцій або процедур, визначених виробником як необхідні для дотримання вимог до експлуатаційних характеристик у цій навігаційній специфікації

Пілоти повинні перевіряти правильність введення маршруту, призначеного їм органами ОПР, при первинному отриманні дозволу на виконання польотів і при будь-якій подальшій зміні маршруту. Пілоти повинні переконатися, що послідовність маршрутних точок, відображена навігаційною системою, відповідає

маршруту, зображеному на відповідній(их) карті(ах), та призначеному їм маршруту.

Pilots must not fly an RNP 1 SID or STAR unless it is retrievable by procedure name from the on-board navigation database and conforms to the charted procedure. However, the procedure may subsequently be modified through the insertion or deletion of specific waypoints in response to ATC clearances. The manual entry, or creation of new waypoints, by manual entry of latitude and longitude or rho/theta values is not permitted. User-defined data may be entered and used for waypoint altitude/speed constraints on a procedure where said constraints are not included in the navigation database coding. Additionally, pilots must not change any SID or STAR database waypoint type from a flyby to a fly-over or vice versa.

Пілоти не повинні виконувати політ за процедурою RNP 1 SID або STAR, якщо вона не може бути знайдена за назвою процедури з бортової навігаційної бази даних і не відповідає процедурі, зазначеній на карті. Однак, процедура може бути згодом змінена шляхом додавання або видалення певних маршрутних точок у відповідь на дозволи органів ОПР. Ручне введення або створення нових маршрутних точок шляхом ручного введення значень широти і довготи не дозволяється. Дані, визначені користувачем, можуть бути введені і використані для обмеження висоти/швидкості маршрутних точок за процедурою, якщо ці обмеження не включені в кодування навігаційної бази даних. Крім того, пілоти не повинні змінювати тип маршрутної точки в базі даних SID або STAR з «flyby» на «fly-over» або навпаки.

Cross-checking with conventional NAVAIDs is not required, as the absence of integrity alert is considered sufficient to meet the integrity requirements. However, monitoring of navigation reasonableness is suggested, and any loss of RNP capability shall be reported to ATC.

Перехресна перевірка зі звичайними навігаційними засобами не вимагається, оскільки відсутність попередження про порушення цілісності вважається достатньою для виконання вимог щодо цілісності. Однак рекомендується здійснювати моніторинг навігаційної придатності, а про будь-яку втрату здатності RNP слід повідомляти ОПР.

For RNP 1 routes, pilots must use NPS, flight director, or autopilot in lateral navigation mode. Pilots of aircraft with a lateral deviation display must ensure that lateral deviation scaling is suitable for the navigation accuracy associated with the route/procedure (e.g. full-scale deflection: ±1 NM for RNP 1).

Для маршрутів RNP 1 пілоти повинні використовувати NPS, директорне управління або автопілот в режимі бічної навігації. Пілоти ПС з дисплеєм бічного відхилення повинні переконатися, що масштаб бічного відхилення відповідає точності навігації, пов'язаної з маршрутом/процедурою (наприклад, повномасштабне відхилення: ±1 NM для RNP 1).

For normal operations, cross-track error/deviation (the difference between the system computed path and the aircraft position relative to the path, i.e. FTE) should be limited to ±½ the navigation accuracy associated with the procedure (i.e. 0.5 NM for RNP 1). Brief deviations from this standard (e.g. overshoots or undershoots) during and immediately after turns, up to a maximum of one times the navigation accuracy (i.e. 1.0 NM for RNP 1) are allowable.

Для звичайних операцій помилка/відхилення по перехресній траєкторії (різниця між розрахованою системою траєкторією та положенням ПС відносно цієї траєкторії, тобто FTE) повинна бути обмежена до ±½ навігаційної точності, пов'язаної з процедурою (тобто 0,5 NM для RNP 1). Короткочасні відхилення від цього стандарту під час та одразу після поворотів, що не перевищують точність навігації (тобто 1,0 NM для RNP 1), є допустимими.

If ATC issues a heading assignment that takes an aircraft off of a route, the pilot should not modify the flight plan in the RNP system until a clearance is received to rejoin the route or the controller confirms a new route clearance. When the aircraft is not on the published RNP 1 route, the specified accuracy requirement does not apply.

Якщо диспетчер ОПР видає завдання на зміну курсу, яке відхиляє ПС від маршруту, пілот не повинен змінювати план польоту в системі RNP, поки не буде отримано дозвіл на повернення на маршрут або диспетчер не підтвердить новий дозвіл на маршрут. Якщо повітряне судно не знаходиться на опублікованому маршруті RNP 1, зазначена вимога щодо точності не застосовується.

Pilots of aircraft with RNP input selection capability should select RNP 1 or lower, for RNP 1 SIDs and STARs.

Пілоти ПС з можливістю вибору параметрів вводу RNP повинні вибирати RNP 1 або нижче для SID і STAR з параметрами RNP 1.

RNP 1 SID specific requirements

Специфічні вимоги RNP 1 SID

Prior to commencing take-off, the pilot must verify that the aircraft's RNP 1 system is available, operating correctly, and that the correct airport and runway data are loaded. Prior to flight, pilots must verify their aircraft navigation system is operating correctly and the correct runway and departure procedure (including any applicable en-route transition) are entered and properly depicted.

Перед початком зльоту пілот повинен переконатися, що система RNP 1 літака доступна і працює належним чином, а також що в неї завантажені правильні дані про аеропорт і злітно-посадкову смугу. Перед польотом пілот повинен переконатися, що навігаційна система літака працює належним чином, а злітно-посадкова смуга і процедура вильоту введені і відображені належним чином.

Pilots who are assigned an RNP 1 departure procedure and subsequently receive a change of runway, procedure or transition must verify that the appropriate changes are entered and available for navigation prior to take-off. A final check of proper runway entry and correct route depiction, shortly before take-off, is recommended.

Пілоти, яким призначено виліт за процедурою RNP 1, а потім змінено злітно-посадкову смугу, повинні переконатися, що відповідні зміни внесені та доступні для навігації перед зльотом. Рекомендується провести остаточну перевірку правильності входу на ЗПС і правильності відображення маршруту незадовго до зльоту.

Engagement altitude. The pilot must be able to use RNP 1 equipment to follow flight guidance for lateral navigation, e.g. lateral navigation no later than 153 m (500 ft) above airport elevation.

Pilots must use an authorized method (NPS/navigation map display/flight director/autopilot) to achieve an appropriate level of performance for RNP 1.

When using GNSS, the signal must be acquired before the take-off roll commences. The departure airport must be loaded into the flight plan in order to achieve the appropriate navigation system monitoring and sensitivity.

If the RNP 1 SID extends beyond 30 NM from the ARP and NPS is used, its full-scale sensitivity must be selected to not greater than 1 NM between 30 NM from the ARP and the termination of the RNP 1 SID.

For aircraft using a lateral deviation display (i.e. navigation map display), the scale must be set for the RNP 1 SID, and the flight director or autopilot should be used.

RNP 1 STAR specific requirements

Prior to the arrival phase, the pilot should verify that the correct terminal route has been loaded. The active flight plan should be checked by comparing the charts with the map display (if applicable) and the MCDU. This includes confirmation of the waypoint sequence, reasonableness of track angles and distances, any altitude or speed constraints, and, where possible, which waypoints are fly-by and which are fly-over. If required by a route, a check will need to be made to confirm that updating will exclude a particular NAVAID. A route must not be used if doubt exists as to the validity of the route in the navigation database.

The creation of new waypoints by manual entry into the RNP 1 system by the pilot would invalidate the route and is not permitted. User-defined data may be entered and used for waypoint altitude/speed constraints on a procedure where said constraints are not included in the navigation database coding.

Where the contingency procedure requires reversion to a conventional arrival route, necessary preparations must be completed before commencing the RNP 1 procedure.

Procedure modifications in the terminal area may take the form of radar headings or “direct to” clearances and the pilot must be capable of reacting in a timely fashion. This may include the insertion of tactical waypoints loaded from the database. Manual entry or modification by the pilot of the loaded route using temporary waypoints or fixes not provided in the database is not permitted.

Pilots must verify their aircraft navigation system is operating correctly, and the correct arrival procedure and runway (including any applicable transition) are entered and properly depicted.

Aircraft with GNSS RNP systems: If the RNP 1 STAR begins beyond 30 NM from the ARP and NPS is used, then full-scale sensitivity should be selected to not greater than 1 NM prior to commencing the STAR. For aircraft using a lateral deviation display (i.e. navigation map display), the scale must be set for

Висота виконання польоту. Пілот повинен вміти використовувати обладнання RNP 1 для виконання польотних вказівок для бічної навігації, наприклад, бічної навігації на висоті не більше 153 м (500 футів) над висотою аеропорту.

Пілоти повинні використовувати дозволений метод (NPS/відображення навігаційної карти/директорне управління/автопілот) для досягнення відповідного рівня виконання RNP 1.

При використанні GNSS сигнал повинен бути отриманий до початку злітного розбігу. Аеропорт вильоту повинен бути завантажений в план польоту для того, щоб досягти відповідного моніторингу та чутливості навігаційної системи.

Якщо SID RNP 1 виходить за межі 30 NM від ARP і використовується NPS, його повномасштабна чутливість повинна бути обрана на рівні не більше 1 NM між 30 NM від ARP і закінченням SID RNP 1.

Для літаків, які використовують дисплей бічного відхилення (тобто дисплей навігаційної карти), масштаб повинен бути встановлений для SID RNP 1, і повинен використовуватися директорний режим або автопілот.

Специфічні вимоги RNP 1 STAR

Перед фазою прибуття пілот повинен переконатися, що завантажено правильний маршрут. Активний план польоту повинен бути перевірений шляхом порівняння карт з дисплеєм карти (якщо це можливо) і MCDU. Це включає підтвердження послідовності маршрутних точок, обґрунтованості кутів і відстаней, будь-яких обмежень по висоті або швидкості, а також, якщо можливо, які маршрутні точки є «fly-by», а які – «fly-over». Якщо цього вимагає маршрут, необхідно перевірити, чи оновлення виключає певний навігаційний засіб. Маршрут не можна використовувати, якщо існують сумніви щодо дійсності маршруту в навігаційній базі даних.

Створення нових маршрутних точок шляхом ручного введення в систему RNP 1 пілотом призведе до анулювання маршруту і не дозволяється. Дані, визначені користувачем, можуть бути введені і використані для обмеження висоти/швидкості маршрутної точки за процедурою, якщо ці обмеження не включені в кодування навігаційної бази даних.

Якщо процедура стосовно дій у непередбачених обставинах вимагає повернення на звичайний маршрут прибуття, необхідна підготовка повинна бути завершена до початку процедури RNP 1.

Процедурні зміни в зоні терміналу можуть приймати форму радіолокаційних курсів або допусків "прямо на", і пілот повинен бути здатним своєчасно реагувати на них. Це може включати вставку тактичних маршрутних точок, завантажених з бази даних. Ручне введення або модифікація пілотом завантаженого маршруту з використанням тимчасових маршрутних точок або фіксованих точок, не передбачених базою даних, не дозволяється.

Пілоти повинні переконатися, що навігаційна система літака працює правильно, а процедура прибуття і злітно-посадкова смуга введені і правильно відображені.

Літаки з системами GNSS RNP: Якщо RNP 1 STAR починається за межами 30 NM від ARP і використовується NPS, то перед початком STAR слід вибрати повномасштабну чутливість, яка не перевищує 1 NM. Для літаків, які використовують дисплей бічного відхилення

the RNP 1 STAR, and the flight director or autopilot should be used.

Contingency procedures

During the briefing Pilots shall particularly focus on any segment of the RNP 1 procedure which is below MSA.

The pilot must notify ATC of any loss of the RNP capability (integrity alerts or loss of navigation), together with the proposed course of action. If unable to comply with the requirements of an RNP 1 SID or STAR for any reason, pilots must advise ATS as soon as possible. The loss of RNP capability includes any failure or event causing the aircraft to no longer satisfy the RNP 1 requirements of the route.

In the case of the loss of RNP capability on any segment which is below MSA, flight crew have to stop RNP 1 STAR with an immediate climb to MSA and advise ATS about further course of action.

In the event of communication failure, the flight crew should continue with the RNAV procedure in accordance with the published Communication failure Procedure (see Chapter 6 of OM Part C).

8.3.2.9.5. RNP APCH operations LNAV and LNAV/VNAV minima

RNP approach (RNP APCH) procedures include existing RNAV (GNSS) approach procedures designed with a straight segment. Curved approaches refer to RNP AR APCH.

Aircompany complies RNP APCH operations which allows RNAV approaches based on GNSS:

- Without vertical guidance, Approach operations (LNAV), or
- With vertical guidance based on barometric vertical navigation (APV BARO-VNAV).

RNP APCH does not include specific requirements for communications or ATS surveilance. Adequate obstacle clearance is achieved through aircraft performance, operating procedures and procedure design.

During operations on the initial and intermediate segments and for the RNAV missed approach, of an RNP APCH, the lateral TSE must be within ±1 NM for at least 95 percent of the total flight time. The along-track error must also be within ±1 NM for at least 95 percent of the total flight time.

During operations on the FAS of an RNP APCH down to LNAV or LNAV/VNAV minima, the lateral TSE must be within ±0.3 NM for at least 95 per cent of the total flight time. The along-track error must also be within ±0.3 NM for at least 95 per cent of the total flight time.

To satisfy the accuracy requirement, the 95 per cent FTE should not exceed 0.5 NM on the initial and intermediate segments, and for the RNAV missed approach, of an RNP APCH. The 95 per cent FTE should not exceed 0.25 NM on the FAS of an RNP APCH.

General operating procedures

Pilots must not request an RNP APCH procedure unless they

(тобто дисплей навігаційної карти), необхідно встановити масштаб для RNP 1 STAR і використовувати директорне управління або автопілот.

Порядок дій у надзвичайних ситуаціях

Під час брифінгу пілоти повинні зосередити особливу увагу на будь-якому сегменті процедури RNP 1, який знаходиться нижче MSA.

Пілот повинен повідомити ОПР про будь-яку втрату можливості RNP (попередження про цілісність або втрату навігації) разом із запропонованим курсом дій. Якщо з будь-якої причини пілот не може виконати вимоги RNP 1 SID або STAR, він повинен якомога швидше повідомити про це ОПР. Втрата здатності виконувати RNP включає будь-яку відмову або подію, що призводить до того, що повітряне судно більше не може задовольняти вимогам RNP 1 на маршруті.

У разі втрати можливості RNP на будь-якому сегменті, який знаходиться нижче MSA, екіпаж повинен зупинити RNP 1 STAR з негайним підйомом до MSA і повідомити ОПР про подальші дії.

У разі втрати зв'язку екіпаж повинен продовжувати виконувати процедуру RNAV відповідно до Процедури втрати радіозв'язку (див. Розділ 6 Частини С КЕ).

8.3.2.9.5. Операції RNP APCH LNAV та мінімуми LNAV/VNAV

Процедури RNP-підходу (RNP APCH) включають існуючі процедури RNAV (GNSS) підходу, розроблені з використанням прямого відрізка. Криволінійні підходи відносяться до RNP AR APCH.

Авіакомпанія відповідає вимогам RNP APCH, що дозволяє здійснювати аеронавігаційні підходи на основі GNSS:

- Без вертикального наведення, операцій наближення (LNAV), або
- З вертикальним наведенням на основі барометричної вертикальної навігації (APV BARO-VNAV).

RNP APCH не містить конкретних вимог до зв'язку або спостереження ОПР. Належне обходження перешкод досягається завдяки характеристикам ПС, процедурам експлуатації та розробці процедур.

Під час виконання польотів на початковому та проміжних сегментах, а також для пропущеного заходження на посадку RNAV для RNP APCH бічна похибка TSE повинна бути в межах ±1 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту. Похибка вздовж траєкторії також повинна бути в межах ±1 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту.

Під час польотів на FAS RNP APCH до мінімумів LNAV або LNAV/VNAV бічна похибка TSE повинна бути в межах ±0,3 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту. Поздовжня похибка також повинна бути в межах ±0,3 NM протягом щонайменше 95% загального часу польоту.

Щоб задовольнити вимогу точності, 95-відсоткова FTE не повинна перевищувати 0,5 NM на початковому і проміжних сегментах, а також для пропущеного зближення RNAV, для RNP APCH. 95-відсоткова КНП не повинна перевищувати 0,25 NM на FAS RNP APCH.

Загальні експлуатаційні процедури

Пілоти не повинні запитувати процедуру RNP APCH, якщо

satisfy all the criteria in the relevant documents. If an aircraft not meeting these criteria receives a clearance from ATC to conduct an RNP APCH procedure, the pilot must advise ATC that he/she is unable to accept the clearance and must request alternate instructions.

The pilot must comply with any instructions or procedures identified by the manufacturer as necessary to comply with the performance requirements in this navigation specification.

All pilots are expected to maintain procedure center lines, as depicted by NPS during the whole approach procedure, unless authorized to deviate by ATC or under emergency conditions.

Prior to commencing the approach

In addition to the normal procedure prior to commencing the approach (before the IAF and in compatibility with crew workload), the pilot must verify the correct procedure was loaded by comparison with the approach charts.

This check must include:

- the waypoint sequence; and
- reasonableness of the tracks and distances of the approach legs, and the accuracy of the inbound course and length of the FAS,
- The vertical path angle.

For multi-sensor systems, the pilot must verify (check GPS update on), during the approach, that the GNSS sensor is used for position computation.

Flight crew of aircraft with RNP input selection capability should confirm that the indicated RNP value (0.3) is appropriate for the PBN operation

For RNP APCH operation the procedure must only be flown with:

- A current local altimeter setting source available; and
- The QNH/QFE, as appropriate, set on the aircraft's altimeters

Procedures using a remote (regional) altimeter setting source are not permitted for RNP APCH operations.

ATC tactical interventions in the terminal area may include radar headings, 'direct to' clearances which bypass the initial legs of an approach, interceptions of an initial or intermediate segments of an approach or the insertion of additional waypoints loaded from the data base. In complying with ATC instructions, the flight crew shall be aware of the implications for the FMC:

- The manual entry of coordinates into the FMC by the flight crew for operation within the terminal area is not permitted.
- 'Direct to' clearances may be accepted to the Intermediate Fix (IF) provided that the resulting track change at the IF does not exceed 45 ° and the aircraft will be established on the final approach track at least 2 NM before the FAF.

вони не відповідають всім критеріям у відповідних документах. Якщо літак, який не відповідає цим критеріям, отримує дозвіл від органу ОПР на проведення процедури RNP APCH, пілот повинен повідомити орган ОПР, що він/вона не може прийняти цей дозвіл і повинен запросити альтернативні інструкції.

Пілот повинен дотримуватися будь-яких інструкцій або процедур, визначених виробником, як це необхідно для дотримання експлуатаційних вимог в цій навігаційній специфікації.

Очікується, що всі пілоти будуть підтримувати центральну лінію маршруту, як це індикується NPS протягом всієї процедури заходу на посадку, якщо тільки відхилення не дозволено органом ОПР або в надзвичайних умовах.

До початку виконання заходу на посадку

На додаток до стандартної процедури заходу на посадку, перед початком виконання заходу на посадку (перед IAF та залежно до завантаженості екіпажу), пілот має перевірити правильність завантаження процедури відповідно до опублікованої схеми виконання заходу на посадку.

Ця перевірка має включати:

- Черговість маршрутних точок та
- Відповідність курсів та дистанцій всіх ділянок заходу на посадку та точність курсу підходу та дистанцію FAS,
- Кут зниження.

Для мультисенсорних систем пілот повинен переконатися (перевірити оновлення GPS), під час заходу на посадку, що датчик GNSS використовується для обчислення положення.

Екіпаж літака з можливістю обирати специфікації RNP має підтвердити, значення RNP (0.3) є відповідним до експлуатації за PBN.

Для експлуатації за RNP APCH процедура має виконуватися тільки за умов, що:

- Доступне поточне джерело налаштування локального висотоміра; і
- Значення QNH/QFE є відповідним та встановлене на висотомірах ПС.

Процедури, що передбачають використання дистанційного (регіонального) джерела встановлення тиску не дозволяється для експлуатації за RNP APCH.

Втручання ОПР по зоні терміналу (аеропорту) стосовно управління ПС має містити радарне наведення з визначенням курсу, дозволи «direct to», які спрямляють початкові ділянки заходу на посадку, вивід на початкові або проміжні сегменти заходу на посадку або додавання точок маршруту, завантажених з бази даних. В процесі забезпечення відповідності інструкціям ОПР екіпаж має враховувати при взаємодії з FMC:

- Введення екіпажем координат в FMC вручну при експлуатації в межах зони терміналу (аеропорту) заборонено;
- Дозволи «direct to» мають бути узгоджені до Intermediate Fix (IF) з метою забезпечення того, щоб результуюча зміна курсу на IF не перевищувала 45 ° та ПС було стабілізоване на фінальному сегменті заходу на посадку якнайменше за 2 NM до FAF.

'Direct to' clearance to the FAF/FAP is not acceptable. Extending the centerline from the FAF/FAP, or a waypoint further out, to intercept the final approach course prior to the FAF/FAP is acceptable for radar vectored arrivals.

Дозволи «direct to» на FAF/FAP не припустимі. Подовження центральної лінії маршруту заходу на посадку від FAF/FAP, або точки маршруту далі, для перехоплення остаточного курсу підходу до FAF/FAP є прийнятним для радарних векторних прильотів.

'Direct to' clearances to a fix that immediately precede an RF (Radius-To-Fix) leg should not be permitted.

Не допускаються диспетчерські дозволи «direct to» точку, яка безпосередньо передує етапу RF (Radius-To-Fix).

The lateral and vertical (for APV BARO-LNAV/VNAV operation) definition of the flight path between the FAF and the Missed Approach Point (MAP) must not be revised by the flight crew under any circumstances.

Бічне та вертикальне (для експлуатації за APV BARO-LNAV/VNAV) встановлення лінії польоту між FAF та MAP (Точки відходу на друге коло) заборонено змінювати екіпажу за будь-яких обставин.

During the approach

В процесі заходу на посадку

The RNP for the initial, intermediate and missed approach segment (RNAV missed approach only) is 1.0 NM. The RNP for the final approach segment is 0.3 NM.

RNP специфікація для початкового, проміжного сегментів заходів на посадку та сегмент відходу на друге коло (відхід на друге коло за RNAV виключно) є 1.0 NM. Для кінцевого сегменту заходу на посадку RNP специфікація складає 0.3 NM.

The final approach trajectory must be intercepted no later than the FAF in order for the aircraft to be correctly established on the final approach course before starting the descent (to ensure terrain and obstacle clearance).

Траєкторія кінцевого етапу заходу на посадку має бути захоплена не пізніше за FAF з метою встановлення ПС на курсі кінцевого етапу заходу на посадку перед зниженням (щоб забезпечити належне перевищення над поверхнею та перешкодами).

The crew must check the approach mode annunciator (or equivalent) is properly indicating approach mode integrity within 2 NM before the FAF.

Екіпаж має перевірити, що сигналізатор про режим заходу на посадку (або його еквівалент) забезпечує цілісність даних в межах 2 NM до FAF.

For RNP APCH operations, the crew must check that the two primary altimeters provide equivalent altitude (difference of 100 feet maximum) when setting QNH prior to the approach. This check must be completed at or before the FAF.

Для експлуатації за RNP APCH екіпаж має перевірити, що два основних висотоміри забезпечують однакове значення висоти (максимальна розбіжність 100 футів) після встановлення QNH до початку заходу на посадку. Ця перевірка має бути виконана на чи перед FAF.

If the altimetry cross-check fails then the procedure should not be conducted or, if in progress, it must not be continued.

Якщо перехресна перевірка висотомірів виявила різницю більше зазначеної процедуру виконувати заборонено або, якщо вона вже виконується, заборонено продовжувати.

The crew shall also check the consistency between the VNAV guidance and the primary altimeters indications commensurate with pilot workload (e.g. after the aircraft is established on the vertical path). During the descent, crew shall check that the vertical speed is consistent with the VNAV angle to be flown. The crew must comply with all published altitude and speed constraints.

Екіпаж також повинен перевірити узгодженість між наведенням VNAV та показаннями основних висотомірів та відповідність навантаженню пілота (наприклад, після встановлення літака на лінії зниження). В процесі зниження екіпаж має перевіряти відповідність вертикальної швидкості заданому куту зниження за VNAV. Екіпаж має контролювати відповідність всім опублікованим обмеженням за висотами та швидкостями.

During the approach the PF shall monitor the LEGS page to allow display of desired track. The PM shall monitor RNP PROGRESS page for cross track and vertical deviation. Both pilots must monitor the CDU and ND display for lateral and vertical deviations and FMC messages.

В процесі заходу на посадку PF має спостерігати за сторінкою LEGS що дозволяє відстежувати бажану лінію шляху. PM має контролювати сторінку RNP PROGRESS для контролю відхилення від лінії шляху та вертикальним профілем зниження. Обидва пілоти мають контролювати дисплеї CDU та ND для визначення бічних та вертикальних відхилень та повідомлень FMC.

At least 1 flight director must be used. Use of autopilot is recommended. For normal operations, cross-track error/deviation (the difference between the FMC computed path and the aircraft position relative to the path) should be limited to ± ½ the navigation accuracy associated with the procedure (i.e., 0.5 NM for the Initial and Intermediate segments, 0.15 NM for the Final Approach segment, and 0.5 NM for the Missed Approach segment).

Має бути застосований якнайменше один комплект директорного управління. Рекомендоване застосування автопілоту. Для стандартної експлуатації перехресне відхилення / помилка (різниця між розрахованим FMC шляхом та позиції ПС стосовно нього) має бути обмежене до ± ½ від навігаційної точності відповідної процедури (наприклад 0.5 NM для початкового та проміжного сегментів, 0.15 NM для Кінцевого єтапу заходу на посадку та 0.5 NM для сегменту відходу на друге коло).

Brief deviations from this standard during and immediately after turns, up to a maximum of 1 times the navigation accuracy (i.e., 1.0 NM for the Initial and Intermediate segments), are allowable.

Короткочасні відхилення від цього стандарту відразу після виконання розворотів є припустимими в межах перевищення в 1 раз навігаційної точності (тобто 1.0 NM для початкового та проміжного сегментів).

For a 3D approach operation, the flight crew should use a vertical deviation indicator and a flight director or autopilot in vertical navigation mode.

Deviations below the vertical path should not exceed 75 ft at any time, or half-scale deflection where angular deviation is indicated, and not more than 75 ft above the vertical profile, or half-scale deflection where angular deviation is indicated, at or below 1 000 ft above aerodrome level. The flight crew should execute a missed approach if the vertical deviation exceeds this criterion, unless the flight crew has in sight the visual references required to continue the approach.

Contingency procedures

The pilot must notify ATC of any loss of the RNP APCH capability, together with the proposed course of action. If unable to comply with the requirements of an RNP APCH procedure, pilots must advise ATS as soon as possible. The loss of RNP APCH capability includes any failure or event causing the aircraft to no longer satisfy the RNP APCH requirements of the procedure and the flight crew should to revert to a conventional arrival procedure where appropriate.

GNSS updating must be available during the approach. The approach must be discontinued if GNSS updating is lost prior to the FAP/FAF.

Unless the flight crew has sufficient visual reference to continue the approach operation to a safe landing, an RNP APCH operation should be discontinued if:

- navigation system failure is annunciated (e.g. warning flag);
- lateral or vertical deviations exceed the criteria above;
- loss of the on-board monitoring and alerting system.

Discontinuing the approach operation may not be necessary for a multi-sensor navigation system that includes demonstrated RNP capability without GNSS in accordance with the AFM.

Where vertical guidance is lost while the aircraft is still above 1 000 ft AGL, the flight crew may decide to continue the approach to LNAV minima, when supported by the navigation system.

The missed approach must be flown in accordance with the published procedure.

Use of the FMC during the missed approach is acceptable provided:

- The FMC is operational (e.g. no loss of function, no RAIM alert, no failure indication, etc.);
- The whole procedure (including the missed approach) is loaded from the navigation data base.

In the event of communication failure, the flight crew should continue with the RNAV procedure in accordance with the published Communication failure Procedure (see Chapter 6 of OM Part C).

Для 3D заходів на посадку екіпаж має використовувати індикатор вертикального відхилення та директорне управління або автопілот в режимі вертикальної навігації.

Відхилення вниз від вертикального профілю зниження не мають перевищення 75 футів в будь-який час, або відхилення на половину шкали якщо кутове відхилення відображається на або нижче висоти в 1000 футів над рівнем аеродрому. Екіпаж має виконати процедуру відходу на друге коло якщо вертикальне відхилення перевищує зазначені критерії за виключенням випадків, коли екіпаж має у полі зору візуальні орієнтири, потрібні для продовження заходу на посадку.

Порядок дій у надзвичайних ситуаціях

Пілот має проінформувати ОПР у будь якому випадку втрати здатності експлуатації за RNP APCH разом з пропонованим курсом дій. У випадку невідповідності вимогам процедури RNP APCH пілоти мають повідомити ОПР якнайшвидше. Втрата можливості виконувати процедуру RNP APCH має на увазі будь-яку відмову або випадок, які призводять до того, що ПС не в змозі більше відповідати вимогам процедури RNP APCH та екіпаж змушений повернутися до звичайної процедури заходу на посадку де це можливо.

Оновлення GNSS має бути доступне протягом всього заходу на посадку. Захід на посадку має бути перервано якщо можливість оновлення GNSS втрачено до досягнення FAP/FAF.

Якщо екіпаж не має в полі зору відповідних візуальних орієнтирів необхідних для безпечного продовження процедури заходу на посадку та безпечного приземлення, експлуатація за RNP APCH має бути перервана якщо:

- Оголошено відмову навігаційної системи (з'явився сигнальний флажок);
- Бокове та вертикальне відхилення перевищує критерії зазначені вище;
- Втрата бортової системи спостереження та попередження

Припинення заходу на посадку може не знадобитися у випадку наяності багатосенсорної навігаційної системи, яка включає продемонстровані можливості RNP без GNSS відповідно до AFM.

У випадку коли вертикальне наведення втрачене якщо ПС знаходиться на висоті 1000 футів відносно AGL, екіпаж може прийняти рішення стосовно продовження заходу на посадку до мінімуму LNAV, якщо це підримується навігаційною системою.

Відхід на друге коло має виконуватися відповідно до опублікованої процедури.

Використання FMC під час виконання процедури відходу на друге коло є прийнятним за умови:

- FMC в робочому стані (тобто немає втрати функціональності, немає попередження RAIM, немає індикації відмови та інше);
- Вся процедура (включаючи процедуру відходу на друге коло) завантажено з навігаційної бази даних.

У разі втрати зв'язку екіпаж повинен продовжувати виконувати процедуру RNAV відповідно до Процедури втрати радіозв'язку (див. Розділ 6 Частини С КЕ).

8.3.2.10. Vertical Navigation RNP APCH

8.3.2.10.1. NON-PRECISION Approach (without vertical guidance – LNAV only Minima)

Comply with CDFA technique.

Cold Temperature Correction

Pilots are responsible for necessary cold temperature corrections according to OM Part A sec. 8.1.1.14.1.

Set on the barometric altimeter the corrected DA as New Minimums if temperature correction was applied.

8.3.2.10.2. APV BARO – LNAV/VNAV Approach (with vertical guidance based on barometric vertical guidance)

Procedures using a remote (regional) altimeter setting source cannot support APV BAROVNAV approach.

Pilots should use a flight director or autopilot when flying a vertical path based on baro-VNAV.

Baro-VNAV is intended to be applied where vertical guidance and information are provided to the pilot on IAPs containing a vertical flight path defined by a vertical path angle. Baro-VNAV may also be defined by altitude constraints but only for flight phases other than approach.

Cold Temperature Correction

Cold temperatures reduce the actual VPA (Vertical Path Angle), while high temperatures increase the actual VPA.

For aircraft using baro-VNAV without temperature compensation to conduct the approach, low temperature limits are reflected in the procedure design and identified along with any high temperature limits on the charted procedure. If the temperature falls below the promulgated minimum temperature for the procedure the crew may use LNAV only minima with appropriate temperature corrections applied to the procedure.

Pilots are responsible for any necessary cold temperature corrections to all published minimum altitudes/heights at or below the temperature corrected MSA according to OM Part A sec. 8.1.1.14.1.

Set on the barometric altimeter the corrected DA as New Minimums if temperature correction was applied.

8.3.2.11. Flight - plan for B-RNAV flights

At the time to file the flight plan on RNAV 5 route, insert corresponding code on flight plan form's fields 10 and 18, as defined within ICAO Doc 4444 and 7030 for these operations, in particular:

When filling in the flight plan for an aircraft equipped for B-RNAV / RNAV-5 flights, the index **"R"** and **"Z"** must be inserted in field **10** of the flight plan and additionally

8.3.2.10. Вертикальна навігація RNP APCH

8.3.2.10.1. НЕТОЧНИЙ Захід на посадку (без вертикального наведення – тільки за мінімумом LNAV)

Відповідно до техніки CDFA.

Поправка стосовно низької температури

Пілоти відповідальні за внесення необхідних температурних поправок стосовно низьких температур відповідно до вимог КЕ Частина А п. 8.1.1.14.1.

Має бути встановлено скориговане значення DA (висоти прийняття рішення) в якості Оновленого Мінімуму якщо температурну поправку було застосовано.

8.3.2.10.2. Захід на посадку APV BARO – LNAV/VNAV (з вертикальним наведенням , яке базується на барометричному вертикальному наведенні)

Процедури з віддаленим (регіональним) визначенням джерела встановлення висоти не підтримуються при заході на посадку за APV BAROVNAV.

Пілоти мають застосовувати директорне управління або автопілот при виконанні польоту за вертикальним профілем, який базується на baro-VNAV.

Baro-VNAV призначений для застосування коли вертикальне наведення та інформування забезпечується для пілотів на IAP, включаючи вертикальний профіль визначений за вертикальним кутом нахилу траєкторії. Також Baro-VNAV може визначатися як обмеження за висотою але тільки для етапів польоту відмінних від заходу на посадку.

Поправка стосовно низької температури

Низькі температури призводять до зменшення актуального VPA (Вертикальний кут нахилу траєкторії), високі температури призводять до збільшення актуального VPA.

Для ПС, що використовують baro-VNAV без компенсації температури для заходу на посадку, низькі температурні межі відображаються в конструкції процедури та визначаються разом з будь-якими високими температурними обмеженнями на схемі процедури. Якщо температура опускається нижче оголошеної мінімальної температури для процедури, екіпаж може використовувати лише мінімуми LNAV з відповідними температурними поправками, застосованими до процедури.

Пілоти відповідальні за будь-які температурні поправки стосовно низьких температур для всіх опублікованих мінімальних абсолютних/відносних висот на або нижче MSA скоригованої за температурою відповідно до КЕ Частина А п. 8.1.1.14.1.

Має бути встановлено скориговане значення DA (висоти прийняття рішення) в якості оновленого мінімуму якщо температурну поправку було застосовано.

8.3.2.11. План польоту при польотах по B-RNAV

Під час подання плану польоту за маршрутом RNAV 5, вносять відповідний код у поля 10 та 18 форми плану польоту, як визначено в документах ICAO Doc 4444 та 7030 для цих операцій, а саме:

При заповненні флайт - плану для ПС, обладнаного для польотів по B-RNAV / RNAV-5, в полі 10 флайт - плану необхідно вставити індекс **"R"** та **"Z"**, а в полі 18

PBN/RNAV5 should be inserted in field **18**.

For an aircraft that is not able to fly in accordance with the requirements of RNAV-5, in field 18 of the flight plan it is necessary to insert **"STS / NONRNAV"**, and field 10 must not contain indexes **"S"** or **"R"**.

If the navigation system is unable to maintain the required level of navigation according to the rules of B-RNAV / RNAV-5 in flight, the crew must immediately report it to the ATC service. Such a message is necessary both when the system fails and when the level of navigation accuracy is reduced.

8.3.2.12. Vertical Navigation

Thanks to RNAV capability it is possible to specify an elevation to any point defined only by its coordinates (WGS84 compliant). This elevation can be an altitude constraint (Above, At or Below). It is also possible to define a succession of segments with specific constraints altitudes or to define the slope of a segment. Improvement in Navigation, Guidance and Display functionalities allow a vertical guidance and a monitoring of the slope. This allows conducting an approach with a specific slope without ILS or a trajectory with a constant descent-angle following non-aligned straight segments or a curve.

For the vertical navigation, the system compares the vertical position (barometric altitude) with the desired vertical profile and associated elevations. This type of vertical navigation is called «BARO VNAV».

Due to the vertical flight path's definition, vertical navigation accuracy is influenced by:

- The along flight path horizontal position accuracy
- The baro-altitude accuracy, including the effect of temperature

8.3.2.13. Approaches

Instrument approach procedure may have five separate segments. They are the arrival, initial, intermediate, final and missed approach segments. The approach segments begin and end at designated fixes. However, under some circumstances certain of the segments may begin at specified points where no fixes are available. For example, the final approach segment of a precision approach may start where the intermediate flight altitude intersects the nominal glide path (the final approach point).

There are two types of approach: straight-in and circling.

8.3.2.13.1. Straight-in approach

Wherever possible, a straight-in approach will be specified which is aligned with the runway center line. In the case of non-precision approaches, a straight-in approach is considered acceptable if the angle between the final approach track and the runway center line is 30° or less.

8.3.2.13.2. Circling approach

A circling approach will be specified in those cases where terrain or other constraints cause the final approach track alignment or descent gradient to fall outside the criteria for a straight-in approach. The final approach track of a circling approach procedure is in most cases aligned to pass over

додатково зазначити PBN/RNAV5.

Для ПС, що не має можливості виконувати політ відповідно до вимог RNAV - 5, в полі 18 Плану польоту необхідно вставити **"STS / NONRNAV"**, а поле 10 не повинно містити індексів **"S"** або **"R"**.

У випадку, якщо навігаційна система не в змозі підтримувати необхідний рівень навігації по правилах B-RNAV / RNAV-5 у польоті, екіпаж негайно повинен доповісти про це службі ОПР. Таке повідомлення необхідне як при відмові системи, так і при зниженні рівня точності навігації.

8.3.2.12. Вертикальна навігація

Завдяки можливостям RNAV можна визначити висоту над рівнем моря для будь-якої точки, яка визначається лише її координатами (сумісними з WGS84). Ця висота може бути обмеженням висоти («вище», «на» або «нижче»). Також можна визначити послідовність сегментів з конкретними висотами обмежень або визначити нахил сегмента. Удосконалення функцій навігації, наведення та відображення дозволяють здійснювати вертикальне наведення та моніторинг схилу. Це дозволяє виконувати заходження на посадку за визначеною глісадою без ILS або за траєкторією з постійним кутом зниження, що слідує за не вирівняними прямими сегментами або кривою.

Для вертикальної навігації система порівнює вертикальне положення (барометричну висоту) з бажаним вертикальним профілем і пов'язаними з ним висотами. Цей тип вертикальної навігації називається "BARO VNAV".

Відповідно до визначення вертикального профілю польоту, на точність вертикальної навігації впливає:

- Точність горизонтального положення вздовж траєкторії польоту
- Точність барометричної висоти, враховуючи вплив температури

8.3.2.13. Заходи на посадку

Процедура заходження на посадку за приладами може складатися з п'яти окремих сегментів. Це сегменти прибуття, початковий, проміжний, кінцевий і відхід на друге коло. Сегменти заходу на посадку починаються і закінчуються у визначених фіксованих точках. Однак, за певних обставин, деякі сегменти можуть починатися у визначених точках, які не є фіксованими. Наприклад, кінцевий сегмент заходження на посадку при точному заходженні на посадку може починатися там, де проміжна висота польоту перетинає номінальну траєкторію глісади (кінцева точка заходження на посадку).

Існує два типи заходів на посадку: з прямої та з кола.

8.3.2.13.1. Захід на посадку з прямої

Там, де це можливо, визначається захід на посадку з прямої, яка є подовженням центральні лінії ЗПС. У випадку неточних заходжень на посадку, захід на посадку з прямої вважається прийнятним, якщо кут між кінцевою точкою заходження на посадку та осьовою лінією ЗПС становить 30° або менше.

8.3.2.13.2. Захід на посадку з кола

Захід на посадку з кола буде визначений у тих випадках, коли рельєф місцевості або інші обмеження призводять до того, що кінцева траєкторія заходження на посадку або градієнт зниження не відповідають критеріям заходження на посадку з прямої. У більшості випадків траєкторія кінцевого етапу заходження на посадку при заходженні на

some portion of the usable landing surface of the aerodrome.

посадку з кола визначається таким чином, щоб проходити над частиною придатної для посадки поверхні аеродрому.

8.3.2.13.3. Precision Approach and IAN Approach

Normally the ILS profile is depicted with the airplane intercepting the glide slope from below in a level flight attitude. However, there are occasions when flight crews are cleared for an ILS approach when they are above the Glide Slope (G/S). In this case, there should be an attempt to capture the G/S prior to the FAF.

8.3.2.13.3. Захід на посадку за точними системами та Захід на посадку IAN

Зазвичай профіль ILS відображується літаком, який перехоплює глісаду знизу в положенні рівного польоту. Однак бувають випадки, коли екіпажі отримують дозвіл на заходження на посадку по ILS, коли вони знаходяться над глісадою (G/S). У цьому випадку слід спробувати захопити глісаду до виконання FAF.

8.3.2.13.4. Non-Precision Approach

Controlled flight into terrain (CFIT) is a major hazard in aviation. Most CFIT accidents occur in the final approach segment of non-precision approaches; the use of stabilized-approach criteria on a continuous descent with a constant, predetermined vertical path is seen as a major improvement in safety during the conduct of such approaches. While the procedures themselves are not inherently unsafe, the use of the traditional stepdown descent technique for flying non-precision approaches is prone to error and is therefore discouraged.

There are three techniques for vertical path control of non-precision approaches:

- continuous descent final approach (CDFA) technique;
- constant angle technique; and
- stepdown technique

In all cases, regardless of the flight technique used, a temperature correction shall be applied to all minimum descent altitudes

8.3.2.13.4. Захід на посадку за неточними системами

Контрольоване зближення з поверхнею (CFIT) є основною небезпекою в авіації. Більшість аварій CFIT трапляються на кінцевому етапі неточних заходжень на посадку; використання критеріїв стабілізованого заходження на посадку при безперервному зниженні з постійною, заздалегідь визначеною вертикальною траєкторією розглядається як значне підвищення безпеки при виконанні таких заходжень на посадку. Хоча самі процедури не є небезпечними за своєю суттю, використання традиційної техніки зниження для виконання неточних заходжень на посадку може призвести до помилок і тому не є рекомендованим.

Існує три техніки контролю вертикального профілю при виконанні заходів на посадку за неточними системами:

- Техніка постійного зниження на кінцевому етапі заходу на посадку (CDFA);
- Техніка зниження з постійним кутом та;
- Техніка поступового зниження

У всіх випадках, незалежно від того, яка з означених технік застосовується, до мінімальних висот зниження має бути застосована температурна поправка.

8.3.2.13.5. CDFA technique

This technique requires a continuous descent, flown either with VNAV guidance calculated by on-board equipment or based on manual calculation of the required rate of descent, without level-offs. The rate of descent is selected and adjusted to achieve a continuous descent to a point approximately 50 ft (15 m) above the landing runway threshold or the point where the flare maneuver should begin for the type of aircraft flown. The descent shall be calculated and flown to pass at or above the minimum altitude at any stepdown fix down to the DA/H which shall be calculated by the flight crew, based on the MDA/H for the procedure

This descent path can be either:

- a recommended descent rate, based on estimated ground speed;
- a descent path depicted on the approach chart; or
- a descent path coded in the flight management system in accordance with the approach chart descent path.

Note: CDFAs with advisory VNAV guidance calculated by on-board equipment are considered 3D operations CDFAs with manual calculation of the required rate of descent are considered 2D operations.

8.3.2.13.5. Техніка CDFA

Цей метод вимагає безперервного зниження, яке виконується або за допомогою навігаційної системи VNAV, розрахованої бортовим обладнанням, або на основі ручного розрахунку необхідної швидкості зниження, без вирівнювання. Швидкість зниження вибирається і коригується для досягнення безперервного зниження до точки, що знаходиться приблизно на 50 футів (15 м) вище порога ЗПС або точки, з якої повинен починатися маневр вирівнювання для типу ПС, що експлуатується. Зниження повинно бути розраховане та виконане таким чином, щоб пройти на мінімальній висоті або вище мінімальної висоти на будь-якій точці зниження до DA/H, яка розраховується льотним екіпажем на основі MDA/H для даної процедури.

Вертикальний профіль при цьому може опиратися на:

- рекомендовану швидкість зниження, засновану на розрахунковій швидкості відносно землі;
- Вертикальний профіль, визначений на опублікованій схемі заходу на посадку;
- Вертикальний профіль запрограмований в бортовій обчислювальній системі відповідно до опублікованій схемі заходу на посадку

Примітка: CDFA з консультативним наведенням VNAV, розрахованим бортовим обладнанням, вважаються 3D операціями CDFA з ручним розрахунком необхідної швидкості зниження вважаються 2D операціями.

During the descent, the pilot monitoring should announce crossing altitudes as published fixes and other designated points are crossed, giving the appropriate altitude or height for the appropriate range as depicted on the chart. The pilot flying should promptly adjust the rate of descent as appropriate.

Під час зниження контролюючий пілот повинен оголошувати висоти перетину опублікованих фіксованих точок та інших визначених точок, вказуючи відповідну висоту або висоту для відповідного діапазону, як показано на схемі. Пілотуючий пілот повинен негайно змінювати швидкість зниження відповідно до ситуації.

An increment for the MDA/H is prescribed by Aircompany to determine the altitude/height at which the vertical portion of the missed approach shall be initiated in order to prevent descent below the MDA. In such cases, there is no need to increase the RVR or visibility requirements for the approach. The RVR and/or visibility published for the original MDA/H should be used.

Авіакомпанія встановлює приріст для MDA/H для визначення висоти/висоти, на якій має бути розпочато вертикальну частину процедури відходу на друге коло, щоб запобігти зниженню нижче MDA. У таких випадках немає необхідності збільшувати RVR або вимоги до видимості для заходження на посадку. Слід використовувати RVR та/або видимість, опубліковані для початкового MDA/H.

If the visual references required to land have not been acquired when the aircraft is approaching the DA/H, the vertical (climbing) portion of the missed approach is initiated at the DA/DH (which above the MDA/H for the procedure and sufficient to prevent the aircraft from descending through the MDA/H for the procedures).

Якщо візуальні орієнтири, необхідні для посадки, не були отримані під час наближення ПС до DA/H, вертикальна (набір висоти) частина процедури відходу на друге коло починається в DA/DH (яка вище MDA/H для процедури і достатня для того, щоб запобігти зниженню ПС через MDA/H для процедури).

Upon approaching the DA/H only two options exist for the crew: continue the descent below MDA/H for the procedures to land with the required visual references in sight; or, execute a missed approach. There is no level flight segment after reaching the DA/H.

При наближенні до DA/H у екіпажу є тільки два варіанти: продовжити зниження нижче MDA/H для виконання посадки з необхідними візуальними орієнтирами в полі зору; або виконати процедуру відходу на друге коло. Після досягнення DA/H не існує горизонтального сегмента польоту.

The missed approach should be initiated no later than reaching the MAP or at the DA/H, whichever comes first. The lateral part of the missed approach should be flown via the MAP unless otherwise stated on the approach chart

Відхід на друге коло має бут розпочато не пізніше ніж буде досягнуто MAP або на DA/H залежно від того, що досягнуто раніше. Бокова частина процедури відходу на друге коло повинна виконуватися через MAP, якщо на схемі заходження на посадку не вказано інше.

The CDFA technique simplifies the final segment of the non-precision approach by incorporating techniques similar to those used when flying a precision approach procedure or an approach procedure with vertical guidance (APV). The CDFA technique improves pilot situational awareness and is entirely consistent with all “stabilized approach” criteria.

Техніка CDFA спрощує кінцевий сегмент неточного заходження на посадку шляхом включення прийомів, подібних до тих, що використовуються при виконанні процедури точного заходження на посадку або процедури заходження на посадку з вертикальним наведенням (APV). Техніка CDFA покращує ситуаційну обізнаність пілота і повністю відповідає всім критеріям "стабілізованого заходження на посадку".

The CDFA technique should be applied only to approach procedures based on NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV and fulfil the following criteria:

Метод CDFA застосовується лише до процедур заходження на посадку на основі NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV та має відповідати наведеним нижче критеріям:

- the final approach track off-set ≤ 5; and
- a FAF, or another appropriate fix, e.g. final approach point, where descent initiated is available; and
- the distance from the FAF or another appropriate fix to the threshold (THR) is less than or equal to 8 NM in the case of timing; or
- the distance to the THR is available by FMS/GNSS or DME; or
- the minimum final-segment of the designated constant angle approach path should not be less than 3 NM from the THR.

- зміщення на кінцевому етапі заходу на посадку ≤ 5; та
- FAF чи інша відповідна фіксована точка, така як кінцева точка процедури заходу на посадку, де починається зниження є доступною; та
- Дистанція від FAF або іншої відповідної фіксованої точки до порогу ЗПС (THR) є меншою або дорівнює 8 NM у випадку ліміту часу; або
- Обчислення дистанції до THR є доступним за допомогою FMS/GNSS або DME або;
- мінімальний кінцевий відрізок призначеної траєкторії заходження на посадку з постійним кутом не повинен бути меншим, ніж 3 НМ від THR.

8.3.2.13.6. Constant angle descent

8.3.2.13.6. Зниження з постійним кутом

This technique involves achieving a constant, unbroken angle from the final approach fix (FAF), or optimum point on procedures without an FAF, to a reference datum above the runway threshold, e.g. 15 m (50 ft). When the aircraft approaches the MDA/H, a decision shall be made to either continue on the constant angle or level off at or above the

Ця методика передбачає досягнення постійного, безперервного кута від точки кінцевого заходження на посадку (FAF) або оптимальної точки у процедурах без FAF до контрольної точки над порогом ЗПС, наприклад, 15 м (50 футів). Коли ПС наближається до MDA/H, приймається рішення або продовжувати виконувати політ

MDA/H, depending on visual conditions.

If the visual conditions are adequate, the aircraft continues the descent to the runway without any intermediate level-off.

If visual conditions are not adequate to continue, the aircraft shall level off at or above the MDA/H and continue inbound until either:

- encountering visual conditions sufficient to descend below the MDA/H to the runway; or
- reaching the published MAP and thereafter executing the missed approach procedure.

за постійним кутом, або вирівняти ПС в горизонт на рівні або вище MDA/H, залежно від візуальних умов.

Якщо візуальні умови адекватні, літак продовжує зниження до ЗПС без проміжного вирівнювання.

Якщо візуальні умови не дозволяють продовжувати політ, повітряне судно повинно вирівнятися на рівні або вище MDA/H і продовжувати захід на посадку до тих пір, поки не буде досягнута будь-яка з цих величин:

- візуальних умов, достатніх для зниження нижче MDA/H до злітно-посадкової смуги; або
- досягти опублікованої MAP і після цього виконати процедуру відходу на друге коло.

8.3.2.13.7. Stepdown descent

This technique involves an expeditious descent and is described as “descend immediately to not below the minimum stepdown fix altitude/height or MDA/H, as appropriate”. This technique is acceptable as long as the achieved descent gradient remains less than 15 percent and the missed approach is initiated at or before the MAP. Careful attention to altitude control is required with this technique due to the high rates of descent before reaching the MDA/H and, thereafter, because of the increased time of exposure to obstacles at the minimum descent altitude.

In case the CDFA technique is not used, the approach should be flown to an altitude/height at or above the MDA/H where a level flight segment at or above MDA/H may be flown to the MAP.

Even when the approach procedure is flown without the CDFA technique, the relevant procedures for ensuring a controlled and stable path to MDA/H should be followed.

In case the CDFA technique is not used and when the MDA/H is high, it may be appropriate to make an early descent to MDA/H with appropriate safeguards such as the application of a significantly higher RVR/VIS.

Early descent to the MDA/H will not result in a subsequent flight below MDA/H without adequate visual reference.

For NPA with stepdown descent technique and constant angle technique necessary to calculate the VDP (Vertical Decision Point), a point on the MDA of a non-precision approach profile, from where the aircraft would be able to continue its descent to the runway threshold while maintaining a standard 3 degree descent angle.

Thumb rule:

8.3.2.13.7. Послідовне зниження

Цей метод передбачає прискорене зниження і описується як "негайне зниження не нижче мінімальної фіксованої абсолютної/відносної висоти зниження або MDA/H, залежно від ситуації". Цей метод є прийнятним, якщо досягнутий градієнт зниження залишається меншим за 15 відсотків, а процедура відходу на друге коло ініціюється на MAP або до нього. У цій техніці необхідна ретельна увага до контролю висоти через високу швидкість зниження до досягнення MDA/H, а потім через збільшення часу перебування поряд з перешкодами на мінімальній висоті зниження.

Якщо метод CDFA не використовується, захід на посадку слід виконувати на абсолютній/ відносній на рівні або вище MDA/H, де можна виконати горизонтальний сегмент польоту на або вище MDA/H, щоб дістатися до MAP.

Навіть якщо процедура заходження на посадку виконується без техніки CDFA, слід дотримуватися відповідних процедур для забезпечення контрольованої та стабільної траєкторії до MDA/H.

Якщо методика CDFA не використовується і коли MDA/H високий, може бути доцільним раннє зниження до MDA/H з відповідними запобіжними заходами, такими як застосування значно вищого RVR/VIS.

Раннє зниження до MDA/H не призведе до подальшого польоту нижче MDA/H без відповідного візуального орієнтиру.

Для NPA з технікою зниження і технікою зниження з постійним кутом необхідно розрахувати VDP (Вертикальна Точка Прийняття Рішення) - точку на MDA профілю неточного заходження на посадку, з якої літак зможе продовжити зниження до порогу ЗПС, зберігаючи при цьому стандартний кут зниження 3 градуси.

Правило розрахунку:

VDP(nm)=HAT(ft)/300.

HAT – height above threshold./ висота над порогом ЗПС

8.3.2.13.8. Visual approach

An approach when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed with visual reference to the terrain.

Controllers shall exercise caution in initiating a visual approach when there is reason to believe that the flight crew concerned is not familiar with the aerodrome and its surrounding terrain. Controllers should also take into consideration the prevailing traffic and meteorological conditions when initiating visual approaches.

8.3.2.13.8. Візуальний захід на посадку

Підхід, при якому частково або повністю не завершена процедура інструментального заходження на посадку, і підхід виконується з візуальним орієнтуванням на місцевості.

Диспетчери повинні проявляти обережність при наданні дозволу на візуальне заходження на посадку, якщо є підстави вважати, що відповідний екіпаж не знайомий з аеродромом та навколишньою місцевістю. При наданні дозволу на візуальне заходження на посадку диспетчери повинні також брати до уваги інтенсивність руху та метеорологічні умови.

Subject to the conditions in the next indent below, clearance for an IFR flight to execute a visual approach may be requested by a flight crew or initiated by the controller. In the latter case, the concurrence of the flight crew shall be required.

An IFR flight may be cleared to execute a visual approach provided the pilot can maintain visual reference to the terrain and:

- the reported ceiling is at or above the level of the beginning of the initial approach segment for the aircraft so cleared; or
- the pilot reports at the level of the beginning of the initial approach segment or at any time during the instrument approach procedure that the meteorological conditions are such that with reasonable assurance a visual approach and landing can be completed.

Vectoring for visual approach

The controller may initiate vectoring of an aircraft for visual approach provided the reported ceiling is above the minimum altitude applicable to vectoring and meteorological conditions are such that, with reasonable assurance, a visual approach and landing can be completed.

Clearance for visual approach shall be issued only after the pilot has reported the aerodrome or the preceding aircraft in sight, at which time vectoring would normally be terminated.

Wake turbulence longitudinal separation minima

Separation shall be provided between an aircraft cleared to execute a visual approach and other arriving and departing aircraft.

The ATC unit concerned shall not be required to apply wake turbulence separation:

- for arriving VFR flights landing on the same runway as a preceding landing HEAVY or MEDIUM aircraft; and
- between arriving IFR flights executing visual approach when the aircraft has reported the preceding aircraft in sight and has been instructed to follow and maintain own separation from that aircraft

The ATC unit shall, in respect of the flights specified in item above, as well as when otherwise deemed necessary, when the distance between the aircraft is less than the appropriate wake turbulence minimum, issue a caution of possible wake turbulence. The pilot- in-command of the aircraft concerned shall be responsible for ensuring that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is acceptable. If it is determined that additional spacing is required, the flight crew shall inform the ATC unit accordingly, stating their requirements.

Відповідно до умов, викладених у наступному абзаці нижче, дозвіл на виконання візуального заходження на посадку за правилами IFR може бути запитаний екіпажем ПС або ініційований диспетчером. В останньому випадку потрібна згода екіпажу.

При польоті за ППП може бути дозволене виконання візуального заходження на посадку за умови, що пілот може візуально орієнтуватися на місцевості та:

- повідомлена нижня межа хмар знаходиться на рівні або вище рівня початку сегмента початкового заходження на посадку для ПС, яке отримало дозвіл; або
- пілот повідомляє на рівні початку сегмента початкового заходження на посадку або в будь-який момент під час процедури заходження на посадку за приладами, що метеорологічні умови є такими, що з достатнім ступенем впевненості можна виконати візуальне заходження на посадку та посадку.

Векторіння при візуальному заході на посадку

Диспетчер може ініціювати векторіння ПС для візуального заходження на посадку за умови, що повідомлена нижня межа хмар перевищує мінімальну висоту, яка застосовується для векторіння, а метеорологічні умови є такими, що з достатнім ступенем впевненості дозволяють виконати візуальне заходження на посадку та посадку.

Дозвіл на візуальне заходження на посадку надається тільки після того, як пілот повідомив що аеродром або попереднє повітряне судно знаходиться в полі зору, після чого векторіння, як правило, припиняється.

Повздовжні ешелонування в залежності від турбулентності

Між повітряним судном, яке отримало дозвіл на виконання візуального заходження на посадку, та іншими повітряними суднами, що прибувають і відлітають, повинно бути забезпечено ешелонування.

Відповідний підрозділ ОПР не зобов'язаний застосовувати ешелонування в залежності від турбулентності:

- для прибуваючих рейсів за ПВП, що приземляються на ту саму ЗПС, що й попередній важкий або середній літак; та
- між прибуваючими літаками за ППП, що виконують візуальне заходження на посадку, коли повітряне судно повідомило, що попереднє ПС перебуває в полі зору, і отримало вказівку слідувати за ним і зберігати дистанцію до нього.

Підрозділ ОПР щодо польотів, зазначених у пункті вище, а також у разі необхідності, коли відстань міжПС є меншою за відповідний мінімум ешелонування відповідно до турбулентного сліду, видає попередження про можливу супутний слід. Командир відповідного ПС несе відповідальність за забезпечення прийнятної дистанції до попереднього ПС з більш високою категорією турбулентності. Якщо визначено, що необхідна додаткова дистанція, екіпаж повинен поінформувати відповідний підрозділ ОПР із зазначенням своїх вимог.

Circumstances ***Обставини***	**Phraseology (* denotes pilot transmission)** ***Фразеологія (* позначає передачу пілотом)***
… when a pilot requests a visual approach *... коли пілот запитує візуальне заходження на посадку*	*REQUEST VISUAL APPROACH; CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number);

… to request if a pilot is able to accept a visual approach *… запитати, чи може пілот прийняти візуальне заходження на посадку*	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number);
… in case of successive visual approaches when the pilot of a succeeding aircraft has reported having the preceding aircraft in sight *… у разі послідовних візуальних заходжень на посадку, коли пілот наступного ПС повідомив, що попереднє ПС знаходиться в полі зору*	CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE];
	*REQUEST VMC DESCENT; MAINTAIN OWN SEPARATION; MAINTAIN VMC;

Circling approach

The visual phase of an instrument approach to bring an aircraft into position for landing on a runway which is not suitably located for a straight-in approach

A circling approach is a visual flight maneuver. Each circling situation is different because of variables such as runway layout, final approach track, wind velocity and meteorological conditions. Therefore, there can be no single procedure designed that will cater for conducting a circling approach in every situation.

After initial visual contact, the basic assumption is that the runway environment should be kept in sight while at minimum descent altitude/height (MDA/H) for circling. The runway environment includes features such as the runway threshold or approach lighting aids or other markings identifiable with the runway.

Visual maneuvering (circling) area

The area in which obstacle clearance should be taken into consideration for aircraft carrying out a circling approach and it is determined by drawing arcs centered on each runway threshold and joining those arcs with tangent lines.

The radius of the arcs remains constant for the relevant category of aircraft and it is related to:

- aircraft category;
- speed: speed for each category;
- wind speed: 46 km/h (25 kt) throughout the turn; and
- bank angle: 20° average or 3° per second, whichever requires less bank

Conduct of flight

On preflight preparation flight crew shall determine the required in-flight visibility to obtain and sustain visual contact during the circling maneuver using procedure below:

The minimum visibility for circling should be the highest of:

- the minimum visibility derived from Jeppesen manual standard minimum; or
- the RVR/CMV derived from Table 6 of para 8.1.3 of OM Part A.

Note: Aircompany`s pilots shall use Table 6 para 8.1.3 of OM Part A to determine the circling visibility requirements commensurate with the lighting facilities available at the

Захід на посадку з кола

Візуальна фаза заходу на посадку за приладами для виведення ПС в позицію для посадки на ЗПС, яка не пристосована для заходження на посадку з прямої.

Захід на посадку по колу - це візуальний польотний маневр. Кожна ситуація заходження на посадку відрізняється через такі змінні, як розташування ЗПС, траєкторія кінцевого заходження на посадку, швидкість вітру та метеорологічні умови. Тому не може бути розроблено єдиної процедури, яка б забезпечувала виконання заходу на посадку по колу в кожній ситуації.

Після першого візуального контакту основне припущення полягає в тому, що навколишнє середовище ЗПС слід тримати в полі зору, перебуваючи на мінімальній висоті/висоті зниження (MDA/H) для виконання польоту по колу. Середовище ЗПС включає такі елементи, як поріг ЗПС, світлосигнальне обладнання або інші знаки, що ідентифікують ЗПС.

Зона візуального маневрування (польоту по колу)

Зона, в якій слід враховувати відстань до перешкод для ПС, що виконують захід на посадку по колу, визначається шляхом проведення дуг з центрами на кожному порозі ЗПС і з'єднання цих дуг дотичними лініями.

Радіус дуг залишається постійним для відповідної категорії ПС та залежить від пов'язаних з нею:

- Категорії ПС;
- Швидкість: швидкість для кожної категорії ПС;
- Швидкість вітру: 46 км/г (25 узлів) протягом виконання розвороту; та
- Кут крена: 20° в середньому або кутова швидкість 3° в секунду – залежно від того, що вимагає меншого крену

Виконання польоту

В процесі передпольотної підготовки екіпаж має визначити потрібну польотну видимість для отримання та підтримання візуального контакту в процесі маневру заходу на посадку з кола, застосовуючи наступну процедуру:

Мінімальна польотна видимість для польоту по колу має бути вища за:

- мінімальна видимість, отримана з Jeppesen стосовно стандартного мінімуму; або
- RVR/CMV отриманого з Таблиці 6 розділу 8.1.3 Частини А КЕ.

Примітка: Пілоти авіакомпанії повинні використовувати таблицю 6 розділу 8.1.3 Частини А КЕ для визначення вимог до видимості при заході на посадку з урахуванням

commencement of the approach to circle to land.

Instrument approach followed by circling without prescribed tracks

When the aeroplane is on the initial instrument approach, before visual reference is stabilized, but not below MDA/H, the aeroplane should follow the corresponding instrument approach procedure until the appropriate instrument MAP is reached.

At the beginning of the level flight phase at or above the MDA/H, the instrument approach track determined by radio navigation aids, RNAV, RNP, ILS, MLS or GLS should be maintained until the pilot:

- estimates that, in all probability, visual contact with the runway of intended landing or the runway environment will be maintained during the entire circling procedure;
- estimates that the aeroplane is within the circling area before commencing circling; and
- is able to determine the aeroplane's position in relation to the runway of intended landing with the aid of the appropriate external references.

When reaching the published instrument MAP and the conditions stipulated above are unable to be established by the pilot, a missed approach should be carried out in accordance with that instrument approach procedure.

After the aeroplane has left the track of the initial instrument approach, the flight phase outbound from the runway should be limited to an appropriate distance, which is required to align the aeroplane onto the final approach. Such maneuvers should be conducted to enable the aeroplane:

- to attain a controlled and stable descent path to the intended landing runway; and
- to remain within the circling area and in such way that visual contact with the runway of intended landing or runway environment is maintained at all times.

Flight maneuvers should be carried out at an altitude/height that is not less than the circling MDA/H.

Descent below MDA/H should not be initiated until the threshold of the runway to be used has been appropriately identified. The aeroplane should be in a position to continue with a normal rate of descent and land within the touchdown zone.

Instrument approach followed by circling with prescribed track

The aeroplane should remain on the initial instrument approach procedure until one of the following is reached:

наявних засобів освітлення на момент початку заходу на посадку.

Захід на посадку за приладами з подальшим заходом на посадку по колу без встановлених маршрутів

Коли ПС знаходиться на начальному етапі інструментального заходу на посадку перед тим, як встановлено контакт з візуальними орієнтирами але не нижче ніж MDA/H, воно має слідкувати відповідній процедурі інструментального заходу на посадку до моменту, коли відповідна точка MAP інструментального заходу буде досягнута

На початку фази вирівнювання або вище MDA/H траєкторія інструментального заходу на посадку визначається за допомогою радіо-навігаційних засобів, RNAV, RNP, ILS, MLS або GLS мають бути застосовані до тих пір, поки пілот:

- Визначить, що, цілком ймовірно, що візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою запланованої посадки або навколишнім середовищем ЗПС буде підтримуватися протягом усієї процедури заходження на посадку;
- Визначить, що ПС знаходиться в зоні маневрування по колу перед виконанням цього маневрування; та
- Буде здатний визначити положення ПС стосовно ЗПС, на яку планується приземлення за допомогою відповідних зовнішніх орієнтирів

У разі досягнення опублікованої точки MAP інструментального заходу і неможливості виконання умов, зазначених вище, пілот повинен виконати процедуру відходу на друге коло відповідно до процедури інструментального заходу на посадку.

Після того, як ПС залишило траєкторію початкового заходження на посадку, фаза польоту на виході зі злітно-посадкової смуги повинна бути обмежена відповідною відстанню, яка необхідна для вирівнювання літака на кінцевому заході на посадку. Такі маневри слід проводити для того, щоб забезпечити можливість виведення літака на посадку:

- для досягнення контрольованої та стабільної траєкторії зниження до запланованої злітно-посадкової смуги; і
- залишатися в межах зони заходження на посадку і таким чином, щоб постійно підтримувати візуальний контакт зі злітно-посадковою смугою запланованої посадки або навколишнім середовищем злітно-посадкової смуги

Маневрування в польоті має виконуватися на абсолютній/відносній висоті яка не менша за визначену MDA/H для заходу на посадку з кола

Зниження нижче MDA/H не слід починати доти, доки не буде належним чином визначено поріг ЗПС, яка буде використовуватися. Літак повинен бути в змозі продовжити зниження з нормальною швидкістю і виконати посадку в межах зони приземлення.

Захід на посадку за приладами з подальшим виконанням польоту по колу за встановленим маршрутом

ПС має продовжувати процедуру розпочатого інструментального заходу на посадку до моменту досягнення:

- the prescribed divergence point to commence circling on the prescribed track; or
- the MAP.

The aeroplane should be established on the instrument approach track determined by the radio navigation aids, RNAV, RNP, ILS, MLS or GLS in level flight at or above the MDA/H at or by the circling maneuver divergence point.

If the divergence point is reached before the required visual reference is acquired, a missed approach should be initiated not later than the MAP and completed in accordance with the instrument approach procedure.

When commencing the prescribed circling maneuver at the published divergence point, the subsequent maneuvers should be conducted to comply with the published routing and published heights/altitudes.

Unless otherwise specified, once the aeroplane is established on the prescribed track(s), the published visual reference does not need to be maintained unless:

- required by the State of the aerodrome; or
- the circling MAP (if published) is reached.

If the prescribed circling maneuver has a published MAP and the required visual reference has not been obtained by that point, a missed approach should be executed.

Subsequent further descent below MDA/H should only commence when the required visual reference has been obtained.
Unless otherwise specified in the procedure, final descent should not be commenced from MDA/H until the threshold of the intended landing runway has been identified and the aeroplane is in a position to continue with a normal rate of descent to land within the touchdown zone

8.3.2.14. Missed approach

Aircompany totally supports the PIC's decision to go-around, regardless of the circumstances which forced the PIC to make that decision.
Missed approach during the instrument procedure prior to circling should be commenced:

- if the missed approach procedure is required to be flown when the aeroplane is positioned on the instrument approach track defined by radio-navigation aids RNAV, RNP, or ILS, MLS, and before commencing the circling maneuver; or
- if the instrument approach procedure is carried out with the aid of an ILS, MLS or an stabilized approach (SAp), the MAP associated with an ILS, MLS procedure without glide path or the SAp, where applicable.

If a prescribed missed approach is published for the circling maneuver, this overrides the maneuvers prescribed below.

If visual reference is lost while circling to land after the aeroplane has departed from the initial instrument approach track, the missed approach specified for that particular instrument approach should be followed. It is expected that the

- встановлену точку розходження, щоб почати політ по колу за встановленою траєкторією; або
- MAP.

Літак має бути встановлено на траєкторії інструментального заходу на посадку, яку визначено радіонавігаційними засобами, RNAV, RNP, ILS, MLS або GLS, у горизонтальному польоті на рівні або вище MDA/H або до точки розходження при виконанні маневру заходження на посадку по колу.

Якщо точку розходження досягнуто до того, як встановлено контакт з потрібними візуальними орієнтирами має бути розпочато процедуру відходу на друге коло не нижче за MAP виконано її відповідно до процедури інструментального заходу на посадку.

В процесі виконання передбаченого маневру заходу на посадку з кола з опублікованої точки розходження подальші маневри мають бути виконані з метою дотримання опублікованого маршруту та опублікованих абсолютних/відносних висот

Якщо не вказано інше, після встановлення літака на встановлену траєкторію, опублікований візуальний орієнтир може не дотримуватися, якщо тільки не:

- Існують відповідні вимоги держави аеродрому; або
- Досягнуто MAP (якщо опубліковано)

Якщо передбачений маневр заходу на посадку з кола має опубліковану точку MAP та не встановлено контакту з потрібними візуальними орієнтирами в цій точці – має бути виконано процедуру відходу на друге коло
Подальше зниження нижче MDA/H слід починати тільки тоді, коли контакт з необхідними візуальними орієнтирами.
Якщо інше не зазначено в процедурі, остаточне зниження не слід починати з MDA/H, доки не буде визначено поріг запланованої ЗПС і літак не буде в змозі продовжити зниження з нормальною швидкістю, щоб приземлитися в зоні приземлення.

8.3.2.14. Відхід на друге коло

Авіакомпанія повністю підтримує рішення КПС про відхід на друге коло, незважаючи на обставини, що примусили до такого рішення.
Відхід на друге коло під час виконання процедури інструментального заходу на посадку відповідно до маневру заходу на посадку з кола має бути виконано:

- якщо необхідно виконати процедуру відходу на друге коло, коли повітряне судно знаходиться на траєкторії заходження на посадку за приладами, яку визначено радіонавігаційними засобами RNAV, RNP або ILS, MLS, та перед початком маневру заходження на посадку з кола; або
- Якщо виконувалась процедура інструментального заходу на посадку із застосуванням ILS, MLS або стабілізований захід на посадку (SAp), має застосовуватися MAP визначена процедурою неточного заходу на посадку з застосуванням ILS, MLS або SAp, якщо застосовно

Якщо для маневру заходу на посадку з кола передбачено процедуру відходу на друге коло, вона має перевагу над маневрами описаними нижче.
Якщо контакт з візуальними орієнтирами втрачено після того, як літак відхилився від початкової траєкторії інструментального заходу на посадку, слід дотримуватися процедури відходу на друге коло, яку

pilot will make an initial climbing turn toward the intended landing runway to a position overhead the aerodrome where the pilot will establish the aeroplane in a climb on the instrument missed approach segment.

визначено для цього конкретного способу заходу на посадку за приладами. Очікується, що пілот виконає початковий розворот з набором висоти у напрямку запланованої ЗПС до позиції над аеродромом, де він встановить літак у наборі висоти на відрізку процедури відходу на друге коло стосовно інструментального заходу на посадку.

The aeroplane should not leave the visual maneuvering (circling) area, which is obstacle-protected, unless:

- established on the appropriate missed approach procedure; or
- at minimum sector altitude (MSA).

ПС має залишатися в межах зони візуального маневрування (маршруту заходу по колу), яка є захищеною від перешкод, якщо не:

- Встановлена відповідна процедура відходу на друге коло; або
- Знаходиться на мінімально безпечній висоті сектору (MSA)

All turns should be made in the same direction and the aeroplane should remain within the circling protected area while climbing either:

- to the altitude assigned to any published circling missed approach maneuver if applicable;
- to the altitude assigned to the missed approach of the initial instrument approach;
- to the MSA; or
- to the minimum holding altitude (MHA) applicable to transition to a holding facility or fix, or continue to climb to an MSA;
- or as directed by ATS.

Всі розвороти мають виконуватися в одному напрямку, а під час набору висоти літак повинен залишатися в межах безпечної зони для маневруванню по колу:

- До висоти, призначеної для будь-якого опублікованого маневру відходу на друге коло для процедури заходу на посадку з кола, якщо застосовно;
- До висоти, призначеної для процедури відходу на друге коло стосовно початкового інструментального заходу на посадку;
- До MSA; або
- до мінімальної висоти очікування (MHA) застосовно до переходу до зони очікування або фіксованої точки або продовжити набір до MSA.
- Або відповідно до вказівок ОПР.

When the missed approach procedure is commenced on the ‘downwind’ leg of the circling maneuver, an ‘S’ turn may be undertaken to align the aeroplane on the initial instrument approach missed approach path, provided the aeroplane remains within the protected circling area.

Коли процедура відходу на друге коло розпочинається на ділянці маневру заходження на посадку, який є обратним посадочному курсу (downwind leg), може бути виконаний розворот по типу "S" для виводу ПС на початковій траєкторії відходу на друге коло стосовно процедури інструментального заходу на посадку за умови, що літак залишається в межах захищеної зони для виконання заходу на посадку з кола.

The PIC should be responsible for ensuring adequate terrain clearance during the above-stipulated maneuvers, particularly during the execution of a missed approach initiated by ATS.

КПС відповідає за встановлення адекватного перевищення над поверхнею та перешкодами стосовно вищезазначених маневрів особливо під час виконання відходу на друге коло за командою ОПР.

Because the circling maneuver may be accomplished in more than one direction, different patterns will be required to establish the aircraft on the prescribed missed approach course depending on its position at the time visual reference is lost. In particular, all turns are to be in the prescribed direction if this is restricted, e.g. to the west/east (left or right hand) to remain within the protected circling area.

Оскільки маневр заходження на посадку може виконуватися в декількох напрямках, для виведення літака на заданий курс відходу на друге коло будуть потрібні різні схеми залежно від його положення на момент втрати візуального орієнтира. Зокрема, всі повороти повинні виконуватися у встановленому напрямку, якщо він обмежений, наприклад, на захід/схід (ліворуч або праворуч), щоб залишатися в межах захищеної зони виконання польотів.

If a missed approach procedure is published for a particular runway onto which the aircraft is conducting a circling approach and the aircraft has commenced a maneuver to align with the runway, the missed approach for this direction may be accomplished. The ATS unit should be informed of the intention to fly the published missed approach procedure for that particular runway.

Якщо процедура відходу на друге коло опублікована для конкретної ЗПС, на яку повітряне судно виконує захід на посадку по колу, і повітряне судно розпочало маневр для вирівнювання відносно ЗПС, відхід на друге коло для цього напрямку може бути виконаний. Про намір виконати політ за опублікованою процедурою відходу на друге коло для цієї ЗПС слід повідомити орган ОПР.

The PIC should advise ATS when any missed approach procedure has been commenced, the height/altitude the aircraft is climbing to and the position the aircraft is proceeding towards and/or heading the aircraft is established on.

КПС має повідомити ОПР про виконання будь-якої процедури відходу на друге коло, про значення абсолютної/відносної висоти, яку набирає ПС та про точку, на яку прямує ПС разом/або з курсом, за яким

8.3.2.15. Satellite system for aircraft tracking

Blue Sky Network SkyRouter HawkEye 7200 (7200A-BB2327) and/or Flightradar24, RadarBox Tracking Systems Procedures 4D/15 position data.

Flight dispatcher of Aircompany Constanta is assigned to perform flight monitoring duties responsibilities or tasks.

Main tasks of The Flight dispatcher are operation control:

- to ensure the monitoring and recording of the 4D position of aircraft at standardized intervals as appropriate to the phase of flight,
- to determine if the 4D/15 tracking reports contain the required data elements,
- to notify the appropriate ATS unit when the position of the aeroplane cannot be determined by an aircraft tracking capability and attempts to establish communication are unsuccessful (see Report 1.10).

Aircompany Constanta operates the HE7200 (7200A-BB2327) Satellite System is approved by the FAA (Federal Aviation Administration) as compliant with the airworthiness requirements as defined in 14 CFR (Code of Federal Regulations), Part 23.STC Number: FAA STC SA02590LA.

8.3.2.15.1. General provisions.

The SkyRouter HawkEye 7200 (7200A-BB2327) is used to track the aircraft location, latitude, longitude, altitude, time, speed etc. and transmit the data automatically via the Iridium satellite network to the ground station.

The HawkEye 7200 (7200A-BB2327) also enables sharing text messages HE7200 and voice HE7200A-BB2327 communication via the Iridium network.

The HawkEye 7200 (7200A-BB2327) features a Bluetooth interface that connects Tablets EFB and Smartphones to the Iridium network using Blue Sky Network's HawkEye Link mobile app (available for Apple iOS and Android) enables users to send and receive messages.

By accessing the SkyRouter Web-site Aircompany can do the following:

- Advanced device tracking on a global, layered map including satellite imagery and standard street maps.
- Event notification for emergency, take-off, landing, inactive unit, speeding, moving and not-moving and more.
- Playback past trips and view detailed reports.
- Email messaging via the Iridium network.
- Update and request the current state of parameters on devices in the field.
- Manage alert settings.

слідує ПС

8.3.2.15. Глобальна супутникова система відстеження ПС

Процедури пов'язані з використанням глобальної супутникової системи відстеження 4D/15 положення ПС за допомогою Blue Sky Network SkyRouter HawkEye 7200 (7200A-BB2327) та/або Flightradar24, RadarBox.

В Авіакомпанії співробітник із забезпечення польотів призначений виконувати обов'язки та завдання з моніторингу за польотами.

До основних завдань диспетчера із забезпечення польотів відносяться завдання операційного контролю:

- забезпечувати моніторинг і запис 4D положення ПС в визначених часових інтервалах відповідно до фази польоту,
- визначати, чи містять 4D/15 звіти відстеження ПС необхідні данні,
- повідомляти відповідний орган Управління повітряного руху, коли положення ПС не може бути визначене обладнанням, і спроби встановити зв'язок є невдалими (див Доповідь п 1.10)

Авіакомпанія Константа використовує супутникову систему HE7200 (7200A-BB2327)схвалену Авіаційною Адміністрацією США у відповідності до вимог льотної придатності визначених в 14 CFR (Code of Federal Regulations), Part 23.STC Number: FAA STC SA02590LA.

8.3.2.15.1. Загальні положення.

Система SkyRouter HawkEye 7200 (7200A-BB2327) виконує обчислення та автоматичну передачу даних через супутникову систему Iridium на наземний пункт про місцезнаходження літака, широту, довготу, висоту польоту, час, швидкість та інше.

Система також дозволяє вести двосторонній зв'язок екіпажу літака з наземним пунктом за допомогою голосового зв'язку HE7200A-BB2327 та текстових повідомлень HE7200.

HawkEye 7200 (7200A-BB2327) оснащений функцією Bluetooth, яка з'єднує планшети EFB та смартфони з мережею Iridium за допомогою мобільного додатка Blue Sky Network HawkEye Link (доступний для Apple iOS та Android), дозволяє користувачам відправляти і отримувати повідомлення.

За допомогою веб-сайту SkyRouter, Авіакомпанія має змогу:

- Відстежувати літак на глобальній, багатошаровій карті, включаючи супутникові знімки та стандартні карти.
- Отримувати повідомлення про надзвичайні ситуації, зліт, посадку, вимкнений відповідач, швидкість, пересування, відсутність руху та інше.
- Відтворювати виконані польоти та переглядати докладні звіти.
- Здійснювати електронне листування використовуючи систему Iridium.
- Оновлювати та робити запит поточного стану параметрів літака.
- Управляти сигналом про надзвичайні ситуації.

- Management of a device fleet, including assignment of units to groups and creation of additional user accounts.
- Manage naming of the units and many other visual characteristics.

8.3.2.15.2. SkyRouter Capabilities

The System ensures reports on the aircraft location to the global satellite tracking service at no more than 15 seconds intervals under the following criteria:

1.Aircraft registration number.

2.Event notification (takeoff, landing, etc.)

3.Latitude.

4.Longitude.

5.Aircraft flight speed.

6.Altitude MSL.

7.Altitude AGL.

8.Heading.

9.Provider.

10.Date.

11. Time.

8.3.2.15.3. Ground SkyRouter check procedures by co-pilot.

Visually inspect the antenna installation for loose fasteners or corrosion.

The device must have visibility to the sky to make contact with the Iridium & GNSS satellites.

Ensure that GNSS & Iridium antenna device is not damaged and cleaned of dirt, ice, oil and etc.

Switch the Circuit breaker «Tracker» on and check the equipment:

- TheBlock-modem satellite system GNSS/Iridium HE7200A-BB2327;
- The block of remote control system HE100A;
- POTS Telephone Adapter with Display, PTA12-100.

When power is first applied to the HE 7200 (7200A-BB2327), all LED's will be on and solid for 2 seconds. Then, the GNSS and Iridium LED's will turn off.

After a few seconds the Signal LED will turn on and begin to flash rapidly.

Allow a couple of minutes to acquire both GNSS and Iridium signals, when the device has both signals the signal LED will remain ON SOLID.

When you want to turn off the SkyRouter HawkEye, press the power button again, the device will attempt to send a Power Off event (if configured) and then all the lights will turn off.

When the HawkEye 7200 (7200A-BB2327) battery is depleted; all LEDs will flash on/off simultaneously and the unit will power off, the device must be charged.

8.3.2.15.4. Bluetooth Connection

- Управління пристроями, включаючи формування груп пристроїв та створення додаткових облікових записів користувачів.
- Управляти назвами одиниць виміру та багатьма іншими візуальними характеристиками.

8.3.2.15.2. Можливості системи SkyRouter

Система забезпечує звітність про місцезнаходження ПС в глобальній службі супутникового спостереження не більше ніж через 15 секунд за наступними критеріями:

1.Реєстраційний номер ПС.

2.Повідомлення про подію (зліт, посадка та інше.)

3.Широта.

4.Довгота.

5.Швидкість

6.Абсолютна висота.

7.Істинна висота.

8.Курс польоту

9.Провайдер.

10.Дата.

11.Час.

8.3.2.15.3. Перевірка системи SkyRouter на землі другим пілотом.

Візуально перевірити кріплення антени та на предмет корозії.

Пристрій повинен мати пряму видимість неба, для забезпечення контакту з супутниками Iridium та GNSS.

Переконатись що антена GNSS & Iridium Antenna не має пошкоджень та відсутні сліди бруду, льоду, масла та інше.

Увімкнути АЗС «Tracker» та перевірити обладнання:

- Блок-модем супутникової системи GNSS/Iridium HE7200A-BB2327;
- Блок дистанційної панелі управління HE100A;
- POTS телефонний адаптер з дисплеєм, PTA12-100.

Після першого вмикання HE 7200 (7200A-BB2327) світлодіодні індикатори засвітяться на час 2 секунди, після чого індикатори GNSS та Iridium погаснуть.

Через кілька секунд індикатор сигналу почне мерехтіти.

Через 2 хвилини, коли пристрій встановить GNSS та Iridium сигнали, світлодіодний індикатор буде світитись постійно.

Для вимкнення SkyRouter HawkEye, знову натиснути кнопку живлення, пристрій відправить сигнал про вимкнення (якщо це налаштовано), після чого всі світлові індикатори згаснуть.

Коли батарея HawkEye 7200 (7200A-BB2327) розрядиться, всі світлодіодні індикатори будуть мерехтіти увімк / вимк одночасно, і пристрій вимкнеться, пристрій повинен бути заряджений.

8.3.2.15.4. З'єднання за допомогою Bluetooth

On the front of the Hawkeye 7200 (7200A-BB2327) there is a button to activate the embedded Bluetooth module.

Press the Bluetooth button on the HawkEye 7200 (7200A-BB2327), control panel to power on the Bluetooth module, the Bluetooth LED should come on Solid blue indicating that you can now connect your mobile device (Apple iOS or Android) to your Hawkeye 7200 (7200A-BB2327).

Displug Bluetooth features of the HawkEye when you are not using them.

To power off the Bluetooth module press the Bluetooth button again, the Bluetooth LED will turn off.

8.3.2.15.5. In-flight SkyRouter Operation Procedures.

The Communication menu of HawkEye Link mobile app allows the user to send and receive e-mails. The message is sending by pressing the SEND key button.

- solid green- sending message
- solid amber- receiving message
- blinking amber- message queued
- blinking red-error

The «Inbox» option stores the latest messages

8.3.2.15.6. Quick position button

By pressing Quick Position Button, crew can quickly send an emergency alert and position report to company emergency contact list through SkyRouter.

- blinking red – Q POS active

8.3.2.15.7. Ground and In-Flight SkyRouter Alarm Option Operation Procedures.

Should there be an emergency onboard; the emergency button of the “Q POS” satellite system shall be used.

The crew member shall press the alarm button in case of:

- engine (engines) failure;
- airborne fire;
- loss of steadiness, controllability, structural failure;
- disorientation;
- attack on the crew (passengers), aircraft;
- emergency landing outside the aerodrome;
- aircraft encounter with weather hazard;
- aircraft systems failures that require revision of flight plan or profile, including emergency landing;
- communication failure (failure of the airborne and ground radio systems);
- Injury or a sudden impairment of health of crewmembers (passengers).

The PIC is given the right to use the “Alarm” button at his own discretion in all cases that are associated with safety

На передній панелі Hawkeye 7200 (7200A-BB2327) знаходиться кнопка для активації вбудованого модуля Bluetooth.

Натисніть кнопку Bluetooth на панелі управління HawkEye 7200 (7200A-BB2327), індикатор Bluetooth повинен засвітиться постійним голубим кольором, який вказує, що тепер ви можете підключити свій мобільний пристрій (Apple iOS або Android) до вашого Hawkeye 7200 (7200A-BB2327).

Відключайте Bluetooth HawkEye, коли ви його не використовуєте.

Для відключення модуля Bluetooth знову натиснути кнопку Bluetooth, індикатор Bluetooth згасне.

8.3.2.15.5. Використання SkyRouter в польоті.

Меню Communication HawkEye Link мобільного додатку призначено для відправки та отримання повідомлень. Повідомлення відправляється після натискання кнопки SEND.

- світить зеленим- повідомлення відіслано
- світить жовтим- повідомлення отримано
- мерехтить жовтим- повідомлення в черзі
- мерехтить червоним- помилка

Функція «Inbox» зберігає останні повідомлення.

8.3.2.15.6. Кнопка швидкого позиціонування

Натиснувши кнопку швидкого позиціонування «Q POS», екіпаж може швидко надіслати сигнал про надзвичайну ситуацію та звіт про місцезнаходження ПС до списку визначених контактів за допомогою SkyRouter.

- мерехтіння червоного індикатора – Q POS активовано

8.3.2.15.7. Використання функції «Тривога» системи SkyRouter на землі та в повітрі.

Під час аварійної ситуації на борту, може бути використана кнопка тривоги “Q POS”.

Екіпаж ПС може застосовувати тривожну кнопку, у випадках:

- відмова двигуна (двигунів);
- пожежа на ПС;
- втрата стійкості та керованості ПС;
- втрата орієнтування;
- напад на екіпаж (пасажирів) повітряне судно;
- вимушена посадка за межами аеродрому;
- потрапляння ПС в небезпечні явища погоди;
- відмови систем ПС, які привели до змін плану та траєкторії польоту, включаючи вимушену посадку;
- втрата радіозв’язку (відмова бортового та наземного обладнання);
- поранення або раптове погіршення стану здоров’я членів екіпажу (пасажирів).

КПС надається право застосовувати кнопку “Q POS” на свій розсуд у всіх випадках, що стосуються безпеки

of the passengers, crew and the aircraft.

After the crew has pushed the emergency button in case of emergency onboard, the dispatcher will be able to supervise the aircraft symbol marked with red color and constantly pulsating red circles around the aircraft mark with the aural signal on the monitor.

In this case the flight dispatcher should :

- establish a reason of signal actuation from the Aircompany site manager, or, should to find out the actual situation and the reason of signal actuation from the ATSU;
- after checking on the information about the aircraft and in case of real emergency to immediately inform the Flight Operations Manager.
- act in accordance with an “Contingency Plan” while avoiding taking any action that would conflict with ATC procedures.

8.3.2.15.8. Aircraft experiencing abnormal events

Aircraft experiencing abnormal events (significant deviation from the planned or projected altitude and/or route that cannot be reconciled against or explained by operator, policy and procedure):

- define events as “abnormal”;
- contact the aircraft by any available means;
- determine in a timely manner and by any available means the operational state of the aircraft;
- notify the relevant ATSU.

8.3.2.15.9. Missed report procedures

In case of the location disappearance of the aircraft on SkyRouter you should:

- determine whether or not a missed tracking report is the result of a system outage or equipment failure;
- assess the nature of each missed report;
- contact the aircraft by any available means;
- determine by any available means the position of the aircraft and the reason for the missed report.

8.3.2.15.10. If communication attempts are unsuccessful:

It is necessary notify the relevant ATSU

MISSED POSITION REPORT:

1. initial or subsequent notification indication;
2. call-sign and registration number ;
3. aircraft type;
4. last known 4D/15 position;
5. time of last communication;
6. last known altitude or flight level;
7. next expected 4D/15 position (if known);

пасажирів, екіпажу та ПС.

При натисканні аварійної кнопки екіпажем ПС п ід час аварійної ситуації на борту, диспетчер бачитиме на моніторі відмітку літака червоного кольору з пульсуючими червоними колами навколо відмітки ПС та почує звуковий сигнал.

В цьому випадку диспетчер зобов’язаний:

- з’ясувати причину ввімкнення аварійного сигналу у менеджера Авіакомпанії в країні, або через органи Обслуговування повітряного руху-фактичну обстановку та причину ввімкнення аварійного сигналу;
- після уточнення інформації про ПС, та у випадку виникнення загрози-негайно доповісти Керівнику з льотної експлуатації;
- діяти згідно з «Планом реагування на надзвичайні ситуації» уникаючи дій які можуть суперечити процедурам УПР.

8.3.2.15.8. Інформація про ПС відрізняється від очікуваної

При отриманні інформації про ПС, що відрізняється від очікуваної (істотне відхилення від запланованої або прогнозованої висоти чи маршруту польоту, яке не може бути узгоджено з правилами та процедурами) необхідно:

- з’ясувати чи параметри польоту ПС відрізняються від запланованих;
- встановити зв’язок з екіпажем ПС будь-яким з можливих способів;
- своєчасно та будь- яким з доступних способів визначити експлуатаційний стан ПС;
- повідомити органи ОПР.

8.3.2.15.9. Дії при зникненні інформації про ПС на SkyRouter

При зникненні інформації про місцезнаходження ПС на SkyRouter необхідно:

- визначити яка причина зникнення інформації: збій в системі або відмова в роботі обладнання;
- оцінити характер проблеми в кожному випадку;
- встановити зв’язок з екіпажем ПС будь- яким з можливих способів;
- визначити місцезнаходження ПС та причину відмови будь- яким з можливих способів.

8.3.2.15.10. В разі неможливості встановити зв’язок з екіпажем:

Необхідно повідомити органи ОПР.

ДОПОВІДЬ:

1. перший та наступні випадки зникнення інформації;
2. номер рейсу та реєстраційний номер ПС;
3. тип літака;
4. останнє відоме 4D/15 місцеположення ПС;
5. час останнього зв’язку з ПС;
6. остання відома висота або ешелон польоту;
7. наступне очікуване 4D/15 місцеположення ПС;

8. name of ATSU notified;

9. name of operator;

10. contact details of Aircompany primary point of contact for this event.

The report may also contain the following supplementary information: attempts to restore communication, registration, color, fuel, person on board, alternate airport, any other relevant information

8.3.2.15.11. Action when communication is re-established

ATSU needs to notify the Aircompany so that the Aircompany may verify if there are any system failures that caused the missed 4D/15 reports.

If communication is not established ATSU to begin an alert phase.

8.3.2.15.12. Crew SkyRouter HawkEye System Satellite Failure Procedure

The HawkEye actuation failure.

Try fully charging your HawkEye (at least 4.5 hours) and then attempt to Power On again. When charging you will want to make sure that the power cable is securely connected and screwed down, the Charging LED is RED when charging and GREEN when fully charged.

The HawkEye turns on, all LEDs flash at the same time then it turns off.

Try charging your HawkEye device.

When the HawkEye 7200 battery is too low it will turn itself off automatically.

The HawkEye 7200 (7200A-BB2327) doesn't get signals.

For optimal performance the HawkEye should be placed with the antenna facing upward and with an unrestricted view of the sky down to eight degrees above the horizon.

Using the HawkEye Link Application and the Bluetooth feature of the HawkEye 7200 (7200A-BB2327) device will affect the amount of time that your HawkEye 7200 will last after a full charge.

SkyRouter HawkEye Operational Limitations

The device should be positioned at least 39 inches (1 meter) from any L-band antennas, particularly GPS, TCAS and Transponder antennas.

The battery should only be charged in environments between 0ºC (32ºF) to 45ºC (113ºF).

SkyRouter HE100A operating crew cabin temperature: 0ºC to + 70ºC

At environments below 0 ° C, it is not allowed to turn on the equipment if the aircraft cabin is below 0 ° C.

Relative Humidity: ≤ 75%.

SkyRouter must be actuated only after the internal power supply system is connected.

It is not recommended to cut off SkyRouter power supply so

8. назва органу Обслуговування повітряного руху;

9. назва авіакомпанії;

10. контактні данні відповідального координатора Авіакомпанії.

Доповідь також може включати в себе додаткову інформацію: спроби поновити зв'язок, реєстрацію ПС, колір, паливо, кількість пасажирів, запасний аеропорт та інше.

8.3.2.15.11. Дії при відновленні зв'язку з ПС

Орган Обслуговування повітряного руху інформує Авіакомпанію про відновлення зв'язку , отже Авіакомпанія може перевірити наявність системних збоїв, що спричинили зникнення 4D/15 інформації про місцезнаходження ПС.

У випадку коли зв'язок не вдалося встановити, орган ОПР розпочинає заходи щодо аварійної стадії.

8.3.2.15.12. Дії екіпажу ПС при відмові супутникової системи спостереження за ПС SkyRouter HawkEye

HawkEye не вмикається.

Повністю зарядіть HawkEye (принаймні, 4,5 години), а потім спробуйте знову увімкнути. Під час заряджання переконайтесь, що кабель живлення надійно підключений і загвинчений, при зарядці світлодіодний індикатор світиться ЧЕРВОНИМ, а при повністю зарядженому ЗЕЛЕНИМ кольором.

Після увімкнення HawkEye, всі світлодіодні індикатори мерехтять одночасно, а потім гаснуть.

Зарядіть пристрій HawkEye.

Коли заряд акумулятора HawkEye занадто низький, він автоматично вимкнеться.

HawkEye 7200 (7200A-BB2327) не отримує супутникових сигналів.

Для оптимальної роботи HawkEye слід розміщувати антеною вгору та з необмеженим видом на небо на кут-вісім градусів над горизонтом.

Використання програми HawkEye Link та функція Bluetooth пристрою HawkEye 7200 (7200A-BB2327) впливатимуть на час (після повного заряду), протягом якого ваш HawkEye буде працювати.

Експлуатаційні обмеження використання SkyRouter HawkEye

Пристрій повинен розташовуватися на відстані мінімум 39 дюймів (1 метр) від будь-яких антен L-діапазонів, зокрема антен GPS, TCAS та антени транспондера.

Акумулятор слід заряджати тільки при температурі зовнішнього середовища від 0ºC (32ºF) до 45ºC (113ºF).

Температура експлуатації SkyRouter HE100A в кабіні екіпажа: від 0ºC to +70ºC

При температурах навколишнього середовища нижче 0° C не дозволяється включати обладнання якщо температура в кабіні літака нижче 0° C.

Відносна вологість: ≤ 75%.

Вмикання SkyRouter проводити після ввімкнення в роботу бортової системи електропостачання.

Не рекомендується відразу після посадки ПС відключати

that the system can automatically form and send a notifying landing message to dispatch service.

It is not allowed to activate equipment during take-off, landing and ATS communication.

8.3.2.15.13. List of allowable failures of Skyrouter

Ref.OM Part B, B1 and B2.

живлення SkyRouter, для того щоб система змогла автоматично сформувати і відправити диспетчерській службі повідомлення про посадку.

Не дозволяється використання обладнання під час зльоту, посадки та під час радіозв'язку з органами ОПР.

8.3.2.15.13. Перелік допустимих відмов Skyrouter

Див. КЕ Частину В, В1 та В2.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.3. Altimeter setting procedures 8.3.3-3
8.3.3. Процедури встановлення значень на висотомірі. 8.3.3-3
8.3.3.1. Types of Altimeter Settings 8.3.3-3
8.3.3.1. Типи налаштувань висотоміра 8.3.3-3
8.3.3.2. Setting procedures 8.3.3-4
8.3.3.2. Порядок установки висотомірів 8.3.3-4
8.3.3.3. Temperature Correction 8.3.3-5
8.3.3.3. Температурні поправки 8.3.3-5
8.3.3.4. Operational preflight check 8.3.3-5
8.3.3.4. Передпольотна експлуатаційна перевірка 8.3.3-5
8.3.3.5. Take - off and climbing 8.3.3-5
8.3.3.5. Зліт і набір висоти 8.3.3-5
8.3.3.6. En route flight 8.3.3-5
8.3.3.6. Політ по маршруту 8.3.3-5
8.3.3.6.1. The vertical separation 8.3.3-5
8.3.3.6.1. Вертикальне ешелонування 8.3.3-5
8.3.3.6.2. Altitude reserve over the terrain 8.3.3-5
8.3.3.6.2. Запас висоти над місцевістю 8.3.3-5
8.3.3.7. Approach and landing 8.3.3-6
8.3.3.7. Заходження на посадку і посадка 8.3.3-6
8.3.3.8. Missed approach procedure 8.3.3-6
8.3.3.8. Вихід на друге коло 8.3.3-6
8.3.3.9. Altimeter correction 8.3.3-6
8.3.3.9. Корекція висотоміру 8.3.3-6
8.3.3.9.1. Correction due - to pressure 8.3.3-7
8.3.3.9.1. Корекція за тиском 8.3.3-7
8.3.3.9.2. Temperature correction 8.3.3-7
8.3.3.9.2. Корекція за температурою 8.3.3-7
8.3.3.10. Error in altimeter readings in flight 8.3.3-8
8.3.3.10. Помилка в показаннях висотомірів у польоті 8.3.3-8
8.3.3.11. Altimeter setting to DH 8.3.3-8
8.3.3.11. Установка висотомірів на значення ВПР. 8.3.3-8
8.3.3.12. IFR Flight Level tables 8.3.3-9
8.3.3.12. Таблиця перекладу одиниць виміру висоти при польотах за ППП. 8.3.3-9

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.3. Altimeter setting procedures.

Operator Policy

In this section the method of providing the necessary vertical separation of aircraft and stock of heights over relief during all stages of flight is set out.

Altimeters with altitude indication in meters – altitude gauge and foot - altimeter are installed on the aircraft of Aircompany Constanta. The pressure on them is set in millimeters (MM) and millibars (MB).

8.3.3.1. Types of Altimeter Settings

The three different types of altimeter settings used in the method under consideration are 1013,2 hPa / 29.92 in (Standard), QNH, and QFE. As indicated in the table below, each setting will result in an altimeter indication which provides a measure of the vertical distance regarding the ICAO Standard Atmosphere above the reference datum.

8.3.3. Процедури встановлення значень на висотомірі.

В цьому розділі викладається метод забезпечення необхідного вертикального ешелонування повітряних суден і запасу висоти над місцевістю на усіх етапах польоту.

На повітряних судах Авіакомпанії Константа встановлені висотоміри з індикацією висоти у метрах – висотоміри та футах - футоміри. Установка тиску на них здійснюється в міліметрах (ММ) та мілібарах (МВ).

8.3.3.1. Типи налаштувань висотоміра

В даному методі використовуються три різних види установок висотоміра: 1013,2 гПа / 29,92 дюйма (стандарт), QNH і QFE. Як зазначено в наведеній нижче таблиці, кожна настройка призведе до індикації висотоміра, який забезпечує вимірювання вертикального відстані щодо атмосфери Стандарту ІКАО над конкретною опорною точкою.

Table 1 **Таблиця 1**

Altimeter setting	Reference Datum	Altimeter indication
Standard	1013.25 hPa / 29.92 inHg	Flight Level *Рівень польоту*
QNH	Local mean sea level pressure *Місцевий тиск, приведений до рівня моря*	Altitude *Висота відносно рівня моря*
QFE	Aerodrome elevation *Перевищення аеродрому*	Height above aerodrome *Висота відносно рівня аеродрому*

Referenced to QNH, shall be used as the sole barometric altitude reference for the take - off, approach and landing phases of flight.

Note 1: when in cruise, the QNH used should be the appropriate regional value, unless operating below a Terminal Area (TMA) when the zone QNH, or airport QNH of an associated airport should be set.

Note 2: in the climb and descent both pilots will check altimeters readings and settings when passing 10,000 ft or FL100 and 1,000 ft before assigned levels/ altitudes.

Note 3: in some countries vertical dimensions are metric. Jeppesen approach charts for these airports indicate all vertical distances as altitudes (QNH) in feet with conversion to heights in feet (QFE) and metres (QFE).

For departure, for en-route flying at or below transition altitude / level and for intermediate and final approach, both altimeters shall be set to QNH and the QNH / QFE conversions used to establish and report vertical position.

The stand - by altimeter should be set to QFE for monitoring read - outs in meters.

Посилання на QNH використовується в якості єдиної еталонної барометрической висоти на етапах зльоту, заходу на посадку і посадки.

Примітка 1: якщо політ виконується по тиску QNH приведеному за маршрутом, то за межами зони аеродрому відповідний повинен бути встановлений тиск QNH ділянки маршруту або асоційованого з ним аеродрому.

Примітка 2: під час набору висоти та зниження обидва пілоти перевіряють показання та налаштування висотомірів, коли пройдуть 10000 футів або FL100 та 1000 футів до призначених ешелонів / висот.

Примітка 3: у деяких країнах вертикальні розміри є метричними. Карти заходу на посадку Джеппесена для цих аеропортів позначають усі вертикальні відстані як висоти (QNH) у футах з перетворенням у висоти у футах (QFE) та метри (QFE).

Для вильоту для польоту по маршруту на або нижче висоти переходу / ешелону, а також для проміжного та кінцевого заходу на посадку обидва висотоміри повинні бути встановлені на QNH та перетворення QNH / QFE, що використовуються для встановлення та повідомлення про вертикальне положення.

Висотомір, що знаходиться в режимі очікування повинен бути встановлений на QFE для контролю відліків у метрах.

8.3.3.2. Setting procedures

Altimeters are to be set, and cross-checked whenever a new setting is applied, in accordance to Table.

8.3.3.2. Порядок установки висотомірів

Висотоміри повинні бути встановлені і перевірені щоразу, коли застосовується нове налаштування, відповідно до таблиці.

Table 2 **Таблиця 2**

Flight stage Етап польоту	**Altimeter #1** Висотомір #1	**Altimeter #1** Висотомір #2	**Standby Altimeter** Резервний Висотомір	**Metric Altimeter** МетричнийВисотомір	**Remarks** Примітки
Before take-off Перед зльотом	QNH (QFE)*	QNH (QFE)*	QNH (QFE)*	QFE	**Aerodrome setting** Дані ATIS
Climb and flight below Transition Altitude / Набір і політ нижче висоти переходу	QNH (QFE)*	QNH (QFE)*	QNH (QFE)* QNH (QFE)* а/д зльоту	QFE	**Below Transition Altitude** Нижче висоти переходу
Climb / Набір	1013,2	1013,2	QNH (QFE)	1013,2 (760)	**When cleared to a Flight level** Коли дозволений набір ешелону
En route На маршруті	1013,2	1013,2	1013,2	1013,2 (760)	
Before descent and descent above Transition Level Перед зниженням і зниження вище ешелону переходу	1013,2	1013,2	QNH (QFE) Destination а/д посадки (дані ATIS)	1013,2 (760)	**When cleared to intermediate Flight Levels** Зниження до проміжних ешелонів.
When cleared to descent below Transition Level Дозволено зниження нижче ешелону переходу	QNH (QFE)	QNH (QFE)	QNH (QFE)	QFE	**When cleared to an altitude below Transition Level and no further flight level reports are required by ATC** Коли дозволене зниження нижче ешелону переходу й не потрібна доповідь про пересічні ешелони
Descent below Transition Level Зниження нижче ешелону переходу	QNH (QFE)	QNH (QFE)	QNH (QFE)	QFE	**Descent below Transition Level** Зниження нижче ешелону переходу
Final approach and Missed approach Захід на посадку й відхід на 2-ге коло	QNH (QFE)	QNH (QFE)	QNH (QFE)	QFE	**Aerodrome QNH** Дані диспетчера

Where QFE altimeter setting is used below the transition height the following procedures shall be applied:

- during descent/approach when flying below the transition level, and during departure when flying below the transition altitude, the vertical position of the airplane shall be expressed in meters QFE;
- both altimeters calibrated in feet shall be set to QNH and shall be used for vertical navigation;

Якщо установка висотоміра QFE використовується нижче висоти переходу, повинні бути виконані наступні процедури:

- під час зниження / заходу на посадку під час польоту нижче ешелону переходу і під час вильоту при польоті нижче висоти переходу вертикальне положення літака виражається в метрах QFE;
- обидва висотоміри, відкалібровані у футах, повинні бути встановлені на QNH і використовуватися для вертикальної навігації;

- the metric altimeter - if installed - shall be set to QFE and shall be used for monitoring and reporting purposes.

8.3.3.3. Temperature Correction

Temperature deviation from ISA results in erroneous readings on pressure altimeters. When the temperature is lower than standard, the true altitude is less than indicated altitude.

Depending on the amount of temperature deviation (on the colder side) and amount of height to be corrected for, significant deviations between indicated and true altitude can occur in conditions of extreme cold weather where terrain clearance is a consideration, corrections should be calculated and a higher indicated altitude established and flown.

8.3.3.4. Operational preflight check

Before flight, crew members should perform the following check.

The crew must be informed of the purpose and method of such an inspection and receive specific instructions on how to act in accordance with the results of the inspection.

QNH setting. If the aircraft is at the aerodrome in a point with known elevation, set the current QNH value on barometric scale of altimeter. Slightly knock a device at absence of device for mechanical shaking. Device in working order will display elevation of selected point plus relative height of altimeter above this point with exactness of ±20 m (60 ft) for altimeters with graduated scale of 0-9000 m (0-30000 ft) and of ±25 m (80 ft) for altimeters with graduated scale of 0-15000 m (0-50000 ft).

8.3.3.5. Take - off and climbing

QNH setting on altimeters must be reported to aircraft in permissions for taxiing before take - off.

At the air-ground communication during climb and in flight at transition altitude the position of aircraft in vertical plane must be expressed in values of altitude.

After cross the transition altitude an expression of aircraft position in vertical plane changes from altitudes (relative to QNH) to flight levels (relative to 1013,2 hPa), and position in vertical plane will be expressed in flight levels.

8.3.3.6. En route flight

8.3.3.6.1. The vertical separation

The aircraft make a flight at altitudes or flight levels.

Vertical separation of aircraft during en-route flight at transition altitude or below must be expressed in values of altitude.

Vertical separation of aircrafts during en - route flight higher of transition altitude must be expressed in flight levels.

8.3.3.6.2. Altitude reserve over the terrain

Reports about QNH for installing on altimeters must be received from enough body of points in order of possibility to define the reserve of altitude over terrain with sufficient degree of exactness.

- метричний висотомір, якщо він встановлений - повинен бути встановлений на QFE і використовуватися для цілей моніторингу та звітності.

8.3.3.3. Температурні поправки

Відхилення температури від ISA призводить до помилкових показань на барометричних висотомірах. Коли температура нижча за стандартну, справжня висота буде меншою, ніж показана висота над рівнем моря.

Залежно від величини відхилення температури (на більш холодну сторону) і висоти, на яку потрібно внести поправку, можуть виникати значні відхилення між вказаною і дійсною висотою в умовах екстремально холодної погоди, коли необхідно враховувати безпечний проліт перешкод, слід розрахувати поправки, встановити вищу вказану висоту і здійснювати політ на цій висоті.

8.3.3.4. Передпольотна експлуатаційна перевірка

До того як почати політ, членам льотного екіпажу слід виконати наступну перевірку.

Льотні екіпажі повинні бути інформовані про мету і метод проведення такої перевірки і отримати спеціальні вказівки стосовно дій у відповідності до результатів перевірки.

Установка за QNH. Коли ПС перебуває на аеродромі в точці з відомим перевищенням, установіть барометричну шкалу висотоміру на поточне значення QNH. Злегка постукайте по приладу, якщо немає пристрою для механічного струшування. Справний висотомір буде показувати перевищення обраної точки плюс відносну висоту висотоміру над цією точкою з точністю ±20 м (60 фут) для висотомірів з градуйованою шкалою 0-9000 м (0-30000 фут) і ±25 м (80 фут) для висотомірів з градуйованою шкалою 0-15000 м (0-50000 фут).

8.3.3.5. Зліт і набір висоти

Встановлення висотоміра за QNH повідомляється на борт повітряних суден в дозволах на руління перед злетом.

Під час набору висоти і при польоті на висоті переходу положення ПС в вертикальній площині при веденні двостороннього зв'язку «повітря-земля» виражається в величинах абсолютних висот.

Після перетину висоти переходу вираження положення ПС у вертикальній площині змінюється з абсолютних висот (відносно QNH) на ешелони польоту (відносно тиску 1013,2 гПа), і положення в вертикальній площині виражається через ешелони польоту.

8.3.3.6. Політ по маршруту

8.3.3.6.1. Вертикальне ешелонування

ПС виконує політ відповідно на абсолютних висотах або ешелонах польоту.

Вертикальне ешелонування повітряних суден під час польоту за маршрутом на абсолютній висоті переходу або нижче виражається в величинах абсолютної висоти.

Вертикальне ешелонування ПС під час польоту за маршрутом вище абсолютної висоти переходу виражається через ешелони польоту.

8.3.3.6.2. Запас висоти над місцевістю

Повідомлення про QNH для встановлення на висотоміри повинні надходити з достатньої кількості пунктів с тим, щоб з достатнім ступенем точності можна було б визначити запас висоти над місцевістю.

In areas where no relevant QNH messages can be transmitted for altimeter installation, the relevant authorities shall provide, in the most appropriate form, the information necessary to determine the lower flight level at which sufficient altitude reserve is provided.

8.3.3.7. Approach and landing

Before the initial stage of approach, the number of the transition level is determined.

Note: as a rule, the transition level is notified by the relevant ATC unit.

After permit approach has been issued and the landing position has been lowered, the position of the aircraft in the vertical plane above the transition level may be expressed in absolute altitude (QNH), provided that there is no indication of horizontal flight above the absolute transition altitude or not.

To ensure altitude reserve at the final approach stage, pilot can use the altimeter setting on the QFE.

When descend to altitude below the transition level, the determination of the position of the aircraft in the vertical plane changes from flight level (relative to pressure 1013.2 hPa) to absolute altitudes (relative to QNH), and the position in the vertical plane is expressed in absolute altitudes.

Before descending to altitude below the transition level, the latest data for the installation of the QNH altimeter for this aerodrome.

8.3.3.8. Missed approach procedure

At case of missed approach abovementioned regulations are used.

The PIC responsibility. The PIC of the aircraft is responsible during the flight time for flight safety, as well as the safety of the aircraft and all persons present on board.

Responsibility of the operator. The operator is responsible for setting minimum flight altitudes, which may not be less than those set by the States over whose territory the flight is performed, as well as for specifying the method of determining these minimum altitudes. This method must be approved by the SAAU, and the factors to be taken into account are also recommended.

The determination by ATC units of the lowest acceptable flight levels within controlled airspace does not relieve the PIC of responsibility for ensuring an adequate altitude reserve, except in cases where the IFR flight is performed under radar guidance conditions.

Country responsibility. The contents of the aeronautical information collection that country should publish in section GEN 3.3.5 "Criteria used to determine the minimum altitudes." If no information is published, it should be assumed that the country does not apply the amendments.

8.3.3.9. Altimeter correction

This section discusses adjustments to the altimeter for pressure, temperature and, if necessary, the effect of wind and terrain. The pilot is responsible for accounting for these amendments, except when radar guidance of the aircraft is carried out. In these cases, the radar guidance controller shall issue such permits, which at any time ensure the availability

В районах, де не можуть бути передані відповідні повідомлення про QNH для встановлення на висотоміри, відповідні органи надають в найбільш придатній формі інформацію, необхідну для визначення нижчого ешелону польоту, на якому забезпечується достатній запас висоти над місцевістю.

8.3.3.7. Заходження на посадку і посадка

До початкового етапу заходження на посадку з'ясовується номер ешелону переходу.

Примітка: як правило, ешелон переходу повідомляється відповідним органом ОПР.

Після видачі дозволу на заходження на посадку і початку зниження для посадки положення ПС в вертикальній площині вище ешелону переходу може виражатися в величинах абсолютних висот (QNH) за умови відсутності вказівки, щодо виконання горизонтального польоту вище абсолютної висоти переходу, або такої не передбачається.

Для забезпечення запасу висоти над місцевістю на кінцевому етапі заходження на посадку пілот може використати установлення висотоміру на QFE.

При зниженні до висоти нижче ешелону переходу визначення положення повітряного судна в вертикальній площині змінюється з ешелонів польоту (відносно тиску 1013,2 гПа) на абсолютні висоти (відносно QNH), и положення в вертикальній площині виражається в величинах абсолютних висот.

Перед зниженням до висоти нижче ешелону переходу з'ясовуються останні дані для установки висотоміру за QNH для даного аеродрому.

8.3.3.8. Вихід на друге коло

У випадку виходу на друге коло застосовуються відповідні положення вище.

Відповідальність КПС. КПС несе відповідальність на протязі польотного часу за безпеку польоту, а також безпеку літака і усіх присутніх на борту осіб.

Відповідальність експлуатанта. Експлуатант несе відповідальність за встановлення мінімальних абсолютних висот польоту, які не можуть бути меншими за ті, які встановлені державами, над територією яких виконується політ, а також за вказівку методу визначення цих мінімальних абсолютних висот. Цей метод повинен затверджуватися ДАСУ, при цьому також рекомендуються фактори, які підлягають урахуванню.

Визначення органами ОПР найнижчих прийнятних ешелонів польоту в межах контрольованого повітряного простору не знімає з КПС відповідальності за забезпечення належного запасу висоти над місцевістю, за винятком випадків, коли політ за ППП виконується в умовах радіолокаційного наведення.

Відповідальність держави. В змісті збірника аеронавігаційної інформації вказується, що держави повинні опубліковувати в розділі GEN 3.3.5 «Критерії, використовувані для визначення мінімальних абсолютних висот польоту». Якщо жодна інформація не опублікована, слід вважати що держава поправок не застосовує.

8.3.3.9. Корекція висотоміру

В цьому розділі розглядаються поправки до висотоміру на тиск, температуру і, при необхідності, на вплив вітру і рельєф місцевості. Відповідальність за облік цих поправок покладається на пілота, за винятком випадків, коли здійснюється радіолокаційне наведення ПС. В цих випадках

of the proposed margin of obstacle clearance, taking into account the correction for low temperature.

8.3.3.9.1. Correction due - to pressure

Flight levels. When flying on flight levels with an altimeter set at 1013.2 hPa, the minimum safe absolute altitude shall be adjusted for pressure deviation in cases where the pressure value is below the standard atmosphere (1013.2 hPa). The corresponding correction is 10 m (30 ft) for each hPa below 1013.2 hPa. The amendment can be obtained from the graphs or tables of the standard amendments.

QNH / QFE. No pressure adjustment is required when using the QNH or QFE altimeter.

8.3.3.9.2. Temperature correction

Temperature correction requirements. The calculated minimum safe absolute altitudes must be adjusted when the ambient surface temperature is much lower than the temperature assumed by the standard atmosphere. Under such conditions, the approximate correction is to increase the relative height by 4% for every 10ºC below the standard temperature when measuring the temperature at the altimeter. It is safe for all absolute heights of a place of installation of the altimeter at temperatures above -15ºC.

The flight levels / altitude must be equal to or greater than the established minimum safe altitudes along the route, or the minimum safe altitudes minimum safe en-route altitude / minimum safe grid altitude.

When selecting cruising levels the following factors must therefore be taken into account:

- actual QNH (1 hPa = 30 ft);
- outside air temperature (10° deviation from ISA corresponding 4% altitude).

Note: low pressure and low temperature require additional safety.

Example:

Conditions: FL 160; OAT -30°C;

MEA 12,000 ft;

Lowest QNH 977 hPa.

Step 1. Temperature Correction:

Standard Temperature at FL160 = -17°C

OAT at FL160 = -30°C

ISA Deviation = -13°C

13°C = 5%

12,000ft+ 5% = 12,600ft

Step 2. QNH Correction:

1013 - 977 = 36 hPa

12,600 ft + (36 x 30) = 13,680 ft

Lowest usable flight level is FL 140,

FL 160 is safe

диспетчер радіолокаційного наведення видає такі дозволи, які в будь - який момент забезпечують наявність запропонованого запасу висоти прольоту перешкод з урахуванням поправки на низьку температуру.

8.3.3.9.1. Корекція за тиском

Ешелони польоту. При виконанні польотів на ешелонах з висотоміром, встановленим на 1013.2 гПа, мінімальна безпечна абсолютна висота повинна коректуватися на відхилення тиску у випадках, коли значення тиску нижче стандартної атмосфери (1013.2 гПа). Відповідна поправка становить 10 м (30 фут) на кожний гПа нижче 1013.2 гПа. Поправка може бути отриманою з графіків або таблиць стандартних поправок.

QNH / QFE. При використанні установки висотоміру за QNH або QFE поправка на тиск не потрібна.

8.3.3.9.2. Корекція за температурою

Вимоги до корекції за температурою. Розраховані мінімальні безпечні абсолютні висоти повинні коректуватися в тому випадку, коли температура навколишнього повітря на поверхні набагато нижче, ніж температура, яка передбачається стандартною атмосферою. В таких умовах наближена поправка полягає в збільшенні відносної висоти на 4% на кожні 10ºC нижче стандартної температури при вимірюванні температури в місці установки висотоміру. Це безпечно для усіх абсолютних висот місця установки висотоміру при температурах вище -15ºC.

Ешелон польоту / висота польоту повинні дорівнювати, або бути більше за встановлені мінімально безпечні висоти за маршрутом, або мінімально безпечні висоти у межах клітини карти.

При виборі крейсерських ешелонів наступні фактори повинні бути прийняті до уваги:

- фактичне значення QNH (1гПа = 30 футів);
- температура зовнішнього повітря (10 градусів відхилення від ISA відповідають 4% висоти).

Примітка: низький тиск і низька температура вимагають додаткової безпеки.

Приклад:

Умови: Ешелон 160; ТНВ -30°;С

МЕА=12,000 футів;

Найнижче QNH=977гпа.

Крок 1. Температурне виправлення:

Стандартна температура на ешелоні 160 = -17°C

ТНП Ешелону 160 = -30°C

Відхилення від ISA=- 13°C

13°C = 5%

12000 + 5% = 12,600 футів

Крок 2. Виправлення QNH

1013 - 977 = 36гпа

12600 + (36x30) = 13680

Нижній використовуваний ешелон FL 140,

FL 160 - безпечний.

The adequacy of terrain clearance during the departure phase of flight and during the approach to land is determined by using the QNH altimeter setting of the airport concerned (generally no temperature correction has to be applied).

For final approach and landing generally no correction need be applied. At airports with high circling minima, however, due consideration should be given to the temperature correction if the outside air temperature is low. The specified circling height, which is the true height above official airport elevation, must then be converted into indicated height.

Адекватність висот прольоту над перешкодами у фазі виходу й при заході на посадку визначається використанням установки висотоміра на QNH (QFE) відповідного аеродрому (в основному, температурна поправка не застосовується)

Для остаточного заходу й посадку в основному немає необхідності застосовувати виправлення. У той же час, на аеродромах з мінімумами для неточних систем заходу й посадки з кола належна увага повинна бути приділена температурному виправленню, при низькій температурі зовнішнього повітря. Зазначена мінімальна висота зниження (MDA/MDH), що є істинною висотою над офіційною висотою аеродрому потім повинна бути переведена в приладову висоту.

8.3.3.10. Error in altimeter readings in flight

If, during the flight, the difference in altimeter readings is greater than the allowable value specified in AFM, except for airplanes equipped with three air parameter detection systems or a failure control system, the average value in the two altimeter readings shall be used by the crew to maintain echelons or altitudes. flight with a mandatory ATC report.

8.3.3.10. Помилка в показаннях висотомірів у польоті

Якщо в процесі польоту на літаку виявляється різниця в показаннях висотомірів більше припустимого значення, зазначеного в КЛЕ, за винятком літаків, обладнаних трьома системами визначення повітряних параметрів або системою контролю й визначення відмови, середнє значення в показаннях двох висотомірів повинне використовуватися екіпажем для витримування ешелонів або висот польоту з обов'язковою доповіддю ОПР.

8.3.3.11. Altimeter setting to DH

For visual approaches the salmon bug on the barometric altimeter must be set at 500 ft above airodrome elevation. As a rule, radio altimeter is not used and its setting «-20» feet.

In the case of inaccurate landing and CAT I operations, the barometric altimeter must be set to the minimum descent height or MDA (MDA (H) / DA (H)). Standard commands and DH values should be reported on a barometric altimeter. The radio altimeter can be used when performing precise measures according to CAT I, then the radio altimeter is set to "DH".

8.3.3.11. Установка висотомірів на значення ВПР.

При візуальних заходах на посадку задатчик на барометричному висотомірі повинен бути встановлений на висоту 500 футів вище перевищення аеродрому. Радіовисотомір, як правило, не використовується й встановлюється на «-20» футів.

При неточних заходах на посадку й точних заходах за CAT I задатчик на барометричному висотомірі повинен бути встановлений на значення мінімальної висоти зниження або ВПР (MDA(H) / DA(H)). Стандартні команди й значення ВПР повинні доповідатися за барометричним висотоміром. Радіовисотомір може використовуватися при виконанні точних заходів за CAT I, тоді задатчик радіовисотоміра встановлюється на значення «DH».

8.3.3.12. IFR Flight Level tables

Not applicable for RVSM space.

8.3.3.12. Таблиця перекладу одиниць виміру висоти при польотах за ППП.

Не застосовується у RVSM просторі.

Table 2 **Таблиця 2**

180º - 359º		360º - 179º	
ft (x100)	metres	ft (x100)	metres
		10	300
20	600	30	900
40	1 200	50	1 500
60	1 850	70	2 150
80	2 450	90	2 750
100	3 050	110	3 350
120	3 650	130	3 950
140	4 250	150	4 450
160	4 900	170	5 200
180	5 500	190	5 800
200	6 100	210	6 400
220	6 700	230	7 000
240	7 300	250	7 600
260	7 900	270	8 250
280	8 550	290	8 850
310	9 450	330	10 050
350	10 650	370	11 300
390	11 900	410	12 500

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.4. Altitude alerting system procedures.....8.3.4-3
8.3.4. Процедури при використанні систем сповіщення про підхід до заданої висоти.....8.3.4-3

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.4. Altitude alerting system procedures.

CAT.IDE.A.140

The following aircrafts of Aircompany Constanta equipped with an on - board altitude alerting system:

- turboprop aircraft with a maximum certified take - off mass over 5700 kg or with a maximum certified passenger seat of more than 9;
- jet aircrafts

The aircraft's alerting system for dangerous altitude changes able to:

- informed crew about approach to a pre - selected altitude;
- informed crew (at least by an audio signal) of a deviation from a pre - selected altitude.

The purpose of the altitude alerting system is to warn the crew by automatically activating the visual and / or audio alarm (see appropriate AFM) when the aircraft approaches or leaves the altitude / flight level. The system and its operation must ensure accurate altitude maintenance at all stages of the flight. The crew interaction technology given in the Normal Procedures (OM) indicates which of the pilots sets the altitude (pilot piloting if the aircraft is controlled by autopilot, in the case of manual control - the pilot controlling the command). In the set, the warning height must be set to the altitude / echelon to which the aircraft performs the set (or possibly to the intermediate altitude / flight level), or the cruising flight level. When flying on flight level, the system must be installed on the designated cruising flight level. When lowering, the system must be set to the appropriate height / flight level to which the aircraft is allowed to descend. When approaching an aerodrome by VFR without air traffic control, the system must be set to the minimum safe altitude. Depending on the system design (see AOM), an initial warning is given 900 or 750 feet before the set altitude / flight level is reached.

In any case, when approaching to altitude / flight level, at 1000 feet, the pilot in controle must respond to the warning with the standard phrase: "ONE THOUSAND BEFORE FLIGHT LEVEL." The pilot – in - comand must check the value of the current altitude and answer with the standard phrase: " CHECKED ".

When descending from altitude of 2500 feet and below the terrain and / or obstacles (at low altitudes) to MDA (H) / DA (H), the vertical rate of descent of the aircraft should not exceed 1500 feet / min.

The use of such systems in no way relieves crew of responsibility for maintaining the specified and safe altitudes / flight levels.

8.3.4. Процедури при використанні систем сповіщення про підхід до заданої висоти.

Бортовою системою оповіщення щодо небезпечної зміни висоти обладнані наступні літаки Авіакомпанії Константа:

- турбогвинтові літаки з максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг або з максимальною сертифікованою кількістю пасажирських місць понад 9;
- турбореактивні літаки.

Бортова система оповіщення щодо небезпечної зміни висоти здатна:

- оповістити льотний екіпаж про наближення до заздалегідь обраної висоті;
- оповістити льотний екіпаж (принаймні звуковим сигналом) про відхилення від заздалегідь обраної висоти.

Призначенням системи попередження щодо висоти польоту є попередження льотного екіпажу автоматичним включенням візуальної та/або звукової сигналізації (див. відповідне AFM), коли ПС наближується або залишає встановлену висоту/ешелон польоту. Система та її робота мають забезпечувати точне витримування висоти на усіх етапах польоту. Технологія взаємодії екіпажу, наведена в Нормальних процедурах (ОМ) указує, який з пілотів установлює висоту (пілот, що пілотує, якщо ПС керується автопілотом, у випадку ручного керування - пілот, що контролює, за відповідною командою). В наборі висота попередження має бути встановлене на висоту / ешелон, до якої ПС виконує набір (або, можливо, на проміжну висоту / ешелон), або крейсерський ешелон. При польоті на ешелоні система має бути встановленою на призначений крейсерський ешелон. При зниження система має бути встановлена на відповідну висоту / ешелон, до якої ПС дозволено зниження. При заходженні на аеродром за VFR без обслуговування повітряного руху система має бути встановленою на мінімальну безпечну висоту. Залежно від конструкції системи (див. АОМ), початкове попередження дається за 900 або 750 футів до досягнення встановленої висоти / ешелону.

У будь-якому випадку при наближенні до заданої висоти / ешелону, за 1000 фут, пілот, що контролює, має відповісти на попередження стандартною фразою: «ОДНА ТИСЯЧА ДО ЗАНЯТТЯ ЕШЕЛОНУ». Пілот, що пілотує, має проконтролювати значення поточної висоти та відповісти стандартною фразою: «ПЕРЕВІРИВ».

При зниженні з висоти 2500 фут і нижче над рельєфом місцевості та/або перешкодами (на малих висотах) до висоти MDA(H) / DA(H), вертикальна швидкість зниження ПС не має перевищувати 1500 фут / хв.

Використання таких систем ні в якому разі не звільняє екіпаж ПС від відповідальності за витримування заданих та безпечних висот / ешелонів польоту.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.5. Ground proximity warning system GPWS (TAWS). 8.3.5-3
8.3.5. Система попередження про наближення до землі GPWS (TAWS) 8.3.5-3
8.3.5.1. Terrain Database 8.3.5-3
8.3.5.1. База даних стосовно місцевості 8.3.5-3
8.3.5.2. EGPWS Policy 8.3.5-3
8.3.5.2. Політика стосовно застосування EGPWS 8.3.5-3
8.3.5.3. Flight Crew Training 8.3.5-4
8.3.5.3. Тренування льотних екіпажів 8.3.5-4
8.3.5.4. Reporting 8.3.5-4
8.3.5.4. Порядок надання доповідей 8.3.5-4
8.3.5.5. Operating principle and procedure 8.3.5-5
8.3.5.5. Принцип роботи та порядок експлуатації 8.3.5-5
8.3.5.6. Limitations 8.3.5-7
8.3.5.6. Обмеження 8.3.5-7
8.3.5.7. Actions of flight crew at actuation of system of signaling about dangerous approach to terrain 8.3.5-7
8.3.5.7. Дії екіпажу при спрацьовуванні системи небезпечного зближення з землею 8.3.5-7
8.3.5.8. System of actions against controlled flight into terrain (CFIT) 8.3.5-8
8.3.5.8. Система заходів із попередження зіткнень керованих ПС з землею (CFIT) 8.3.5-8

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.5. Ground proximity warning system GPWS (TAWS).

CAT.IDE.A.150, AMC1 CAT.IDE.A.150, GM1 CAT.IDE.A.150, CAT.OP.MPA.290, GM1 CAT.OP.MPA.290

All turboprop aircraft of Aircompany Constanta with MCTOM over 5700 kg or with MOPSC are equipped with the TAWS system, which meets the requirements for Class A equipment, according to the applicable standard.

All aircraft with piston engines of Aircompany Constanta, with MCTOM more than 5700 kg or with MOPSC more than nine are equipped with TAWS system, which meets the requirements for Class B equipment, according to the relevant standard.

The system is activated and warnings are provided to the crew when:

- Excessive descent rate;
- Excessive terrain closure rate;
- Excessive altitude loss after take-off or go-around;
- Unsafe terrain clearance while not in the landing configuration;
- Excessive descent below the instrument glide path.

NOTE: The requirement for a Class A TAWS to provide a warning to the flight crew for excessive downwards glide slope deviation should apply to all final approach glide slopes with angular vertical navigation (VNAV) guidance, whether provided by the instrument landing system (ILS). The same requirement should not apply to systems providing vertical guidance based on barometric VNAV.

In this section, abbreviations GPWS, EGPWS and TAWS are equivalent.

The ground proximity warning system is intended for crew warning about possible hit in a situation development of which can result in the unintentional collision of A/C with a ground or water surface, with artificial obstacles. Warning is carried out by delivery of voice and light information, and also by forming of visual information about character of ground surface on the screen of processor-indicator on the basis of ground surface relief, artificial obstacles and aerodromes in electronic databases.

8.3.5.1. Terrain Database

Aircompany ensures that aircraft are operated with the latest terrain database provided by the TAWS manufacturer.

NOTE: States that are ICAO members provide the TAWS manufacturers with the terrain database contents. Each State is responsible for the definition of the terrain database content.

8.3.5.2. EGPWS Policy

It is the responsibility of the PIC to develop and implement a plan which employs all available resources to ensure adequate terrain clearance.

8.3.5. Система попередження про наближення до землі GPWS (TAWS).

Усі літаки Авіакомпанії Константа з МСТОМ більше 5700 кг, або з MOPSC обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу А, згідно застосовному стандарту.

Усі літаки з поршневими двигунами Авіакомпанія Константа, з МСТОМ більше 5700 кг, або з MOPSC більше дев'яти обладнані системою TAWS, яка відповідає вимогам для обладнання класу В, згідно відповідного стандарту.

Спрацювання системи та надання екіпажу попереджень відбувається при:

- Надмірній швидкості зниження;
- Надмірній швидкості наближення до рельєфу місцевості;
- Надмірна втрата висоти після зльоту або відходу на друге коло;
- Небезпечне наближення до поверхні у випадку, коли конфігурація не є посадковою;
- Надмірне зниження нижче приладової глісади.

ПРИМІТКА: Вимога до TAWS класу А щодо попередження екіпажу про надмірне відхилення нижче глісади повинна застосовуватися до всіх глісад на етапі кінцевого заходження на посадку з кутовим вертикальним навігаційним наведенням (VNAV), незалежно від того, чи забезпечується воно системою посадки за приладами (ILS). Ця вимога не повинна застосовуватися до систем, що забезпечують вертикальне наведення на основі барометричної VNAV.

В цьому розділі абревіатури GPWS, EGPWS та TAWS є еквівалентними.

Система попередження про наближення із землею призначена для попередження екіпажу про можливе потрапляння у ситуацію, розвиток якої може призвести до ненавмисного зіткнення ПС з земною або водною поверхнею, зі штучними перешкодами. Попередження здійснюється шляхом видачі мовної та світлової інформації, а також шляхом формування візуальної інформації про характер земної поверхні на екрані процесора-індикатора на підставі електронних баз даних рельєфу земної поверхні, штучних перешкод і аеродромів.

8.3.5.1. База даних стосовно місцевості

Авіакомпанія гарантує, що літаки експлуатуються з використанням актуальної бази даних про місцевість, наданої виробником TAWS.

ПРИМІТКА: Держави, які є членами ІКАО, надають виробникам TAWS вміст бази даних місцевості. Кожна держава несе відповідальність за визначення змісту бази даних місцевості.

8.3.5.2. Політика стосовно застосування EGPWS

Відповідальність за розробку та реалізацію плану, який передбачає використання всіх наявних ресурсів для забезпечення належного запобігання зближенню з поверхнею, покладається на КПС.

When undue proximity to the ground is detected by a flight crew member or by a ground proximity warning system, the pilot flying shall take corrective action immediately to establish safe flight conditions.

The EGPWS must be “ON” from take-off until landing. The GPWS may not be deactivated except when specified by approved procedures.

It is recommended that at least one pilot selects the terrain display mode during phases of flight when altitude and terrain awareness is critical such as:

- during climb and descent below MSA;
- when the flight crew accepts responsibility for terrain/obstacle clearance;
- during the conduct of uncharted visual arrivals and approaches, especially at night and in mountainous terrain;
- during the conduct of RNAV/RNP approaches, circling approaches and charted visual approaches;
- in the event a landing at the nearest suitable airport is required;
- in the event of an emergency descent.

During daylight and in VMC with terrain and obstacles clearly in sight and if the cause of EGPWS alert is clearly identified, the alert may be considered cautionary. The flight crew must therefore take positive corrective action until the alert stops, or a safe trajectory is ensured. A go-around shall be initiated in any case if cause of warning cannot be identified immediately.

The flight crew must react to EGPWS alerts in an appropriate manner and without delay.

As a general policy no EGPWS warning/caution signals/announcements shall be ignored, proper action shall be taken immediately!

8.3.5.3. Flight Crew Training

EGPWS flight crew training programs (ground training, initial and recurrent simulator training) requirements are pointed in GM1 CAT.OP.MPA.290 and covered in this OM Part D.

8.3.5.4. Reporting

Reporting procedures:

1) Verbal reports. Verbal reports should be made promptly to the appropriate air traffic control unit:
   - whenever any maneuver has caused the aircraft to deviate from an air traffic clearance;
   - when, following a maneuver which has caused the aircraft to deviate from an air traffic clearance, the aircraft has returned to a flight path which complies with the clearance; and/or

У разі виявлення надмірної близькості до землі членом льотного екіпажу або системою попередження про наближення до землі, пілот, який виконує політ, повинен негайно вжити коригувальних заходів для відновлення безпечних умов польоту.

Система EGPWS повинна бути увімкнена з моменту зльоту до моменту посадки. Забороняється деактивувати GPWS за винятком випадків, передбачених затвердженими процедурами.

Рекомендується, щоб принаймні один пілот вибирав режим відображення рельєфу на етапах польоту, коли обізнаність про висоту і рельєф місцевості є критично важливою, наприклад, на таких етапах, як:

- під час набору висоти та зниження нижче MSA;
- коли екіпаж бере на себе відповідальність за забезпечення безпечного перевищення над перешкодами/поверхнею;
- під час виконання невизначених на схемах візуальних заходів на посадку, особливо вночі та в гірській місцевості;
- під час виконання заходів на посадку за RNAV/RNP, заходів на посадку з кола та візуальних заходів на посадку, які визначено на схемах;
- у випадку, якщо необхідна посадка в найближчому відповідному аеропорту;
- у випадку авіарійного зниження

У світлий час доби та у ВМУ, коли місцевість та перешкоди добре видно, і якщо причину попередження EGPWS чітко визначено, сигналізація може вважатися попереджувальною. Тому екіпаж повинен вжити ефективних коригувальних заходів до припинення дії попередження або до виходу на безпечну траєкторію польоту. У будь-якому випадку, якщо причину попередження неможливо визначити негайно, необхідно розпочати відхід на друге коло.

Екіпаж повинен реагувати на попередження EGPWS відповідним чином і без затримки.

Як правило, жодне попередження/застереження EGPWS не повинно бути проігнороване, відповідні заходи повинні бути вжиті негайно!

8.3.5.3. Тренування льотних екіпажів

Вимоги до програм підготовки льотного складу EGPWS (наземна підготовка, початкова та періодична підготовка на тренажерах) викладені в GM1 CAT.OP.MPA.290 та відображені в Частині D цього КЕ.

8.3.5.4. Порядок надання доповідей

Процедури надання доповідей:

1) Усні повідомлення. Усні повідомлення слід негайно передавати до відповідного підрозділу управління повітряним рухом:
   - якщо будь-який маневр призвів до відхилення повітряного судна від диспетчерського дозволу;
   - коли після маневру, який призвів до відхилення повітряного судна від умов диспетчерського дозволу, повітряне судно повернулося на траєкторію польоту, яка відповідає цьому дозволу; та/або

- when an air traffic control unit issues instructions which, if followed, would cause the pilot to maneuver the aircraft towards terrain or obstacle or it would appear from the display that a potential CFIT occurrence is likely to result

2) Written reports. Written reports should be submitted in accordance with Aircompany`s occurrence reporting scheme and they also should be recorded in the aircraft technical log:

- whenever the aircraft flight path has been modified in response to a TAWS alert (false, nuisance or genuine);
- whenever a TAWS alert has been issued and is believed to have been false; and/or
- if it is believed that a TAWS alert should have been issued, but was not.

The term 'false' means that the TAWS issued an alert which could not possibly be justified by the position of the aircraft in respect to terrain and it is probable that a fault or failure in the system (equipment and/or input data) was the cause;

The term 'nuisance' means that the TAWS issued an alert which was appropriate, but was not needed because the flight crew could determine by independent means that the flight path was, at that time, safe;

The term 'genuine' means that the TAWS issued an alert which was both appropriate and necessary; and

The written report terms described above are only meant to be assessed after the occurrence is over, to facilitate subsequent analysis, the adequacy of the equipment and the programs it contains. The intention is not for the flight crew to attempt to classify an alert into any of these three categories when visual and/or aural cautions or warnings are annunciated.

8.3.5.5. Operating principle and procedure

Principle of the system work is a treatment of incoming information, and delivery to crew of the necessary light signaling, voice reports and graphic information at an exposure of potentially dangerous situation for an aircraft. A function of evaluation of relief of locality in direction of flight is an analysis of trajectory of flight of aircraft with information about relief, obstacles and distances to RW of airports.

The indication of relief is provided during all stages of flight – take - off, en-route, in the vicinity of aerodrome and approach.

For the decision of this task a device gets information from:

- GPS - geographic coordinates, and altitude;
- radio altimeter - true height;
- navigation-landing system - deviations from final approach trajectory;
- processor of air information with the temperature sensor - altitude, rate of descent, temperature of external air;
- sensor of wing flaps position;

- коли диспетчерська служба дає вказівки, виконання яких змусить пілота маневрувати повітряним судном у напрямку до місцевості або перешкоди, або на дисплеї з'являється інформація про те, що ці вказівки, як результат, можуть призвести до CFIT

2) Письмові доповіді. Письмові доповіді повинні подаватися відповідно до порядку надання доповідей про події втсановленого в Авіакомпанії, а також реєструватися в технічному журналі повітряного судна:

- коли траєкторія польоту літака була змінена у відповідь на попередження TAWS (помилкове, таке, що не вимагає негайних дій або актуальне);
- у випадку, коли було видано попередження про TAWS, яке, як вважається, було помилковим; та/або
- якщо вважається, що попередження TAWS мало бути видане, але цього не сталось.

Термін "помилковий" означає, що TAWS видала попередження, яке неможливо обґрунтувати положенням повітряного судна відносно місцевості, і є ймовірність, що причиною була несправність або збій у системі (обладнання та/або вхідні дані);

Термін "таке, що не вимагає негайних дій" означає, що TAWS видала попередження, яке було доречним, але не було необхідним, оскільки екіпаж міг визначити незалежними засобами, що траєкторія польоту на той момент була безпечною;

Термін «актуальне» означає, що TAWS випустила попередження, яке було доречним і необхідним; і

Термінологія письмових доповідей, яку описано вище, призначена тільки для оцінки після завершення події, щоб полегшити подальший аналіз, адекватність обладнання та встановлених на нього програм. Екіпаж не повинен намагатися класифікувати тривогу в будь-яку з цих трьох категорій, коли оголошуються візуальні та/або звукові застереження або попередження.

8.3.5.5. Принцип роботи та порядок експлуатації

Принцип роботи системи - обробка інформації, що надходить, і видача екіпажу необхідної світлової сигналізації, мовних повідомлень і графічної інформації при виявленні потенційно небезпечної для літака ситуації. Функція оцінки рельєфу місцевості у напрямку польоту - це аналіз траєкторії польоту літака з інформацією про рельєф, перешкоди і відстані до ЗПС аеропортів.

Індикація рельєфу забезпечується на протязі усіх етапів польоту - злету, польоту за маршрутом, в зоні аеропорту і заходження на посадку.

Для вирішення цієї задачі пристрій отримує інформацію від:

- GPS - географічні координати, висота;
- радіовисотоміру - істинна висота;
- навігаційно - посадкової системи - відхилення від траєкторії заходження на посадку;
- обчислювача повітряних даних з датчиком температури - абсолютна висота, вертикальна швидкість, температура зовнішнього повітря;
- датчика положення закрилків;

- eventual switch of the retracted undercarriage;
- gyroscopic compass - magnetic course;
- automat of angles of attack and overloads.

In combination with database the system provides information about runway awareness, Virtual approach path, Safe operating area and Prognose altitude which gives to the crew the fast access to information, lowering erroneous alarms.

The system has built - in functions of warning about danger, which provide the light signaling and voice warnings. The system provides all standard warnings, and also warnings about relief. Warning of relief will be either FLTA (forward looking terrain avoidance), or PDA (premature descent alert). All of warnings are shown automatically.

Mode 1 - excessive rate of descent - uses a combination of barometric and radio altitude for the signaling about the excessive rate of descent. The penetration into outer envelope: the illumination of advisory lights «PULL UP» and the aural advice: «SINK RATE»; penetration into inner envelope: the second aural message «WHOOP WHOOP PULL UP» will be heard.

Mode 2A - excessive rate of closure to terrain - The penetration into outer envelope: illumination of red advisory light «PULL UP» and aural advice: «TERRAIN, TERRAIN»; penetration into inner envelope: the aural advice: «WHOOP, WHOOP PULL UP».

Mode 2B - excessive rate of closure to terrain during landing approach. This mode 2B works similar to mode 2A but limits the envelope up to phase of approach.

Mode 3 - altitude loss after take-off - uses the radio altitude, barometric rate of descent and barometric altitude for determination of loss of altitude after take-off or unsuccessful landing approach. The penetration into envelope: the illumination of red advisory lights «PULL UP» and aural advice: «DON'T SINK».

Mode 4A - the flight into terrain not in landing configuration / gear up - the penetration of envelope: the illumination of red advisory lights «PULL UP» and aural advice: «TOO LOW - GEAR» and «TOO LOW - TERRAIN».

Mode 4B - the flight into terrain not in landing configuration/flaps up - the penetration of envelope: the illumination of red advisory lights «PULL UP» and aural advice: «TOO LOW - FLAPS» and «TOO LOW - TERRAIN».

Mode 5 - the descent below glidepath - The descent below ILS glideslope activates amber advisory lights «BELOW G/S» and aural advice: «GLIDESLOPE».

Mode 6 - altitude callout - provides the voice altitude callout “FIVE HUNDRED FEET” when A/C passes the radio altitude of 150 m (500 ft) with undercarriage down. No visual warnings associated with this mode.

The warning about WIND SHEAR - the occasion into conditions of wind shear at height below 1500 feet above ground surface: a two-tone siren is heard with subsequent aural advice: «WIND SHEAR, WIND SHEAR», and at the same time the word WIND SHEAR appears on screen of Flight Attitude Director Instrument (FADI) and remains until conditions of wind shear exist.

- кінцевого вимикача випущеного положення шасі;
- гіроіндукційного компасу - магнітний курс;
- автомату кутів атаки і перевантажень.

Система забезпечує у поєднанні з базою даних відомості про ЗПС, віртуальну траєкторію заходження, зону безпечної експлуатації і прогнозовану висоту, що надає екіпажу швидкий доступ до інформації, понижуючи помилкові тривоги.

Система має вбудовані функції попередження про небезпеку, які забезпечують світлову сигналізацію і мовні попередження. Система забезпечує усі стандартні попередження, а також попередження про рельєф. Попередження про рельєф є або FLTA (оцінка рельєфу у напрямку польоту), або PDA (передчасне зниження). Усі попередження показуються автоматично.

Режим 1 - ERD - надмірна вертикальна швидкість зниження - використовує комбінацію барометричної і радіо висоти для сигналізації надмірної вертикальної швидкості наближення до землі. Якщо радіо висота відсутня, використовується розрахункова висота вище землі. Проникнення у зовнішній сектор: загоряння сигналу «PULL UP» та звуковий сигнал «SINK RATE»; проникнення у внутрішній сектор: чутне друге звукове повідомлення «WHOOP WHOOP PULL UP».

Режим 2A - надмірна швидкість зближення з земною поверхнею - проникнення в зовнішній сектор: загоряння червоного сигналу «PULL UP» та звуковий сигнал «TERRAIN, TERRAIN»; проникнення у внутрішній сектор: звукове повідомлення «WHOOP, WHOOP PULL UP».

Режим 2B - надмірна швидкість зближення з земною поверхнею під час заходження на посадку. Цей режим 2B працює аналогічно режиму 2A, але обмежує сектор до фази заходження на посадку.

Режим 3 - втрата висоти після злету - використовує радіо висоту, барометричну вертикальну швидкість і барометричну висоту для визначення втрати висоти після злету або невдалого заходження на посадку. Проникнення в сектор: загоряння червоного сигналу «PULL UP» та звуковий сигнал «DON'T SINK».

Режим 4A - близькість до землі / шасі прибрано - проникнення в сектор: загоряння червоного сигналу «PULL UP» та звуковий сигнал «TOO LOW - GEAR» і «TOO LOW - TERRAIN».

Режим 4B - близькість до землі/закрилки прибрані - проникнення в сектор: загоряння червоного сигналу «PULL UP» та звуковий сигнал «TOO LOW - FLAPS» і «TOO LOW - TERRAIN».

Режим 5 - зниження нижче глісади - зниження нижче глісади ILS активізує загоряння жовтого сигналу «BELOW G/S» та звукового сигналу «GLIDESLOPE».

Режим 6 - відлік висоти - забезпечує мовний відлік висоти «FIVE HUNDRED FEET» при перетинанні ПС радіо висоти 150 м (500 фут) з випущеним шасі. З цим режимом не зв’язано жодного візуального сигналу.

Попередження про зсув вітру - потрапляння в умови зсуву вітру на висотах нижче 1500 фут над земною поверхнею: чутна двох тонова сирена з наступною мовною інформацією «WINDSHEAR, WINDSHEAR», при цьому на командному пілотажному приладі (FADI) з’являється слово WINDSHEAR, яке зберігається до тих пір, поки існують умови зсуву вітру.

GPWS must be "ON" from take-off until landing under terms that the system and its installation in particular aircraft does not require of any other procedure.

As the general policy, **no EGPWS warning signals/advices must be ignored,** and proper actions shall be taken immediately.

Note: during flight in holding area, pilots shall be aware of possibility that mistaken warnings can be generated due-to presence of aircraft holding 1000 ft below and that the subsequent maneuver of avoidance of terrain may lead to conflict with other traffic holding above.

8.3.5.6. Limitations

The existent systems of signaling about dangerous approach to terrain do not enable viewing of ground surface ahead of aircraft. Therefore, a flight crew can get a warning signal for very short time, especially if the flight takes place over mountainous terrain with steeply inclined mountainsides. In case of modes 1 and 2, warning signals are given out only, when the separation of aircraft from local obstacles is 2500 feet and less. If timely actions will not be attempted, the flight crew has on the average of 20 seconds between triggering of signal system and contact with ground, if an aircraft continues intensive descent or if terrain under aircraft inclines steeply.

8.3.5.7. Actions of flight crew at actuation of system of signaling about dangerous approach to terrain

In case of triggering of hazardous ground proximity warning system (except for cases of wind shear and triggering of «WINDSHEAR» signal), a flight crew shall take followings immediate and drastic actions:

- to set up the maximum takeoff power (thrust) of engines;
- to set up the maximum allowable angle of pitch.

Make climb to stoppage of triggering of EGPWS, or

- up to minimum safe altitude (MSA) in this sector;
- to keep the configuration of aircraft in conformity with the stage of flight.

In case of appearing into conditions of wind shear with followings specific features:

- the height is 1500 feet above terrain or below;
- the fluctuation of indicator speed is ± 15 knots;
- the fluctuation of vertical speed is ± 500 ft/min;
- the fluctuation of pitch of angle is ± 50;
- the deviation from a glideslope reaches the first point;
- the position of throttles (the mode operation of engines) does not correspond to phase of flight, or
- the triggering of warning **«WIND SHEAR».**

Flight crew shall undertake followings immediate and drastic measures:

Система GPWS повинна бути включена від злету до посадки за умови, що система і її установка на окремому ПС не потребують якої - небудь іншої процедури.

В якості основної політики **жодні попереджувальні сигнали / повідомлення системи EGPWS не повинні ігноруватися** і повинні негайно застосовуватися відповідні дії.

Примітка: при польоті в зоні очікування пілоти повинні бути попередженими щодо можливості помилкової сигналізації від ПС, що очікує на 1000 фут нижче, і що наступний маневр з уникнення зіткнення з землею може призвести до небезпечного зближення з іншим ПС, що очікує вище.

8.3.5.6. Обмеження

Існуючі системи сигналізації небезпечного зближення з землею не дають можливості перегляду земної поверхні попереду ПС. Тому екіпаж може отримати попереджувальний сигнал за дуже короткий час, особливо, якщо політ виконується в гірській місцевості з дуже крутими схилами. В режимах 1 та 2 попереджувальна сигналізація видається тільки, коли розділення між ПС та місцевими перешкодами становить 2500 фут і менше. Якщо своєчасні дії не будуть розпочатими, то льотний екіпаж має у середньому 20 с від початку спрацьовування сигналізації до контакту з землею, якщо ПС продовжує інтенсивне зниження, або якщо земна поверхня під ПС круто піднімається.

8.3.5.7. Дії екіпажу при спрацьовуванні системи небезпечного зближення з землею

У випадку спрацьовування системи небезпечного зближення з землею (за винятком випадку потрапляння в умови зсуву вітру й спрацьовування сигналу «WINDSHEAR»), льотний екіпаж повинен розпочати наступні негайні й енергійні дії:

- установити максимальну злітну потужність (тягу);
- установити максимально припустимий кут тангажу.

Виконати набір висоти до припинення спрацьовування сигналізації EGPWS, або

- до зайняття мінімальної безпечної висоти (MSA) в цьому секторі;
- привести конфігурацію ПС у відповідність з етапом польоту.

У випадку потрапляння в умови зсуву вітру, ознаками яких є наступні умови:

- висота 1500 фут над поверхнею землі або нижче;
- коливання приладової швидкості становить ± 15 вуз.;
- коливання вертикальної швидкості ± 500 фут/хв.;
- коливання кута тангажу становить ± 50;
- відхилення від глісади сягає 1 точки;
- положення РУД (режим роботи двигунів) не відповідає фазі польоту, або
- спрацьовування сигналізації **«WIND SHEAR».**

Льотний екіпаж повинен негайно розпочати наступні й енергійні дії:

- to set the mode of missed approach;
- to set up the maximum takeoff power (thrust) of engines;
- to set up the appropriate angle of pitch;
- to act in obedience to indications of director pointers (flight director);
- do not make changes into configuration of aircraft until stoppage of warning and the probability of contact with ground surface vanish away.

NOTE: under conditions of severe wind shear, possibilities of autopilot may be insufficient to hold appropriate angle of pitch and to stop warning «PULL UP» or to prevent terrain collision. Flight crew must be ready to change to manual control. In that case, the briefly triggering of Stick Shaker is possible.

In some cases there can be false or inadequate working of system of GPWS; for example, in case of ATC radar vectoring during landing approach and descent to safe altitude with high vertical speed, or in case of flight in conditions of extreme evolution of sandy storm, at landing approach with deflection of flaps, non-complied with landing configuration.

It is very important to understand that even in case of expected possibility of triggering of GPWS, the flight crew shall take immediate and drastic actions, if there are no conditions described in paragraph below.

At PIC discretion, the alerting of GPWS may not be taken into account only in day-time, if: the reliable visual contact with ground surface is established, safe flight altitude is maintained and at moment of triggering of GPWS it is obviously clear to commander that there is no risk for aircraft in relation to surface of ground and trajectory of flight taking into account the configuration of aircraft.

8.3.5.8. System of actions against controlled flight into terrain (CFIT)

Controlled flight into terrain (CFIT) is a term, which marks events, related to collisions of aircraft with earth or water surface in cases when a crew could be able to control an aircraft on direction and speed.

Strategic direction of warning of CFIT is fulfillment of rules of flight and standard operating procedures by all of elements of the operating system with the purpose of stay of aircraft in the safe area of normative space-temporal trajectory of move of aircraft in flight together with the improvement of on-board and ground facilities of warning of CFIT.

In obedience to it the complex of measures for warning of aviation events as CFIT is developed in Aircompany Constanta:

During previous preparation:

- to reflect most full features of execution of flight, flight exploitation of aircraft, co - operation of crew members at complicated meteorological conditions in relation to concrete routes and aerodromes;
- to make the flight plan into account forecasts of a storm activity;
- to use the control list of CFIT;

- установити режим виходу на друге коло;
- установити максимальну злітну потужність (тягу);
- установити відповідний кут тангажу;
- діяти за показаннями директорних стрілок (flight director);
- не змінятиконфігурацію ПС до тих пір, поки не припиниться сигналізація і мине ймовірність зіткнення з землею.

ПРИМІТКА: в умовах сильного зсуву вітру для припинення сигналізації «PULL UP» або запобігання контакту з земною поверхнею можуть бути недостатніми можливості автопілоту та витримування відповідного тангажу. Екіпаж повинен бути готовим до переходу на ручне керування. В таких випадках можливе короткочасне спрацьовування вібратора штурвалу.

За деяких умов можуть спостерігатися помилкові або невідповідні спрацьовування системи небезпечного зближення з землею, наприклад, при локаторному векторінні при заходженні на посадку і зниженні до безпечної висоти з великою вертикальною швидкістю, або при польоті за умов екстремального розвитку піщаної бури, при заході на посадку з відхиленням закрилків, що не відповідає посадковому.

Дуже важливо розуміти, що навіть у випадку очікування можливості спрацьовування системи попередження небезпечного зближення з землею, екіпаж повинен ужити негайні й енергійні дії, якщо відсутні умови, наведені нижче.

На розсуд КПС, сигналізація системи небезпечного зближення з землею може не прийматися до уваги тільки вдень, якщо: встановлений надійний візуальний контакт з земною поверхнею, утримується безпечна висота польоту, а також при спрацьовуванні сигналізації небезпечного зближення з землею ясно, що ризик для ПС стосовно земної поверхні і траєкторії польоту з урахуванням конфігурації ПС відсутній.

8.3.5.8. Система заходів із попередження зіткнень керованих ПС з землею (CFIT)

Зіткнення з землею керованих ПС (CFIT) - термін, яким позначають події, зв'язані із зіткненнями ПС з землею або водою у випадках, коли екіпаж міг контролювати ПС за напрямком і швидкістю.

Стратегічним напрямком попередження CFIT є виконання правил польоту та стандартних експлуатаційних процедур усіма елементами експлуатаційної системи з метою перебування ПС в безпечній зоні нормативної просторово - часової траєкторії руху в повітрі разом з удосконаленням бортових і наземних засобів попередження зіткнень ПС з земною поверхнею і перешкодами.

Згідно з цим в Авіакомпанії Константа розроблено комплекс заходів для попередження авіаційних подій типу CFIT:

В процесі попередньої підготовки:

- найбільш повно відбивати особливості виконання польоту, льотної експлуатації ПС, взаємодії членів екіпажу за ускладнених метеоумов стосовно конкретних маршрутів і аеродромів;
- складати план польоту з урахуванням прогнозування грозової діяльності;
- використовувати контрольний перелік CFIT;

- to study thoroughly relief of locality of the route, on aerodromes of departure and arrival, alternate aerodromes with the purpose of maintaining of safe altitudes at all stages of flight, especially at execution of STARs and SIDs.

It is required during pre - flight preparation:

- to execute a calculation of take-off-landing descriptions, barometric altitudes by schemes, to flight over basic control points of descent on glide-path taking into account the temperature of external air, fall of atmospheric pressure, especially on RWYs with limited length;
- command - instructor personnel shall instruct crews before flight;
- to provide crews by maps with clear denotation of potentially dangerous places at departure, en-route, and landing approach.

It is required in flight:

- constantly be well-informed about altitude, constantly analyze the height of set trajectory of flight relative to ground;
- to maintain safe altitudes at any approach;
- to maintain altitudes and transition levels, to compare the given altitudes of landing approach at crossing of transition level;
- at setting of altimeters to execute speech comparing of altitudes and pressures especially at landing approach on RW, not equipped for the precise landing approach;
- to use maximally an autopilot during landing approach and go - around at meteorological conditions close to a minimum of PIC and aerodrome;
- executing ATC instructions to require explanation of unclear instructions, especially those which do not compare with minimum safe altitudes and violate schemes of departure and approach;
- to maintain the legible order of crew's actions at GPWS signaling;
- to execute procedures of stabilized landing approach, to shut out the use of excessive rates of descent at approach of aircraft to ground.

In the process of simulator training to use all above-mentioned procedures.

Training of flight crew

Training of flight crews for warning of CFIT is presented by the program:

- study of aviation events due to CFIT in world-wide CA during analyses of flights and special lectures with flight crew;
- simulator training at landing approach on RW, unequipped for the precise landing and go-around at the work out of the GPWS;

- досконально вивчати рельєф місцевості по маршруту польоту, на аеродромах вильоту і посадки, запасних аеродромах з метою витримування безпечних висот польоту на усіх етапах польоту, особливо при виконанні STAR і SID.

В процесі передпольотної підготовки слід:

- виконувати розрахунок злітно-посадкових характеристик, барометричних висот польоту за схемами, прольоту основних контрольних точок зниження по глісаді з урахуванням температури зовнішнього повітря, зниження атмосферного тиску, особливо на ЗПС обмеженої довжини;
- командно - інструкторському складу слід інструктувати екіпажі перед вильотом;
- забезпечувати екіпажів картами з чітким позначенням потенційно небезпечних місць на злеті, по маршруту і заходженні на посадку.

В польоті необхідно:

- постійно бути обізнаним про висоту польоту, постійно аналізувати висоту заданої траєкторії польоту відносно землі;
- дотримувати безпечні висоти при будь-якому заходження на посадку;
- дотримувати висоти і ешелони переходу, звіряти задані висоти заходження на посадку при перетинанні ешелону переходу;
- установлюючи висотоміри, виконувати мовну звірку висот і тисків особливо при заходженні на посадку на ЗПС, не обладнану для точного заходження на посадку;
- максимально використовувати автопілот під час заходження на посадку і при виході на друге коло при метеорологічних умовах, наближених до мінімуму КПС і аеродрому;
- виконуючи вказівки диспетчера ОПР вимагати пояснення нечітких вказівок, особливо тих, що не співпадають з мінімальними безпечними висотами прольоту над перешкодами і порушують схеми виходу і заходження на посадку;
- дотримувати чіткого порядку дій екіпажу при спрацьовуванні сигналізації систем попередження про небезпечне зближення з землею;
- виконувати процедури стабілізованого заходження на посадку, не допускати використання надмірних швидкостей зниження при наближенні літака до землі.

В процесі тренажерної підготовки використовувати усі вищенаведені процедури.

Підготовка льотних екіпажів

Підготовка льотних екіпажів для попередження авіаційних подій з причини CFIT представлена програмою:

- вивчення авіаційних подій в світовий ЦА з причин CFIT на розборах польотів і спеціальних заняттях з льотним складом;
- тренування на тренажері при заходженні на посадку на необладнану для точного заходження ЗПС і виходу на друге коло при спрацюванні сигналізації про небезпечне зближення з землею;

- analysis of flight data carriers, especially the stage of landing approach;
- training of co - pilot to the active piloting at approach;
- study of JEPPESEN documents air navigation publications, study of schemes of departure and approach at the mountain aerodromes;
- control and use of GPWS systems;
- order of setting altimeters, translation of QNH to QFE;
- use of automatic system of approach (if exist);
- of distribution of duties between crew members and use controlled procedures of landing approach;
- use of CFIT control list.

- аналізу даних засобів носіїв польотної інформації, особливо етапу заходження на посадку;
- навчання другого пілота активному пілотуванню при заходженні на посадку;
- проведення занять з вивчення документів аеронавігаційної інформації JEPPESEN, вивчення схем виходу і заходження на посадку на гірських аеродромах;
- контролю і використання систем сигналізації про небезпечне зближення з землею;
- вивчення порядку установки висотомірів, переведення тиску QNH в QFE;
- використання автоматичної бортової системи заходження на посадку (якщо є);
- розподілу обов'язків між членами екіпажу і використання контрольованих процедур заходження на посадку;
- використанням контрольного переліку CFIT.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.6. Policy and procedures for the use of traffic collision avoidance system TCAS (ACAS) 8.3.6-3
8.3.6. Політика та процедури використання системи уникнення зіткнень TCAS (ACAS) 8.3.6-3
8.3.6.1. General principles of TCAS operation. 8.3.6-3
8.3.6.1. Загальні принципи роботи TCAS 8.3.6-3
8.3.6.1.1. Indications 8.3.6-3
8.3.6.1.1. Індикація 8.3.6-3
8.3.6.1.2. Alerts 8.3.6-3
8.3.6.1.2. Попередження 8.3.6-3
8.3.6.2. General TCAS policy 8.3.6-4
8.3.6.2. Загальна політика TCAS 8.3.6-4
8.3.6.3. Pilot actions on TCAS Traffic Advisory (TA) 8.3.6-5
8.3.6.3. Дії пілота при отриманні повідомлення TCAS Traffic Advisory (TA) 8.3.6-5
8.3.6.4. Pilot actions on TCAS Resolution Advisory (RA) 8.3.6-5
8.3.6.4. Дії пілота при отриманні Консультативного попередження (RA) TCAS 8.3.6-5
8.3.6.5. RTF standard phraseology 8.3.6-6
8.3.6.5. Стандартна фразеологія радіообміну 8.3.6-6
8.3.6.6. In-flight operations 8.3.6-6
8.3.6.6. Експлуатація в повітрі 8.3.6-6
8.3.6.7. Sound notification 8.3.6-8
8.3.6.7. Звукове оповіщення 8.3.6-8
8.3.6.8. Symbols used for indication of aerospace situation 8.3.6-8
8.3.6.8. Символи, використовувані при індикації повітряної обстановки 8.3.6-8

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.6. Policy and procedures for the use of traffic collision avoidance system TCAS (ACAS)

CAT.IDE.A.155, CAT.OP.MPA.295, GM1 CAT.OP.MPA.295

Aircraft of Aircompany Constanta with turbine engines and maximum certified take - off mass over 5700 kg, or a maximum approved configuration of passenger seats over 19 are equipped with a system of traffic collision avoidance system with a minimum level of at least ACAS II.

The minimum performance level for ACAS II is contained in ICAO Annex 10, Volume IV, Chapter 4.

ACAS – is self-contained, airborne collision avoidance system that is intended to provide advice to pilots on potential conflicting traffic equipped with SSR transponder.

TCAS II – Traffic alert and Collision Avoidance System. TCAS has been developed in the USA; it is the only commercially available implementation of an ACAS.

Pilots are expected to operate TCAS while in flight in all airspace. When feasible, pilots should use the same altitude data source that is being used by the PF to provide altitude information to TCAS and the ATC transponder. For TCAS to work as designed, immediate and correct crew response to TCAS advisories is essential. Delayed flight crew response to an RA (Resolution Advisory) or reluctance to maneuver the aircraft in response to an RA for whatever reason can significantly decrease or negate the protection afforded by TCAS. Therefore, there should be a clear understanding among the pilots of their respective responsibilities when an TCAS advisory occurs.

8.3.6.1. General principles of TCAS operation.

TCAS II system is only used as a functional addition to crew of the aircraft. With this system crew should promptly detect oncoming aircraft and avoid collision with them. Thus the main responsibility lies on the same crew. The system is intended for use as a last resort to prevent collision of aircraft in the air when the main methods leveluvannya proved ineffective. Characteristics of this system provides a significant increase in flight safety and now this assessment received recognition by the world aviation community.

TCAS provides indications about surrounding aircraft and especially alerts about intruders that may jeopardize the safety of the flight. Therefore, to detect and track any surrounding aircraft, TCAS periodically interrogates surrounding aircraft transponders.

8.3.6.1.1. Indications

Surrounding aircraft information is displayed on the ND, together with:

- The bearing and range to the intruder.
- The intruder closure rate.
- The relative altitude difference.

8.3.6.1.2. Alerts

8.3.6. Політика та процедури використання системи уникнення зіткнень TCAS (ACAS)

Літаки Авіакомпанії Константа з турбінними двигунами, які мають максимальну сертифіковану злітну масу понад 5700 кг, або максимальну схвалену конфігурацію сидінь пасажирів понад 19 обладнані системою попередження небезпечного зближення з повітряними суднами з рівнем мінімальних характеристик принаймні ACAS II.

Мінімальний рівень характеристик ACAS II міститься в Додатку 10 ICAO, том IV, глава 4.

ACAS – це автономна бортова система запобігання зіткненням у повітрі, яка призначена для надання рекомендацій пілотам щодо потенційно конфліктного руху, оснащена SSR-транспондером.

TCAS II – Система попередження про трафік та запобігання зіткненням. TCAS була розроблена в США; це єдина комерційно доступна реалізація ACAS.

Очікується, що пілоти будуть використовувати TCAS під час польоту у всьому повітряному просторі. Якщо це можливо, пілоти повинні використовувати те саме джерело даних про висоту, яке використовується PF для надання інформації про висоту до TCAS та транспондера ОПР. Для того, щоб TCAS працювала належним чином, необхідна негайна та правильна реакція екіпажу на вказівки TCAS. Затримка реакції екіпажу на консультативні висновки системи (RA) або небажання маневрувати повітряним судном у відповідь на RA з будь-якої причини може значно зменшити або звести нанівець захист, що надається TCAS. Тому пілоти повинні чітко розуміти свої обов'язки в разі отримання рекомендацій TCAS.

8.3.6.1. Загальні принципи роботи TCAS

Система TCAS II використовується тільки як функціональне доповнення до екіпажу ПС. За допомогою цієї системи екіпаж повиннен вчасно виявляти зустрічні літаки та уникати зіткнення з ними. При цьому головна відповідальність лежить саме на екіпажі. Система призначена для використання в якості останнього засобу для попередження зіткнення повітряних суден в повітрі, коли основні методи ешелонування виявились неефективними. Технічні характеристики цієї системи забезпечують значне підвищення рівня безпеки польоту і зараз така оцінка отримала визнання світовою авіаційною спільнотою.

TCAS забезпечує індикацію стосовно інших ПС, що оточують літак та особливо про такі, що можуть скласти загрозу для безпеки польотів. Таким чином, з метою виявити та відстежити будь-який літак в зоні дії TCAS періодично виконує запит транспондерів таких ПС.

8.3.6.1.1. Індикація

Літаки, що знаходяться в зоні огляду відображаються на навігаційному дисплеї (ND) разом з інформацією про:

- Пеленгом та дистанцією до конфліктного літака;
- Швидкість зближення з конфліктним літаком;
- Відносну різницю у висоті.

8.3.6.1.2. Попередження

There are currently two types of TCAS alerts:

Traffic Advisories (TA) that inform the flight crew of the position of intruders.

Resolution Advisories (RA) that provide the flight crew with the position of threatening intruders and instructions to avoid them.

The TCAS uses the same frequencies to transmit and receive data as Mode S transponders and Mode S ground stations. This ensures the coordination of avoidance maneuvers and the communication between aircraft equipped with TCAS and Mode S transponder.

Only aircraft equipped with Mode S can coordinate avoidance maneuvers.

8.3.6.2. General TCAS policy

As a general practice, the flight crew must:

Ensure that TCAS is always operated in TA/RA Mode. TCAS must be operated in TA/RA mode before lining up. An active TCAS enables to check if there is no landing traffic before lining up on the runway and to prevent omissions of TCAS activation before takeoff. In case of failure or degraded performance affecting the aircraft or in case of approach on parallel runways, the flight crew will deselect RA Mode as specified by procedure (AFM/QRH).

Not use the TCAS to maintain standard minimum separations with other aircraft. The ATC controller is responsible for the separation of aircraft. The TCAS does not provide enough information compared to SSR, to ensure a standard safe separation. The bearing displayed by ACAS is not sufficiently accurate to support the initiation of horizontal maneuvers based solely on the traffic display.

Reduce Vertical speed when approaching the cleared flight level. The flight crew shall limit the vertical speed of an aircraft to no more than 1,500 feet per minute for the last 2,000 feet climbing or descending to an assigned altitude or flight level when the pilots are aware of another aircraft at or approaching an adjacent altitude or flight level (TA present) unless otherwise instructed by air traffic control. It will help prevent level busts that could lead to conflict with aircraft above or below the cleared flight level, especially in RVSM airspaces.

There is no intent in this recommendation to require a modification in vertical speed for every level-off.

Pay attention to VFR traffic without transponder Mode C. Some VFR aircraft are not equipped with transponder Mode C (barometric altitude) and therefore will not trigger RA.

Maintain vigilance for conflicting visual traffic which complements TCAS collision avoidance procedures.

The "**see and avoid**" policy is a fundamental aspect of aviation safety that emphasizes the responsibility of pilots to visually identify and avoid other aircraft while in flight. This policy is primarily applicable to aircraft operating under VFR.

While technological advancements have introduced additional tools to enhance pilots' situational awareness, the responsibility of maintaining safe separation from other aircraft, terrain, and obstacles ultimately lies with the pilots.

Наразі існує два типи попереджень TCAS:

Попередження про трафік (TA), які інформують екіпаж літака про місцезнаходження конфліктного ПС.

Консультативні попередження (RA) – забезпечують екіпаж інформацією про положення конфліктного ПС та надає інструкції щодо уникнення зближення з ним

TCAS використовує ті ж частоти для передачі і прийому даних, що й транспондери і наземні станції Mode S. Це забезпечує координацію маневрів ухилення і зв'язок між літаками, обладнаними TCAS і транспондером Mode S.

Тільки обладнані Mode S ПС можуть координувати маневри ухилення.

8.3.6.2. Загальна політика TCAS

Як правило, екіпаж літака повинен:

Переконайтеся, що TCAS завжди працює в режимі TA/RA. TCAS повинен працювати в режимі TA/RA перед виходом на ЗПС. Активна TCAS дозволяє перевірити, чи немає посадочного трафіку перед вирівнюванням на ЗПС, а також запобігти пропуску активації TCAS перед зльотом. У разі відмови або погіршення характеристик, що впливають на літак, або у разі заходження на посадку на паралельні ЗПС, екіпаж скасовує режим RA.

Не використовувати TCAS для підтримання стандартної мінімальної дистанції з іншими повітряними суднами. Диспетчер ОПР відповідає за розведення повітряних суден. TCAS не надає достатньо інформації, порівняно з SSR, для забезпечення стандартного безпечного розходження. Пеленг, що відображається ACAS, є недостатньо точним, щоб підтримувати початок горизонтальних маневрів, спираючись лише на індикацію трафіку.

Зменшити вертикальну швидкість при наближенні до дозволеного ешелону польоту. Екіпаж повинен обмежити вертикальну швидкість ПС до 1500 футів за хвилину протягом останніх 2000 футів під час набору або зниження до встановленої висоти або ешелону польоту, якщо пілотам відомо про інше ПС, яке перебуває на сусідній висоті або ешелоні польоту або наближається до них (наявне TA), якщо немає інших інструкцій від диспетчерів обслуговування повітряного руху. Це допоможе запобігти розривам ешелонів, які можуть призвести до конфлікту з ПС, що знаходяться вище або нижче дозволеного рівня польоту, особливо в повітряних просторах RVSM.

У цій рекомендації немає наміру вимагати зміни вертикальної швидкості для кожного вирівнювання.

Звертайте увагу на трафік за ПВП без режиму транспондера С. Деякі літаки , що виконують політ за ПВП не обладнані режимом транспондера С (барометрична висота) і, відповідно, не спрацьовують RA.

Підтримуйте пильність щодо конфліктного візуального трафіку, який доповнює процедури уникнення зіткнень TCAS.

Політика "**бачити і уникати**" - це фундаментальний аспект безпеки польотів, який підкреслює відповідальність пілотів за візуальну ідентифікацію та уникнення інших ПС під час польоту. Ця політика в першу чергу застосовується до ПС, що працюють за ПВП.

Хоча технологічний прогрес створив додаткові інструменти для покращення ситуаційної обізнаності пілотів, відповідальність за дотримання безпечної дистанції до інших

The "**see and avoid**" policy remains a crucial aspect of aviation safety even for aircraft equipped with TCAS. Pilots should continue visual scanning and vigilance as an additional tool to enhance their situational awareness and ability to maintain a safe separation from other aircraft while using TCAS.

8.3.6.3. Pilot actions on TCAS Traffic Advisory (TA)

When a **TA** is triggered, the flight crew must:

Call **"TCAS, I HAVE CONTROL"** (PF)

Maintain the flight path. A TA does not mean that there is an immediate risk of collision. However, the flight crew must pay particular attention to the intruder

NOTE: Maneuvers based solely on a TA can result in reduced separation and are not recommended. Visually acquired traffic may not be the same traffic causing an RA. Visual perception of an encounter may be misleading, particularly at night

Look for traffic using the traffic display as a guide. Other available information should be used to assist in visual acquisition, including ATC 'party-line' information, traffic flow in use, etc.

If traffic is sighted, maneuver if needed. When visual acquisition is attained, and as long as no RA is received, normal «right-of-way» rules* should be used to maintain or attain safe separation. No unnecessary maneuvers should be initiated.

*** Right-of-way:**

- Approaching head-on. When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, each shall alter its heading to the right.
- Converging. When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way.

8.3.6.4. Pilot actions on TCAS Resolution Advisory (RA)

When a **RA** is triggered, the flight crew must:

- Immediately react in an appropriate manner, but without overreaction. Inappropriate maneuver related to misinterpreted or delayed RA order could jeopardize the safety of the flight.
- Disregard opposite ATC instruction. Pilot must follow the RA order. The own RA order may be coordinated with the RA order of the intruder, while Traffic information from ATC may not reflect the immediate real situation.
- Report the RA to the ATC controller. Even if the TCAS is able to automatically report a RA to Mode

літаків, рельєфу місцевості та перешкод в кінцевому рахунку лежить на пілотах.

Політика "**бачити і уникати**" залишається найважливішим аспектом безпеки польотів навіть для літаків, обладнаних TCAS. Пілоти повинні продовжувати візуальне сканування та пильність як додатковий інструмент для покращення своєї ситуаційної обізнаності та здатності підтримувати безпечну дистанцію до інших ПС під час використання TCAS.

8.3.6.3. Дії пілота при отриманні повідомлення TCAS Traffic Advisory (TA)

При спрацюванні повідомлення **TA**, екіпаж повинен:

Сповістити: **"TCAS, ВЗЯВ УПРАВЛІННЯ"** (PF)

Зберігати траєкторію польоту. Повідомлення **TA** не означає, що існує безпосередній ризик зіткнення. Однак екіпаж повинен звернути особливу увагу на конфліктне ПС.

ПРИМІТКА: Маневри, засновані виключно на повідомленні TA, можуть призвести до повторного зменшення дистанції і не рекомендуються. Візуально сприйнятий трафік може не бути тим самим трафіком, що спричиняє RA. Візуальне сприйняття зустрічного руху може вводити в оману, особливо вночі.

Слідкуйте за трафіком, використовуючи дисплей трафіку як орієнтир. Іншу доступну інформацію слід використовувати, щоб допомогти візуальному сприйняттю, в тому числі інформацію " party-line " органу ОПР, потоки повітряного трафіку, що використовуються, тощо.

Якщо трафік в полі зору, маневруйте за необхідності. Після досягнення візуального контакту і доки не отримано жодного попередження RA, слід дотримуватися звичайних правил «right-of-way» * для підтримання або досягнення безпечної дистанції. Не слід ініціювати непотрібні маневри

*** Right-of-way:**

- Зближення лоб в лоб. Коли два ПС зближуються лоб в лоб або приблизно так, і існує небезпека зіткнення, кожне з них повинно змінити свій курс праворуч.
- Зближення. Коли два літаки зближуються приблизно на одному рівні, літак, який має інший літак праворуч від себе, повинен поступитися дорогою.

8.3.6.4. Дії пілота при отриманні Консультативного попередження (RA) TCAS

При спрацюванні попередження **RA**, екіпаж повинен:

- Негайно відреагуйте належним чином, але без надмірної реакції. Невідповідний маневр, пов'язаний з неправильно інтерпретованим або запізданою командою RA , може поставити під загрозу безпеку польоту.
- Ігноруйте протилежні вказівки органу ОПР. Пілот повинен виконувати вказівки RA. Власний наказ RA може бути узгоджений з наказом RA конфліктного ПС, в той час як інформація про трафік органу ОПР може не відображати реальну ситуацію.
- Повідомити диспетчеру ОПР про RA. Навіть якщо TCAS здатна автоматично повідомляти наземні

S ground stations, the flight crew must inform the ATC controller.

- Resume ATC clearance when clear of conflict. When clear of conflict, the flight crew must conform to initial ATC clearance or to make alternative ATC clearance.

станції режиму S, екіпаж повинен інформувати диспетчера ОПР.

- Відновити диспетчерський дозвіл за відсутності конфлікту. Після усунення конфлікту екіпаж повинен дотримуватися початкового диспетчерського дозволу або виконати альтернативний диспетчерський дозвіл.

8.3.6.5. RTF standard phraseology

8.3.6.5. Стандартна фразеологія радіообміну

Circumstances **Обставини**	*Pilot* **Пілот**	*Controller* **Диспетчер**
After a flight starts to deviate from any ATC clearance or instruction to comply with a TCAS RA **В момент, коли політ відхиляється від будь-якого диспетчерського дозволу або інструкції у відповідь на попередження TCAS RA**	TCAS RA	ROGER
After the response to a TCAS RA is completed and a return to the ATC clearance or instruction is initiated **Після того, як дії відповідно до попередження TCAS RA закінчено та розпочато повернення до виконання диспетчерського дозволу**	CLEAR OF CONFLICT. RETURNING TO (assigned clearance)	ROGER (or alternative instruction)
After the response to a TCAS RA is completed and the assigned ATC clearance or instruction has been resumed **Після того, як дії відповідно до попередження TCAS RA закінчено та відновлено політ відповідно до диспетчерського дозволу**	CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED	ROGER (or alternative instruction)
After an ATC clearance or instruction contradictory to the TCAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC **Після отримання диспетчерського дозволу або інструкцій які суперечать попередженню TCAS RA**	UNABLE, TCAS RA	ROGER

8.3.6.6. In-flight operations

TCAS system does not provide:

- prevention of violations of standard interval of separation;
- avoid collision AC at close range;
- observations required when performing lateral maneuvers.

TCAS II system, in order to detect nearby aircraft and prevent collisions, transmits requests to nearby aircraft to request the location of these aircraft and to determine whether there is a possibility of collision with these aircraft. The information received in response to the request is transmitted to the crew. The system creates a "protection zone" around the aircraft. When a request is received for information about the possible intrusion of another aircraft into this "protection zone", the system provides the aircraft crew with sound and visual commands that help to act in the right direction to avoid a collision.

There are two types of commands - danger signals (TA) and decision advice (RA). Danger signals are given in cases where another aircraft after 40 seconds. will be at the CPA point (at the minimum allowable distance from your aircraft at this point there is a possibility of a collision). After the signal of the danger to the crew of the aircraft is transmitted, visual information on the location of the aircraft interfering with the "protection zone" is provided.

8.3.6.6. Експлуатація в повітрі

Система TCAS II не забезпечує:

- попередження про порушення стандартного інтервалу ешелонування;
- запобігання наближення ПС на близьку відстань;
- спостереження, необхідне при виконанні бокових маневрів.

Система TCAS II, для виявлення пролітаючих поруч ПС і запобігання зіткнення, передає відповідачам ПС, що пролітають поруч, запити з метою визначити місцезнаходження цих ПС і з'ясувати, чи є ймовірність зіткнення з цими ПС. Отримані у відповідь на запит відомості передаються екіпажу. Система створює "захисну зону" навколо ПС. Коли у відповідь на запит надходять відомості про можливе вторгнення іншого ПС у цю "захисну зону" система подає екіпажу ПС звукові і візуальні команди, що допомагають діяти в потрібному напрямку, щоб уникнути зіткнення.

Подаються два види команд - сигнали про небезпеку (TA) і рекомендацію з прийняття рішень (RA). Сигнали про небезпеку подаються в тих випадках, коли інше ПС через 40 сек. буде в точці CPA (на мінімальній припустимій відстані від вашого ПС за цією точкою з'являється можливість зіткнення). Після передачі сигналу про небезпеку екіпажу ПС подається візуальна інформація про місце розташування ПС, що втручається в "захисну зону".

When approximately 25 seconds remain before another aircraft approaches the CPA, the system will begin to give the crew advice on how to prevent a collision. Such recommendations assume only vertical maneuvering.

The crew has two types of displays. The aircraft motion display shows the positions of other aircraft equipped with pulse repeaters. And the display of recommendations shows those means of vertical maneuvering or restriction of vertical speed which are necessary in order to avoid danger. Both types of displays can form a single system with an aircraft variometer.

TCAS II system does not provide information about approaching aircraft if their responders are not operating in A/C or S mode, or if these aircraft are not equipped with responders.

Aircraft flying close to your aircraft are marked with four different types of icons that differ in color and configuration. These are the following groups of icons:

- other aircraft - shown as an empty rhombus of white or greenish-blue color. These are aircraft at an altitude of + 2700 feet (± 823 m) relative to your aircraft and at a distance that depends on the position of the range switch. TCAS does not consider these aircraft as a potential threat. On some indicators, the icons of these aircraft do not appear at all;
- flying aircraft nearby - shown in the form of diamonds completely painted white or greenish-blue. This is an aircraft at an altitude of +1200 pounds. (+366 m) in relation to your aircraft and at a distance that depends on the position of the range switch. The system does not consider these aircraft as a potential threat, but if a TA or RA signal is given, these aircraft will always be on display so that the crew, adjusting their course to prevent a collision with another aircraft, does not overlook these aircraft;
- dangerous aircraft (TA) are shown as yellow or amber circles. These are the aircraft that will approach the CPA point after a while. The signal (TA) gives the crew time to assess the situation, but at this time the TCAS II system does not give any commands. If the situation leads to a dangerous rapprochement, a command (RA) is given;
- aircraft that require immediate decision by the crew (RA) are shown as red squares. These are the aircraft that pose an immediate danger and which will reach the CPA point in a few seconds.

There are four modes of TCAS II operation:

- STBY – pre - inclusion (“hot reserve”);
- AUTO - mode of operation in which the classification of other aircraft by hazard categories (TA), as well as issued visual and speech commands to perform a vertical maneuver (RA);
- TA ONLY - operation mode, in which only the surrounding aircraft is classified by azimuth and altitude relative to your aircraft;
- ON - operation mode of the TDR-94D respondent only.

TA / RA and TA modes are the main operating modes of the system, in which other aircraft equipped with defendants op-

Коли до наближення іншого ПС до CPA залишиться приблизно 25 сек., система почне давати екіпажу рекомендації з дій для запобігання зіткнення. Такі рекомендації припускають тільки вертикальне маневрування.

У розпорядженні екіпажу є два типи дисплеїв. Дисплей руху ПС відображує положення інших ПС, що оснащені імпульсними ретрансляторами. І дисплей рекомендацій відображує ті засоби вертикального маневрування або обмеження вертикальної швидкості, що необхідні для того, щоб уникнути небезпеки. Обидва типи дисплеїв можуть складати єдину систему з варіометром літака.

Система TCAS II не дає інформації про ПС, що наближаються, якщо їхні відповідачі не працюють у режимі A/C чи S, чи ці ПС не оснащені відповідачами.

ПС, що пролітають поблизу від вашого ПС, позначаються чотирма різними видами значків, що відрізняються один від одного за кольором і за конфігурацією Це наступні групи значків:

- інші ПС - показані у виді порожнього ромбика білого чи зеленувато-блакитного кольору. Це ПС, що знаходяться на висоті + 2700 футів (±823 м) стосовно вашого ПС і на тій відстані, що залежить від положення перемикача дальності. Система TCAS не розглядає ці ПС як потенційну погрозу. На деяких індикаторах значки цих ПС не з’являються зовсім;
- ПС, що пролітають поблизу - показані у виді ромбиків цілком зафарбованих білим чи зеленувато-блакитним кольором. Це ПС, що знаходяться на висоті +1200 ф. (+366 м.) стосовно вашого ПС і на тій відстані, що залежить від положення перемикача дальності. Система не розглядає ці ПС як потенційну погрозу, але якщо подається сигнал TA чи RA, то ці ПС завжди будуть на дисплеї, щоб екіпаж, коректуючи свій курс, щоб запобігти зіткнення з іншим ПС, не випускав із виду і ці ПС;
- ПС, що становлять небезпеку (TA) показані у виді кружечків жовтого чи бурштинового кольору. Це ті ПС, які через деякий час наблизяться до точки CPA. Сигнал (TA) дає екіпажу час оцінити положення, однак у цей час система TCAS II не подає ніяких команд. Якщо ситуація призводить до небезпечного зближення, подається команда (RA);
- ПС, які вимагають негайного прийняття тих чи інших рішень із боку екіпажу (RA) – показані у виді червоних квадратиків. Це ті ПС, які становлять безпосередню небезпеку, і які через кілька секунд досягнуть точки CPA.

Існує чотири режими роботи TCAS II:

- STBY - попереднє включення (“гарячий резерв”);
- AUTO - режим роботи при який здійснюється класифікація інших ПС по категоріях небезпеки (TA), а також видаються візуальні і мовні команди на виконання вертикального маневру (RA);
- TA ONLY - режим роботи, при якому здійснюється тільки класифікація оточуючих ПС за азимутом та висотою відносно вашого ПС;
- ON - режим роботи тільки відповідача TDR-94D.

Режими TA/RA і TA є основними робочими режимами системи, при яких виявляються і класифікуються інші ПС, обладнані відповідачами, що працюють у режимі RBS, і

erating in RBS mode are detected and classified and approach the "protection zone" of your aircraft. The range is determined by measuring the time interval between the issuance of a request signal from the system and the receipt of the corresponding signal from the respondent of another aircraft.

наближаються до " захисної зони" вашого ПС. При цьому дальність визначається за допомогою виміру проміжку часу між видачею запитального сигналу від системи й одержанням відповідного сигналу від відповідача іншого ПС.

8.3.6.7. Sound notification

Loudspeakers located in the cockpit warn pilots by sounding signals, TCAS advisory messages. The audio messages are discussed in detail in the table below in accordance with the type of consultation message: TA - air situation advisory message, RA - conflict resolution advisory message.

8.3.6.7. Звукове оповіщення

Розташовані в кабіні екіпажа гучномовці попереджають пілотів шляхом подачі звукових сигналів, консультативних повідомлень системи TCAS. Докладно звукові повідомлення розглядаються в наведеній нижче таблиці у відповідності до із типом консультативного повідомлення: TA - консультативне повідомлення про повітряну обстановку, RA - консультативне повідомлення по усуненню конфліктної ситуації.

Table 1 **Таблиця 1**

Рекомендації TCAS	Версія 7.1
Наближення «порушника» (TA)	Traffic, Traffic
RA на набір висоти	Climb, Climb
RA на зниження	Descend, Descend
RA на набір висоти з перетинанням ешелону «порушника»	Climb, Crossing Climb; Climb, Crossing Climb
RA на зниження з перетинанням ешелону «порушника»	Descend, Crossing Descend; Descend, Crossing Descend
RA на зменшення Vy Набору висоти (вивід у горизонт)	Level Off, Level Off
RA на зменшення Vy Зниження (вивід у горизонт)	Level Off, Level Off
RA на зміну напрямку зі зниження на набір висоти	Climb, Climb NOW; Climb, Climb NOW
RA на зміну напрямку з набору висоти на зниження	Descend, Descend NOW; Descend, Descend NOW
RA на збільшення Vy Набору висоти	Increase Climb, Increase Climb
RA на збільшення Vy Зниження	Increase Descent, Increase Descent
RA на збереження Vy	Maintain Vertical Speed, Maintain
RA на збереження Vy з перетинанням ешелону «порушника» (Набір висоти і Зниження)	Maintain Vertical Speed, Crossing Maintain
RA на ослаблення	Level Off, Level Off
RA превентивне (не треба змінювати Vy)	Monitor Vertical Speed
Припинення дії RA	Clear of Conflict

8.3.6.8. Symbols used for indication of aerospace situation

Aircraft itself is designted by an arrow or similar to the aircraft symbol, painted in white or blue. Tags are indicated by different symbols in compliance withiz assessment of their status system ACAS:

- completely blue or white rhombus - a board that is not on the opposite course;
- solid yellow circle - the boards that are on the opposite course (ie those that initiate the issuance of a T - message);

8.3.6.8. Символи, використовувані при індикації повітряної обстановки

Сам літак позначається стрілкою або подібним до літака символом, пофарбованим у білий або синій кольори. Мітки позначаються різними символами у відповідності до із оцінкою їхнього статусу системою ACAS:

- повністю блакитний або білий ромб - борт, що не перебуває на зустрічному курсі;
- суцільне жовте коло - борти, що перебувають на зустрічному курсі (тобто такі, які ініціюють видачу Т-повідомлення);

- solid red square - for boards that create a dangerous situation (ie those that initiate the issuance of RA - message).

The aircraft that is not on the opposite course, but is at a distance of 6 nautical miles from the aircraft and an altitude difference of 1200 feet, is called the nearest side and, unlike others, it is denoted by a solid white or blue rhombus. In the case of an advisory message, this symbol indicates that the aircraft is not on an oncoming course and does not cause an advisory message to be issued when the nearest flight is not necessarily the most dangerous.

- суцільний червоний квадрат - для бортів, що створюють небезпечну ситуацію (тобто таких, які ініціюють видачу RA - повідомлення).

Борт, що не перебуває на зустрічному курсі, але знаходиться на відстані в 6 морських миль від ПС і перепад висот 1200 футів, називають найближчим бортом і, на відміну від інших, його позначають суцільним білим або блакитним ромбом. У випадку консультативного повідомлення, цей символ указує, що літак не перебуває на зустрічному курсі, і не спричиняє видачу консультативного повідомлення, коли найближчий борт не обов'язково є найнебезпечнішим.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.7. Policy and procedures for in-flight fuel management....8.3.7-3
8.3.7. Політика та процедури управління паливом під час польоту. 8.3.7-3
8.3.7.1. General....8.3.7-3
8.3.7.1. Загальне 8.3.7-3
8.3.7.2. Fuel Quantity checks....8.3.7-3
8.3.7.2. Перевірка кількості палива....8.3.7-3
8.3.7.3. In-flight fuel checks....8.3.7-3
8.3.7.3. Контроль палива в польоті....8.3.7-3
8.3.7.4. In-flight fuel management....8.3.7-4
8.3.7.4. Керування паливом в польоті....8.3.7-4
8.3.7.5. Re-planning in flight....8.3.7-5
8.3.7.5. Перепланування в польоті 8.3.7-5
8.3.7.5.1. Change of plan for the new airport of destination for which you need alternate:....8.3.7-5
8.3.7.5.1. Зміна плану на новий аеродром призначення, для якого потрібен запасний аеродром:....8.3.7-5
8.3.7.5.2. Change by IFR flight plan for a new airport of destination, for which the alternate is needed: 8.3.7-6
8.3.7.5.2. Зміна плану польоту за ППП на новий аеродром призначення, для якого запасний аеродром не потрібно: 8.3.7-6
8.3.7.6. Fuel shortage....8.3.7-6
8.3.7.6. Нестача палива....8.3.7-6
8.3.7.7. Fuel calculation procedure in case of OEI....8.3.7-6
8.3.7.7. Процедура розрахунку палива у випадку польоту з одним двигуном, що не працює 8.3.7-6
8.3.7.8. Flight Crew Procedures for Required Minimum Remaining Fuel....8.3.7-6
8.3.7.8. Процедури льотного екіпажу щодо необхідного мінімального залишку палива 8.3.7-6
8.3.7.9. Minimum fuel operation 8.3.7-6
8.3.7.9. Експлуатація з мінімальним залишком палива....8.3.7-6
8.3.7.10. Fuel Freezing Limitations 8.3.7-7
8.3.7.10. Обмеження щодо можливості замерзання палива....8.3.7-7
8.3.7.10.1. Fuel freezing point limitation 8.3.7-7
8.3.7.10.1. Обмеження температури замерзання палива 8.3.7-7
8.3.7.10.2. Fuel heat management system limitation 8.3.7-7
8.3.7.10.2. Обмеження системи управління температурою палива....8.3.7-7

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.7. Policy and procedures for in-flight fuel management.

CAT.OP.MPA.280

8.3.7.1. General

Aircompany establishes the PIC authority to ensure a flight is not commence unless the fuel on board when starting the engines is less than the minimum fuel quantity defined by Aircompany`s procedures regarding to the type of aircraft.

The fuel on board must be periodically checked in flight to determine if the remaining fuel is not less than the minimum fuel required to continue the intended flight. This will help the PIC to detect possible fuel consumption higher than anticipated or a fuel leak. Changes in the operational status of the aerodrome of intended landing and of alternate aerodromes and deviations from the original flight plan (e.g., ordered by ATC) should be taken into account.

8.3.7.2. Fuel Quantity checks

Actual fuel on board and consumption shall be closely monitored during the flight for the purpose of ensuring:

- Remaining fuel is sufficient to complete the flight in accordance with filed or revised FPL including planned or actual diversion;
- Comparison of actual consumption with planned consumption;
- Fuel tanks usage sequence and balance limitations;
- Fuel actual consumption and gauges indication are technically and operationally reliable and no fuel system leaks are suspected.

Aircompany require to PIC to controll fuel consumption so that after the landing aircraft to alternate aerodrome remaining fuel on board was of no less than required for flight within 30 minutes at an altitude of 1500 feet, ie fuel FINAL RESERVE FUEL (Final reserve fuel).

PIC must ensure that at all stages of flight following the necessary quantity of fuel has always been on board the AC:

- Fuel for flight (for remained part of flight)
- Fuel to trip to alternate aerodrome or, instead, additional fuel, depending on the operational flight - plan
- Fuel of final reserve (fuel for 30 minutes waiting at an altitude of 1500 feet on alternate aerodrome).

8.3.7.3. In-flight fuel checks

If the flight planning procedure is used change permission , and next the amount of fuel should be available on board at the point of changing the permission (which is also used when changing the destination aerodrome in flight):

8.3.7. Політика та процедури управління паливом під час польоту.

8.3.7.1. Загальне

Авіакомпанія встановлює відповідальність КПС за те, щоб політ не розпочинався, якщо на борту під час запуску двигунів кількість палива менше за мінімальну, яку визначено процедурами Авіакомпанії для даного типу ПС.

Паливо на борту необхідно періодично перевіряти в польоті, щоб визначити, чи залишилося палива не менше мінімуму, необхідного для продовження запланованого польоту. Це допоможе КПС виявити можливу підвищену витрату пального або витік пального. Необхідно враховувати зміни в експлуатаційному статусі аеродрому запланованої посадки та запасних аеродромів, а також відхилення від початкового плану польоту (наприклад, за розпорядженням органу ОПР).

8.3.7.2. Перевірка кількості палива

Фактична кількість палива на борту та його спо- живання мають уважно контролюватись протягом польоту з метою:

- Гарантії того, що залишку палива достатньо для завершення польоту згідно наданого або переглянутого FPL, в тому числі запланованого або фактичного відхилення;
- Порівняння фактичного споживання із запланованим;
- Уточнення послідовності використання паливних баків та дотримання обмежень центрівки;
- Фактичне споживання палива і показання приладів є надійними з технічної та експлуатаційної точки зору, і не підозрюються жодні витоки з паливної системи

Авіакомпанія вимагає, щоб КПС контролював витрату палива таким чином, щоб після посадки літака на запасному аеродромі залишок палива на борту становив кількість не менш, ніж необхідне для польоту протягом 30 хвилин на висоті 1500 футів, тобто паливо ОСТАТОЧНОГО РЕЗЕРВУ (Final reserve fuel).

КПС повинен забезпечити, щоб на всіх етапах польоту наступна необхідна кількість палива завжди була на борту ПС:

- Паливо на політ (на частину польоту, що залишилася)
- Паливо для відходу на запасний аеродром або, замість, додаткове паливо, залежно від оперативного флайт - плану
- Паливо остаточного резерву (паливо на 30 хвилин очікування на висоті 1500 футів на запасному аеродромі)

8.3.7.3. Контроль палива в польоті

Якщо для планування польоту використовується процедура зміни дозволу , та наступна кількість палива повинне бути в наявності на борті в точці зміни дозволу (що також застосовується при зміні аеродрому призначення в польоті):

- Fuel for flight to changed destination airport
- Fuel for unforeseen circumstances to changed destination airport
- Fuel for flight to alternate aerodrome
- Reserve fuel (fuel mode) and if found that the actual amount of fuel less than estimated, it should be started go-route alternate

The fuel situation should be regularly monitored by flight crew. Should be taken into account changes in the operational status of airfield landing and alternate aerodromes and deviation from the original flight - plan (such as instructions of ATC).

Thus, PIC shall ensure that following validation of fuel carried and the results were evaluated in flight at regular intervals. The inspections shall be recorded in operational flight - plan (OFP):

- Comparison of actual fuel consumption with planned consumption;
- The balance of fuel should be sufficient to complete the flight, given the necessary resources;
- Defining the expected fuel remaining on arrival at the airport of destination.

A PIC must ensure that fuel checks are carried out in-flight at regular intervals. Fuel check should be made at approximately 30 minute intervals, but the interval between checks shall not exceed 60 minutes. The first fuel check should be made after reaching on the aircraft to the cruising FL. More frequent checks are required if significant difference or increasing tendency between planned and actual burn has been observed.

At duration of flights of more than one hour, such checks should be carried out in not less than 30 minutes or at the appropriate points of route. At duration of flights of less than one hour, checks should be made at a convenient time when the flight crewmember workload is relatively low (but at least two checks).

The data about the usable remaining fuel must be recorded in OFP.

8.3.7.4. In-flight fuel management

If the flight crew in flight determines that the current balance of fuel on arrival at the destination airport is less than fuel for the flight on alternate fuel plus final reserve, AC captain should consider departure aerodrome or flight re-planning, and continue the flight to the point appointment only if this procedure provides the same or higher level of security and a departure aerodrome.

If the crew determines the flight that the current balance of fuel on arrival at the destination airport is less than the fuel for 15 minutes waiting plus final reserve fuel, the departure aerodrome on the route is highly recommended and are generally considered safer scenario.

Crew should be remembered that this is not an emergency situation and does not guarantee an extraordinary approach

- Паливо на політ до зміненого аеродрому призначення
- Паливо на непередбачені обставини до зміненого аеродрому призначення
- Паливо для польоту на запасний аеродром
- Паливо остаточного резерву (паливо на очікування) і якщо виявлено, що фактична кількість палива менше розрахункового, те повинен бути початий відхід на маршрутний запасний аеродром

Паливна обстановка повинна постійно відслідковуватися льотним екіпажем. Повинні прийматися в розрахунок зміни в оперативному статусі аеродрому посадки й запасних аеродромів і відхилення від вихідного флайт - плану (наприклад: вказівки ОПР).

Таким чином, КПС повинен забезпечити, щоб наступні перевірки палива виконувалися і їхні результати оцінювалися в польоті з регулярними інтервалами. Результати перевірок повинні заноситися в оперативний флайт - план (ОФП):

- Порівняння фактичної витрати палива із запланованою витратою;
- Залишок палива повинен бути достатнім для завершення польоту, з огляду на необхідні запаси;
- Визначення очікуваного залишку палива по прибуттю на аеродром призначення.

КПС має забезпечити, щоб перевірки кількості палива в польоті виконувались з регулярними інтервалами. Перевірки кількості палива мають здійснюватись з приблизно 30-хвилинними інтервалами, але проміжок між перевірками не має перевищувати 60 хвилин. Перша перевірка кількості палива має бути виконаною після набору літаком крейсерського ешелону. Більш часті перевірки потрібні у випадках значної розбіжності або тенденції росту розбіжності між запланованим і фактичним споживанням.

При тривалості польоту більше однієї години, такі перевірки мають проводитися не рідше ніж один раз на 30 хвилин або на відповідних точках маршруту. При польотах тривалістю до однієї го- дини, такі перевірки мають проводитись у зруч- ний час, коли навантаження на екіпаж порівняно невелике (але не менше двох перевірок).

Дані щодо фактичного залишку палива мають бути записані у OFP

8.3.7.4. Керування паливом в польоті

Якщо льотний екіпаж визначає в польоті, що розрахунковий залишок палива при прибутті на аеродром призначення менше, ніж паливо для польоту на запасний плюс паливо остаточного резерву, Командир ПС повинен розглянути можливість відходу на запасний аеродром або перепланування польоту, і продовжувати політ до вихідного пункту призначення тільки тоді, якщо цей порядок дій забезпечує той же, або більше високий рівень безпеки, що й відхід на запасний аеродром.

Якщо екіпаж визначає в польоті, що розрахунковий залишок палива при прибутті на аеродром призначення менше, ніж паливо на 15 хвилин очікування плюс паливо остаточного резерву, то відхід на запасний аеродром за маршрутом настійно рекомендується й, як правило, вважається більш безпечним сценарієм.

Екіпажу варто пам'ятати, що це ще не аварійна ситуація й не гарантує позачергового заходу й посадки, однак при

and landing, but the further development of adverse factors can be potentially dangerous.

When the estimated minimum remaining fuel on board after landing at the nearest suitable airfield less than the fuel of FINAL RESERVE FUEL (Final reserve fuel), then AC captain must declare an emergency situation, the dispatcher to report fuel remaining in minutes, and their intentions. (for example**, "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, MSI 999. Low Fuel. Endurance 30 minutes. I declare emergency. Request short cut for RW11 for emergency landing. Immediately, please "**).

After landing with the rest of fuel less than the minimum allowed, PIC must be within 24 hours after arrival at the airport to the base Commander Report to Aircompany, which in turn notifies the SAAU.

When approaching the airport planned landing (the main airport of destination or alternate) if the actual balance of fuel in flight on board the AC less than 10 minutes of flight, and there is no guarantee a safe landing on RWY and / or flight to the airport is over 10 minutes crew should inform ATC of the minimum balance of fuel and request priority landing.

if the actual balance of fuel in flight on board the AC less than 10 minutes of flight, and there is no guarantee a safe landing on RWY and / or flight to the airport is over 10 minutes, PIC must decide on the landing outside the airport (not on the RWY) on the ground, picked up from the air with immediate report to ATC controller of the decision.

When deciding whether a departure aerodrome, all factors that will influence the amount of fuel required for the departure should be evaluated again.

Highlights:

- Weather en route (wind, temperature, hazards in flight);
- Estimated flight level
- Procedure of approach for landing;
- Number abd state of operable (operable ones) RWY.

NOTE: Check for alternate flight involves the continuation of any alternate when passing or landing on an airfield planned landing becomes impossible or undesirable.

8.3.7.5. Re-planning in flight

If in-flight re-planning is done, the operational flight - plan should be amended accordingly. PIC must ensure that the amount of fuel on board at the point of decision was not less than the sum of these values:

8.3.7.5.1. Change of plan for the new airport of destination for which you need alternate:

Fuel for remained part of flight;

Fuel for unforeseen circumstances,

Fuel for flight to alterhate aerodrome,

Final reserve fuel,

Additional fuel, if required.

подальшому розвитку несприятливих факторів може бути потенційно небезпечної.

Коли розрахунковий мінімальний залишок палива на борту після посадки на найближчому придатному аеродромі менше, ніж паливо ОСТАТОЧНОГО РЕЗЕРВУ (Final reserve fuel), тоді Командир ПС повинен оголосити аварійну ситуацію, доповісти диспетчерові залишок палива у хвилинах і свої наміри.(Наприклад, **"MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, MSI 999. Low Fuel. Endurance 30 minutes. I declare emergency. Request short cut for RW11 for emergency landing. Immediately, please"**).

Після посадки із залишком палива менше мінімально дозволеного, КПС повинен протягом 24 годин після прибуття в базовий аеропорт надати Commander Report до Авіакомпанії, яка у свою чергу сповіщає про це в ДАСУ.

При підході до аеродрому планованої посадки (основному аеродрому призначення або запасному), якщо фактичний залишок палива в польоті на борті ПС менше, ніж на 10 хвилин польоту, і немає гарантій безпечної посадки на ЗПС і/або політ до аеродрому становить більше 10 хвилин екіпаж повинен проінформувати службу ОПР про мінімальний залишок палива й запросити першочергову посадку.

У всіх випадках, якщо фактичний залишок палива в польоті на борті ПС менше, ніж на 10 хвилин польоту, і немає гарантій безпечної посадки на ЗПС і/або політ до аеродрому становить більше 10 хвилин, КПС повинен ухвалити рішення щодо посадки поза аеродромом (не на ЗПС) на площадку, підібрану з повітря з негайною доповіддю диспетчерові ОПР про ухвалене рішення.

При ухваленні рішення про відхід на запасний аеродром, всі фактори, які будуть впливати на необхідну кількість палива для відходу повинні бути оцінені заново.

Основні моменти:

- Погода за маршрутом (вітер, температура, небезпечні явища в польоті);
- Очікуваний ешелон польоту
- Процедура заходу на посадку;
- Кількість і стан робочої (їх) ЗПС.

ПРИМІТКА. Відхід на запасний аеродром припускає продовження польоту на будь-який запасний аеродром, коли проходження або посадка на аеродромі запланованої посадки стають неможливими або небажаними.

8.3.7.5. Перепланування в польоті

Якщо в польоті виконується перепланування, то оперативний флайт - план повинен бути відповідно доповнений. КПС повинен забезпечити, щоб кількість палива на борту в точці ухвалення рішення було не менше, ніж сума наступних величин:

8.3.7.5.1. Зміна плану на новий аеродром призначення, для якого потрібен запасний аеродром:

Паливо на частину польоту, що залишилася;

Паливо на непередбачені обставини,

Паливо для польоту на запасний аеродром,

Паливо остаточного резерву,

Додаткове паливо, якщо потрібно

8.3.7.5.2. Change by IFR flight plan for a new airport of destination, for which the alternate is needed:

Fuel for remained part of flight;

Fuel for unforeseen circumstances,

Final reserve fuel,

Additional fuel, if required.

8.3.7.6. Fuel shortage

The PIC shall continually ensure that amount of usable fuel remaining on board is not less than the fuel required to proceed to an aerodrome where a safe landing can be made with the planned final reserve fuel remaining upon landing.

The Commander shall request delay information from ATC when unanticipated circumstances

8.3.7.7. Fuel calculation procedure in case of OEI

In case of the OEI the PIC shall determine of fuel remaining on board. The fuel is not being less:

- Trip fuel for the flight to adequate aerodrome;
- Contingency fuel;
- Additional fuel (fly for 15 min at holding speed at 450 m (1500 feet) above aerodrome elevation in standard conditions and make an approach and landing

8.3.7.8. Flight Crew Procedures for Required Minimum Remaining Fuel

The minimum fuel expected to be available on arrival at the destination aerodrome is the sum of the alternate fuel and the final reserve fuel.

It is the PIC authority, if fuel is consumed during a flight for purposes other than originally intended during pre-flight planning, such flight shall not be continued without a re-analysis and in order to ensure sufficient fuel remains to complete the flight safely, the PIC should consider the following:

- Decrease aircraft speed (down to Max Range Speed);
- Obtain a more direct route;
- Fly closer to the optimum FL (taking the wind into account);
- Select a closer “suitable” alternate aerodrome;
- Land and refuel.

8.3.7.9. Minimum fuel operation

Advise ATC when the remaining fuel has reached a state where, upon reaching destination any undue delay cannot be accepted.

This is not an emergency situation but just an advisory that indicates an emergency situation is possible should any undue delay occur.

8.3.7.5.2. Зміна плану польоту за ППП на новий аеродром призначення, для якого запасний аеродром не потрібно:

Паливо на частину польоту, що залишилася;

Паливо на непередбачені обставини,

Паливо остаточного резерву,

Додаткове паливо, якщо потрібно.

8.3.7.6. Нестача палива

КПС повинен постійно переконуватись, що кількість використовуваного палива, що залишилось на борту, є не меншою, ніж кількість палива, потрібного для польоту до аеродрому, де можливе здійснення безпечної посадки із запланованим залишком кінцевого резерву палива.

У випадку неочікуваних обставин командир по- винен запитати у ОПР інформацію щодо затримки у випадку неочікуваних обставин

8.3.7.7. Процедура розрахунку палива у випадку польоту з одним двигуном, що не працює

У випадку польоту з одним двигуном, що не працює, К П С повинен визначитись із паливом, що залишилося на борту. Кількість палива має бути не менше, ніж:

- на політ до придатного аеродрому;
- паливо для непередбачуваних обставин;
- додаткове паливо (політ протягом 15 хвилин на швидкості очікування на висоті 450 м (1500 фут) над перевищенням аеродрому за стандартних умов та для здійснення заходження і посадки.

8.3.7.8. Процедури льотного екіпажу щодо необхідного мінімального залишку палива

Мінімальне паливо, яке повинно бути в наявності після прибуття на аеродром призначення, - це сума палива для уходу на запасний аеродром та остаточного резервного палива.

Якщо під час польоту паливо витрачається не на ті цілі, які були заплановані під час передпольотного планування, такий політ не повинен продовжуватися без повторного аналізу, а для того, щоб забезпечити залишок палива, достатній для безпечного завершення польоту, КПС повинен врахувати наступне:

- Зменшити швидкість літака (до швидкості максимальної дальності польоту);
- Обрати найбільш прямий маршрут;
- Виконувати політ якнайближче до оптимального ешелону польоту (з урахуванням вітру);
- Обрати найближчий запасний аеродром, який є відповідним;
- Виконати посадку та дозаправлення.

8.3.7.9. Експлуатація з мінімальним залишком палива

Повідомте органи ОПР, коли залишок пального досягне такого рівня, що після прибуття в пункт призначення будь-яка невиправдана затримка буде неприйнятною.

Це не є надзвичайною ситуацією, а лише попередженням, яке вказує на можливість виникнення надзвичайної ситуації у разі будь-якої невиправданої затримки.

A minimum fuel advisory does not imply a need for traffic priority.

If the remaining usable fuel suggests the need for traffic priority to ensure a safe landing an emergency should be declared and report fuel remaining in minutes.

An emergency exists if the fuel remaining in flight doesn't allow to land with at least the final reserve fuel (30 minutes holding).

8.3.7.10. Fuel Freezing Limitations

The minimum fuel temperature, published in the operational documentation, may be more restrictive than the certified aircraft limitations. It includes two different limitations both linked to engine operation: Fuel freezing point limitation, and fuel heat management system limitation.

8.3.7.10.1. Fuel freezing point limitation

This limitation provides an operating margin to prohibit operations under fuel temperature conditions that could result in the precipitation of waxy products in the fuel. The resulting limitation varies with the freezing point of the fuel being used.

Aside from this, engines have a fuel warming (oil cooling) system at their inlet. Because of the architecture of this system and the fact that the fuel inlet hardware varies from one engine type to another, the specification of what fuel temperature is acceptable at the inlet of the engine varies from one engine type to the other.

8.3.7.10.2. Fuel heat management system limitation

This limitation reflects the engine capability to warm-up a given water-saturated fuel flow to such a point that no accumulation of ice crystals may clog the fuel filter.

When applicable (refer to FCOM Fuel limitations for Boeing 737) the resulting limitation is a fixed temperature below which, flight (or takeoff only, if high fuel flows only cannot be warmedup enough) is not permitted.

NOTE: The fuel anti-icing additives authorized by engine manufacturers decrease the freezing temperature of the water contained in the fuel (decrease the fuel heat management system temperature limitation), but have no effect on the fuel freezing temperature itself.

Furthermore, an additional 3 C margin for temperature indication inaccuracy has been requested by airworthiness authorities

Therefore, the minimum fuel temperature should be calculated as:

FUEL FREEZING POINT + ENGINE MANUFACTURER MARGIN (+ 3^0C)

The fuel freezing point to be considered is the actual fuel freezing point.

If the actual freezing point of the fuel being used is unknown, the minimum fuel specification values as indicated below should be used as authorized by the AFM/FCOM.

Повідомлення про мінімальний запас пального не означає, що ПС потребує перевагу в повітряному русі.

Якщо залишок пального свідчить про необхідність пріоритету в повітряному русі для забезпечення безпечної посадки, слід оголосити аварійну ситуацію і повідомити про залишок пального в хвилинах.

Аварійна ситуація виникає, якщо паливо, що залишилося в польоті, не дозволяє здійснити посадку принаймні з фінальним резервним залишком палива (30 хвилин).

8.3.7.10. Обмеження щодо можливості замерзання палива

Мінімальна температура палива, опублікована в експлуатаційній документації, може бути більш обмежувальною, ніж сертифікаційні обмеження літака. Вона включає два різних обмеження, обидва пов'язані з роботою двигуна: Обмеження точки замерзання палива та обмеження системи управління температурним режимом палива.

8.3.7.10.1. Обмеження температури замерзання палива

Це обмеження забезпечує експлуатаційний запас для запобігання експлуатації при температурі палива, яка може призвести до осадження парафіноподібних продуктів у паливі. Результуюче обмеження залежить від температури замерзання палива, що використовується

Крім того, двигуни мають систему підігріву палива (охолодження оливи) на вхідному каналі. Через архітектуру цієї системи і той факт, що обладнання для впуску палива відрізняється в різних типах двигунів, специфікація того, яка температура палива є прийнятною на вході в двигун, відрізняється в різних типах двигунів.

8.3.7.10.2. Обмеження системи управління температурою палива

Це обмеження відображає здатність двигуна прогріти даний вологонасичений потік палива до такої міри, щоб не допустити накопичення кристалів льоду, які можуть забити паливний фільтр.

У відповідних випадках (див. Паливні обмеження FCOM для ПС Boeing 737) результатом обмеження є фіксована температура, нижче якої політ (або тільки зліт, якщо тільки великі витрати палива не можуть забезпечити достатній прогрів) не дозволяється.

ПРИМІТКА: Протизамерзаючі присадки до палива, дозволені виробниками двигунів, знижують температуру замерзання води, що міститься в паливі (зменшують температурне обмеження системи керування температурою палива), але не впливають на температуру замерзання самого палива.

Крім того, органами підтримання льотної придатності визначено додаткову поправку в 3°C на неточність індикації температури

Тому мінімальна температура палива має бути розрахована як:

ТЕМПЕРАТУРА ЗАМЕРЗАННЯ ПАЛИВА + ПРИПУСК ВИРОБНИКА ДВИГУНА (+ 3^0C)

Точка замерзання палива, яку слід враховувати, - це фактична точка замерзання палива.

Якщо фактична температура замерзання палива, що використовується, невідома, слід використовувати мінімальні значення специфікації палива, як зазначено нижче, відповідно до дозволу КЛЕ/FCOM.

JET A	JP 5	JET A1/JP8	RT/TS-1	JET B	TH	JP 4
-40^{0}C	-46^{0}C	-47^{0}C	-50^{0}C	-50^{0}C	-53^{0}C	-58^{0}C

The procedures dealing with low fuel temperature vary with the aircraft type. Refer to FCOM.

Whenever necessary the Total Air Temperature (TAT) has to be increased. This is achieved by an aircraft speed increase and/or an altitude decrease

Increasing the aircraft speed provides a marginal TAT increase (in the order of 0.5 to 1°C for 0.01 Mach increase) and thus a small fuel temperature increase, at the expense of a significant increase in fuel consumption

Decreasing the altitude generally provides a Static Air Temperature (SAT) increase (about 2°C per 1000ft).

Nevertheless, whenever the tropopause is substantially low, decreasing the altitude may not provide the corresponding expected SAT and, thus, TAT increase.

Процедури, пов'язані з низькою температурою палива, залежать від типу повітряного судна.

У разі необхідності Повна Температура Повітря (TAT) має бути збільшена. Це досягається збільшенням швидкості літака та/або зниженням висоти

Збільшення швидкості літака забезпечує незначне підвищення TAT (порядку 0,5-1°C на 0,01 Числа M) і, таким чином, невелике підвищення температури палива, за рахунок значного збільшення витрати палива.

Зменшення висоти зазвичай призводить до збільшення Статичної Температури Повітря (SAT) (приблизно на 2°C на 1000 футів).

Тим не менш, якщо тропопауза суттєво низька, зменшення висоти може не забезпечити відповідного очікуваного збільшення SAT і, таким чином, TAT.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.8. Adverse and potentially hazardous atmospheric conditions. 8.3.8-3
8.3.8. Небезпечні та потенційно небезпечні атмосферні умови. 8.3.8-3
8.3.8.1. General 8.3.8-3
8.3.8.1. Загальні положення 8.3.8-3
8.3.8.2. Responsibility of PIC 8.3.8-3
8.3.8.2. Відповідальність КПС 8.3.8-3
8.3.8.3. Thunderstorms 8.3.8-3
8.3.8.3. Грози 8.3.8-3
8.3.8.3.1. Thunderstorm hazards 8.3.8-4
8.3.8.3.1. Небезпечні фактори, що містять грози 8.3.8-4
8.3.8.3.2. Thunderstorm Classifications 8.3.8-5
8.3.8.3.2. Класифікація гроз 8.3.8-5
8.3.8.4. Weather Deviation Procedures 8.3.8-6
8.3.8.4. Процедури обходу несприятливих метеорологічних умов 8.3.8-6
8.3.8.4.1. General 8.3.8-6
8.3.8.4.1. Загальні положення 8.3.8-6
8.3.8.4.2. Actions to be taken when Controller-Pilot communications are established 8.3.8-6
8.3.8.4.2. Дії, які мають бути розпочатими при установці зв'язку диспетчер-пілот 8.3.8-6
8.3.8.4.3. Actions to be taken if a revised ATC clearance cannot be obtained 8.3.8-7
8.3.8.4.3. Дії, які мають виконуватись за неможливості отримати переглянутий дозвіл ОПР 8.3.8-7
8.3.8.4.4. Use of radar 8.3.8-8
8.3.8.4.4. Використання бортового радіолокатора 8.3.8-8
8.3.8.5. Operations in icing conditions 8.3.8-9
8.3.8.5. Польоти в зоні обледеніння 8.3.8-9
8.3.8.5.1. General 8.3.8-9
8.3.8.5.1. Загальні положення 8.3.8-9
8.3.8.5.2. Effects of icing 8.3.8-9
8.3.8.5.2. Вплив обледеніння 8.3.8-9
8.3.8.5.3. Types of icing 8.3.8-10
8.3.8.5.3. Типи обледеніння 8.3.8-10
8.3.8.5.4. Rates of accumulation of icing in flight 8.3.8-10
8.3.8.5.4. Ступені накопичення льоду в польоті 8.3.8-10
8.3.8.5.5. Types of control violations, which can happen in the process of flight in conditions of strong icing, are described 8.3.8-11
8.3.8.5.5. Види порушень контролю, які можуть трапитися в процесі польоту в умовах сильного обледеніння 8.3.8-11
8.3.8.5.6. Features when performing start-up and taxiing 8.3.8-12
8.3.8.5.6. Особливості при виконанні запуску та руління 8.3.8-12
8.3.8.5.7. Features when performing take-off 8.3.8-12
8.3.8.5.7. Особливості при виконанні зльоту 8.3.8-12
8.3.8.5.8. Features when performing flight 8.3.8-12
8.3.8.5.8. Особливості при виконанні польоту 8.3.8-12
8.3.8.5.9. Features when performing landing and parking 8.3.8-13
8.3.8.5.9. Особливості при виконанні посадки та паркування 8.3.8-13
8.3.8.6. Flights in zone of severe turbulence 8.3.8-13
8.3.8.6. Польоти в зоні сильної бовтанки 8.3.8-13
8.3.8.6.1. General 8.3.8-13
8.3.8.6.1. Загальні положення 8.3.8-13
8.3.8.6.2. Grades of turbulence's intensity: 8.3.8-13
8.3.8.6.2. Ступені інтенсивності турбулентності: 8.3.8-13
8.3.8.6.3. Types of turbulence 8.3.8-14
8.3.8.6.3. Види турбулентності 8.3.8-14
8.3.8.7. Features of flight performing 8.3.8-14
8.3.8.7. Особливості виконання польотів 8.3.8-14
8.3.8.8. Flights in conditions of wind shear 8.3.8-14
8.3.8.8. Польоти в умовах зсуву вітру 8.3.8-14
8.3.8.8.1. General 8.3.8-14
8.3.8.8.1. Загальні положення 8.3.8-14
8.3.8.8.2. Features of flight performing in case of wind shear appearance 8.3.8-14
8.3.8.8.2. Особливості виконання польоту за умов виникнення зсуву вітру 8.3.8-14
8.3.8.9. Jet stream. 8.3.8-15
8.3.8.9. Струменева течія 8.3.8-15
8.3.8.9.1. General 8.3.8-15

8.3.8.9.1. Загальні положення 8.3.8-15
8.3.8.9.2. Actions to avoid the Clear Air Turbulence zone or jet stream 8.3.8-15
8.3.8.9.2. Дії щодо уникнення зони турбулентності ясного неба та струменевої течії 8.3.8-15
8.3.8.10. Clouds of volcanic ashes 8.3.8-15
8.3.8.10. Хмари вулканічного попелу 8.3.8-15
8.3.8.10.1. General 8.3.8-15
8.3.8.10.1. Загальні положення 8.3.8-15
8.3.8.10.2. Actions in case of falling in to the volcanic ash cloud 8.3.8-16
8.3.8.10.2. Дії при потраплнні в хмару вулканічного пепелу 8.3.8-16
8.3.8.11. Mountain waves 8.3.8-16
8.3.8.11. Гірські хвилі 8.3.8-16
8.3.8.11.1. General 8.3.8-16
8.3.8.11.1. Загальні положення 8.3.8-16
8.3.8.11.2. Actions in case of falling in to the mountain waves zone 8.3.8-17
8.3.8.11.2. Дії у випадку потрапляння у зону гірських хвиль 8.3.8-17
8.3.8.12. Significant temperature inversions 8.3.8-17
8.3.8.12. Значна температурна інверсія 8.3.8-17
8.3.8.13. Sand storms 8.3.8-17
8.3.8.13. Польоти в умовах пилової бури 8.3.8-17
8.3.8.14. Heavy Precipitation 8.3.8-18
8.3.8.14. Сильні опади 8.3.8-18

8.3.8. Adverse and potentially hazardous atmospheric conditions.

Regulation (EC) No. 216/2008 (The 'Basic Regulation') Annex IV, 2.a.4 States "Special attention must be given to potentially hazardous atmospheric conditions

8.3.8.1. General

This chapter contains a compilation of hazardous atmospheric conditions and recommended practice and procedures for operating in and/or avoiding those conditions as there are:

- Thunderstorms,
- Icing conditions
- Turbulence.
- Windshear.
- Jetstream,
- Volcanic ash clouds,
- Heavy precipitation,
- Sand storms,
- Mountain waves,

Significant temperature inversions

At occurrence in flight of warnings of approach to an area of dangerous atmospheric phenomena and reception of corresponding information the PIC is obliged to take measures for swerve of the dangerous area if operation under expected conditions is not permitted by AFM regarding to appropriate AC type.

8.3.8.2. Responsibility of PIC

The PIC of an aircraft shall, whether manipulating controls or not, be responsible for the operation of aircraft in accordance with the rules of air, except that the PIC may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

In case of the inflight failure of weather radar system while per-forming flght in IMC the PIC may decide to continue the flight to its destination only if the weather forecast indicates there is no likelihood of thunderstorms, lightning, turbulence or icing, as well as considering other existing MEL categorized failures.

8.3.8.3. Thunderstorms

When deciding on the departure area of the intersection of thunderstorm activity and strong rain storm Captain of AC must consider:

- Thunderstorms nature (interior, frontal);
- the location and movement of thunderstorms (shower) echoes, possible routes of their bypass;
- the need for additional fuel.

By IFR flights in the area of thunderstorm activity without board RTS lightning detection centers in the absence of ground radar control prohibited.

If in the airport departure powerfully - dense and bushy - rain clouds crew bound by airborne radars see the takeoff area and exit area airport, takeoff and appreciate the opportunity to determine the order of bypass powerfully - bushy, bushy - rain clouds and zones of strong torrential rain.

When approaching the aircraft to the area of thunderstorm activity (strong torrential rain), the PIC must evaluate the possibility of extending the flight, a decision to bypass the area, coordinating their actions with ATS body.

8.3.8. Небезпечні та потенційно небезпечні атмосферні умови.

8.3.8.1. Загальні положення

Цей розділ містить опис небезпечних атмосферних явищ і рекомендовану практику і процедури для польотів в/або обходу таких явищ, якими є:

- Грози
- Умови обмерзання
- Бовтанка
- Зрушення вітру
- Струменева течія
- Хмари вулканічного попелу
- Сильні осідання
- Піщані бурі
- Гірські хвилі

Значні температурні інверсії

При виникненні у польоті ознак наближення до зони небезпечних атмосферних явищ і отриманні відповідної інформації КПС зобов'язаний прийняти заходи для обходу небезпечної зони, якщо політ в очікуваних умовах не дозволений КЛЕ відповідного типу ПС.

8.3.8.2. Відповідальність КПС

КПС повинен, незалежно від того, оперує він органами управління, або ні, бути відповідальним за експлуатацію ПС у відповідності до правил польотів, за винятком випадків, коли КПС може відійти від цих правил в обставинах, які роблять такий відхід абсолютно необхідним в інтересах безпеки.

У разі відмови в польоті метеорологічної радіолокаційної системи під час виконання польоту за ППП КПС може прийняти рішення про продовження польоту до пункту призначення лише за умови, що за прогнозом погоди відсутня ймовірність грози, блискавки, турбулентності або обледеніння, а також враховуючи інші наявні відмови згідно MEL.

8.3.8.3. Грози

При ухваленні рішення на виліт з перетинанням зони грозової діяльності й сильних зливових опадів КПС повітряного судна зобов'язаний ураховувати:

- характер гроз (внутрімасові, фронтальні);
- розташування й переміщення грозових (зливових) вогнищ, можливі маршрути їхнього обходу;
- необхідність додаткового заправлення паливом.

Польоти за ППП у зоні грозової діяльності без бортових РТС виявлення грозових вогнищ при відсутності наземного радіолокаційного контролю забороняються.

При наявності в районі аеродрому вильоту потужно - купчастої й купчасто - дощової хмарності екіпаж зобов'язаний за допомогою бортових РЛС оглянути зону зльоту й виходу з району аеродрому, оцінити можливість зльоту й визначити порядок обходу потужно - купчастої, купчасто - дощової хмарності й зон сильних зливових опадів.

При підході повітряного судна до зони грозової діяльності (сильних зливових опадів) КПС зобов'язаний оцінити можливість продовження польоту, прийняти рішення на обхід зони, погодивши свої дії з органом ОПР.

At takeoff and approach for landing in a torrential rain crew must take into account the possibility of worsening air and aerodynamic characteristics of aircraft.

Crew of aircraft is forbidden to intentionally enter powerfully - bushy, bushy - rain clouds and zones of strong shower fallouts.

8.3.8.3.1. Thunderstorm hazards

Thunderstorms concentrate every weather hazard to aviation into one vicious package. The most important hazards are the following.

Turbulence

Potentially hazardous turbulence is present in all thunderstorms. Strongest turbulence within the cloud occurs with shear between updrafts and downdrafts. Outside the cloud, shear turbulence has been encountered several thousand feet above and 20 NM laterally from a severe storm. A low-level turbulent area is the shear zone associated with the gust front. Often, a "roll cloud" on the leading edge of a storm marks the top of the eddies in this shear and it signifies an extremely turbulent zone. Gust fronts often move far ahead (up to 15 NM) of associated precipitation. The gust front causes a rapid and sometimes drastic change in surface wind ahead of an approaching storm.

It is almost impossible to hold a constant altitude in a thunderstorm and maneuvering in an attempt to do so produces greatly increased stress on the aircraft. It is understandable that the speed of the aircraft determines the rate of turbulence encounters. Stresses are least if the aircraft is held in a constant attitude and allowed to "ride the waves". (Refer to FCOM "Flight in severe turbulence").

Icing

Supercooled water freezes on impact with an aircraft. Clear icing can occur at any altitude above the freezing level; but at high levels, icing from smaller droplets may be rime or mixed rime and clear. The abundance supercooled water droplets makes clear icing very rapid between 0°C and -15°C.

Hail

Hail competes with turbulence as the greatest thunderstorm hazard to aircraft. Supercooled drops above the freezing level begin to freeze. Once a drop has frozen, other drops latch on and freeze to it, so the hailstone grows. Large hail occurs with severe thunderstorms with strong updrafts that have built to great heights. Eventually, the hailstones fall, possibly some distance from the storm core. Hail may be encountered in clear air several miles from dark thunderstorm clouds.

Low ceiling and visibility

Generally, visibility is near zero within a thunderstorm cloud. The hazards and restrictions created by low ceiling and visibility are increased many fold when associated with the other thunderstorm hazards.

Effect on altimeters

При зльоті й заході на посадку в умовах зливових опадів екіпаж зобов'язаний ураховувати можливість погіршення льотних і аеродинамічних характеристик повітряного судна.

Екіпажам повітряних судів навмисно входити в потужно - купчасті, купчасто – дощові хмари й зони сильних зливових опадів забороняється.

8.3.8.3.1. Небезпечні фактори, що містять грози

Грози концентрують всі погодні небезпеки для авіації в одному небезпечному комплексі. Найважливішими небезпеками є наступні.

Турбулентність

Потенційно небезпечна турбулентність присутня у всіх грозах. Найсильніша турбулентність всередині хмари виникає при зсуві між висхідними та низхідними потоками. За межами хмари зсувна турбулентність спостерігається на висоті кількох тисяч футів і на відстані 20 морських миль збоку від сильного шторму. Низькорівнева турбулентна область - це зона зсуву, пов'язана з фронтом пориву. Часто "купчаста хмара" на передньому краї шторму позначає вершину вихорів у цій зоні зсуву і означає надзвичайно турбулентну зону. Фронти поривів часто просуваються далеко вперед (до 15 морських миль) від пов'язаних з ними опадів. Фронт пориву викликає швидку, а іноді і різку зміну приземного вітру перед наближенням шторму.

Утримувати постійну висоту під час грози практично неможливо, а маневрування в спробі зробити це призводить до значного збільшення навантаження на літак. Зрозуміло, що швидкість літака визначає швидкість зіткнення з турбулентним потоком. Навантаження буде найменшим, якщо літак утримувати в постійному положенні і дозволити йому " осідлати хвилі".

Зледеніння

Переохолоджена вода замерзає при зіткненні з літаком. Чисте зледеніння може утворитися на будь-якій висоті над рівнем замерзання; але на великих висотах зледеніння з дрібних крапель може бути білим або змішаним білим і чистим. Велика кількість переохолоджених крапель води призводить до того, що чисте зледеніння утворюється дуже швидко в діапазоні температур від 0°C до -15°C.

Град

Град конкурує з турбулентністю як найбільша грозова небезпека для літаків. Переохолоджені краплі, що перевищують температуру замерзання, починають замерзати. Як тільки крапля замерзає, інші краплі прилипають до неї і замерзають, так градини ростуть. Великий град утворюється під час сильних гроз із сильними висхідними потоками, які здіймаються на велику висоту. Зрештою, градини падають, можливо, на деякій відстані від ядра грози. Град можна побачити в чистому повітрі за кілька миль від темних грозових хмар.

Низька нижня межа хмар та видимість

Як правило, видимість у грозовій хмарі близька до нуля. Небезпеки та обмеження, що створюються низькою стелею та видимістю, багаторазово зростають, коли вони пов'язані з іншими грозовими небезпеками.

Вплив на показання висотомірів

Pressure usually falls rapidly with the approach of a thunderstorm, then rises sharply with the onset of the first gust and arrival of the cold downdraft and heavy rain showers, failing back to normal as the storm moves on. This cycle of pressure change may occur in 15 minutes. If the pilot does not receive a corrected altimeter setting, the altimeter may be more than 1000 feet in error.

Lightning

A lightning strike can puncture the skin of an aircraft. Lightning has been suspected of igniting fuel vapors causing explosion; however, serious accidents due to lightning strikes are extremely rare.

Nearby lightning can blind the pilot rendering him momentarily unable to navigate either by instrument or by visual reference.

Lightning can also induce permanent errors in the magnetic compass and lightning discharges, even distant ones, can disrupt radio communications on low and medium frequencies.

In the event of lightning strike the crew should follow the procedure:

A) In flight, check of all radio communication and navigational equipment and the weather radar;

B) Record the lighting strike in the technical logbook;

C) On ground, check:

- compensation of the (standby) compass,
- signs of damage on fuselage, wings, radome, empennage,
- antennas, pitot heads,
- all control trailing edges and static dischargers,
- radio and navigation equipment.

Lightning intensity and frequency have no simple relationship to other storm parameters. But, as a rule, severe storms have a high frequency of lightning.

Engine water ingestion

Jet engines have a limit on the amount of water they can ingest. Updrafts are present in many thunderstorms, particularly those in the development stages. If the updraft velocity in the thunderstorms approaches or exceeds the terminal velocity of the falling raindrops, very high concentrations of water may occur. It is possible that these concentrations can be excess of the quantity of water engines are designed to ingest. Therefore, severe thunderstorms may contain areas of high water concentration which could result in flameout and/or structural failure of one or more engines. (Refer to FCOM "operation in or near to heavy rain, hail or sleet").

8.3.8.3.2. Thunderstorm Classifications

Thunderstorms are classified as "Frontal thunderstorms" and "Inmass thunderstorms". Frontal thunderstorms can exist as:

- Thunderstorm of warm front,
- Thunderstorm of cold front
- Thunderstorm of occlusion front.

Inmass thunderstorms are divided into:

- Convectional thunderstorms and

Тиск зазвичай швидко падає з наближенням грози, потім різко зростає з початком першого пориву і приходом холодного низхідного потоку та сильної зливи, а потім повертається до нормального рівня, коли гроза проходить далі. Такий цикл зміни тиску може відбутися за 15 хвилин. Якщо пілот не отримає скоригованих налаштувань висотоміра, поимлка може складати більш ніж на 1000 футів.

Блискавка

Удар блискавки може пробити обшивку літака. Вважається, що блискавка може запалити пари пального, що може спричинити вибух; однак серйозні аварії через удари блискавки трапляються вкрай рідко.

Блискавка може засліпити пілота, зробивши його на мить нездатним орієнтуватися ні за приладами, ні за візуальними орієнтирами.

Блискавка також може викликати постійні помилки в магнітному компасі, а грозові розряди, навіть віддалені, можуть порушити радіозв'язок на низьких і середніх частотах.

У разі удару блискавки екіпаж має слідувати наступній процедурі:

A) У польоті слід перевірити всі засоби радіозв'язку та навігації, а також метеорологічний радар;

B) Зафіксувати випадок потрапляння блискавки у технічному журналі;

C) На землі слід перевірити:

- компенсацію (резервного) компаса,
- ознаки пошкоджень на фюзеляжі, крилах, обтікачах, оперенні,
- стан антен та трубок Піто (приймачів тиску),
- стан всіх аеродинамічних керівних поверхонь та статичних розрядниківі,
- стан радіонавігаційного обладнання.

Інтенсивність і частота блискавок не мають простого зв'язку з іншими параметрами грози. Але, як правило, сильні грози мають високу частоту блискавок.

Потрапляння води в двигун

Реактивні двигуни мають обмеження на кількість води, яку вони можуть поглинути. Висхідні потоки присутні в багатьох грозах, особливо в тих, що знаходяться на стадії розвитку. Якщо швидкість вихрового потоку під час грози наближається або перевищує кінцеву швидкість падіння дощових крапель, можуть виникати дуже високі концентрації води. Цілком можливо, що ці концентрації можуть перевищувати кількість води, на яку розраховані двигуни. Тому під час сильних гроз можуть виникати зони з високою концентрацією води, що може призвести до загоряння та/або руйнування одного або декількох двигунів.

8.3.8.3.2. Класифікація гроз

Грози класифікуються як "Фронтальні грози" і " Внутрімасові грози". Фронтальні грози можуть існувати як:

- Гроза теплого фронту,
- Гроза холодного фронту,
- Гроза фронту оклюзії.

Внутрімасові грози діляться на:

- Конвекційні грози

- Orographic thunderstorms.

Frontal thunderstorms formed in a line of squalls and cause heavy rains and hail possible, and accompanied by strong winds suddenly and possible tornadoes. Strong horizontal changes in wind speed and direction at different alititude characteristic Frontal thunderstorm. The resulting air flow in the storm accelerated to a much higher vertical velocities, which ultimately lead to higher horizontal wind velocities at the surface of the earth

Inmass thunderstorms caused or thermal convection, or moist air moves up the slope of the windward side of mountains.

Convectional storms (thunderstorms, rain / snow showers) Inmass thunderstorms developing in the unstable air mass from the local heating of the earth's surface. Heated air rises and cooled to form cumulus. As soon as the dense phase continues to evolve, the top of the clouds are formed and start falling precipitation. Precipitation is a sign of early maturation stage presence and descending flows.

In later stages of the warm ascending flows forming storm cut off by the rain that falls, and thunder begins to roll away. Many storms cause bound front gusts of cold air, resulting drop-down flows and sudden gusts of rain cooled air. These flashy fronts usually very turbulent and pose a serious threat during takeoff and landing.

Vertical distribution of thunderstorms reaches 25,000 feet in winter and up to the troposphere in summer time, horizontal range of 10 to 20 km. Along with the already mentioned dangerous situations can be an additional hazard in the form of suddenly appearing strong rain limited visibility under the clouds, possible showers of hail, severe icing and a strong batter

Lightning is not a direct threat to crew and passengers, because the electrical load is outside the Aircraft, but lightning can affect or damage the navigational equipment of an Aircraft.

8.3.8.4. Weather Deviation Procedures

8.3.8.4.1. General

When the pilot initiates communications with ATC, a rapid response may be obtained by stating “WEATHER DEVIATION REQUIRED” to indicate that priority is desired on the frequency and for ATC response. When necessary, the pilot should initiate the communications using the urgency call “PAN PAN” (preferably spoken three times)

The pilot shall inform ATC when weather deviation is no longer required, or when a weather deviation has been completed and the aircraft has returned to its cleared route

8.3.8.4.2. Actions to be taken when Controller-Pilot communications are established

The pilot should notify ATC and request clearance to deviate from track, advising, when possible, the extent of the deviation expected

The pilot should take the following actions:

- comply with the ATC clearance issued; or

- Орографічні грози.

Фронтальні грози формуються в лінії шквалів і викликають сильні дощі й можливий град, і супроводжуються сильними рвучкими вітрами й можливими смерчами. Сильні горизонтальні зміни вітру по швидкості й напрямку на різних висотах характерні для фронтальної грози. Результуючий повітряний потік у грозі прискорюється до набагато більше високих вертикальних швидкостей, які в остаточному підсумку приводять до більше високих горизонтальних швидкостей вітру у поверхні землі.

Внутрімасові грози викликаються або термічною конвекцією, або вологим повітрям, що переміщається нагору по схилі з навітряної сторони гори.

Конвекційні шторми (грози, дощові/сніжні зливи) Внутрімасові грози розвиваються в нестійкій повітряній масі від місцевого нагрівання земної поверхні. Нагріте повітря піднімається й прохолоджується, щоб сформувати купчасті хмари. У міру того, як купчаста стадія продовжує розвиватися, у верхній частині хмари формуються й починають випадати опади. Опади є ознакою початку стадії дозрівання й присутності спадних потоків.

У більш пізніх стадіях розвитку теплі висхідні потоки, що утворять грозу, зрізуються дощем, що випадає, і гроза починає розсіюватися. Багато гроз викликають зв'язаний фронт поривів холодного повітря, що є результатом спадаючих потоків і різких поривів охолодженого дощем повітря. Ці рвучкі фронти звичайно дуже турбулентні і являють серйозну загрозу при зльоті й посадці.

Вертикальне поширення гроз досягає 25000 футів у зимовий період і аж до тропосфери в літню пору, горизонтальний діапазон від 10 до 20 км. Поряд із уже згаданими небезпечними ситуаціями може бути додаткова небезпека у вигляді зненацька виникаючих сильних опадів з обмеженою видимістю під хмарами, можливі зливи із граду, сильне зледеніння й сильна бовтанка.

Блискавка не є прямою погрозою для екіпажа й пасажирів, тому що електричне навантаження залишається поза літаком, але удари блискавки можуть вплинути на роботу або ушкодити навігаційне обладнання літака

8.3.8.4. Процедури обходу несприятливих метеорологічних умов

8.3.8.4.1. Загальні положення

Якщо пілот ініціює зв’язок з ОПР, для індикації потреби у пріоритеті на частоті і реагування ОПР, швидка відповідь може бути отриманою за допомогою заяви «WEATHER DEVIATION REQUIRED». За необхідності, пілот має розпочати зв’язок використанням сигналу терміновості «PAN PAN» (переважно промовляючи тричі)

Пілот має інформувати ОПР про непотрібність подальшого обходу несприятливих метеорологічних умов, або про завершення такого обходу і повернення ПС на дозволений йому маршрут.

8.3.8.4.2. Дії, які мають бути розпочатими при установці зв’язку диспетчер-пілот

Пілот має повідомити ОПР і запитати дозвіл щодо відхилення від траси, повідомивши, по можливості, необхідні розміри відхилення

Пілот має виконувати наступні дії:

- виконувати отримані дозволи ОПР; або

- advise ATC of intentions and execute the procedures detailed below.

8.3.8.4.3. Actions to be taken if a revised ATC clearance cannot be obtained

If the aircraft is required to deviate from track to avoid adverse meteorological conditions and prior clearance cannot be obtained, an ATC clearance shall be obtained at the earliest possible time. Until an ATC clearance is received, the pilot shall take the following actions:

- if possible, deviate away from an organized track or route system
- establish communications with and alert nearby aircraft by broadcasting, at suitable intervals:
  - aircraft identification,
  - flight level,
  - position (including ATS route designa- tor or the track code), and
  - intentions on the frequency in use and on 121.3 MHz (or, as a back-up, on the inter-pilot air-to-air frequency 123.45 MHz);
- watch for conflicting traffic both visually and by reference to ACAS;

NOTE: If, as result of actions taken under the provisions above, the pilot determines that there is another aircraft at or near the same flight level with which a conflict may occur, then the pilot is expected to adjust the path of the aircraft, as necessary, to avoid conflict

- turn on all aircraft exterior lights (commensurate with appropriate operating limitations);
- for deviations of less than 19 km (10 NM) remain at a level assigned by ATC;
- for deviations greater than 19 km (10 NM), when the aircraft is approximately 19 km (10 NM) from track, initiate a level change in accordance with **Table 1**;

- повідомляти ОПР про наміри і виконувати процедури, наведені нижче

8.3.8.4.3. Дії, які мають виконуватись за неможливості отримати переглянутий дозвіл ОПР

При виникненні потреби повітряному судну у відхиленні від маршруту для обходу небезпечних метеорологічних умов і неможливості попереднього отримання дозволу, дозвіл ОПР має бути отриманим у найближчий можливий час. До отримання дозволу ОПР пілот має розпочати наступні дії:

- по можливості відійти від організованої траси або системи маршрутів;
- встановити зв'язок і попередити сусідні повітряні судна повідомленнями по радіо з відповідними проміжками:
  - позивного повітряного судна
  - ешелону польоту;
  - місця ПС (в тому числі позначку маршруту ОПР або код траси), та
  - наміри на використовуваній частоті, та на 121.3 мГц (або у якості дублювання - на частоті повітряного зв'язку пілотів 123.45 мГц);
- Спостерігати конфліктуючий повітряний рух як візуально, так і використовуючи ACAS

ПРИМІТКА: Якщо внаслідок прийнятих згідно вищенаведених мір пілот визначає, що на або поряд з тим же ешелоном польоту перебуває повітряне судно, з яким може виникнути конфлікт, очікується, що за необхідності пілот узгодить траєкторію ПС так, щоб уникнути конфлікту

- включити всі зовнішні вогні повітряного судна (згідно застосовних експлуатаційних обмежень);
- при відхиленнях до 19 км (10 м. миль) залишатись на ешелоні, призначеному ОПР;
- при відхиленнях понад 19 км (10 м. миль), коли літак знаходиться на відстані приблизно 19 км (10 м. миль) від траси, застосувати зміну ешелону згідно **Таблиці 1;**

Table 1 **Таблиця 1**

Напрямок осьової лінії траси ***Route centre line track***	**Відхилення > 19 км (10 м. миль)** ***Deviations > 19 km (10 NM)***	**Зміна ешелону** ***Level change***
СХІДНИЙ / *EAST* 000^0 - 179^0 магнітний/*magnetic*	НАЛІВО *LEFT*	ЗНИЖЕННЯ на 90 м (300фут) *DESCEND 90 m (300ft)*
	НАПРАВО *RIGHT*	НАБІР на 90 м (300 фут) *CLIMB 90 m (300 ft)*
ЗАХІДНИЙ / *WEST* 180^0 - 359^0 магнітний/ *magnetic*	НАЛІВО *LEFT*	НАБІР на 90 м (300 фут) *CLIMB 90 m (300 ft)*
	НАПРАВО *RIGHT*	ЗНИЖЕННЯ на 90 м (300фут) *DESCEND 90 m (300ft)*

- when returning to track, be at its assigned flight level when the aircraft is within approximately 19 km (10 NM) of the centre line; and
- if contact was not established prior to deviating, continue to attempt to contact ATC to obtain a clearance. If contact was established, continue to keep ATC advised of intentions and obtain essential traffic information

- при поверненні на трасу, на відстані приблизно 19 км (10 м. миль) від її осі, повернутись на призначений ешелон польоту; та
- якщо до відхилення зв'язок не був установлений, намагатись зв'язатися з ОПР для отримання дозволу. Якщо зв'язок установлено, продовжувати повідомляти ОПР про наміри і отримувати важливу інформацію щодо руху

8.3.8.4.4. Use of radar

When the flight by IFR and night Aircompany provides its AC, which fly with passengers, serviceable board radar to detect and bypass zones where possible storm activity or potentially dangerous weather conditions.

Flights in given conditions without serviceable radar are prohibited

8.3.8.4.4. Використання бортового радіолокатора

При виконанні польотів за ППП і вночі Авіакомпанія забезпечує свої ПС, що виконують польоти з пасажирами, справними бортовими радіолокаторами для виявлення й обходу зон, де можливі грозова діяльність або потенційно небезпечні погодні умови.

Польоти в даних умовах без справного бортового локатора заборонені.

Table 2 **Таблиця 2**

The procedure of use of AC radar **Порядок застосування бортового радіолокатора**

Flight Altitude (1000s of ft) Висоти польоту (тисячі футів)	***Echo Characteristics*** **Характеристики спалахів**			
	Shape **Форма**	***Intensity**** **Інтенсивність***	***Gradient of Intensity**** **Градієнт інтенсивності***	***Rate of Change*** **Швидкість зміни**
0-20	*Avoid by 10 miles echoes with hooks fingers, scalloped edges or other protrusions* Обходьте за 10 миль спалахи з гачками, зубчастими краями або іншими виступами	*Avoid by 5 miles echoes with sharp edges or strong intensities* Обходьте за 5 миль спалахи з гострими краями або сильної інтенсивності	*Avoid by 5 miles echoes with strong gradients of intensity* Обходьте за 5 миль спалахи із сильним градієнтом інтенсивності	*Avoid by 10 miles echoes showing rapid change of shape, height or intensity* Обходьте за 10 миль спалахи, що показують різкі зміни форми, висоти або інтенсивності
20-25	*Avoid all echoes by 10 miles* Обходьте всі спалахи за 10 миль			
25-30	Avoid all echoes by 15 miles Обходьте всі спалахи за 15 миль			

8.3.8.5. Operations in icing conditions

8.3.8.5.1. General

The PIC shall only commence a flight or intentionally fly into expected or actual icing conditions if the aircraft is certified and equipped to cope with such conditions

If icing exceeds the intensity of icing for which the aircraft is certified or if an aircraft not certified for flight in known icing conditions encounters icing, the PIC shall exit the icing conditions without delay, by a change of level and/or route, if necessary by declaring an emergency to ATC.

At all stages of flight system protyzledeninnya must be enabled to enter the zone of possible icing, if AOM does not provide for another procedure using the system. If adopted by the crew on approach to combat icing are ineffective and do not provide continued safe flight in these conditions, PIC bound by applying a signal of urgency, in consultation with the ATS, change the pitch (route) flight to exit the area where possible continued safe flight, or decide on a departure aerodrome.

Icing conditions occur when temperatures are accompanied by precipitation. Icing of aircraft is one of the most dangerous conditions for flight. Along with the general procedures of specific restrictions, procedures and information concerning the type of AC set out in the AOM. Working in cold weather requires special and very careful preparation for flight.

Airframe icing can cause a serious loss of aircraft performance and this will frequently result in a large increase in fuel consumption and some difficulty with aircraft control

Aircompany has developed and crew must follow the procedures of aircraft flight operation under low temperatures and icing

8.3.8.5.2. Effects of icing

Aerodynamic:

Ice tends to form on leading edges, thereby spoiling the aerodynamic shape. The result is reduced lift, increased drag, in- creased weight, increased stalling speed and increased fuel consumption

Ice, frost or snow of a thickness and roughness similar to coarse sandpaper can reduce lift by 30% and increased drag by 40%

It is also possible for pieces of ice to break off other surfaces and to jam between the control surfaces and wings and tail

Weight:

In severe conditions, ice can form at a rate of 1" in 2 minutes.

There will be a loss of stability due to weight of ice not being uniform across the airframe.

This can lead to a displaced centre of gravity. Similar uneven weight of ice on propeller blades can cause severe engine vibration.

Ice breaking of propellers can cause skin damage.

8.3.8.5. Польоти в зоні обледеніння

8.3.8.5.1. Загальні положення

КПС повинен починати політ, або навмисно входити у очікувані або фактичні умови обледеніння тільки якщо ПС сертифіковане і обладнане для боротьби з такими умовами

Якщо обледеніння перевищує інтенсивність обледеніння, для якого сертифіковане ПС, або якщо ПС, не сертифіковане для польоту за відомих умов обледеніння, потрапить у умови обледеніння, КПС має негайно вийти з умов обледеніння зміною ешелону та/або маршруту, за потреби оголосивши АТС аварійний стан

На всіх етапах польоту система протизледеніння повинна бути включена до входу в зону можливого зледеніння, якщо КЛЕ не передбачає іншого порядку використання системи. Якщо прийняті екіпажем заходу щодо боротьби зі зледенінням виявляються неефективними й не забезпечується безпечне продовження польоту в цих умовах, КПС зобов'язаний, застосувавши сигнал терміновості, за узгодженням з органом ОПР, змінити висоту (маршрут) польоту для виходу в район, де можливо безпечне продовження польоту, або прийняти рішення про відхід на запасний аеродром

Умови зледеніння мають місце, коли низькі температури супроводжуються опадами. Зледеніння літака є одним з найнебезпечніших умов для польоту. Поряд із загальними процедурами специфічних обмежень, процедури та інформація стосовно типу ПС викладена у відповідному КЛЕ. Робота в холодну погоду вимагає спеціальної й дуже ретельної підготовки до польоту

8.3.8.5.2. Вплив обледеніння

Аеродинаміка.

Лід має властивість формуватись на передніх кромках, псуючи таким чином аеродинамічні форми. Внаслідок цього зменшується підйомна сила, збільшуються: опір, вага, швидкість звалювання і витрати палива

Лід, іній або сніг товщиною як у грубого наждачного паперу може зменшити підйомну силу на 30% і збільшити лобовий опір на 40%.

Також можливо, що шматки льоду можуть розбити інші поверхні і затискатись між поверхнями управління та крилом і оперенням.

Вага:

За суворих умов лід може формуватись зі швидкістю 1 дюйм за 2 хвилини.

Можлива втрата стійкості через вагу нерівномірних відкладень льоду на поверхнях повітряного судна

Це може призвести до зміщення центру ваги. Така ж нерівномірна вага льоду на лопатях гвинта може викликати сильну вібрацію двигунів

Уламки льоду з гвинтів можуть пошкодити поверхні

Instrument effects

Ice can block pressure heads and the readings of ASIs, VSI, altimeters and machmeters can be in error as a result.

Other

Windscreens and canopies can be obscured.

A thin film of ice/frost can cause skin friction

Ice in landing gear wells can affect retraction.

Ice on aerials can cause static interference

Вплив на прилади

Лід може блокувати приймачі тиску повітря, внаслідок чого показання укажчиків швидкості, варіометрів, висотомірів і числа Маха будуть помилковими

Інше

Лобові стекла і скління кабіни можуть стати непрозорими.

Тонка плівка льоду/інею може створити тертяобшивки

Лід в нішах шасі може впливати на їх прибирання.

Лід на антенах може створити статичні поміхи.

8.3.8.5.3. Types of icing

8.3.8.5.3. Типи обледеніння

Table 3 **Таблиця 3**

Категорія/ *Category*	**Опис *Description***	**Початок обледеніння *Icing Onset***	**Місце утворення *Where Found***
Чистий *Clear*	Прозорий, рівний *Clear&smooth*	Швидкий *Rapid*	Купчасті хмари *Cumuli-form clouds*
Іній *Hoarfrost*	Молочного кольору, нерівний *Milky & rough*	Поступовий *Gradual*	Шаруваті хмари *Stratiform clouds*
Змішаний *Mixed*	Комбінація *Combination*	Різний *Varies*	Різне *Varies*

8.3.8.5.4. Rates of accumulation of icing in flight

8.3.8.5.4. Ступені накопичення льоду в польоті

Table 4 **Таблиця 4**

Категорія *Category*	**Опис *Description***
Дуже легка *Trace*	Лід стає помітним, проте його наявність не має жодних наслідків и не впливає на льотні характеристики ПС. Пілоти мають повідомляти про нього для метеорологічних цілей. *Ice becomes perceptible, but is of no consequence and does not affect the performance of aircraft. Pilots must report about it for meteorological purposes*
Легка *Light*	Цей ступінь накопичення льоду може створити проблему при тривалому польоті в умовах його нашарування. З ним може безпечно справитися обладнання проти обледеніння. За умови використання цих систем обмежень щодо польотів не існує. *The rate of accumulation may cause a problem if extended flight in that condition occurs. It can be safely handled by anti-icing equipment of air- craft. On condition of use of these systems, the restriction in relation to flights does not exist*
Помірна *Moderate*	Це такий ступінь накопичення льоду, що навіть нетривалі складні умови можуть бути небезпечними. З ним може безпечно справитися обладнання для запобігання обледеніння. Проте з практичних причин, цей ступінь має бути сигналом пілоту про необхідність зміни напрямку польоту з метою уникнення сильного обледеніння. *The rate of accumulation is such that even short encounters become potentially hazardous. The anti-icing equipment of aircraft will safely han- dle it. However, on practical reasons, this degree must be a signal to pilot about the necessity of change of direction of flight with the purpose of avoidance of strong icing*
Сильна	Несприятливі умови щодо обледеніння, за яких ступінь накопичення льоду є такою, що обладнання для запобігання обледеніння не може впоратися із зниженням рівня обледеніння або контролем за

Severe	станом обледеніння. Пілоти повинні негайно змінити напрямок польоту з метою знаходження більш придатних умов або якомога скоріше здійснити посадку *Unfavorable terms in relation icing, at which a degree of accumulation of ice is such, that an anti-icing equipment can not manage with reduce of level of icing, or control the state of icing. Pilots must immediately change the direction of flight with the purpose of finding of more suita- ble terms, or execute the landing as soon as pos- sible.*

8.3.8.5.5. Types of control violations, which can happen in the process of flight in conditions of strong icing, are described

Roll upset is an uncommanded and uncontrolled roll phenomenon that may occur as a consequence of, or prior to, a wing stall due to anomalous forces that cause ailerons to deflect or because ailerons have lost the effectiveness. The spontaneous deflection of ailerons or loss of aileron effective- ness may be caused through accumulation of ice in sensitive area of wing aft of deicing boots. Roll upset can result in conditions of severe icing even without usual signs of accumulation of ice or perceived aerodynamic stall.

Pilots can minimize the chance of a roll upset being sensitive to cues that identify conditions of the severe icing and promptly exiting out of conditions of the severe icing before degrading controllability or handling characteristics of an aircraft to hazardous level

Tail plane (empennage) stall is another significant hazard of airframe icing. Sharp-edged surfaces are more susceptible to collecting ice than large blunt ones. For this reason, the tail plane may begin the accumulation of ice before wings and can accumulate it faster. This can occur if the tail plane has not been or cannot be deiced

A tail plane stall occurs when, just as the wing, the critical angle of attack is exceeded. Since the horizontal stabilizer resists a natural tendency to move nose down, caused by the center of lift of main wing, an aircraft will react by pitching nose down, sometimes uncontrollably, when the tail plane is stalled. An application of flaps can aggravate or initiate the stall. Use caution applying flaps during final approach if there is a possibility of icing of the tail plane.

The most important characteristic of stall of tail plane is relatively high airspeed at the start of pull down of flaps and, if the stall occurs, the suddenness and magnitude of move of nose down. The stall occurs more likely when flaps are approaching to fully extended position, after the move of nose down and increase of the airspeed after extension of flaps, or during flight through gusts of the wind

WARNING:In case of stall, terms have a tendency to worsening due-to increase of speed of flight and, it is possibly, through increasing of power with simultaneous pull down of flaps. At any pull down of flaps, the speed of flight, which exceeds the recommended by producer of A/C for this flight and terms of environment, together with present icing on the tail can result in stall and involuntary falling down, from which can be no any way out. The stall can happen at speeds, which are less than speed on which the pull down of flaps is carried out at conditions that ice covers an A/C.

8.3.8.5.5. Види порушень контролю, які можуть трапитися в процесі польоту в умовах сильного обледеніння

Крен на крило - це мимовільний та неконтрольований крен, що може виникнути як наслідок або як передумова виникнення критичного кута атаки крила через аномальні сили, що викликають відхилення елеронів, або виникають через втрату ефективності елеронів. Мимовільне відхилення елеронів або втрата їх ефективності можуть бути викликані накопиченням льоду у якійсь чутливій зоні крила позаду від кожухів обладнання проти обледеніння. Крен на крило може бути викликаний умо-вами сильного обледеніння навіть без звичайних симптомів накопичення льоду або відчутного аеродинамічного звалювання

Пілоти можуть звести до мінімуму можливість мимовільного виникнення крену на крило, якщо будуть уважними щодо сигналів про умови сильного обледеніння, а також шляхом швидкого виходу з умов сильного обледеніння до того, як характеристики контролю або управління ПС погіршаться до небезпечного рівня

Зрив потоку з хвостового оперення – це серйозна небезпека, пов'язана із обледенінням фюзеляжу. Загострені поверхні більш чутливі до накопичення льоду, ніж великі прямі поверхні. З цієї причини на хвості лід може почати накопичуватися раніше і швидше, ніж на крилах. Це може трапитися, якщо хвіст не був покритий речовиною проти обледеніння.

Зрив потоку з хвостового оперення може траплятися так само як у випадках з крилом у випадку наближення до критичного кута атаки. Оскільки стабілізатор протистоїть природній тенденції до руху носу донизу, викликаного моментом від підйомної сили крила, коли має місце зрив потоку з хвостового оперення, ПС реагує шляхом падіння носу донизу, іноді неконтрольованого. Використання закрилків може посилити звалювання або стати його причиною. Якщо існує можливість обледеніння хвоста, слід бути обережним при використанні закрилків під час заходу на посадку

Найважливішою характеристикою зриву потоку з хвостового оперення є достатньо висока швидкість польоту на початку випуску закрилків, і якщо зрив має місце, несподіваність та значний характер ухилу носу до низу. Звалювання є більш вірогідним, якщо закрилки наближаються до позиції повного випуску, після того як ніс ухиляється донизу, а швидкість польоту збільшується після випуску закрилків або під час польоту в умовах поривів вітру

ПОПЕРЕДЖЕННЯ: У випадку звалювання умови мають тенденцію до погіршення через збільшення швидкості польоту і, можливо, через збільшення потужності з одночасним випуском закрилків. При будь-якому випуску закрилків швидкість польоту, яка перевищує рекомендовану виробником ПС для даного польоту та умов оточуючого середовища, разом із наявним обледенінням на хвості можуть призвести до звалювання й мимовільного падіння донизу, з якого може не бути виходу. Звалювання може траплятися на швидкостях, що є меншими

At conditions of strong icing it is necessary to act in obedience to requirements of p. 8.2.4 of this OM.

8.3.8.5.6. Features when performing start-up and taxiing

The push back and start of engine require special attention if ice or snow cover the parking position. The truck may not be capable to develop the normal power for push back due to reduced friction. In those conditions, engines should not be started until push back is completed. On surface covered with ice it may happen that the airplane is moving forward although power is in idle and parking brakes are on

Especially carefully must perform taxiing, keeping in mind, that state of taxiways can be worse, than runway

During taxiing a greater distance than normal from other airplanes should be maintained. The jet blast may blow the snow into air intakes or on surfaces of aircraft. At taxiing on slushy or puddles in conditions of low temperatures, it is recommended to keep wing flaps up. Anti-ice systems should be used during taxiing and during longer ground operations with setting of higher power.

During taxiing on contaminated taxi-ways the delay of steering and possible skidding of nose wheel may occur

8.3.8.5.7. Features when performing take-off

Is not allowed to take-off when there is ice, snow or hoarfrost on aircraft surfaces

For take-off the full length of the runway must be used, if several runways are available, the longest shall be selected. Before take-off shall ensure that rudders have free motion. At flight, due-to formation of ice the stall speed noticeably rises in comparison with clear wing. In that case it is recommended to maintain increased speed of approach (in accordance with FOM) and smaller banks, if possible.

Take-off shall be not authorized:

- in conditions of freezing rain and freezing drizzle unless the adequate anti-icing protection can be provided using anti-icing fluid;
- if snow, ice or frost are accumulated on aircraft,
- if reported braking coefficient is less than 0.20 or braking action is reported as «less than poor».

8.3.8.5.8. Features when performing flight

During climb and cruise flight, the anti-icing equipment shall be engaged prior to entering in areas with the risk of icing. The anti-icing system shall be used in accordance with regulations of AOM of given type of A/C. The time of flight in conditions of severe icing should be as short as possible. The flight crew must observe all minimum speeds, related to conditions of icing

It must be taken into account, that in conditions when the surface of A/C is contaminated with deposits of ice stall speed is increased, especially at descent, approach and landing, and the stall is possibly without triggering of warning system about approaching to it. Engines and wing-

за швидкість, на якій здійс- нюється випуск закрилків за умов, що ПС зледеніло.

За умов сильного обледеніння необхідно діяти згідно вимог р.8.2.4 цього КЕю

8.3.8.5.6. Особливості при виконанні запуску та руління

Буксирування й запуск двигунів потребують особливої уваги, якщо місця стоянок вкриті льодом або снігом. Буксир може бути нездатним розвити нормальну потужність для буксирування через знижене зчеплення. В цих умовах двигуни не мають запускатись до закінчення буксирування. На вкритій льодом поверхні може трапитися, що ПС буде рухатися уперед, навіть якщо установлено режим малого газу та включено стоянкові гальма

Особливо уважно слід виконувати рулювання, пам'ятаючи при цьому, що стан рульових доріжок може бути гіршим, ніж ЗПС.

При рулюванні повинна зберігатися відстань від інших ПС більша, ніж за нормальних умов. Реактивний струмінь може задувати сніг у забірники повітря або на поверхню ПС. При рулюванні по сльоті або калюжам в умовах низьких температур рекомендовано зберігати закрилки у прибраному положенні. Система проти обледеніння повинна використовуватися при рулюванні та більш три- валій роботі на землі на підвищеному режимі роботи двигунів.

При рулюванні на забруднених рульових доріжках може бути запізнення в керуванні носовим колом, а також можливе його проковзування.

8.3.8.5.7. Особливості при виконанні зльоту

Злет забороняється за наявності на поверхні літака льоду, снігу або інею.

Для злету слід використовувати максимальну довжину ЗПС, за наявності декількох смуг - обирати найдовшу. Перед злетом слід переконатися в тому, що керма мають вільний хід. В полете, через нашарування льоду, швидкості зриву значно підвищуються порівняно з чистим крилом. В такому випадку рекомендуються підвищені швидкості заходу на посадку (згідно КЛЕ) і, якщо можливо, то з меншими кутами крену.

Зліт не дозволяється:

- в умовах дощу та сльоти, що замерзають, якщо не може бути забезпеченим відповідний захист рідиною проти обледеніння;
- На літаку наявні скупчення снігу, льоду або інею
- якщо повідомлений коефіцієнт зчеплення менше 0.2 або умови гальмування повідомлені як «гірші, ніж погані»

8.3.8.5.8. Особливості при виконанні польоту

У наборі висоти та крейсерському польоті система проти обледеніння має включатись до потрапляння в зони ризику обледеніння. Система проти обледеніння має використовуватися згідно КЛЕ даного типу ПС. Час польоту в умовах сильного обледеніння має бути якнайменшим. Льотний екіпаж повинен дотримувати усі мінімальні швидкості, зв'язані з умовами обледеніння

Має прийматися до уваги, що в умовах, коли поверхня ПС забруднена відкладеннями льоду, швидкості звалювання є підвищеними, особливо при зниженні, заході на посадку й при посадці, й звалювання можливе

stabilizer anti-icing must be engaged prior entering in clouds. To avoid turning at low altitudes it is necessary, whenever possible, to try performing of straight-in approach. It is required to increase the speed due-to ineffective anti-icing system of wing, if depositions of ice remain on leading edg- es of wing.

The available length of runway and conditions of its surface must be checked carefully. Whenever any doubts about condition of runway exist, e.g., the cleaning of snow, snow walls on edges of runway, and steering capability the best solution will be to fly to alternate aerodrome or to stay in holding area until uncertainties are cleared

8.3.8.5.9. Features when performing landing and parking

The landing with tailwind should be avoided

Before vacation of runway, the speed should be decreased to speed of taxiing to avoid the skidding at turns on contaminated surfaces.

At approaching to the parking position, brakes should use very carefully, due-to contamination of surfaces of parking area with freezing water after previous de-icing of airplanes. Before releasing brakes on parking place, the flight crew must make sure that chocks can stop the aircraft.

After landing in icing conditions it is recommended to leave wing flaps down on 15 degrees in order to avoid the damage of front edges of wing flaps due-to ice remaining on them. It is necessary to retract wing flaps only after inspection by technical personnel with purpose to de- termine the necessity of deleting of ice.

8.3.8.6. Flights in zone of severe turbulence

8.3.8.6.1. General

Contrasts in fields of wind and temperature are main reasons of atmosphere turbulence - the state, when confused vertical flows with different proportions and speeds may be observed. The fall of aircraft into turbulence zone causes additional accelerations, adverse overloads, and, as subsequence, a turbulence of aircraft.

8.3.8.6.2. Grades of turbulence's intensity:

Table 5

Degree	The increase of load factor	Feelings
Light	0,5 G	Slight discomfort
Medium	from 0,5 G to 1 G	Moderate change of attitude and/or altitude accompanied by small variations in airspeed. The walking is difficult, loose objects can move around.
Heavy	more than 1G	Abrupt changes of attitude and altitude. The

без спрацьовування системи попередження про наближення до нього. Система проти обледеніння двигунів й крила- оперення має бути включеною до входу в хмари. Для уникнення розворотів на малій висоті слід намагатися виконувати заходження з прямої. Якщо через неефективну роботу системи проти обледеніння на передніх кромках крила залишаються відкладення льоду, слід збільшити швидкість.

Повинні бути ретельно перевірені наявні довжини ЗПС та умови на її поверхні. Якщо є будь-які сумніви щодо умов на ЗПС, наприклад, очищення від снігу, заметів снігу на обочинах ЗПС та можливостей керованості, найкращим рішенням може бути вихід на запасний аеродром, або очікування в зоні до тих пір, поки невизначеність не буде усунутою.

8.3.8.5.9. Особливості при виконанні посадки та паркування

Слід уникати посадки з попутним вітром

Перед звільненням ЗПС швидкість повинна бути зменшеною до швидкості рулювання для уникнення сковзання на забруднених поверхнях при розворотах

При наближенні до місця стоянки слід уважно користуватись гальмами через забруднення поверхні стоянок замерзаючою водою після попереднього усунення обледеніння на ПС. Перед звільненням гальм на стоянці льотний екіпаж повинен переконатися, що колодки спроможні утримати ПС.

Після посадки в умовах обледеніння рекомендовано залишати закрилки у випущеному на 15^0 положенні, щоб уникнути пошкодження передніх кромок закрилків льодом, що залишився на них. Закрилки слід прибирати тільки після їх огляду технічним персоналом з метою визначення необхідності усунення льоду

8.3.8.6. Польоти в зоні сильної бовтанки

8.3.8.6.1. Загальні положення

Контрасти у полі вітру і температур є основною причиною турбулентності атмосфери - стану, за якого спостерігаються неупорядковані вихрові рухи різних масштабів і швидкостей. Потрапляння ПС у зону турбулентності викликає додаткові прискорення, шкідливі перевантаження і, як наслідок, бовтанку ПС

8.3.8.6.2. Ступені інтенсивності турбулентності:

Таблиця 5

Ступінь	Приріст перевантаження	Відчуття
Легка	0,5 G	легкий дискомфорт
Помірна	від 0,5 G до 1 G	помірні зміни у висоті польоту та/або висоті польоту разом з невеликими коливаннями швидкості польоту. Ходити важко, незафіксовані об'єкти можуть переміщуватися;
Сильна	більше 1 G	різкі зміни висоти та швидкості польоту. ПС може на короткі

		A/C can get out of control on short intervals of time. Occupants are forced violently from seat belts. Loose objects can toss around.

8.3.8.6.3. Types of turbulence

- Convective turbulence
- Orographic turbulence
- Clear air turbulence
- Wake turbulence

8.3.8.7. Features of flight performing

At flights under VFR in highlands at altitudes of not less than 900 m and at fall into zone of turbulence, a PIC by ATS clearance should exit out of this zone climbing and returning to a departure aerodrome or proceeding to alternate.

Crews must detour vertical vortexes, not associated with clouds and discovered visually.

Crews must detour tornadoes, associated with CB clouds, discovered visually, at the distance of not less than 30 km from the visible edge of tornado.

8.3.8.8. Flights in conditions of wind shear

8.3.8.8.1. General

Wind shears are any rapid changes of direction and/or speed of wind in space, including ascending and descending flows (wind shear is considered as light - up to 2 m/sec per 100 ft of altitude, moderate - from 2 to 4 m/sec per 100 ft of altitude, strong - from 4 to 6 m/sec per 100 ft of altitude, very strong - 6 m/sec and more per 100 ft of altitude)

Wind shear with or without turbulence, alters the lift force acting on aircraft, resulting in a significant motion up or down. Therefore wind shears may be categorized as:

- **wind shear increasing performance** caused by increasing headwind/decreasing tailwind component or vertical updrafts,

- **wind shear decreasing performance** caused by decreasing headwind/increasing tailwind component or vertical downrafts

Wind shear phenomena are typically from one to two miles in diameter and occur mostly close to ground (below of 500 ft) during take-off and landing.

Time on wind shears recognition and use of proper measures is very limited and usually last 5-15 seconds.

8.3.8.8.2. Features of flight performing in case of wind shear appearance

Takeoff and approach for landing in conditions of wind shear should:

- increase the speed calculated in accordance with FOM
- exercise increased control over the change in forward and vertical velocities and immediately fend off emerging deviation from the calculated parameters and the desired flight trajectory

		проміжки часу виходити з-під контролю. Пасажирів з силою вириває з ременів безпеки. Незафіксовані об’єкти можуть літати довкола.

8.3.8.6.3. Види турбулентності

- конвекційна турбулентність,
- орографічна турбулентність
- турбулентність у ясному небі,
- турбулентний слід.

8.3.8.7. Особливості виконання польотів

При польотах за ПВП у гірській місцевості на висотах менш 900 м і влученні ПС в зону сильної бовтанки КПС з дозволу диспетчера повинен вийти з цієї зони з набором висоти, повернутися на аеродром вильоту або рухатись на запасний аеродром.

Вертикальні вихри, не зв'язані з хмарами і що ви- являються візуально, екіпаж зобов'язаний обходити стороною.

Вертикальні вихри (смерчі), зв'язані з купчасто- дощовими хмарами, що виявляються візуально, екіпаж зобов'язаний обходити на відстані не менше 30 км від їхньої видимої бічної межі.

8.3.8.8. Польоти в умовах зсуву вітру

8.3.8.8.1. Загальні положення

Зсув вітру - зміна напрямку та/або швидкості вітру в просторі, включаючи висхідні та спадні потоки (зсув вітру слабий - до 2 м/с на 30 м висоти, помірний - від 2 до 4 м/с на 30 м висоти, сильний - від 4 до 6 м/с на 30 м висоти, дуже сильний - 6 м/с й більше на 30 м висоти)

Зсув вітру з турбулентністю або без неї змінює підйомну силу, що впливає на ПС, і має наслідком значний рух уверх або донизу. Таким чином зсуви вітру можна розподілити на:

- **зсуви, що покращують льотні характеристики**, викликані зростанням зустрічного вітру/зменшенням попутного вітру або вертикальними висхідними потоками,

- **зсуви, що погіршують льотні характеристики ПС**, викликані зменшенням зустрічного віт- ру/зростанням попутного вітру або вертикальними спадними потоками

Феномени зсувів вітру зазвичай мають розмір 1-2 милі в діаметрі і у більшості випадків трапляються близько від землі (нижче 500 футів) під час злету або посадки

Час на розпізнання зсувів вітру та вжиття відповідних заходів дуже обмежений, зазвичай складає 5-15 секунд.

8.3.8.8.2. Особливості виконання польоту за умов виникнення зсуву вітру

При зльоті й заході на посадку в умовах зсуву вітру необхідно:

- збільшити розрахункові швидкості відповідно до вимог КЛЕ
- здійснювати підвищений контроль за зміною поступальної й вертикальної швидкостей і негайно парирувати виникаючі відхилення від розрахункових параметрів і заданої траєкторії польоту

- Under approach for landing immediately go to the second round with take off mode, if desired glideslope reduce exposure needed to increase engine operating mode to the nominee and (or) after passing 1,000 feet of vertical face RWY rate reduction increased to 600 ft / min or more from settlement

Takeoff and approach for landing in conditions of strong gusts of wind (4-6 m / sec by 100 ft of altitude) are forbidden

8.3.8.9. Jet stream.

8.3.8.9.1. General

In close proximity to a tropopause there are narrow areas with extremely high wind speeds to 300 knots. Those areas with higher wind speeds called jet current. Their length can reach several thousand miles, and width can be several miles. The main direction of jet flow from south to north.

In mid latitudes, there is a common area for clear air turbulence (CAT) around jet stream above and below of jet core and from the direction of plus side. Taking a cross section of a jet stream looking downwind, the turbulent region would be to the left of jet core in Northern Hemisphere and to the right - in Southern Hemisphere

8.3.8.9.2. Actions to avoid the Clear Air Turbulence zone or jet stream

- when flying parallel a jet stream, to change altitude by 300 m;
- when flying perpendicular to jet-stream, to change altitude by 300 m: from warm to cold side downwards, from cold to warm side - upwards;
- if in area of CAT a temperature changes, a flight should be continued on same course; probably area of CAT will be crossed in a short time;
- if temperature remains constant, a course should be changed in order to leave an area of CAT

8.3.8.10. Clouds of volcanic ashes

8.3.8.10.1. General

Should b e avoided a flight through cloud of ash because extreme hazard for engines and aircraft

Volcanic ash may extend for several hundred miles, and eruptions may send plumes of ash up to 40.000 ft.

Do not rely on weather-radar to detect clouds of ash or volcanic dust as long as the weather radar cannot detect them

If an aircraft falls into ash cloud, flight crew can expect:

- smoke, dust or acrid odors in cockpit, similar to odor of electric sparks,
- at night - static discharges on windshield sur- face,

- при заході на посадку негайно піти на друге коло з використанням зльотного режиму, якщо для витримування заданої глісади зниження потрібне збільшення режиму роботи двигунів до номінального і (або) після прольоту 1000 футів щодо торця ЗПС вертикальна швидкість зниження збільшилася на 600 фт/хв і більше від розрахункової

Зліт і захід на посадку в умовах сильного зсуву вітру (4-6 м/с на 100 фт висоти) забороняються.

8.3.8.9. Струменева течія.

8.3.8.9.1. Загальні положення

У безпосередній близькості до тропопаузи знаходяться вузькі ділянки з екстремально високими швидкостями вітру до 300 вузлів. Такі ділянки з більшими швидкостями вітру називаються струменевими течіями. Їхня довжина може досягати декількох тисяч миль, а ширина може бути кілька миль. Основний напрямок струминних течій з південно-заходу на північ.

У середніх широтах існує спільна зона турбулентності у ясному небі (ТЯН) навколо струминних течій, вище та нижче ядра течії на боці плюсу. Якщо розглянути зріз струминної течії упоперек, то, дивлячись за вітром, зона турбулентності буде ліворуч від ядра течії у північній півкулі та праворуч у південній півкулі

8.3.8.9.2. Дії щодо уникнення зони турбулентності ясного неба та струменевої течії

- у разі польоту паралельно струминної течії змінити висоту на 300 метрів;
- у разі польоту перпендикулярно струминної течії змінити висоту на 300 метрів: з теплої сторони на холодну - униз, з холодної сторони на теплу – уверх;
- якщо температура у зоні ТЯН змінюється, політ слід продовжувати тим самим курсом; напевне, зону ТЯН буде подолано за невеликий проміжок часу;
- якщо температура лишається постійною, курс слід змінити з метою залишення зони ТЯН.

8.3.8.10. Хмари вулканічного попелу

8.3.8.10.1. Загальні положення

Виконання польоту скрізь хмари вулканічного попелу слід уникати у будь-який спосіб, оскільки це становить виняткову небезпеку для двигунів та ПС.

Хмара вулканічного попелу може простягатися на декілька сотень міль, а у разі виверження стовпи попелу можуть поширюватися аж до висоти 40000 футів.

Не слід покладатися на метеорадіолокатор з ме- тою розпізнання хмар попелу або вулканічного пилу, оскільки метеорадіолокатор не здатен розпізнати їх.

Якщо ПС увійшло у хмару попелу екіпаж може очікувати на:

- запах диму, пилу або різкі запахи у кабіні екіпажу, подібні до запахів під час електричних іскор;
- вночі статичні розряди на поверхні вітрового скла;

- decrease or fluctuations of engines RPM, decrease of fuel flow, and increase of EGT
- involuntary flame-out of engine
- unreliable indication of airspeed,
- systems of pressurization and power supply may be affected,
- at night, St. Elmo's fire or other static dis- charges accompanied by bright orange glow on engine inlets.

Information about volcanic activities, including pre-eruption activity, volcanic eruption and clouds of volcanic ash is transmitted to airplanes operating on routes that could be affected

This information must be also published in NOTAMs and SIGMETs with period of validity up to 12 hours and, if necessary, recommenda- tions on re-routings will be included

8.3.8.10.2. Actions in case of falling in to the volcanic ash ***cloud***

- proceed on upwind side,
- declare the emergency;;
- do not climb in order to over fly the cloud of ash;
- reduce the power to idle to provide additional margin of stall of engine and lower temperature of turbine;
- try to escape a cloud of ash by descending and a 180° turn (if a terrain clearance allows);
- monitor the attitude and airspeed of AC;
- keep as possible as many engines running,
- restart any engine, which was shut down due to exceeding of EGT. If is not succeed to restart there, it is necessary to carry out constantly at- tempts of restart, so as to prevent consolidation of molten ash on shoulder-blades of turbines
- turn on all accessory air inlets including all air conditioning packs, nacelles, and system of wing anti-ice. This will provide an additional margin of engine stall by reducing a pressure in engine.

After fall into ash cloud, it is recommended to land at nearest suitable airport. If visibility through windshield is impaired, it is required to think over a variant of landing on RWY with existing system of approach lights.

8.3.8.11. Mountain waves

8.3.8.11.1. General

The significant airflow crossing a mountain area together with special atmospheric conditions causes mountain waves and down slope wind shears. Strong vertical and horizontal wind shears, so-called rotor turbulence, cause the danger

- зниження або коливання обертів двигуна, зниження тиску палива, збільшення температури вихідних газів;
- самопроізвольне вимкнення двигуна;
- ненадійні показання швидкості польоту;
- порушення роботи системи герметизації та електричного живлення;
- вогні святого Ельма або інші статичні розряди вночі, які супроводжуються яскравим жовтогарячим світлом у вхідних отворів двигунів

Інформація про вулканічну активність, в тому числі активність, що передує виверженню, виверження вулканів та хмари попелу передається ПС, що виконують польоти за маршрутами, де така активність зустрічається

Ця інформація також публікується в NOTAM та SIGMET, дійсних протягом 12 годин, до яких та- кож, за потреби, будуть включені рекомендації щодо зміни маршруту.

8.3.8.10.2. Дії при потраплнні в хмару вулканічного пепелу

- летіти з того боку, звідки дує вітер,
- заявити про надзвичайну ситуацію
- не набирати висоту з метою пролетіти над хмарою попелу,
- зменшити потужність до можливого мінімуму для забезпечення додаткової межі зупинки двигуна та меншої температури турбіни;
- намагатися уникнути хмари попелу шляхом зниження та розвороту на 180° (якщо дозволяють особливості рельєфу);
- контролювати положення ПС у повітрі і швидкість;
- підтримувати роботу як умога більшої кількості двигунів;
- знов запустити двигун, якщо він зупинився через перевищення температури газів на виході. Якщо знов запустити його не вдається, слід постійно здійснювати спроби його запустити аби запобігти затвердінню розплавленого попелу на лопатках турбін,
- увімкнути усі додаткові забірники повітря, в тому числі, всі вузли кондиціювання, гондоли та системи проти обледеніння крил. Це забезпечить додаткову межу зупинки двигуна шляхом зменшення тиску у двигуні;

Після потрапляння у хмару пилу рекомендується здійснити посадку в найближчому придатному аеропорту. Якщо видимість через вітрове скло знижена, слід продумати варіант посадки на смугу з наявною системою світлотехнічних засобів заходження на посадку.

8.3.8.11. Гірські хвилі

8.3.8.11.1. Загальні положення

Гірські хвилі і зсуви вітру на гірських хвилях та на схилах викликані значним потоком повітря, що перетинає гірський хребет разом з особливими атмосферними умовами. Сильні вертикальні і горизонтальні зсуви вітру, так звана роторна турбулентність, створюють небезпеку

at low heights as well as the strong down slope wind at the lee side of mountains

8.3.8.11.2. Actions in case of falling in to the mountain waves zone

In case of fall into strong turbulence, it is necessary to set power of engines simultaneously to approach to safe speed of maneuvering in accordance to AOM and to go out from area of turbulence

8.3.8.12. Significant temperature inversions

Inversion layers in lower layer of atmosphere make a stratification of air streams, having different characteristics of density, speed, direction, which causes a formation of moderate and strong wind shears

Strong inversions in situations of pre-cold-front may be associated with strong low altitude jet winds close to ground surface. A main factor causing negative performance of AC is decrease of power of engines in result of increase of temperature. In case of known or forecasting temper- ature inversion, corrections to performance limits must be applied as shown in AOM

During spring and summer, at night, strong jet winds can occur close to ground surface. Those wind shears cause when radiation cooling reaches a maximum and this can cause strong gradients of pressure

Different rate of heating of land and water surfac- es in conditions of strong solar radiation, cause a rise of wind shears of lake and sea breeze. A land heats more rapidly than sea. When a coast component of prevailing surface wind is not too large and the difference of temperature is big enough, the warm air rises over the land and colder air from the sea substitutes it. A wind will begin as a light breeze at mid-morning and increase through the day up to 25-30 km/h up to a height of 400 m and often moves up to 50 km inland. In case of existing of a moist and unstable air over land, a front of sea breeze with characteristics of thunderstorm may occur

At night sea breeze will change to land breeze because the radiation cooling of land surface will occur more rapidly than air over the sea. Differences of temperature at night are smaller than at the day and therefore land breezes are not as strong as the sea breeze

Normally the land or sea breeze cause only mod- erate wind shears. However, when both phenomena strengthen each other, together with down- wind a strong wind shear may occur

Flight crews must be aware of sea breeze wind shears especially at flights to islands in summer time where runways are often close to shore. Generally, aerodromes near the shore will be af- fected more than those inland

8.3.8.13. Sand storms

At encounter with sand storms en-route, a crew should visually detour or fly above of it

A crew can change a route or altitude with purpose to detour sand storm only after receiving of ATS clearance.

Approach and landing at sand storm with severe turbulence **are prohibited**

на малих висотах, так само як і сильний вітер на підвітряних схилах гір.

8.3.8.11.2. Дії у випадку потрапляння у зону гірських хвиль

У випадку потрапляння у сильну турбулентність, треба одночасно встановити потужність двигунам для того, щоб наблизитись до безпечної швидкості маневрування у відповідності до КЛЕ та вийти з зони турбулентності.

8.3.8.12. Значна температурна інверсія

Шари інверсії у приземному шарі атмосфери обумовлюють розшарування повітряних потоків, що мають різні характеристики з щільності, швидкості, напрямку, що є причиною утворення помірних і сильних зсувів вітру.

Сильна інверсія у зонах, що передують холодним фронтам, може бути зв'язана з сильними вітрами над поверхнею землі. Головним фактором, що негативно впливає на характеристики ПС, є падіння потужності двигунів через підвищення температури. У випадку, коли відомо про інверсію температури, або вона прогнозована, необхідно застосовувати корегування граничних показників роботи, як вказано у КЛЕ.

Вночі навесні та влітку сильні струминні течії можуть мати місце близько від поверхні. Такі зсуви вітру виникають внаслідок того, що радіаційне охолодження досягає максимуму, що викликає сильні градієнти тиску

Зсуви, викликані озерними та морськими бризами, виникають через різний ступень нагріву землі та води за умов потужної сонячної радіації. Земля нагрівається швидше за море. Коли береговий компонент пануючого вітру над поверхнею не дуже великий, а різниця температур достатня, тепле повітря підіймається над землею, а на його місце надходить більш прохолодне повітря з моря. Вітер починається у вигляді легкого бризу у середині ранку та збільшується на протязі дня до 25-30 км/год до висоти 400 метрів і часто заходить на 50 км углиб суші. У разі наявності воло- гого та нестабільного повітря над землею можуть утворюватися фронти бризу з грозовими характеристиками

Вночі морський бриз змінюється на наземний бриз через радіаційне охолодження землі, що проходить швидше, аніж охолодження повітря над морем. Різниці температур вночі менші, ніж вдень, а тому наземний бриз не таких сильний, як морський бриз.

Зазвичай наземний або морський бриз викликає лише помірні зсуви. Проте разом із спадним вітром, коли обидва феномени підсилюють один одного, можуть траплятися сильні зсуви вітру

Екіпажі повинні очікувати зсуви вітру, викликані морським бризом, особливо під час польотів влітку на острови, де ЗПС розташовані недалеко від узбережжя. Зазвичай аеропорти, розташовані поблизу берега, зазнають більшого впливу, аніж ті, що розташовані у глибині суші

8.3.8.13. Польоти в умовах пилової бури

При зустрічі з пиловою бурею на маршруті екіпаж повинен обходити її візуально або проходити над нею

Змінити висоту або маршрут польоту повітряного судна з метою обходу пилової бури екіпажу дозволяється тільки за узгодженням з диспетчером ОПР

Заходження на посадку та посадка в умовах пилової бури при сильній бовтанці **забороняються**

8.3.8.14. Heavy Precipitation

Heavy precipitation may occur as rain-showers, snow showers and hail. The greatest impairment to flight are the reduced visibility and the risk of icing in combination with low temperature

On the ground contaminated runways may influ- ence the performance, crosswind limitations and give a risk of aqua-planing. The special procedures of the FCOM of the respective airplane must be followed

Especially in snow showers - blowing snow - partial loss of orientation may occur after changeover from instruments to visual flying during the ap- proach.

In falling or blowing snow landing lights should be used with caution as the reflected light may actually reduce the effective visibility and even cause false impression of drift during flare and roll-out

At take-off or approach in conditions of heavy precipitation, a flight crew shall take into account the worsening of flight and aerodynamic performances of aircraft

It is not recommend take-off and landing if re- porter visibility less than 600 m in heavy precipitation

8.3.8.14. Сильні опади

Сильні опади можуть бути у вигляді зливного дощу, зливного снігу і граду. Найбільше погіршення умов польоту становлять зменшення видимості і небезпека обледеніння в поєднанні з низькою температурою

На землі забруднені ЗПС можуть впливати на характеристики, обмеження з бічного вітру і становити небезпеку гідро-глісирування. Слід дотримуватись спеціальних процедур КЛЕ відповідного типу літака.

Особливо в умовах зливного снігу - заметілі - може виникнути часткова втрата орієнтування після переходу під час заходження від польоту за приладами до візуального польоту

За умов снігу або заметілі посадочні фари мають використовуватись з обережністю, оскільки відбите світло може фактично зменшувати ефективну видимість і навіть створити помилкове враження зносу під час вирівнювання і пробігу

При злеті та заходженні на посадку в умовах зли- вних опадів екіпаж повинен враховувати можливість погіршення льотних та аеродинамічних характеристик повітряного судна.

Не рекомендується виконувати злет і посадку, якщо повідомлена видимість в сильних опадах є меншою за 600 м

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.9. Wake turbulence. 8.3.9-3
8.3.9. Турбулентність в супутньому сліді 8.3.9-3
8.3.9.1. General 8.3.9-3
8.3.9.1. Загальні положення 8.3.9-3
8.3.9.2. Take-off and landing 8.3.9-4
8.3.9.2. Зліт та посадка 8.3.9-4
8.3.9.2.1. Aircraft turbulence categorisation 8.3.9-4
8.3.9.2.1. Категорії ПС за турбулентним слідом 8.3.9-4
8.3.9.2.2. Radar separation 8.3.9-4
8.3.9.2.2. Інтервали при радіолокаційному контролі 8.3.9-4
8.3.9-4
8.3.9.2.3. Separation by time (non radar) 8.3.9-5
8.3.9.2.3. Інтервали при відсутності радіолокаційного контролю 8.3.9-5
8.3.9.3. In Cruise 8.3.9-9
8.3.9.3. На крейсерському режимі 8.3.9-9

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.9. Wake turbulence.

Pink AIC

8.3.9.1. General

Accompanied track is generated by the difference between the lower and upper surfaces of the wings. This exchange creates pressure vortices rotating in the opposite direction and coming off the external wings ends. The larger aircraft, the stronger these vortices. Additional Aircraft to be great may require significant movement of the controls in flight behind him. Such control movements can exceed the ability of cross-domain aircraft. The pilot must anticipate the location of vortices associated trace that generated the last aircraft, and adjust its trajectory.

Experiments with large / heavy Aircraft shown that the field associated jet flow - in terms of section perpendicular to the accompanying track at any point down the stream - it covers area about twice the wingspan exceeding the width of a wingspan and height. Whirlwind of two wing ends remain divided and demolished by the wind. Whirlwind causes speeds decline 400-500fut/hv. There is a tendency to preserve vortices constant height of 800-1000 feet below the trajectory of aircraft. Power associated trace gradually diminished by distance from the Aircraft. Generation accompanying trail begins at the rise, when nasal wheel breaks away from the ground and ends when the nasal wheel touches the ground during landing. In low wind or calm vortices left over from the landing aircraft, may be kept for up to 5 minutes or even longer. Considering this explorations a criteria for minimum spacing were established.

Power of vortex braid grows with increase of wingspan, relative loading on wing, height of flight (through decrease of air density) and decreases with growth of speed of flight.

Intensity and fall of aircraft trail depends on time, passing from moment of origin of vortex braids. At consideration of influencing of aircraft trail on airplane, falling into it, as a basic criterion review the time, passed from the moment of flight of air- plane, forming the trail in this place of space

The duration of existence of vortexes determines a general length of aircraft trail, following the wing. The more turned-in aircraft trail - the less duration of its existence. The deciding value in respect to influence of aircraft trail on an aircraft, which falls into it, has a vertical component of speed of vortex, so as it changes an angle of attack of wing and tail unit. Longitudinal and lateral components of speed of vortex not substantially influences on aircraft.

Total duration of vortexes reaches up to 2 minutes

Interact with each other vortexes of aircraft trail descend gradually, reaching a size of 60-100 meters during 30-60 seconds

A conduct of aircraft at a fall into area of trail from single aircraft characterize a change of vertical overload, appearance of considerable moments of rolling and small moments of yaw

8.3.9. Турбулентність в супутньому сліді

8.3.9.1. Загальні положення

Супутній слід генерується різницею тиску між нижньою й верхньою поверхнями крила. Цей обмін тиску створює вихори, що обертаються в протилежному напрямку й сходять із зовнішніх закінцівок крила. Чим більше літак, тим сильніше ці вихори. Супутній слід великого літака може вимагати значних переміщень органів керування при польоті за ним. Такі керуючі рухи можуть перевершувати здатність поперечного керування літаком. Пілот повинен передбачати розташування вихорів супутнього сліду, які генеровані попереднім літаком, і коректувати свою траєкторію.

Досліди з великими/важкими літаками показали, що поле потоку супутнього струменя - у плані перетину перпендикулярно супутньому сліду в будь-якій точці вниз по потоку - покриває зону, приблизно у два рази перевищуючу розмах крила по ширині й один розмах крила по висоті. Вихори від двох закінцівок залишаються розділеними й зносяться вітром. Вихори просідають зі швидкістю зниження 400-500фут/хв. Є тенденція збереження вихорами постійної висоти на 800-1000 футів нижче траєкторії літака. Сила супутнього сліду поступово слабшає згідно віддалення від літака. Генерація супутнього сліду починається при підйомі, коли носове колесо відривається від землі й закінчується, коли носове колесо торкається землі при посадці. В умовах слабкого вітру або штилю вихори, що залишилися від сідаючого літака, можуть зберігатися упродовж аж до 5 хвилин або навіть довше. За цими дослідженнями встановлено критерії мінімальних інтервалів.

Потужність вихрового джгута зростає із збільшенням розмаху крила, питомого навантаження на крило, висоти польоту (через падіння щільності повітря) і зменшується із зростанням швидкості польоту

Інтенсивність та приниження супутнього сліду залежить від часу, що пройшов з моменту виникнення вихрових джгутів. Тому в якості основного критерію при розгляді впливу супутнього сліду на літак, що входить у нього, розглядається час, що минув з моменту прольоту літака, який утворив супутній слід в даному місці простору

Час існування вихрів визначає загальну довжину супутньої зони за крилом. Чим сильніше зігнутий супутній слід, тим менше час його існування. Вирішальне значення, з точки зору впливу супутнього сліду на літак, що входить у нього, має вертикальна складова швидкості вихра, так як вона змінює кут атаки крила і оперення. Поздовжня і бічна складові швидкості вихра істотно на літак на впливають

Загальний час існування вихрів сягає 2 хвилин.

Взаємодіючі між собою, вихри супутнього сліду поступово опускаються вниз, сягаючи величини 60-100 метрів за 30-60 секунд

Поведінка літака при попаданні в зону супутнього сліду від одиночного літака характеризується зміною вертикального перевантаження, появою значних моментів, що кренять, та невеликих моментів рискання

At the same time, greatly grow efforts on control column for the parry distortion of air and also rejection of steering wheel by ailerons up to full motion, and the wing becomes as most loaded element of construction of aircraft

At distance of 12-15 km from airplane, proceeding ahead, flight in aircraft trail is similar to flight in middle intensity turbulence

At small angles of fall into aircraft trail (<300), a vortex braid influences an aircraft most intensively at a distance of 5-10 km from point of its origin. At the same time, loadings of shocks are felt obviously, strong shaking of all aircraft, change of overload, instability of speed and variometer indicators display can be observed. At position of axis of airplane near-by one of vortex, vertical speeds influence in opposite directions on the left and right wing that results an intensive banking of aircraft inside of aircraft trail with lowering of aircraft nose

8.3.9.2. Take-off and landing

8.3.9.2.1. Aircraft turbulence categorisation

Aircraft turbulence categorisation and wake turbulence separation minima are defined ICAO PANS ATM, Doc. 4444, as follows:

HEAVY aircraft, as aircraft with maximum take-off weight of more than 136 tons. Some types - such as the B757, which should create a companion of the same strength as the Aircraft is really hard, but with a maximum take less than 136 tons - to be regarded as a heavy (H) Aircraft.

MEDIUM aircraft is defined as a maximum take-off mass of 7 to 136 tons.

LIGHT aircraft - aircraft with a maximum take up to 7 tons.

8.3.9.2.2. Radar separation

Typically, ATS uses the following criteria for events at intervals of one and the same band also:

При цьому значно зростають зусилля на штурвалі для відбивання збурень та відхилення штурвалу по елеронам до повного ходу, а найбільш навантаженим елементом конструкції літака є крило

На відстані 12-15 км від літака, що летить попереду, політ у супутньому слідові аналогічний польоту у бовтанку середньої інтенсивності.

При малих кутах входу (<300) в супутній слід, найбільш інтенсивно на літак впливає вихровий джгут на відстані 5-10 км від точки його виникнення. При цьому виразно відчуваються ударні навантаження, відзначається сильна тряска усього літака, зміна перевантаження, показань стрілок покажчиків швидкості і варіометрів. При положенні осі літака поблизу одного з вихорів, вертикальні швидкості впливають на ліве і праве крило в протилежних напрямках, що призводить до ін- тенсивного креніння літака усередину супутнього сліду із опусканням носу літака

8.3.9.2. Зліт та посадка

8.3.9.2.1. Категорії ПС за турбулентним слідом

Категоризація турбулентності ПС та мінімумальні інтервали визначені ICAO PANS ATM, Doc.4444:

ВАЖКИЙ (HEAVY), як літак з максимальною злітною масою більше 136 тонн. Деякі типи - такі, як B757, що створюють супутній слід такої ж сили, як дійсні важкі літаки, але з максимальною злітною масою менш 136 тонн - повинні розглядатися як важкі (H) літаки.

СЕРЕДНІЙ (MEDIUM) літак визначається як має максимальну злітну масу від 7 до 136 тонн.

ЛЕГКИЙ (LIGHT) літак - це літак з максимальною злітною масою до 7 тонн.

8.3.9.2.2. Інтервали при радіолокаційному контролі

Як правило, ОПР використає наступні критерії для інтервалів при заходах на одну й теж саму смугу:

Попереднє ПС *Leading AC*	**Наступне ПС** *Following AC*	**Ешелонування** *Separation*
J (A380-800)	H	6 NM (11 км)
	M	7 NM (13 км)
	L	8 NM (15 км)
H*	H	4 NM (8 км)
	M	5 NM (10 км)
	L	6 NM (12 км)
M	H	3 NM (6 км)
	M	3 NM (6 км)
	L	4 NM (8 км)
L	H	3 NM (6 км)
	M	3 NM (6 км)
	L	3 NM (6 км)

8.3.9.2.3. Separation by time (non radar)

The ATC unit concerned shall not be required to apply wake turbulence separation

- for arriving VFR flights landing on the same runway as a preceding landing HEAVY or MEDIUM aircraft; and
- between arriving IFR flights executing vis- ual approach when the aircraft has reported the preceding aircraft in sight and has been instructed to follow and maintain own separation from that aircraft

The ATC unit shall, in respect of the flights specified in 1.1 (a) and (b), as well as when oth- erwise deemed necessary, issue a caution of pos- sible wake turbulence. The pilot-in-command of the aircraft concerned shall be responsible for en- suring that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is accepta- ble. If it is determined that additional spacing is required, the flight crew shall inform the ATC unit accordingly, stating their requirements

Arriving aircraft

The following non-radar separation minima shall be applied:

The following minima shall be applied to aircraft landing behind a HEAVY or a MEDIUM aircraft:

MEDIUM aircraft behind HEAVY - 2 minutes;

LIGHT aircraft behind HEAVY or MEDIUM aircraft - 3 minutes

Departing aircraft

Minimum separation of 2 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft taking off behind a HEAVY aircraft or a LIGHT aircraft taking off behind a MEDIUM aircraft when aircraft use:

- the same runway;
- parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft);
- crossing runways if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below;
- parallel runways separated by 760 m (2 500 ft) or more, if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1 000 ft) below.

8.3.9.2.3. Інтервали при відсутності радіолокаційного контролю

Відповідному органу ОПР не потрібно застосовувати ешелонування при турбулентності в слідові:

- стосовно ПС, що прибувають, і виконують посадку за VFR на одну й ту же ЗПС, що й важки і середні ПС, які летять попереду, та
- між ПС, що прибувають за IFR, і виконують візуальне заходження на посадку, коли ПС повідомило про наявність в полі зору попереднього ПС й отримало вказівку продовжувати заходження на посадку та витримувати самостійно ешелонування відносно цього ПС

Орган ОПР видає попередження щодо можливої турбулентності в слідові. КПС несе відповідальність за забезпечення прийнятного інтервалу ешелонування відносно попереднього ПС, яке відноситься до категорії більш важкого з урахуванням турбулентності в слідові. Якщо вважається за необхідне збільшити інтервал ешелонування, екіпаж інформує про це орган ОПР, а також про свої вимоги

Повітряні судна, що прибувають

Застосовуються наступні мінімуми не радіолокаційного ешелонування:

До ПС, які виконують посадку вслід за ВАЖКИМ або СЕРЕДНІМ ПС, застосовуються наступні мінімуми:

СЕРЕДНІ ПС, які летять за ВАЖКИМИ ПС- 2 хв.;

ЛЕГКІ ПС, які летять за ВАЖКИМИ або СЕРЕДНІМИ ПС - 3 хв

Повітряні судна, що вилітають

Між ЛЕГКИМ або СЕРЕДНІМ ПС, що злітає вслід за ВАЖКИМ ПС, або ЛЕГКИМ ПС, що злітає вслід за СЕРЕДНІМ ПС, застосовується мінімум ешелонування, який дорівнює 2 хв., в тих випадках, коли ПС використовують:

- одну й ту же ЗПС;
- паралельні ЗПС, розділені відстанню менше 760 м (2500 фут);
- ЗПС, які перетинаються, якщо розрахована траєкторія польоту другого ПС буде перетинати розраховану траєкторію польоту першого ПС на тій же абсолютній висоті або менше ніж на 300 м (1000 фут) нижче;
- паралельні ЗПС, поділювані відстанню 760 м (2500 фут) або більше, якщо розрахована траєкторія польоту другого ПС буде перетинати розраховану траєкторію польоту першого ПС на тій же абсолютній висоті або менше ніж на 300 м (1000 фут) нижче

Fig. 1

Two-minute time separation for following aircraft

Мал. 1

2-хвилинний інтервал для ПС, які летять вздовж тієї же лінії шляху

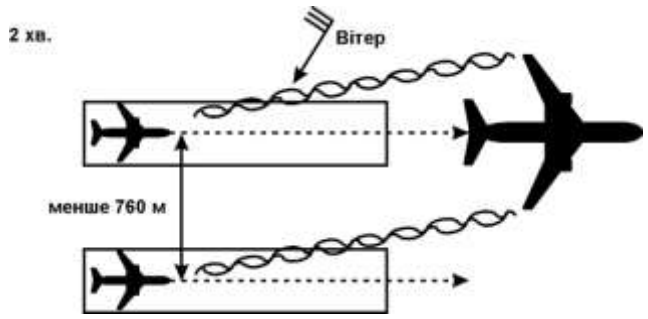
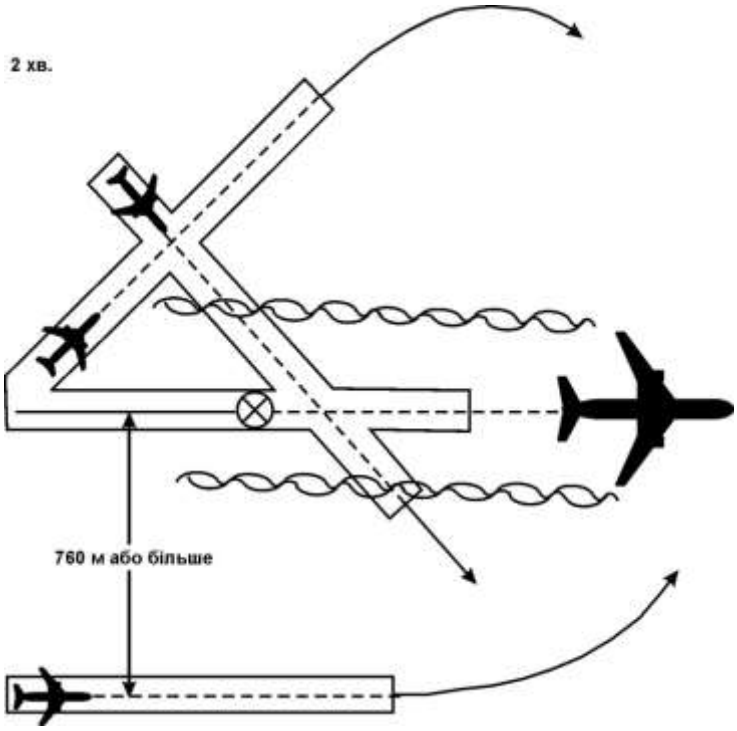


Fig. 2

Two-minute wake turbulence separation for crossing aircraft

Мал. 2

2-хвилинний інтервал, обумовлений турбулентністю в слідові, для ПС, які летять вздовж ліній шляху що перетинаються



A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft when taking off behind a HEAVY aircraft or a LIGHT aircraft when taking off behind a MEDIUM aircraft from:

- an intermediate part of the same runway; or
- an intermediate part of a parallel runway separated by less than 760 m (2 500 ft).

Мінімум ешелонування, який дорівнює 3 хв., застосовується у відношенні ЛЕГКИХ або СЕРЕДНІХ ПС, що злітають вслід за ВАЖКИМ ПС, або ЛЕГКИХ ПС, що злітають вслід за СЕРЕДНІМ ПС, якщо злет виконується з:

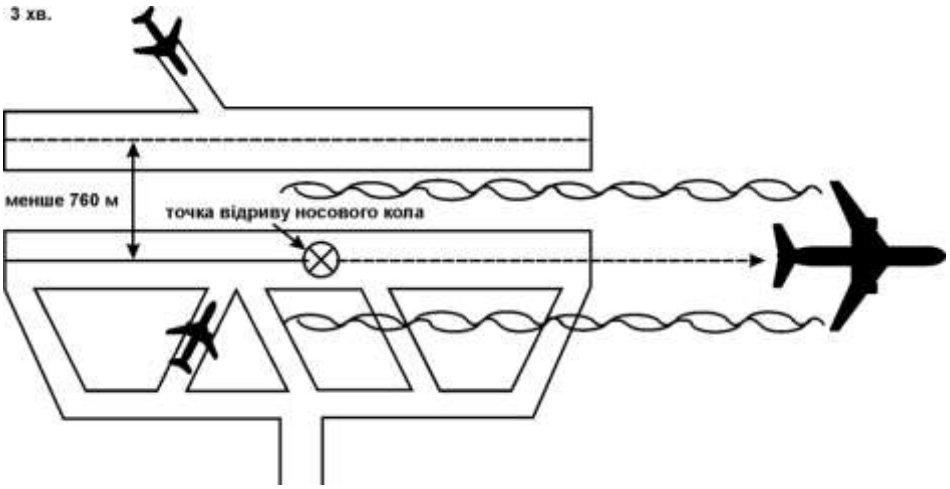
- середньої частини однієї й тієї же ЗПС або
- середньої частини паралельних ЗПС, розташованих на відстані менше 760 м (2500 фут) одна від одної

Fig. 3

Three-minute wake turbulence time separation for following aircraft

Мал. 3

3-хвилинний інтервал, обумовлений турбулентністю в слідові, для ПС, які летять вздовж тієї же лінії шляху



Displaced landing threshold

A separation minimum of 2 minutes shall be ap- plied between LIGHT or MEDIUM aircraft and HEAVY aircraft, and between LIGHT and ME- DIUM aircraft at use of runway with displaced landing threshold, when:

- a departing LIGHT or MEDIUM aircraft follows a HEAVY aircraft arrival and a departing LIGHT aircraft follows a MEDIUM aircraft arrival; or
- an arriving LIGHT or MEDIUM aircraft follows a HEAVY aircraft departure and an arriving LIGHT aircraft follows a MEDIUM aircraft departure if the projected flight paths are expected to cross.

Зсунутий поріг ЗПС

Між ЛЕГКИМ або СЕРЕДНІМ ПС та ВАЖКИМ ПС, а також між ЛЕГКИМ ПС та СЕРЕДНІМ ПС застосовується мінімум ешелонування, який дорівнює 2 хв., при використанні ЗПС із зсунутим порогом в тих випадках, коли:

- виліт ЛЕГКОГО або СЕРЕДНЬОГО ПС слідує за прибуттям ВАЖКОГО ПС і виліт ЛЕГКОГО ПС слідує за прибуттям СЕРЕДНЬОГО ПС; або
- прибуття ЛЕГКОГО або СЕРЕДНЬОГО ПС слідує за вильотом ВАЖКОГО ПС та прибуття ЛЕГКОГО ПС слідує за вильотом СЕРЕДНЬОГО ПС, якщо очікується, що їх розраховані траєкторії польоту перетнуться

Opposite direction

A separation minimum of 2 minutes shall be applied between LIGHT or MEDIUM aircraft and a HEAVY aircraft, and between a LIGHT and a MEDIUM aircraft when the heavier aircraft is making a low or missed approach and the lighter aircraft is:

- utilizing an opposite-direction runway for take-off; or

Протилежні напрямки

Мінімум ешелонування, що дорівнює 2 хв., застосовується між ЛЕГКИМ або СЕРЕДНІМ ПС та ВАЖКИМ ПС, а також між ЛЕГКИМ ПС та СЕРЕДНІМ ПС, коли більш важке ПС виконує заходження на посадку на малій висоті або вихід на друге коло, а менш важке ПС:

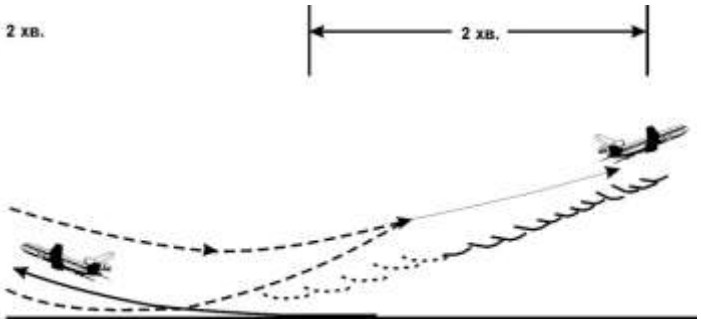
- виконує для зльоту ЗПС в протилежному напрямку; або

Fig. 4

Two-minute wake turbulence time separation for opposite direction take-off

Мал. 4

2-хвилинний інтервал, обумовлений турбулентністю в слідові, для ПС, які злітають упротилежному напрямку



- landing on the same runway in the opposite direction, or on a parallel opposite-direction runway separated by less than 760 m (2 500 ft).

-

Fig. 5

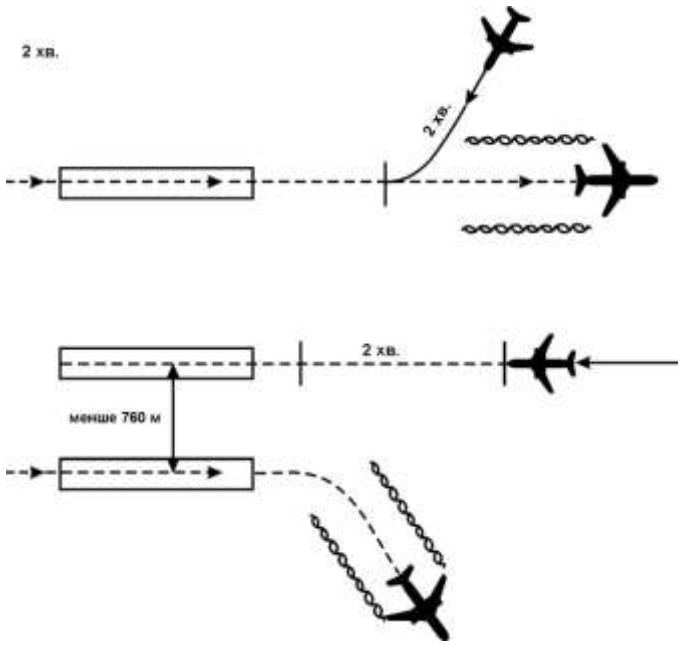
Two-minute wake turbulence time separation for opposite direction landing

- виконує посадку з протилежного напрямку на одну й ту же ЗПС або з протилежного напрямку на паралельну ЗПС, розташовану на відстані менше 760 м (2500 фут)

-

Мал. 5

2-хвилинний інтервал, обумовлений турбулентністю в слідові, при посадці з протилежного напрямку



At strong crosswind, for landing on single present RWY or take-off from it, intervals of separation can be reduced

In case when sufficient separation cannot be well-to-do or when an AC falls into whirlwind in spite of sufficient separation, it shall to remember followings:

- at take-off it is required to remember a point of tearing-off of preceding A/C. On possibility to execute a take-off so that a point of tearing-off of own AC is considerably nearer of point of tearing-off of preceding AC;
- if it is impossible, to consider a variant of delay of take-off on a few seconds depending on size of preceding AC and terms of surface wind

At approach after AC producing whirlwind, a flight higher of preceding AC path usually allows to avoid area of vortices. A fall into whirlwind during approach, when the message about presence of head wind on RWY is received, and the tail wind prevails during landing approach, is sufficiently untypical. In such conditions the wind can carry vortices ahead from preceding AC that creates possibility of fall into area of those vortices even in case of flight above the path of preceding A/C. In all cases, it is necessary to be attentive in relation to possibility of AC canting

During approach/landing behind AC creating vortices, it is necessary to try to land in touchdown, positioned farther than a touchdown of heavier AC, if a length of RWY allows.

При сильному бічному вітрі для здійснення посадки на єдину наявну ЗПС або зльоту з неї інтервали ешелонування можуть бути зменшеними

У випадку коли достатнє ешелонування не може бути забезпечено або коли ПС потрапляє у вихорі попри достатнє ешелонування, слід пам'ятати наступне:

- під час зльоту слід запам'ятати точку відриву попереднього ПС. По можливості виконати зліт так, щоб точка відриву власного ПС знаходилася значно раніше точки відриву попереднього ПС;
- якщо це неможливо, розглянути варіант затримки зльоту на декілька секунд в залежності від розміру попереднього ПС та умов вітру на землі.

При заході на посадку після ПС, що створює вихор, політ вище польоту попереднього повітряного судна зазвичай дозволяє уникнути вихрової зони. Потрапляння у вихор під час заходження на посадку, коли отримано повідомлення про наявність зустрічного вітру на ЗПС, а під час заходу на посадку переважає попутний вітер, є доволі нетиповим. У таких умовах вихрі від попереднього ПС можуть нестися вітром уперед, що створює можливість потрапляння у цю вихрову зону навіть у разі польоту над траєкторією попереднього ПС. У всіх випадках слід бути уважним щодо можливості перекидання ПС

Під час заходження на посадку/посадки позаду ПС, що створює вихрі, треба намагатися приземлитися у точці торкання землі на ЗПС далі, ніж точка торкання землі більш важкого ПС, якщо дозволяє довжина ЗПС.

A whirlwind can go down to the altitude of circle of another airport

It follows to be afraid of:

- calm
- slight crosswind or fair wind, which can retain a vortices on the RWY,
- moving of vortices in direction to another RWY.

Controllers must warn taxiing A/C and other carriers during maneuvering behind of heavy A/C.

8.3.9.3. In Cruise

Wake turbulence may be encountered in cruise, specially in North Atlantic Track system where the aircraft flying in the same direction are vertically separated by 1000ft.

In this case, if considered necessary, the pilot may offset from the cleared track by up to a maximum of 2NM in order to alleviate the effects of wake turbulence. ATC should be advised of this contingency action but will not issue clearance for any such lateral offset. The aircraft should be returned to cleared track as soon as the situation allows.

Вихор може спускатися до висоти кола іншого аеропорту

Слід побоюватися:

- спокійного повітря,
- незначного бічного або попутного вітру, що може утримувати вихор на ЗПС,
- руху вихорю у напрямку іншої ЗПС.

Диспетчери мають застерігати ПС, що вирулю- ють, та інші транспортні засоби під час маневру- вання позаду важких ПС.

8.3.9.3. На крейсерському режимі

При виконанні польоту на крейсерському режимі можна зіткнутися з хвильовою турбулентністю, особливо в системі Північно-Атлантичного треку, де літаки, що летять в одному напрямку, розділені по вертикалі на 1000 футів.

У цьому випадку, якщо пілот вважає це необхідним, він може відхилитися від дозволеної траси максимум на 2NM для того, щоб зменшити вплив турбулентності у супутному сліді. Диспетчерська служба повинна бути проінформована про цю непередбачувану дію, але вона не видаватиме дозвіл на таке бічне зміщення. ПС повинно бути повернуто на дозволену трасу, як тільки це дозволить ситуація.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.10. Crew members at their stations. 8.3.10-3
8.3.10. Члени екіпажу на своїх місцях. 8.3.10-3
8.3.10.1. Flight crew members 8.3.10-3
8.3.10.1. Члени льотного екіпажу 8.3.10-3
8.3.10.2. Cabin crew members. 8.3.10-4
8.3.10.2. Члени кабінного екіпажу 8.3.10-4
8.3.10.3. Personnel or crew members, other than cabin crew members, in the passenger compartment of the aircraft 8.3.10-4
8.3.10.3. Персонал або члени екіпажу, окрім членів кабінного екіпажу, в пасажирському салоні ПС 8.3.10-4
8.3.10.4. Passengers 8.3.10-4
8.3.10.4. Пасажири 8.3.10-4
8.3.10.5. Controlled rest 8.3.10-5
8.3.10.5. Керований відпочинок 8.3.10-5

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.10.Crew members at their stations.

8.3.10.Члени екіпажу на своїх місцях.

CAT.OP.MPA.210 & 225 AMC1 CAT.OP.MPA.210(b) GM1 CAT.OP.MPA.210

8.3.10.1. Flight crew members

During take-off and landing each flight crew member required to be on duty shall be at the assigned station

During all other phases of flight each flight crew member required to be on flight deck duty shall remain at the assigned station, unless absence is necessary for the performance of duties in connection with the operation, or for physiological needs provided at least one suitably qualified pilot remains at the controls of the airplane at all times

During all phases of flight each flight crew member required to be on duty in the flight crew compartment shall remain alert. If a lack of alert- ness is encountered, appropriate countermeasures shall be used.

During flight when a pilot leaves the flight deck for any reason, or transfers control of the aircraft, the remaining pilot shall ensure that he maintains unobstructed access to the flight controls and keeps high alertness and situational awareness at all times. When one of the two flight crew members leave the flight deck, the following requirements should be provided:

- before exiting the flight deck, it is necessary to establish the communication with the Cabin Crew Member and confirm that the area next to cabin door is secured;
- the flight crew member, which is remained in the cockpit, shall keep his safety belt and shoulder harness fastened and seat in flight position to perform full control
- for all time of the flight crew member absence a CCM should occupy an observer's seat and keep his safety belt fastened;
- one of CCM must remain in the forward galley area while the flight crew member has vacated their seat;
- the immediate area is clear before allowing access to the returning flight crew member.

Non essential activities should be avoided during phases of flight where workload is high. At any other time, if these activities are being performed, the Commander should ensure that only one flight crewmember is so occupied at any one time and that careful attention is being paid to normal operational duties by other crew member(s).

One pilot should always be in a position to maintain a lookout. Meals, teas or coffee etc., should normally be partaken separately, so that one pilot can keep watch until the other is ready, thus maintaining an adequate lookout.

During all phases of flight each flight crew member required to be on duty in the flight crew compartment shall remain alert. If a lack of alertness is encountered, appropriate countermeasures shall be used.

8.3.10.1. Члени льотного екіпажу

Протягом зльоту і посадки кожен член льотного екіпажу, потрібний для виконання обов'язків в кабіні екіпажу, має перебувати на призначеному робочому місці

Протягом всіх інших етапів польоту кожен член льотного екіпажу, потрібний для виконання обов'язків в кабіні екіпажу, має залишатись на призначеному робочому місці, якщо тільки його відсутність не є потрібною для виконання обов'язків у зв'язку з польотом, або з фізіологічних потреб, постійно залишаючи за органами керування принаймні одного кваліфікованого пілота

Протягом всіх етапів польоту кожен член екіпажа, потрібний для виконання обов'язків в пілотській кабіні, повинен зберігати пильність. У випадку відсутності пильності, мають застосовуватися відповідні заходи.

Під час польоту, коли пілот з будь-якої причини залишає кабіну екіпажу або передає керування ПС, пілот, який залишився, повинен забезпечити безперешкодний доступ до органів керування польотом і постійно підтримувати високу пильність та обізнаність із ситуацією. Коли один з двох членів льотного екіпажу залишає льотну палубу, повинні бути забезпечені наступні вимоги:

- перед виходом з кабіни екіпажу необхідно встановити зв'язок з членом кабінного екіпажу та переконатися, що зона біля дверей кабіни є безпечною;
- член льотного екіпажу, який залишився в кабіні, повинен бути пристебнутим ременем безпеки та плечовим поясом і сидіти в льотному положенні, яке забезпечує здійснення повного контролю;
- на весь час відсутності члена екіпажу член кабінного екіпажу повинен займати місце спостерігача і тримати ремінь безпеки пристебнутим;
- один з членів кабінного екіпажу повинен залишатися в носовій частині салону, поки член льотного екіпажу не займе своє місце
- для забезпечення вільного доступу члена льотного екіпажу, що повертається, негайно надати вільний найближчий простір.

Несуттєві види діяльності слід уникати під час етапів польоту, коли навантаження є високим. У будь-який інший час, якщо така діяльність виконується, командир повинен забезпечити, щоб тільки один член екіпажу був зайнятий такою діяльністю, а інші члени екіпажу приділяли ретельну увагу виконанню звичайних експлуатаційних обов'язків.

Один пілот завжди повинен бути в змозі вести спостереження. Їжу, чай, каву і т.д. зазвичай слід приймати окремо, щоб один пілот міг пильнувати, поки інший не буде готовий, і таким чином підтримувати належний рівень пильності.

На всіх етапах польоту кожен член льотного екіпажу, який зобов'язаний чергувати в кабіні льотного екіпажу, повинен залишатися напоготові. Якщо спостерігається недостатня пильність, повинні застосовуватися відповідні заходи.

Change member crew of pilot's seat may not lower level FL100 (10,000 ft or AFE / AAL).

While the flight crew in the workplace **belt and attachable straps must always be fastened** on following stages:.

- while taxiing
- takeoff;
- landing;
- lower than level FL100 (or 10,000 feet AFE / AAL);
- in conditions of strong turbulence
- When this is considered necessary by AC PIC in the interest of safety

While the flight crew in the workplace **the seat belts** must always be fastened when seated.

On the aircraft, which flies with passengers, if necessary, crew members may be in the passenger cabin. However, they should sit on determined seats during takeoff and landing, and when it is deemed necessary PIC in the interest of safety.

Other members of the crew and people that take up space in the cockpit should be fastened as specified upwords.

8.3.10.2. Cabin crew members.

During critical phases of flight, each cabin crew member shall be seated at the assigned station and shall not perform any activities other than those required for the safe operation of the aircraft

Cabin crew seating positions

As for Aircompany`s aircrafts which configuration foresee the cabin crew members but the AFM of this aircraft not content the special work seat for this crew member, when determining cabin crew seating positions, the operator should ensure that they are:

- close to a cabin door/exit;
- provided with a good view of the area(s) of the passenger cabin for which the cabin crew member is responsible; and
- evenly distributed throughout the cabin, in the above order of priority

8.3.10.3. Personnel or crew members, other than cabin crew members, in the passenger compartment of the aircraft

If staff or crew members, other than active cabin crew members, perform their duties in the passenger cabin, the Aircompany shall ensure that they are not performing their duties and wearing uniforms in such a way that they could be identified as active cabin crew members.

8.3.10.4. Passengers

Before take-off and landing, and during taxiing, and whenever deemed necessary in the interest of safety, the PIC shall be satisfied that each passenger on board occupies a seat or berth with his/her safety belt or restraint system properly secured.

Зміна члена екіпажа на пілотському кріслі дозволяється не нижче ешелону FL100 (або 10000 футів AFE/AAL).

При знаходженні членів льотного екіпажа на робочих місцях має бути належно закріплений за допомогою **усіх ременів безпеки та систем фіксації** на наступних етапах:

- під час рулювання
- зльоту
- посадки
- нижче ешелону FL100 (або 10,000 футів AFE/AAL)
- в умовах сильної турбулентності;
- коли це буде визнано необхідним КПС в інтересах безпеки

При знаходженні членів льотного екіпажа на робочих місцях **поясні прив'язні ремені** повинні бути завжди застебнуті

На літаку, що виконує політ з пасажирами, при необхідності, члени екіпажа можуть перебувати в пасажирському салоні. При цьому вони повинні сидіти на зазначених місцях під час зльоту й посадки, а також коли це буде визнано необхідним КПС в інтересах безпеки.

Інші члени екіпажа й особи, що займають місце в кабіні пілотів, повинні бути пристебнуті як зазначено вище

8.3.10.2. Члени кабінного екіпажу

Протягом критичних етапів польоту кожен член кабінного екіпажу повинен сидіти на призначеному місці і не має виконувати іншої діяльності крім потрібної для безпечної експлуатації ПС.

Розташування сидінь кабінного екіпажу

На літаках Авіакомпаніїї, де конфігурація передбачає наявність членів кабінного екіпажу але КЛЕ цього літака не передбачає визначення закріпленого за членом кабінного екіпажу конкретного місця в пасажирському салоні при визначенні розташування сидінь кабінного екіпажу, слід забезпечити, щоб вони:

- були поряд з дверима/виходом з кабіни;
- забезпечували гарний огляд зони пасажирського салону, за яку відповідає член кабінного екіпажу; та
- рівномірно розподілені по всій кабіні, у вищезазначеному порядку пріоритету

8.3.10.3. Персонал або члени екіпажу, окрім членів кабінного екіпажу, в пасажирському салоні ПС

Якщо персонал або члени екіпажу, крім діючих членів кабінного екіпажу, виконують свої обов'язки в пасажирській кабіні, Авіакомпанія гарантує, що вони не виконують свої завдання та не вдягнені у формений одяг, таким чином, що могли б бути ідентифіковані, як члени діючого кабінного екіпажу.

8.3.10.4. Пасажири

Перед зльотом і посадкою, а також під час руління, а також кожного разу, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, командир ПС повинен переконатися, що кожен пасажир на борту сидіть у своєму кріслі (або спальному місці) з ременем безпеки у надійно зафіксованому стані.

As for combined cargo-passengers versions of the aircrafts the Aircompany made provisions for multiple occupancy of aircraft seats that is only allowed on specified seats. The PIC shall be satisfied that multiple occupancy does not occur other than by one adult and one infant who is properly secured by a supplementary loop belt or other restraint device.

8.3.10.5. Controlled rest

'Controlled rest' means a period of time 'off task' that may include actual sleep.

The types of the Aircompany operational activities and the aircraft equipment operated by the Aircompany (see AFM in accordance with the aircraft type AN-26, AN-74TK-100, Boeing 737) do not provide the Controlled Rest procedure by the crews of the Aircompany's aircraft.

To cover for unexpected fatigue as a result of of sleep disturbance and circadian disruption the flight crews of Aircompany apply the on-board fatigue management countermeasures, such as:

- physical exercise
- bright cockpit illumination at appropriate times
- balanced drinking
- intellectual activity

It is forbidden in flight to curtain off cockpit windows, except for cases of application of the window shade at training and practices flights, when one of supervisory (pilot) is present in pilot's seat.

At night flights, a common cockpit illumination may be engaged only at necessity, on PIC's permission.

В Авіакомпанії для літаків в пасажирсько-вантажній конфігурації передбачено можливість спільного використання сидінь у літаку (що дозволяється для спеціально визначених місць). КПС повинен переконатися у відсутності спільного користування сидіннями, окрім одного дорослого і одного немовляти, який надійно закріплений додатковим поясним ременем або іншим фіксуючим пристроєм.

8.3.10.5. Керований відпочинок

Керований відпочинок – це період часу поза виконанням обов'язків, який може містити фактичний сон

Види експлуатаційної діяльності Авіакомпанії та обладнання ПС, які експлуатує Авіакомпанія (див КЛЕ відповідно до типу ПС Ан-26, Ан-74ТК-100 та AFM Boeing 737) не передбачають застосування процедури Керованого відпочинку екіпажами ПС Авіакомпанії.

З метою попередження несподіваної втоми внаслідок порушення сну та порушення циркадних циклів льотними екіпажами Авіакомпанії застосовуються контрзаходи системи управління втомою такі як:

- фізичні вправи (нахили голови, масаж шиї скроней та очей,
- яскраве освітлення кабіни льотного екіпажу в належний час;
- збалансоване вживання рідини;
- інтелектуальна діяльність.

Забороняється заштрорювати в польоті вікна кабі- ни екіпажу, крім випадків застосування шторки в учбових та тренувальних польотах, коли на одному з пілотських крісел знаходиться перевіряючий (пілот)

В нічних польотах загальне освітлення кабіни включається тільки при необхідності, з дозволу командира ПС

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.11. Use of restraint devices for crew and passengers. 8.3.11-2
8.3.11. Використання пристроїв безпеки для екіпажу та пасажирів. 8.3.11-2
8.3.11.1. Flight crew members 8.3.11-2
8.3.11.1. Члени льотного екіпажу 8.3.11-2
8.3.11.2. Cabin crew members. 8.3.11-2
8.3.11.2. Члени кабінного екіпажу 8.3.11-2
8.3.11.2.1. Cabin crew seating positions 8.3.11-2
8.3.11.2.1. Розташування сидінь кабінного екіпажу 8.3.11-2
8.3.11.3. Passengers 8.3.11-4
8.3.11.3. Пасажири 8.3.11-4

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.11. Use of restraint devices for crew and passengers.

CAT.OP.MPA.210 & 225 AMC1 CAT.OP.MPA.210(b) GM1 CAT.OP.MPA.210

8.3.11.1. Flight crew members

During take-off and landing each flight crew member required to be on duty shall be at the assigned station

During all other phases of flight each flight crew member required to be on flight deck duty shall remain at the assigned station, unless absence is necessary for the performance of duties in connection with the operation, or for physiological needs provided at least one suitably quali- fied pilot remains at the controls of the airplane at all times

During all phases of flight each flight crew member required to be on duty in the flight crew compartment shall remain alert. If a lack of alert- ness is encountered, appropriate countermeasures shall be used.

Change member crew of pilot's seat may not lower level FL100 (10,000 ft or AFE / AAL).

While the flight crew in the workplace **belt and attachable straps must always be fastened** on following stages:.

- while taxiing
- takeoff;
- landing;
- lower than level FL100 (or 10,000 feet AFE / AAL);
- in conditions of strong turbulence
- When this is considered necessary by AC PIC in the interest of safety

While the flight crew in the workplace **the seat belts** must always be fastened when seated.

On the aircraft, which flies with passengers, if necessary, crew members may be in the passenger cabin. However, they should sit on determined seats during takeoff and landing, and when it is deemed necessary PIC in the interest of safety.

Other members of the crew and people that take up space in the cockpit should be fastened as specified upwords.

8.3.11.2. Cabin crew members.

During critical phases of flight, each cabin crew member shall be seated at the assigned station and shall not perform any activities other than those required for the safe operation of the aircraft

8.3.11.2.1. Cabin crew seating positions

As for Aircompany`s aircrafts which configuration foresee the cabin crew members but the AFM of this aircraft not content the special work seat for this crew member, when determining cabin crew seating positions, the operator should ensure that they are:

8.3.11. Використання пристроїв безпеки для екіпажу та пасажирів.

CAT.OP.MPA.210 & 225 AMC1 CAT.OP.MPA.210(b) GM1 CAT.OP.MPA.210

8.3.11.1. Члени льотного екіпажу

Протягом зльоту і посадки кожен член льотного екіпажу, потрібний для виконання обов'язків в кабіні екіпажу, має перебувати на призначеному робочому місці

Протягом всіх інших етапів польоту кожен член льотного екіпажу, потрібний для виконання обов'язків в кабіні екіпажу, має залишатись на призначеному робочому місці, якщо тільки його відсутність не є потрібною для виконання обов'язків у зв'язку з польотом, або з фізіологічних потреб, постійно залишаючи за органами керування принаймні одного кваліфікованого пілота

Протягом всіх етапів польоту кожен член екіпажа, потрібний для виконання обов'язків в пілотській кабіні, повинен зберігати пильність. У випадку відсутності пильності, мають застосовуватися відповідні заходи.

Зміна члена екіпажа на пілотському кріслі дозволяється не нижче ешелону FL100 (або 10000 футів AFE/AAL).

При знаходженні членів льотного екіпажа на робочих місцях має бути належно закріплений за допомогою **усіх ременів безпеки та систем фіксації** на наступних етапах:

- під час рулювання
- зльоту
- посадки
- нижче ешелону FL100 (або 10,000 футів AFE/AAL)
- в умовах сильної турбулентності;
- коли це буде визнано необхідним КПС в інтересах безпеки

При знаходженні членів льотного екіпажа на робочих місцях **поясні прив'язні ремені** повинні бути завжди застебнуті.

На літаку, що виконує політ з пасажирами, при необхідності, члени екіпажа можуть перебувати в пасажирському салоні. При цьому вони повинні сидіти на зазначених місцях під час зльоту й посадки, а також коли це буде визнано необхідним КПС в інтересах безпеки.

Інші члени екіпажа й особи, що займають місце в кабіні пілотів, повинні бути пристебнуті як зазначено вище

8.3.11.2. Члени кабінного екіпажу

Протягом критичних етапів польоту кожен член кабінного екіпажу повинен сидіти на призначеному місці і не має виконувати іншої діяльності крім потрібної для безпечної експлуатації ПС.

8.3.11.2.1. Розташування сидінь кабінного екіпажу

На літаках Авіакомпанії, де конфігурація передбачає наявність членів кабінного екіпажу але КЛЕ цього літака не передбачає визначення закріпленого за членом кабінного екіпажу конкретного місця в пасажирському салоні при визначенні розташування сидінь кабінного екіпажу, слід забезпечити, щоб вони:

- close to a floor level door/exit;
- provided with a good view of the area(s) of the passenger cabin for which the cabin crew member is responsible.

8.3.11.3. Passengers

Before take-off and landing, and during taxiing, and whenever deemed necessary in the interest of safety, the PIC shall be satisfied that each passenger on board occupies a with his/her safety belt or restraint system properly secured.

As for combined cargo-passengers versions of the aircrafts the Aircompany made provisions for multiple occupancy of aircraft seats that is only allowed on specified seats. The PIC shall be satisfied that multiple occupancy does not occur other than by one adult and one infant who is properly secured by a supplementary loop belt or other restraint device.

- були поряд з дверима/виходом з палуби;
- забезпечували гарний огляд зони пасажирського салону, за яку відповідає член кабінного екіпажу.

8.3.11.3. Пасажири

Перед зльотом і посадкою, а також під час руління, а також кожного разу, коли це вважається необхідним в інтересах безпеки, КПС повинен переконатися, що кожен пасажир на борту сидіть у своєму кріслі з ременем безпеки у надійно зафіксованому стані.

В Авіакомпанії для літаків в пасажирсько-вантажній конфігурації передбачено можливість спільного використання сидінь у літаку (що дозволяється для спеціально визначених місць). КПС повинен переконатися у відсутності спільного користування сидіннями, окрім одного дорослого і одного немовляти, який надійно закріплений додатковим поясним ременем або іншим фіксуючим пристроєм.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.12. Admission to flight crew compartment 8.3.12-3
8.3.12. Доступ в кабіну льотного екіпажу 8.3.12-3
8.3.12.1. General 8.3.12-3
8.3.12.1. Загальні положення 8.3.12-3
8.3.12.2. Carriage a person on the flight deck 8.3.12-3
8.3.12.2. Перевезення людини на польотній палубі 8.3.12-3
8.3.12.3. Inspectors and supervisors 8.3.12-4
8.3.12.3. Інспектори та перевіряючі 8.3.12-4
8.3.12.3.1. Power to inspect 8.3.12-4
8.3.12.3.1. Повноваження для інспекції 8.3.12-4
8.3.12.3.2. An order of inclusion of inspector in composition of crew 8.3.12-4
8.3.12.3.2. Порядок включення інспектора до складу екіпажу 8.3.12-4
8.3.12.4. The Concept of “Sterile” 8.3.12-5
8.3.12.4. Концепція «Стерильності» 8.3.12-5
8.3.12.4.1. Sterile Flight Deck Procedure 8.3.12-5
8.3.12.4.1. Процедури стерильної кабіни льотного екіпажа 8.3.12-5
8.3.12.4.2. Communication to the flight crew 8.3.12-6
8.3.12.4.2. Комунікація з льотним екіпажем 8.3.12-6

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.12. Admission to flight crew compartment

8.3.12. Доступ в кабіну льотного екіпажу

ORO.GEN.140 CAT.GEN.MPA.135 AMC1 CAT.GEN.MPA.135(a)(3)

8.3.12.1. General

The Aircompany guarantees that no person, other than a flight crew member assigned to a flight, is admitted to, or carried in, the flight crew compartment unless that person is:

- an operating crew member;
- a representative of the competent or inspecting authority, if required to be there for the performance of his/her official duties; or
- permitted by and carried in accordance with instructions contained in the AFM.

The PIC shall ensure that:

- admission to the flight crew compartment does not cause distraction or interference with the operation of the flight; and
- all persons carried in the flight crew compartment are made familiar with the relevant safety procedures.

The PIC only has right to final decision regarding the admission to the flight crew compartment.

The Aircompany`s aircraft are equipped with a door between the compartment and the cockpit, with a placard indicating 'Crew Only' and a locking means. The locking means allows the door to be closed only from the inside of the cockpit and prevents unauthorized access to the cockpit at all stages of the flight.

Aircompany requires that the door to the flight deck would be closed in all phases of flight. Admission to flight deck in flight made only after prior approval by Interfon member of cabin crew. The decision to take admission by PIC.

To exclude the possibility of unauthorized access and minimize the number of tolerances in the flight deck, as a rule, the entrance should be settled without admission to the flight deck through consultations on Interfon. Features of the use of internal communication connection should be discussed by the PIC with the passenger cabin crew during a pre-flight briefing.

The final decision on admission to the flight deck, the above persons, is left with the PIC, who usually must check documents proving identity, before granting such access. PIC has the right, at its discretion, provides clearance for admission into the cabin to persons other than the above. In the interest of safety, admission in the cockpit should not lead to distraction and / or affect the flight.

8.3.12.2. Carriage a person on the flight deck

Any authorized for presence on the flight deck person may be transported on the flight deck, only if there are seat belts and only if the requirements relating to supplemental oxygen, are satisfied. This person should be instructed to support the seat belt fastened permanently (See **i. 8.3.11 OM**). Touch on the inadmissibility of any kind that was not the controls, switches,

8.3.12.1. Загальні положення

Авіакомпанія гарантує, що жодна особа, крім члена льотного екіпажу, призначеного для польоту, не може бути допущена до кабіни льотного екіпажу або введена до неї, якщо ця особа не є:

- діючий член екіпажу;
- представник компетентного або контролюючого органу, якщо він повинен бути там для виконання своїх службових обов'язків або;
- дозволяється та здійснюється відповідно до інструкцій, що містяться в КЛЕ.

КПС має бути впевнений, що:

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

Остаточне рішення щодо допуску у кабіну льотного екіпажу приймає КПС.

Літак Авіакомпанії обладнаний дверима між салоном та кабіною екіпажу з табличкою "Тільки для екіпажу" та запірним пристроєм. Запірний пристрій дозволяє закрити двері тільки із внутрішньої сторони кабіни пілотів та запобігають несанкціонованому доступу в кабіну на всіх етапах польоту.

Авіакомпанія вимагає, щоб двері в кабіну пілотів були зачинені на всіх етапах польоту. Допуск у кабіну пілотів у польоті здійснюється тільки після попереднього узгодження по інтерфону із членом екіпажа пасажирської кабіни. Рішення про допуск приймає КПС.

Щоб виключити можливість несанкціонованого проникнення й звести до мінімуму кількість допусків у кабіну пілотів, як правило, вхід повинен бути вирішений без допуску в кабіну пілотів шляхом консультації по інтерфону. Особливості використання внутрішнього зв'язку КПС повинен обмовити зі членами екіпажа пасажирської кабіни на передпольотному брифінгу.

Остаточне рішення про допуск у кабіну пілотів, вищевказаних осіб, залишається за КПС, що звичайно повинен перевірити документи, що засвідчують особистість, перед наданням такого допуску. КПС має право, на свій розсуд, надати дозвіл на допуск у кабіну особам, відмінним від перерахованих вище. В інтересах безпеки, допуск у пілотську кабіну не повинен приводити до відволікання уваги й/або впливати на виконання польоту.

8.3.12.2. Перевезення людини на польотній палубі

Будь яка допущена до перебування в кабіні льотного екіпажу особа може бути перевезена в кабіні пілотів, тільки якщо є сидіння з ременями безпеки й тільки якщо вимоги, що стосуються додаткового кисню, задовільняються. Дана особа повинна бути проінструктована, що ремені безпеки мають бути постійно застебнутими (Див. **п. 8.3.11**

devices, CB`s, and the treatment in the cockpit and actions in emergency situations.

The PIC has a right on his discretion to allow to supervisors and workers of airline (holders of pilot's certificate) and SAAU inspector staff to occupy the additional (attached) cockpit armchair (jump seat) (if it existance prescribed by AFM as for specific configuration of the aircraft).

8.3.12.3. Inspectors and supervisors

Supervisors are allowed to occupy jump seats at performance of the following types of flights:

- familiarization with operated routes, areas, airports;
- check the flight training methods;
- admittance to international flights;
- check of the navigator's and flight engineer's practical work;
- check of the observance by crew a technology of work;
- other types of checks, when the occupying of one of pilot seats is not required.

The person shall be instructed to keep the safety belt/safety harness fastened, at all times not to touch any controls, switches, instruments, circuit breakers, and shall be briefed in the use of all flight deck relevant emergency equipment and all relevant procedures.

8.3.12.3.1. Power to inspect

The Aircompany confirms that any person authorized by the Authority is permitted at any time to board and fly in any aircraft operated in accordance with an AOC issued by Authority and to enter and remain on the flight deck provided that the PIC may refuse access to the flight deck if, in his opinion, the safety of the aircraft would thereby be endangered.

8.3.12.3.2. An order of inclusion of inspector in composition of crew

It is approved to join in composition of crew executing production flight of no more than one supervisory pilot executing OPC or LPC. An SAAU official of inspector composition, which fulfills the operational inspection of Operator, join in composition of crew regardless of presence of other supervisory pilot, but for all that common amount of inspectors on A/C shell not exceed of two.

It is categorically forbidden to join in composition of crew officials of SAAU inspector composition at the day of flight, and to move from one crew in other at fulfillment of Journey Log without the proper concordance with authority of Aircompany.

Officials of instructor personnel, which execute OPC and LPC, join in a Journey Log on conditions that:

- certificate of SAAU inspector is present;
- SAAU task on execution of this verification is present;
- at familiarization with requirements of OM in part, regarding to performance of this flight

КЕ), про неприпустимість торкатися будь-яких органів керування, перемикачів, приладів та АЗМ, а також про поводження в кабіні і про дії в аварійних ситуаціях.

КПС надається право на його розсуд дозволяти перевіряючим та працівникам Авіакомпанії, власникам пілотських свідоцтв, інспекторському складу ДАСУ польоти на додаткових (відкидних) кріслах кабіни екіпажу (якщо їх наявність передбачена КЛЕ щодо конкретної конфігурації ПС).

8.3.12.3. Інспектори та перевіряючі

Перевіряючим дозволяється займати додаткові крісла при виконанні наступних видів польотів:

- провезень по трасам, районам польотів, аеропортам;
- перевірок методики льотного навчання;
- допусків до польотів на МнПЛ;
- перевірок практичної роботи штурманів і інженерів бортових;
- перевірок дотримання технології роботи екіпажу;
- інших видів перевірок, які не потребують зайняття одного з пілотських крісел.

Особа має бути інструктована стосовно використання прив'язних/плечових ременів, ніколи не торкатись будь-яких органів управління, перемикачів, приладів, запобіжників, і має бути проінструктована щодо використання застосовного в кабіні пілотів аварійного устаткування і всіх застосовних процедур

8.3.12.3.1. Повноваження для інспекції

Авіакомпанія підтверджує, що будь-якій особі, уповноваженій Повноважним органом, дозволяється у будь-який час піднятися на борт і летіти на будь-якому літаку, який виконує політ згідно АОС, наданого Повноважним органом та увійти і залишатись в кабіні екіпажу за умови, що КПС може відмовити у доступі до кабіни екіпажу, якщо, на його думку, це може вплинути на безпеку літака.

8.3.12.3.2. Порядок включення інспектора до складу екіпажу

До складу екіпажу, виконуючого виробничий політ, дозволяється включати не більше одного перевіряючого, який виконує ОРС або LPC. Особи інспекторського складу ДАСУ, які здійснюють експлуатаційне інспектування експлуатантів включаються до складу екіпажу незалежно від наявності інших перевіряючих, при цьому загальна кількість інспекторів на борту ПС не повинна бути більше двох.

Особам інспекторського складу ДАСУ включатися до складу екіпажу в день вильоту, а також переміщатися з одного екіпажу в інший при виконанні Завдання на політ без відповідного погодження з керівництвом Авіакомпанії категорично забороняється.

Особи інструкторського складу, які виконують ОРС та LPC перевірки, включаються в Завдання на політ за умови:

- наявності посвідчення інспектора ДАСУ;
- наявності завдання ДАСУ на виконання даної перевірки;
- ознайомлення з вимогами КЕ в частині, що стосується виконання даного польоту.

The official of inspector personnel, joined in composition of crew with the purpose of execution of OPC and LPC check by specialty - except for pilot - can be joined to the Journey Log in column of proper crewmember, shall submit to PIC, take place in cockpit in concordance of PIC and carry out duties on specialty

During fulfillment of en-route operational inspection, a SAAU inspector joins in underside of Journey Log and has a right to stay in cockpit on agreement of PIC, at presence of proper task and documents, which certify personality of SAAU inspector composition.

In case of absence for inspector of admitting to flights on this type of A/C, but presence for him of certificate of crewmember, it joins in underside of Journey Log and has a right to stay in cockpit on agreement of PIC at presence of proper task and documents, which certify personality of SAAU inspector composition

Особа інспекторського складу, яка включається до складу екіпажу з метою виконання OPC та LPC по спеціальності - крім пілота - записується у Завдання на політ у графу відповідного члену екіпажу, підпорядковується КПС, займає місце в кабіні екіпажу за погодженням з КПС та здійснює свої обов'язки за фахом.

При проведенні експлуатаційного інспектування на маршруті, інспектор ДАСУ включається в завдання на політ із зворотної сторони з правом перебування в кабіні екіпажу за згодою КПС при наявності відповідного завдання та документів, які засвідчують особу інспекторського складу ДАСУ.

У разі відсутності у інспектора допуску до польотів на даному типі ПС, але наявності у нього посвідчення члена екіпажу, він включається в Завдання на політ із зворотної сторони з правом перебування в кабіні екіпажу за згодою КПС, при наявності відповідного завдання та документів, які засвідчують особу інспекторського складу ДАСУ.

8.3.12.4. The Concept of "Sterile"

Sterile Flight Deck means any period of time when the crew should not be disturbed, except for the issues that are important to the flight safety and aviation security.

It is important to adhere to defined procedures, in order to facilitate non-essential activities and communication between both of the flight crew, and to ensure the effective communication of safety or security related information, between flight and cabin crew members.

Sterile Flight Deck procedures ensure that:

- flight crew activities are restricted to essential operational activities; and
- cabin crew and technical crew communications to flight crew or entry into the flight crew compartment are restricted to safety or security matters.

Periods when a Sterile Flight Deck concept have applied:

- On departure, when the aircraft starts engine(s) to the moment when the aircraft reaches FL100 or 10,000 feet AFE/AAL;
- On arrival, when the aircraft reaches FL100 or 10,000 feet AFE/AAL until the engine(s) are shut down after landing;
- During any other phases of flight as determined by the PIC.

8.3.12.4.1. Sterile Flight Deck Procedure

Sterile flight deck procedure:

- use of headsets and boom microphones;
- restriction of communication on the flight deck only for the essential operational matters;
- any activity which could distract any flight crew member from his duties or interface in any way with these duties is not authorized;

8.3.12.4. Концепція «Стерильності»

Стерильна кабіна льотного екіпажу має на увазі будь-який період часу, коли льотний екіпаж не може бути потурбований за винятком випадків, які є важливими з точки зору безпеки польотів та авіаційної безпеки.

Важливо дотримуватися визначених процедур, щоб зменшити кількість несуттєвих видів діяльності та спілкування між членами кабінного та льотного екіпажу, а також забезпечити ефективну передачу інформації з питань безпеки між членами кабінного екіпажу та членами льотного екіпажу.

Процедури стерильної кабіни льотного екіпажу забезпечують:

- діяльність льотного екіпажу обмежується основною експлуатаційною діяльністю; і
- спілкування екіпажу та технічного персоналу з льотним екіпажем або вхід до відсіку льотного екіпажу обмежений питаннями безпеки або охорони.

Періоди, коли має бути застосовано концепцію стерильної кабіни льотного екіпажу:

- При вильоті, з моменту коли літак запускає двигун(и) до моменту, коли літак досягне висоти FL100 або 10 000 футів AFE/AAL;
- При прибутті, з моменту коли літак залишає FL100 або 10,000 feet AFE/AAL до моменту, коли двигун(ни) вимкнено після посадки;
- Протягом будь-якої іншої фази польоту за рішенням КПС.

8.3.12.4.1. Процедури стерильної кабіни льотного екіпажа

Процедури стерильної кабіни льотного екіпажа:

- використання навушників та мікрофонів;
- обмеження спілкування в кабіні льотного екіпажу тільки для вирішення важливих оперативних питань;
- будь-яка діяльність, яка може відволікти члена екіпажу від виконання його обов'язків або будь-яким чином пов'язана з цими обов'язками, не дозволяється;

– any persons are not to enter or call the cockpit except in the event of an emergency or for a safety related reason.

8.3.12.4.2. Communication to the flight crew

Cabin crew and technical crew use their own discretion to determine whether the situation is related to safety or security matters and whether to call the flight crew. Situations requiring information to the flight crew may include:

- any outbreak of fire inside the cabin or in an engine;
- a burning smell in the cabin or presence of smoke inside or outside;
- fuel or fluid leakage;
- exit door unable to be armed or disarmed;
- localized extreme cabin temperature changes;
- evidence of airframe icing;
- cabin/galley equipment or furniture malfunction/breakage posing a hazard to the occupants;
- suspicious object;
- disruptive passenger;
- security threat;
- abnormal vibration or noise;
- medical emergency;
- general drop-down of the oxygen masks in the cabin; and
- any other condition deemed relevant by a cabin crew or technical crew member.

– нікому не дозволяється заходити в кабіну екіпажу або викликати з неї, окрім як у разі надзвичайної ситуації або з міркувань безпеки.

8.3.12.4.2. Комунікація з льотним екіпажем

Бортпровідники та технічний персонал на власний розсуд визначають, чи пов'язана ситуація з питаннями безпеки і чи потрібно викликати льотний екіпаж. Ситуації, що вимагають надання інформації льотному екіпажу, можуть включати в себе:

- будь-який спалах пожежі в салоні або в двигуні
- запах горіння в салоні або наявність диму всередині або зовні;
- витік палива або робочої рідини;
- вихідні двері неможливо поставити під охорону або зняти з-під охорони;
- локальні екстремальні перепади температури в салоні;
- свідчення обмерзання планера;
- несправність/поломка обладнання салону/кухні або будь-яке пошкодження меблі, що становить небезпеку для пасажирів;
- підозрілий об’єкт;
- неадекватний пасажир;
- загроза авіаційній безпеці;
- незвичайна вібрація або шум;
- невідкладна медична допомога;
- загальне випадіння кисневих масок в салоні; та
- будь-які інші умови, які визначені бортпровідниками або технічним екіпажем такими, що потребують виклику екіпажу.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.13. Use of vacant crew seats 8.3.13-3
8.3.13. Використання вільних місць екіпажу 8.3.13-3
8.3.13.1. General 8.3.13-3
8.3.13.1. Загальне 8.3.13-3
8.3.13.2. Flight Deck Jump Seats (Boeing 737 only) 8.3.13-3
8.3.13.2. Відкидні сидіння в кабіні льотного екіпажу (для Boeing 737) 8.3.13-3
8.3.13.3. Cabin Crew Seats 8.3.13-4
8.3.13.3. Сидіння членів кабінного екіпажу 8.3.13-4

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.13. Use of vacant crew seats

Aircompany Policy

8.3.13.1. General

Is forbidden a presence in cockpit to persons, unconnected with the fulfillment of flight task.

Free spaces in cockpit must be not used for passengers. With permission of PIC there may be followings persons in the cockpit:

- SAAU inspectors at implementation by them of official duties;
- experts, appointed by SAAU.

The PIC must ensure that the person is properly briefed on safety procedures and equipment and relevant operating procedures.

No person may occupy a vacant jump seat unless the following requirements are met:

- the vacant jump seat is equipped with a safety belt and any requirement for supplemental oxygen are met;
- each person on a vacant jump seat is briefed on the following:
  - emergency equipment, including life vest and oxygen mask location and operation;
  - seat and seat belts operation;
  - normal and emergency procedures in the event of evacuation.

If occupying the cockpit's jump seat the occupant must be instructed no to:

- distract the flight crewmembers;
- interfere with the operation of aircraft;
- touch any controls, switches, instruments or circuit breakers;
- talk unless invited by the Commander and break the sterile flight deck policy.

Two different type of vacant crew seat may be available on Aircompany`s aeroplanes:

- Flight Deck Jump-seats (for Boeing 737);
- Cabin Crew Seats.

8.3.13.2. Flight Deck Jump Seats (Boeing 737 only)

The main purpose of flight deck jump seats is to enable line training / checking.

Use of vacant flight deck jump seats is restricted to the following authorized personnel:

- Flight crew who has been designated to act as checking or training personnel for the particular flight;

8.3.13. Використання вільних місць екіпажу

8.3.13.1. Загальне

Особам, не зв'язаним з виконанням завдання на політ, перебувати у пілотській кабіні заборонено

Для перевезення пасажирів вільні місця в кабіні екіпажу використовуватися не повинні. В кабіні екіпажу з дозволу командира ПС можуть перебувати наступні особи:

- інспектори ДАСУ при виконанні ними своїх службових обов'язків;
- експерти, призначені ДАСУ.

КПС має бути впевнений, що особа належним чином проінструктована із знання процедур безпеки і устаткування та доречних процедур експлуатації.

Жодна особа не може займати вільне відкидне сидіння, якщо не дотримуються наступні умови:

- вільне відкидне сидіння обладнане ременями безпеки і виконуються будь-яки вимоги стосовно додаткового кисню;
- кожна особа у відкидному сидінні проінструктована стосовно наступного:
  - аварійного устаткування, в тому числі розташування і користування рятувальним жилетом і кисневою маскою;
  - користування ременями безпеки;
  - звичайних або аварійних процедур у випадку евакуації.

Якщо особа займає відкидне сидіння пілотської кабіни вона має бути проінструктована щодо заборони:

- відвертати увагу членів льотного екіпажу;
- втручатися у експлуатацію повітряного судна;
- торкатися будь-яких органів управління, перемикачів приладів або запобіжників;
- розмовляти без запрошення КПС та порушувати політику стерильної кабіни.

В літаках Авіакомпанії можуть бути доступні лише два типи вакантних місць екіпажу:

- Відкидні сидіння в кабіні льотного екіпажу (для Boeing 737);
- Сидіння членів кабінного екіпажу.

8.3.13.2. Відкидні сидіння в кабіні льотного екіпажу (для Boeing 737)

Основне призначення відкидних сидінь в кабіні льотного екіпажу- забезпечення можливості проведення лінійного тренування/перевірки.

Використання вакантних відкидних сидінь в кабіні льотного екіпажу дозволяється лише наступним уповноваженим особам:

- Членам льотного екіпажу, які призначені для перевірки або тренування для визначеного рейсу;

- Technical staff from maintenance / engineering, performing specific duties, checking and observation the airplane systems;
- Observer/Supernumerary;
- Aircompany`s Flight crewmembers upon availability valid ID;
- Aircompany`s Cabin crewmembers (Dead Head crews) upon availability valid ID and when there are no vacant seats available in the cabin;
- Representatives of SAAU responsible for certification, licensing or inspection, if it is necessary for implementation of their official duties;
- An employee of foreign aeronautical authorities/organizations performing specific duties and/or on a familiarization flight;
- Aircompany`s Accountable Manager.

The person who is accepted to occupy the flight deck jump seat must be listed in the Journey Log, General Declaration and included in the "List of the insured aircrews and other aviation personnel".

The first officer is responsible for evacuation of the person occupying jump seat in case of in-flight emergency.

8.3.13.3. Cabin Crew Seats

The main purpose of these seats is to enable to cabin crew to perform their duties and conduct line training / checking. By Commander's decision and with approval of the SCCM other persons may be authorized to occupy vacant Cabin Crew seats. These persons shall be briefed on safety procedures and equipment and their relevant operating procedures, if applicable.

The authorized person occupying cabin crew seat should use it during all phases of flight including taxiing, takeoff and landing.

Vacant Cabin Crew seats may be used for the following persons:

- Cabin crew observer (familiarization flight);
- Observer/ Supernumerary;
- Aircompany`s Flight crewmembers upon availability valid ID;
- Aircompany`s Cabin crewmembers (Dead Head crews) upon availability valid ID and when there are no vacant seats available in the cabin;
- Aircompany`s staff holding valid Aircompany`s ID;
- Staff of partner companies (should have a valid ID) with whom Aircompany`s has a contractual relationship;
- Employees of SAAU with valid "SAAU Inspector Identity card".

Note: PIC makes the final decision about priority to use Cabin Crew Seats.

- Технічному персоналу з технічного забезпечення, який виконує конкретні обов'язки, перевіряє та спостерігає за системами літака;
- Спостерігачам/ позаштатним співробітникам;
- Членам екіпажу Авіакомпанії за наявності дійсного посвідчення особи;
- Членам кабінного екіпажу Авіакомпанії за наявності дійсного посвідчення особи та за умови відсутності вільних місць у салоні літака;
- Представникам ДАСУ, відповідальним за сертифікацію, ліцензування або інспектування, якщо це необхідно для виконання їхніх службових обов'язків;
- Працівникам іноземних авіаційних органів/організацій, які виконують конкретні обов'язки та/або перебувають в ознайомлювальному польоті;
- Відповідальному Керівнику Авіакомпанії.

Особа, яка допущена до зайняття відкидного сидіння в кабіні льотного екіпажу, повинна бути внесена до Завдання на політ, Генеральної декларації та включена до "Списку застрахованих членів екіпажів та іншого авіаційного персоналу".

Другий пілот відповідає за евакуацію особи, яка займає відкидне сидіння в кабіні льотного екіпажу, у разі виникнення аварійної ситуації в польоті.

8.3.13.3. Сидіння членів кабінного екіпажу

Основне призначення цих місць - надання можливості кабінному екіпажу виконувати свої обов'язки та проводити лінійну підготовку/перевірку. За рішенням КПС та за погодженням зі старшим членом кабінного екіпажу інші особи можуть бути допущені до зайняття вакантних місць членів кабінного екіпажу. Ці особи повинні бути проінструктовані про процедури та обладнання з безпеки та відповідні експлуатаційні процедури, якщо це можливо.

Допущена особа, яка займає місце члена кабінного екіпажу, повинна не залишати його на всіх етапах польоту, включаючи руління, зліт і посадку.

Вакантні сидіння членів кабінного екіпажу дозволено використовувати наступним особам:

- Член кабінного екіпажу – спостерігач (ознайомчий політ);
- Спостерігач/ позаштатний працівник;
- Член льотного екіпажу Авіакомпанії за наявності дійсного посвідчення особи;
- Члена кабінного екіпажу літака Авіакомпанії за наявності дійсного посвідчення особи та за умови відсутності вільних місць у салоні літака;
- Співробітники Авіакомпанії, які мають відповдне дійсне посвідчення;
- Співробітники компаній-партнерів (повинні мати дійсне посвідчення особи), з якими Авіакомпанія має договірні відносини;
- Співробітники ДАСУ з дійсним "Посвідченням інспектора Державіаслужби".

ПРИМІТКА: КПСприймає остаточне рішення про пріоритетність використання місць членів кабінного екіпажу в салоні ПС.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.14. Incapacitation of crew members 8.3.14-3
8.3.14. Втрата дієздатності членів екіпажу 8.3.14-3
8.3.14.1. Definitions 8.3.14-3
8.3.14.1. Визначення 8.3.14-3
8.3.14.2. General provisions 8.3.14-3
8.3.14.2. Загальні положення 8.3.14-3
8.3.14.3. Types of incapacitation 8.3.14-3
8.3.14.3. Типи недієздатності 8.3.14-3
8.3.14.4. Causes and concequences of incapacitation 8.3.14-3
8.3.14.4. Причини й наслідки недієздатності 8.3.14-3
8.3.14.5. Detection of incapacitation 8.3.14-4
8.3.14.5. Виявлення недієздатності 8.3.14-4
8.3.14.6. Actions to be undertaken upon detection of an incapacitation 8.3.14-4
8.3.14.6. Дії, які повинні бути початі при розпізнанні недієздатності 8.3.14-4
8.3.14.7. Conclusion 8.3.14-5
8.3.14.7. Висновок 8.3.14-5
8.3.14.8. Actions to be initiated upon an in-flight health problem for passengers or crew members. 8.3.14-5
8.3.14.8. Дії, які повинні бути початі при погіршенні стану здоров'я пасажирів або членів екіпажа в польоті. 8.3.14-5

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.14.Incapacitation of crew members.

Aircompany Policy

8.3.14.1. Definitions

Disability of a crewmember implies any conditions that affect the health of crew members during the performance of duties assigned to it, that make it unable to perform assigned duties, the definition includes both full and partial disability not to perform duties properly.

8.3.14.2. General provisions

Disability of a pilot in flight - a real threat to security, which not once led to many events. According to statistics, cases of loss of capacity occur as random, as other emergencies that are advanced training topics (such as engine failure, fire in the cabin, etc.). Aviation History and statistics show that disability can happen at any age group and during any phase of flight. There are many manifestations of disability, ranging from apparent sudden death to the slow response (reaction) and difficulties with the definition of partial loss of function.

8.3.14.3. Types of incapacitation

Evident disability - means the complete loss of function and loss of ability. This condition is basically long-lasting. Among the possible reasons could be called the functions of the brain disorder, severe internal bleeding (hemorrhage), etc.

Partial (heavily conditioned) disability - can be considered as a significant threat, due to the difficulties of definition and because its effects range from partial loss of function in complete ignorance. Possible reasons are a partial atrophy of the brain hipohlyukomiya (low blood sugar), other kinds of medical problems or congestion problem. And as associated with him in a pair of crew member may not be current, or not able to rationally evaluate its position, this type of disability is more dangerous.

8.3.14.4. Causes and concequences of incapacitation

As mentioned earlier, the failure can vary from minor causes of psychological disorders associated with mild disease or mental stress that can lead to a reduction in the ability to assess the situation or the loss of physical coordination until complete collapse. Among the causes of mild disability can enumerate the following: body aches, such as toothache, headache, digestive system problems, the consequences of taking alcohol, drugs or medicines, the usual disorders such as colds, etc. Heart disease, acute infectious thrombosis, epilepsy, hipohlyukomiya (very low blood sugar) and others related to more serious causes of sudden collapse. There are several cases when a crew member had a heart attack immediately after the passage of aviation medical certification, so its passage is not a guarantee.

It is evident that conscious health life can decrease a risk of disability in flight. This includes denial of drug use, drinking, adequate time for rest and its appropriate use for recreation, adequate sleep and nutrition, and prevention of stress in business and personal life.

8.3.14.Втрата дієздатності членів екіпажу.

8.3.14.1. Визначення

Під недієздатністю члена екіпажа маються на увазі будь-які умови, що впливають на здоров'я члена екіпажа під час виконання обов'язків, покладеними на нього, які роблять його нездатним виконувати призначені обов'язки, визначення включає як повну, так і часткову недієздатність, що не дозволяє виконувати обов'язки належним чином.

8.3.14.2. Загальні положення

Недієздатність пілота в польоті - це реальна погроза безпеки, що уже не раз приводила до багатьох подій. По статистиці, випадки втрати дієздатності відбуваються не рідше, ніж інші аварійні ситуації, що є темами розширених тренувань (такі, як відмова двигуна, пожежа в кабіні й т.п.). Історія авіації й статистика показує, що недієздатність може відбутися в будь-якій віковій групі й під час будь-якого етапу польоту. Існує безліч проявів недієздатності, у діапазоні від очевидної раптової смерті до загальмованості (реакції) і труднощів визначення при цьому часткової втрати функцій.

8.3.14.3. Типи недієздатності

Очевидна недієздатність - означає повну втрату функції і втрату здатності. Цей стан в основному є тривалим. Серед можливих причин можна назвати порушення функції головного мозку, сильні внутрішні кровотечі (крововиливи) та ін.

Часткова (важко обумовлена) недієздатність - може вважатися, як більш істотна погроза, через труднощі її визначення й через те, що її наслідки варіюються від часткової втрати функцій до повної несвідомості. Можливими причинами можуть бути часткова атрофія мозку, гіпоглікемія (низький рівень цукру в крові), інші всілякі медичні проблеми або перевантаженість особистими проблемами. А тому що взаємодіючий у парі з ним член екіпажа може бути не в курсі справи, або не здатним раціонально оцінити його положення, цей тип недієздатності є більш небезпечним.

8.3.14.4. Причини й наслідки недієздатності

Як було сказано раніше, недієздатність може варіювати від другорядних причин психологічного розладу, що асоціюються з легкою хворобою або розумовим стресом, які можуть привести до зменшення рівня здатності оцінювати обстановку або із втратою фізичної координації аж до повного колапсу. Серед причин м'якої недієздатності можна перелічити наступні: болі тіла, такі, як зубний біль, головний біль, проблеми системи травлення, наслідки прийому алкоголю, наркотиків або медпрепаратів, звичайні розлади, такі як застуда й т.п. Хвороби серця, гострі інфекційні тромбоутворення, епілепсія, гіпоглікемія (дуже низький рівень цукру) і інші відносяться до більш серйозних причин несподіваного колапсу. Відомо кілька випадків, коли у члена екіпажа був серцевий приступ відразу після проходження авіаційно-медичної сертифікації, тому її проходження не є гарантією.

Очевидно, що свідоме ведення здорового способу життя може зменшити ризик втрати дієздатності в польоті. Це містить у собі відмову від вживання наркотиків, помірне вживання алкоголю, адекватний час для відпочинку і його відповідне використання для відновлення сил, достатній

8.3.14.5. Detection of incapacitation

Early detection of disability is of paramount importance. Silent collapse very difficult to determine when normal procedures (for example, during horizontal flight at level), so that communication can sometimes be minimized. So, you want all members of the crew watched each other carefully. Important - means that in time to see any abnormality in the response (actions or behavior of another member of the crew). One good method is to use so-called "rules of two-way communication." It simply means that each message one crew member should go answer another member (s). If, for example, the pilot not flying (PM) reports that the aircraft is left of the course, then, of course, that the pilot flying (PF) not only corrects it, but also confirms the words. If a crew member does not respond to any question or point of control cards normally, there is reason to assume difficult start caused disability. At best, it might just be sleeping (sleep).

Other symptoms of disability development are:

- Unclear speech;
- Strange behavior;
- Irregular breath;
- Stable pale complexion;
- To early or to late shark movements.

If each of these features takes place, a disability shall be supposed, and there must be initiated actions as for an inspection of a crew member.

8.3.14.6. Actions to be undertaken upon detection of an incapacitation

Step one:

- Start operating aircraft by announcing "My control!";
- Switch off the autopilot;
- Announce PAN-PAN-PAN or MAYDAY – depending on situation;
- Call a passenger cabin crew member by interphone or by an agreed signal;
- Remove a disabled crewmember from his seat. In each case his seat must be max in back position to prevent obstacle operation devices, switches, levers, etc. One would need an assistance of other crew members or passengers;
- Once needed, reposition COM and NAV on his side

Step two:

- Take care of incapacitated member of the crew, trying to give first aid (to ask whether a doctor or other medical staff person on board);
- Organize landing as quickly as possible after analysis of all relevant factors;
- Prepare for landing the cabin (passenger compartment) but does not insist on the hastily approach;

сон і харчування, а також запобігання стресів у справах і в особистому житті.

8.3.14.5. Виявлення недієздатності

Раннє виявлення недієздатності має першорядне значення. Беззвучний колапс дуже важко визначити під час нормальних процедур (наприклад, під час горизонтального польоту на ешелоні), тому що спілкування може бути іноді зведене до мінімуму. Отже, потрібно, щоб всі члени екіпажа спостерігали один за одним дуже уважно. Уважно - виходить, вчасно побачити будь-яку ненормальність у реакції (діях або поводженні іншого члена екіпажа). Один з гарних методів - це використання так називаного "правила двостороннього спілкування". Це просто означає, що на кожне повідомлення одного члена екіпажа повинна йти відповідь іншого члена (членів). Якщо, приміром, пілот що не летить (PM) доповідає, що літак перебуває лівіше курсу, то, природно, що пілот що летить (PF) не тільки виправляє це, але також підтверджує словами. Якщо член екіпажа не відповідає на будь-яке питання або пункт контрольної карти нормальним чином, то є підстави припустити початок важко обумовленої недієздатності. У найкращому разі, він може просто бути сплячим (заснути).

Інші симптоми початку розвитку недієздатності:

- Невиразна мова;
- Дивне поводження;
- Неправильний (нерегулярний) подих;
- Стабільно блідий колір обличчя;
- Занадто ранні або запізнілі різкі рухи.

Якщо кожне із цих ознак має місце, недієздатність повинна бути запідозрена й початі дії для перевірки стану члена екіпажа.

8.3.14.6. Дії, які повинні бути початі при розпізнанні недієздатності

Крок перший:

- Взяти управління літака оголошенням "Взяв керування!";
- Вимкнути автопілот;
- Оголосити стан терміновості" або аварійний стан - залежно від ситуації;
- Викликати члена екіпажу пасажирської кабіни по інтерфону або домовленим сигналом;
- Видалити недієздатного члена екіпажу з його крісла. У кожному разі його крісло повинне бути в максимальному положенні назад, щоб запобігти перешкоджанню органам керування, перемикачам, важелям і т.п. Може знадобитися допомога інших членів екіпажу або пасажирів;
- Якщо необхідно, перешикувати COM і NAV на свою сторону

Крок другий:

- Піклуватися про недієздатного члена екіпажу, пробуючи надати першу допомогу (запитати, чи є лікар або інша особа медперсоналу на борту);
- Організувати посадку так швидко, як це можливо після аналізу всіх відповідних факторів;
- Приготувати до посадки кабіну (пасажирський салон), але не наполягати на поспішному заході;

- Run a control card to decrease earlier than usual (ask for assistance from another crew member or other person able to provide qualified assistance);

- Request vectoring and perform stretched (in distance) measure, where possible, to reduce workload;

To carry out landing not change seat, control of the Aircraft assigned to you workplace.

Step three:

- Depending on the situation change working place (seat) for taxiing, but only after a full stop of the aircraft;

- Organize medical assistance after landing – give as much as possible details about the development of the disabled crewmember state

- Unboard a disabled crewmember as soon as possible into an ambulance car;

- Organize aircraft parking

8.3.14.7. Conclusion

The problems related to crewmember's disability can be summarized in a following way.

If you feel unwell, refuse to perform the flight.

No medical commission, as well as a healthy lifestyle do not guarantee that incapacity during the flight will not occur.

The rule of two-way communication should be used in order to recognize incapacity in time. It is important to notice any abnormal or unusual actions of another crew member

Should be pointed out, that a disability, requires from other members of the crew, who remained in command Aircraft, specific actions based on common sense.

8.3.14.8. Actions to be initiated upon an in-flight health problem for passengers or crew members.

Any circumstances should be considered as emergencies, when one of flight crewmembers loses a capacity and cannot normally carry out his duties. In such circumstances, it must nothing restrain other crewmembers to request the help of any persons, present on A/C and are competent enough for performance of duty in cockpit.

If is noted, that somebody of crewmembers deviates from standard procedures, all crewmembers must pay attention to this fact. The absence of reaction must be considered as sign of incapacitation. In actions crewmembers shall maintain common sense and execute recommendations below:

- remove a victim from cockpit and give him aid using forces of cabin crew or passengers physicians;

- if necessary - leave him in seat, turn down the back of seat, move seat back as far as possibly, fasten safety-belts, including shoulder harness;

- Виконати контрольну карту перед зниженням раніше, ніж звичайно (попросити сприяння в іншого члена екіпажу або іншої особи, здатної надати кваліфіковану допомогу);

- Запросити векторіння й виконати розтягнутий (по дальності) захід, де це можливо, для зменшення робочого навантаження;

Для виконання посадки не міняйте крісло, керуйте літаком із призначеного Вам робочого місця.

Крок третій:

- Залежно від ситуації, змініть робоче місце (крісло) для зарулювання, але тільки після повної зупинки літака;

- Організуйте медичну допомогу після посадки - надавши подробиць про розвиток стану хворого члена екіпажу якнайбільше.

- Посадити недієздатного члена екіпажу в машину швидкої допомоги якнайшвидше;

- Організуйте паркування літака.

8.3.14.7. Висновок

Проблеми, пов'язані з недієздатністю членів екіпажа, можуть бути підсумовані в такий спосіб.

При поганому самопочутті, відмовитися від виконання польоту.

Ні медична комісія, так само, як і ведення здорового способу життя не гарантують того, що недієздатність під час польоту не виникне.

Правило двостороннього спілкування повинне бути використане для того, щоб вчасно розпізнати недієздатність. Важливо зауважуйте будь-які ненормальні або незвичайні дії іншого члена екіпажа

Потрібно підкреслити, що недієздатність одного, жадає від іншого члена екіпажа, що залишився командувати на літаку, особливих дій, заснованих на здоровому глузді.

8.3.14.8. Дії, які повинні бути початі при погіршенні стану здоров'я пасажирів або членів екіпажа в польоті.

Будь-які обставини, за яких один з членів льотного екіпажу втрачає працездатність і не може нормально виконувати свої обов'язки, слід вважати як аварійні. У таких обставинах нічого не повинно стримувати інших членів екіпажу у проханні допомоги у будь-яких осіб, що перебувають на борту літака та які достатньо компетентні для виконання обов'язків в кабіні екіпажу.

Якщо помічено, що дехто з членів екіпажу відхиляється від стандартних процедур, на цей факт повинна бути звернена увага усіх членів екіпажу. Відсутність реакції слід вважати ознакою втрати працездатності. В своїх діях члени екіпажу повинні виходити із здорового глузду і виконувати наступні рекомендації:

- видаліть постраждалого з кабіни пілотів і надайте допомогу силами кабінного екіпажу або пасажирів-медиків;

- якщо необхідно - залиште його в кріслі, відкиньте спинку крісла, відсуньте крісло назад, наскільки можливо, закріпіть тіло прив'язними ременями, включаючи плечові;

- if circumstances allow, report ATS and Airline about situation on AC.

The recovery from a detected incapacitation of the pilot flying shall follow the sequence below:

a) The fit pilot must assume control and return the airplane to a safe flight path;

- remove a victim from cockpit and give him aid using forces of cabin crew or passengers physicians;
- if necessary - leave him in seat, turn down the back of seat, move seat back as far as possibly, fasten safety-belts, including shoulder harness;
- if circumstances allow, report ATS and Aircompany about situation on AC.

b) The fit pilot must take whatever steps are possible to ensure that the incapacitated pilot cannot interfere with the handling of the airplane.

Co-pilot must execute landing being in right seat, all other flight crewmembers shall occupy its working places. After landing, in order to leave runway the co-pilot can occupy the left seat. After releasing runway, it takes to stop and switch-off engines.

When more than two pilots are carried, in the case of incapacitation of the PIC, and after following the sequence of actions described above, the fit pilot will take over the role of the PIC until another pilot amongst the crew allocated to the flight qualified as a PIC (if any) is available to assume the role. Depending on the circumstances (including the condition of the incapacitated pilot) and following consultation with Airline's FOA (by any means available), the flight may continue to its destination.

Any person, which has even or higher qualification can replace co-pilot.

In case of incapacitation of navigator, the co-pilot shall conduct navigation and radio communication.

In case of incapacitation of flight engineer, PNF shall conduct his functions.

If the senior cabin crewmember becomes disabled at flight, it is necessary to report immediately PIC about this

At discretion of PIC, the transfer of cabin crew management shall go in following sequence:

- senior cabin crewmember;
- instructor or supervisory cabin crewmember;
- next cabin crewmember at airline's grade;
- next cabin crewmember at level of experience.

The training of flight crew to recognize and handle pilot incapacitation should be conducted every year and can form part of other recurrent training. It should take the form of classroom instruction, discussion or video or other similar means.

- повідомте про ситуацію на борту службу ОПР і авіакомпанію, якщо дозволяють обставини.

Відновлення керування із стану виявленої втрати працездатності PF має йти в наступній послідовності:

a) здоровий пілот має прийняти на себе управління і повернути літак на безпечну траєкторію;

- видаліть постраждалого з кабіни пілотів і надайте допомогу силами кабінного екіпажу або пасажирів-медиків;
- якщо необхідно - залиште його в кріслі, відкиньте спинку крісла, відсуньте крісло назад, наскільки можливо, закріпіть тіло прив'язними ременями, включаючи плечові;
- повідомте про ситуацію на борту службу ОПР і авіакомпанію, якщо дозволяють обставини.

b) здоровий пілот має здійснювати будь-які можливі дії для забезпечення того, що непрацездатний пілот не зможе перешкоджати управлінню літаком.

2-ий пілот має виконувати посадку, перебуваючи в правому кріслі, усі інші члени льотного екіпажу повинні перебувати на своїх робочих місцях. Після посадки другий пілот може зайняти ліве крісло для того, щоб звільнити ЗПС. Після звільнення ЗПС слід зупинитися і вимкнути двигуни

Якщо на борту присутні більш ніж два пілоти, у випадку втрати працездатності командиром і виконання послідовності дій, описаних вище, здоровий пілот приймає на себе роль командира, якщо тільки не наявний для взяття на себе цієї ролі інший пілот екіпажу, призначеного для польоту, який кваліфікований у якості КПС (якщо є). Залежно від обставин (в тому числі - стан здоров'я пілота, який втратив працездатність) після консультації з льотним диспетчером авіакомпанії (за допомогою будь-яких засобів), політ може бути продовженим до аеропорту призначення.

Другий пілот може бути замінений будь-якою особою, що має рівну або вищу кваліфікацію.

У разі втрати дієздатності штурманом, літаководіння та радіозв'язок повинен вести другий пілот.

У разі втрати дієздатності бортінженером, його функції приймає на себе пілот, що здійснює контролююче керування

Якщо при виконанні польоту старший член кабінного екіпажу стає непрацездатним, слід негайно повідомити про це КПС.

На розсуд КПС, передача керування кабінному екіпажу має йти у наступній послідовності:

- старший член кабінного екіпажу;
- інструктор або перевіряючий член кабінного екіпажу;
- наступній у рангу компанії член кабінного екіпажу;
- наступний член кабінного екіпажу за рівнем досвіду.

Навчання льотного екіпажу упізнавати і справлятись з непрацездатністю пілота має проводитись кожного року і може становити частку періодичного навчання. Воно має проводитись у формі класного інструктажу, обговорення або відео або інших подібних засобів.

If a Flight Simulator is available for the type of airplane operated, practical training on pilot incapacitation should be carried out at intervals not exceeding the defined terms.

With the deterioration of the health of passengers or members of the crew, if necessary, to provide quality medical care, PIC is entitled to make a forced landing at any suitable airfield. The decision on landing can be made by PIC on the basis of information received from the steward. After landing the patient should be given the necessary support staff ambulances (Ambulance)

Under the rules of a medical emergency only MEDICAL OFFICER determines the need for hospitalization or the patient can continue the flight, which must be notified PIC.

The need for hospitalization should be explained in language understandable to the patient. When performing these procedures must be present any member of the crew, designated PIC. The patient has the right to refuse in writing of the proposed hospital and continue the flight, which is necessarily carried out in the record card for emergencies and "PIC report". PIC informs the dispatcher airport stay to refuse a passenger from the proposed hospital.

За наявності льотного тренажеру для типу експлуатованого літака, з інтервалом, що не перевищує встановлених термінів має проводитись практичне тренування з непрацездатності пілота.

При погіршенні стану здоров'я пасажирів або членів екіпажу, якщо необхідно надання кваліфікованої медичної допомоги, КПС надається право здійснити змушену посадку на будь-якому підходящому аеродромі. Рішення про посадку може бути прийнято КПС на підставі відомостей, отриманих від бортпровідника. Після виконання посадки хворому повинна бути надана необхідна допомога працівниками швидкої медичної допомоги (Ambulance)

За правилами надання невідкладної медичної допомоги тільки медичний працівник визначає необхідність госпіталізації або можливість продовження пацієнтом польоту, про що обов'язково сповіщається КПС.

Необхідність госпіталізації повинна бути пояснена на мові, зрозумілій хворому . При виконанні цих процедур зобов'язаний бути присутнім будь-який член екіпажу, призначений КПС. Хворий має право в писемній формі відмовитися від запропонованої госпіталізації й продовжити політ, про що обов'язково виконується запис у картці надання швидкої допомоги й "PIC report". КПС доводить до відома диспетчера аеропорту перебування про відмову пасажира від запропонованої госпіталізації

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.15. Cabin safety requirements. 8.3.15-3
8.3.15. Вимоги щодо безпеки пасажирського салону 8.3.15-3
8.3.15.1. Passengers accommodation 8.3.15-3
8.3.15.1. Розміщення пасажирів 8.3.15-3
8.3.15.1.1. Placement of seats near the emergency exit 8.3.15-3
8.3.15.1.1. Розміщення сидінь поряд з аварійним виходом 8.3.15-3
8.3.15.1.2. Access to emergency exits 8.3.15-3
8.3.15.1.2. Доступ до аварійних виходів 8.3.15-3
8.3.15.1.3. Placement in places located near the emergency exit 8.3.15-4
8.3.15.1.3. Розміщення на місця, що розташовані поряд з аварійним виходом 8.3.15-4
8.3.15.2. Order of familiarization passengers with safety regulations of Aircompany 8.3.15-4
8.3.15.2. Порядок виконання ознайомлення пасажирів із правилами безпеки Авіакомпанії 8.3.15-4
8.3.15.2.1. Before passengers boarding 8.3.15-4
8.3.15.2.1. Перед посадкою пасажирів 8.3.15-4
8.3.15.2.2. Before take-off 8.3.15-4
8.3.15.2.2. Перед злетом 8.3.15-4
8.3.15.2.3. After take-off 8.3.15-5
8.3.15.2.3. Після зльоту 8.3.15-5
8.3.15.2.4. Before landing 8.3.15-5
8.3.15.2.4. Перед посадкою 8.3.15-5
8.3.15.2.5. After landing 8.3.15-5
8.3.15.2.5. Після посадки 8.3.15-5
8.3.15.2.6. Additional announcements for passengers 8.3.15-6
8.3.15.2.6. Додаткові оголошення для пасажирів 8.3.15-6

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.15. Cabin safety requirements.

CAT.OP.MPA.170, CAT.OP.MPA.165

Aircompany requires that member of cabin crew (cabin attendant) or Senior member of cabin crew (Senior cabin attendant if he/she appointed for present flight) shall provide a passenger briefing before flight on all matters concerning safety:

- by voice and by the demonstration,
- by using maps, instructions on safety, as well as
- by icons, light boards or inscriptions.

The Aircompany guarantees that all measures will be taken to ensure that no person on the flight is in any part of the aircraft that is not intended for the accommodation of people, except when the appropriate permission is given by the commander of the aircraft:

- for the purpose of taking measures necessary to ensure the safety of the aircraft or any person, animal or thing on board, or
- be in that part of the aircraft which, although used for the carriage of cargo or objects, is also designed for the accommodation of persons during flight.

8.3.15.1. Passengers accommodation

8.3.15.1.1. Placement of seats near the emergency exit

Aircompany should make provision so that:

- the passenger has taken a seat on at least each side in a row of seats with direct access to the emergency exit (not occupied by a cabin crew member) during taxiing, take - off and landing, unless this is not possible due to low passenger numbers or may adversely affect mass distribution and aircraft balance;
- those passengers who have been provided with seats giving direct access to emergency exits must appear strong enough and able and able to facilitate rapid evacuation from the airplane in an emergency after an appropriate crew briefing;
- in all cases, passengers who, due to their condition, may interfere with other passengers during the evacuation, or who may interfere with the crew in the performance of their duties, shall not be assigned seats allowing direct access to emergency exits.

8.3.15.1.2. Access to emergency exits

The following categories of passengers are among those who should not be allocated to, or directed to, seats that permit direct access to emergency exits:

8.3.15. Вимоги щодо безпеки пасажирського салону

Авіакомпанія вимагає, щоб член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник), або старший член екіпажу пасажирського салону (старший бортпровідник, якщо він призначений в даному рейсі), забезпечував передпольотний брифінг пасажирів стосовно безпеки:

- голосовим повідомленням з одночасною демонстрацією,
- демонстрацією схем, інструкцій з безпеки, а також
- поясненням піктограм, світлових повідомлень та інформуючих написів.

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

- з метою вжиття заходів, необхідних для забезпечення безпеки ПС або будь-якої особи, тварини або предметів на борту, або
- перебувати у тій частині ПС, яка, хоча і використовується для перевезення вантажу або предметів, але є спроектованою і для розміщення людей під час польоту.

8.3.15.1. Розміщення пасажирів

8.3.15.1.1. Розміщення сидінь поряд з аварійним виходом

Авіакомпанія забезпечує щоб:

- пасажир займав місце щонайменше з кожної сторони в ряду сидінь з прямим доступом до аварійного виходу (не зайнятим членом кабінного екіпажу) під час руління, зльоту і посадки, окрім випадків коли це неможливо через низьку кількість пасажирів, або коли це може негативно вплинути на розподіл маси та баланс ПС;
- ті пасажири, яким надано місця, що надають прямий доступ до аварійних виходів, мають виглядати достатньо міцними, а також здатними і готовими сприяти швидкій евакуації з ПС в надзвичайній ситуації після відповідного брифінгу екіпажу;
- у всіх випадках пасажирам, які через свій стан можуть перешкоджати іншим пасажирам під час евакуації, або які можуть перешкодити екіпажу у виконанні їх обов'язків, не повинні бути призначені місця, що дозволяють прямий доступ до аварійних виходів.

8.3.15.1.2. Доступ до аварійних виходів

Наступні категорії пасажирів належать до таких, що не повинні бути розміщені на місцях, які надають прямий доступ до аварійних виходів:

- passengers suffering from obvious physical or mental disability to the extent that they would have difficulty in moving quickly if asked to do so;
- passengers who are either substantially blind or substantially deaf to the extent that they might not readily assimilate printed or verbal instructions given;
- passengers who because of age or sickness are so frail that they have difficulty in moving quickly;
- passengers who are so obese that they would have difficulty in moving quickly or reaching and passing through the adjacent emergency exit;
- children (whether accompanied or not) and infants;
- deportees, inadmissible passengers, or persons in custody;
- passengers with animals.

- пасажири, які страждають від очевидної фізичної або психічної вади в такій мірі, що це заважає їм швидко рухатися, якщо їх попросять це зробити;
- пасажири з серйозними вадами зору або слуху, що не дозволяють їм легко розуміти друковані або усні вказівки;
- пасажири, які через вік або хворобу є настільки слабкими, що швидкий рух є неможливим для них;
- пасажири, які настільки страждають надлишковою вагою, що вони матимуть труднощі із швидким переміщенням або не зможуть дійти або вийти через найближчий аварійний вихід;
- діти (із супроводом чи без) та немовлята;
- депортовані особи, пасажири, недопущені на територію країни або особи, які перебувають під вартою;
- пасажири з тваринами.

8.3.15.1.3. Placement in places located near the emergency exit

When placed in places next to direct access to the emergency exit (a place from which the passenger can directly get to the exit, without going into the passage or without avoiding obstacles), Aircompany provides the following:

- provide the passenger with appropriate instructions on the place near the emergency exit before boarding or after the passenger is assigned to the place;
- use, as far as practicable, cabin crew members who are in addition to the minimum required cabin crew, as well as crew members on board the aircraft as passengers (positioned crew member), if they are on board the aircraft.

8.3.15.1.3. Розміщення на місця, що розташовані поряд з аварійним виходом

При розміщенні на місця в ряді з прямим доступом до аварійного виходу (місце, з якого пасажир може безпосередньо дістатись до виходу, не виходячи в прохід або не оминаючи перешкод), в Авіакомпанії передбачено наступне:

- надати пасажиру відповідні інструкції щодо місця поряд з аварійним виходом перед посадкою або після призначення пасажира на місце;
- використовувати, наскільки це практично можливо, членів кабінного екіпажу, що є додатковими до мінімально необхідного складу кабінного екіпажу, а також членів екіпажу, які знаходяться на борту ПС в якості пасажирів (позиціонований член екіпажу), якщо вони є на борту ПС.

8.3.15.2. Order of familiarization passengers with safety regulations of Aircompany

8.3.15.2.1. Before passengers boarding

Before boarding an aircraft, passengers must be briefed on:

- those items that are prohibited for trafficking in them (clothes) in their cabin or even in their checked baggage (see p.9.3, 9.6);
- the permissible size and weight of their hand luggage (see p.8.2.2.4);
- request "No smoking" and all other provisions for their safety before and during the landing of aircraft (see p.8.2.2.4).

8.3.15.2. Порядок виконання ознайомлення пасажирів із правилами безпеки Авіакомпанії

8.3.15.2.1. Перед посадкою пасажирів

Перед посадкою пасажири повинні бути проінструктовані про:

- ті предмети, які заборонені для провозу на них (в одязі), у їхній ручній поклажі або навіть у їхньому перевіреному багажі (див. п.9.3, 9.6);
- про дозволений розмір і вагу їхньої ручної поклажі (див. п. 8.2.2.4);
- про вимогу "Не палити" і про всі інші положення, що стосуються їхньої безпеки перед і під час посадки в літак (див. п. 8.2.2.4).

8.3.15.2.2. Before take-off

Passengers should be briefed on the following items:

- about required position of seatbacks, tray tables, window blinds, etc. as applicable;
- emergency lighting (floor proximity escape path markings, exit signs);
- correct stowage of hand baggage and the importance of leaving hand baggage behind in case of evacuation;

8.3.15.2.2. Перед злетом

Пасажирів слід ознайомити з такими пунктами:

- Про необхідне положення сидінь, столиків, жалюзі та ін.
- аварійне освітлення (маркування шляху на підлозі, знаки виходу);
- розміщення ручного багажу та важливість залишення ручного багажу у випадку евакуації;

- the use and stowage of portable electronic devices;
- the location and presentation of the safety briefing card, the importance of its contents and the need for passengers to review it prior to take-off; and
- compliance with ordinance signs, programs or placards, and crew member instructions; and

Passengers should receive a demonstration of the following:

- the use of safety belts, including how to fasten and unfasten the safety belts;
- the location of emergency exits;
- the location and use of oxygen equipment, if required. Passengers should also be briefed to extinguish all smoking materials when oxygen is being used; and
- the location and use of life-jackets if required.

Passengers occupying seats with direct access to emergency exits not staffed by cabin crew members should receive an additional briefing on the operation and use of the exit.

8.3.15.2.3. After take-off

Passengers should be reminded of the following, if applicable:

- use of safety belts including the safety benefits of having safety belts fastened when seated irrespective of seat belt sign illumination; and
- caution when opening overhead compartments (if applicable).
- On clearance or prohibition of smoking;

NOTE: In case of turbulence scoreboard "No smoking!" can also be included to reduce the risk of fire or for passenger comfort, as nicotine increases the likelihood of air sickness.

8.3.15.2.4. Before landing

Passengers should be reminded of the following:

- on the future approach and landing;
- the necessity of the requirement "No smoking";
- use of safety belts;
- about required position of seatbacks, tray tables, window blinds, etc. as applicable;
- correct stowage of hand baggage and the importance of leaving hand baggage behind in case of evacuation;
- the use and stowage of portable electronic devices; and
- the location of the safety briefing card, the importance of its contents and its review.

8.3.15.2.5. After landing

Passengers should be reminded of the following:

- використання та зберігання портативних електронних пристроїв;
- розташування та подання картки з інформаційною безпекою, важливість її вмісту та необхідність перегляду його пасажирами до зльоту; та
- дотримання знаків, піктограм або плакатів і інструкцій членів екіпажу; і

Для пасажирів необхідно провести демонстрацію наступного:

- використання ременів безпеки включаючи способи закріплення та відкріплення ременів безпеки;
- розташування аварійних виходів;
- розташування та використання кисневого обладнання, якщо це необхідно. Пасажирам також слід доручити погасити всі курильні матеріали, коли використовується кисень; і
- розміщення та використання рятувальних жилетів, якщо це необхідно.

Пасажири, які займають місця з прямим доступом до аварійних виходів, які не укомплектовані членами екіпажу, повинні отримати додатковий брифінг щодо роботи та використання виходу.

8.3.15.2.3. Після зльоту

Пасажирам слід нагадати про наступне, якщо це можливо:

- використання ременів безпеки, включаючи переваги безпеки застебнутих ременів безпеки, коли вони сидять незалежно від сигналу ременя безпеки; і
- обережність при відкритті верхнього відділення (в разі наявності)
- Про дозвіл або заборону курити;

ПРИМІТКА: При виникненні турбулентності табло "Не палити!" може бути додатково включене для зменшення ризику виникнення пожежі або для комфорту пасажирів, тому що нікотин збільшує ймовірність виникнення повітряної хвороби.

8.3.15.2.4. Перед посадкою

Пасажирам необхідно нагадати про наступне:

- майбутній захід і посадку;
- необхідність виконання вимоги "не палити";
- використання ременів безпеки;
- положення сидінь, столиків, жалюзі та ін.
- правильне розміщення ручного багажу та важливість залишення ручного багажу у випадку евакуації;
- використання та розміщення портативних електронних пристроїв; і
- розташування картки з безпеки, важливість її змісту та огляд інформації.

8.3.15.2.5. Після посадки

Пасажирам слід нагадати про наступне:

- use of safety belts (seat belts are fastened until a complete stop of aircraft and engines off);
- the use and stowage of portable electronic devices; and
- caution when opening overhead compartments (if applicable).

8.3.15.2.6. Additional announcements for passengers

In order to politeness and hospitality welcome announcement should be made after the boarding of passengers on board aircraft, and the announcement of arrival at destination before unloading passengers from aircraft. Other ads should help meet passenger requests for information. Usually in these ads contained information about:

- Planned flight route;
- Flight altitude, speed, ambient temperature;
- Estimated flight time.

Before landing: the local time and weather conditions at the airport of landing.

In case of a default situation, flight delay, in cases of long taxiing to the executive position, return to the parking, as well as in any other cases effecting the scheduled departure time of AC, cockpit crew must inform passengers about the reasons of the delay and the expected time of AC departure.

Emergency during flight: passengers should be instructed as appropriate to the circumstances.

Detailed procedures related to cabin safety described on the Cabin Crew Operations Manager FO.OM-01.

- використання ременів безпеки (залишаються застебнутими до повної зупинки літака й вимикання двигунів);
- використання та зберігання портативних електронних пристроїв;
- обережність при відкритті верхнього відділення (в разі наявності).

8.3.15.2.6. Додаткові оголошення для пасажирів

З метою ввічливості й гостинності привітальне оголошення повинне бути зроблене після посадки пасажирів на борт літака, а оголошення про прибуття в пункт призначення перед висаджуванням пасажирів з літака. Інші оголошення повинні допомогти в задоволенні пасажирських запитів за інформацією. Звичайно в таких оголошеннях міститься інформація про:

- Планований маршрут польоту;
- Висоту польоту, швидкість, температуру за бортом;
- Розрахунковий час польоту.

Перед посадкою: місцевий час і погода в аеропорту посадки.

При виникненні збійної ситуації, затримці рейсу, у випадках тривалого руління на виконавчий старт, повернення на стоянку, а так само в будь-яких інших випадках, що впливають на час відправлення ПС не за розкладом, екіпаж пілотської кабіни зобов'язаний проінформувати пасажирів про причини затримки й передбачуваний час відправлення ПС.

Надзвичайна ситуація під час польоту: пасажирів слід проінструктувати відповідно до обставин.

Детальні процедури, пов’язані з безпекою пасажирського салону, описані в Керівництві з дій бортпровідників FO.OM-01.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.16. Passenger briefing procedures....8.3.16-3
8.3.16. Процедури інструктажу пасажирів....8.3.16-3
8.3.16.2. Means of briefing (instaructions) passengers....8.3.16-3
8.3.16.1. Засоби брифінгу (інструктажу) пасажирів....8.3.16-3
8.3.16.2. Order of familiarization passengers with safety regulations of Airlines....8.3.16-3
8.3.16.2. Порядок виконання ознайомлення пасажирів із правилами безпеки Авіакомпанії....8.3.16-3
8.3.16.2.1. Before passengers boarding....8.3.16-3
8.3.16.2.1. Перед посадкою пасажирів....8.3.16-3
8.3.16.2.2. Before takeoff....8.3.16-3
8.3.16.2.2. Перед злетом....8.3.16-3
8.3.16.2.3. During climb and in a horizontal flight....8.3.16-4
8.3.16.2.3. У наборі висоти й горизонтальному польоті....8.3.16-4
8.3.16.2.4. Before landing....8.3.16-4
8.3.16.2.4. Перед посадкою....8.3.16-4
8.3.16.2.5. After landing....8.3.16-4
8.3.16.2.5. Після посадки....8.3.16-4
8.3.16.2.6. Emergency during flight....8.3.16-5
8.3.16.2.6. Аварійна ситуація під час польоту....8.3.16-5
8.3.16.2.7. Additional announcements for passengers....8.3.16-5
8.3.16.2.7. Додаткові оголошення для пасажирів....8.3.16-5

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.16.Passenger briefing procedures.

CAT.OP.MPA.170

8.3.16.2.Means of passengers briefing

All Aircompany aircraft are equipped with loud-speaking connection designed for voice briefing. This system operates independently of internal communication to be easily accessible for immediate use from any location of member crew, and is legible and audible at all passenger seats, toilets, crew member.

Passenger safety briefings promote safety and are conducted before takeoff, after takeoff, before landing, after landing and in emergency during the flight.

In countries where English is not the first language, the passengers briefing should be provided in English with attractive attentions of passengers to the placards (decals). Placards (decals) inside of the aircraft and safety briefing cards for passengers must be multilingual and correspond to the language (or to be close) to the language of the country in which the passengers are transported.

Announcements should be clear, well-paced and engage passenger attention. Passengers are provided with a verbal briefing. Parts of the briefing are followed by a visual demonstration.

During the emergency equipment demonstration the following actions are not allowed:

- the performance of any services;
- passengers walking through the cabin;
- answers passengers questions.

Briefing by visual means:

Each passenger is provided with Safety Card, which using the drawings gives information and detailed instructions on the use of emergency exits, which can be used by passengers, detailed instructions on the use of emergency equipment – life jackets, oxygen masks (hoods) etc. Safety Cards for each passenger are located In in front seatback pocket and for the first seat row are located in the pocket on the bulkhead in front of the seat.

Safety Cards in all applicable languages are given in the Cabin Crew Operations Manager FO.OM-01.

Illustrated posters (icons) and Safety Cards in the form of the picture mark the location and use of emergency means. Visual means for passenger briefing, including board "Fasten belts" and "No smoking", are established so that each passenger could see them from her chair.

8.3.16.2.Order of familiarization passengers with safety regulations of Airlines

8.3.16.2.1. Before passengers boarding

Before boarding an aircraft, passengers must be briefed on:

- those items that are prohibited for trafficking in them (clothes) in their cabin or even in their checked baggage (see p.9.3, 9.6);
- the permissible size and weight of their hand luggage (see p.8.2.2.4);

8.3.16.Процедури інструктажу пасажирів.

8.3.16.1.Засоби брифінгу пасажирів

Всі літаки Авіакомпанії обладнані системою гучномовного зв'язку, призначеної для голосового брифінгу. Ця система діє незалежно від внутрішнього зв'язку, легко доступна для негайного використання з будь-якого місця члена екіпажа, чутна та розбірлива на всіх пасажирських місцях, туалетах, місцях членів екіпажа.

Інструктаж пасажирів сприяє безпеці і проводиться перед злетом, після злету, перед посадкою і після посадки, а також під час аварійних ситуацій в польоті.

В країнах, де англійська мова не є основною мовою, брифінг пасажирів повинен проводитися англійською мовою з приверненням уваги пасажирів до інформаційних трафаретів всередині літака. Трафарети всередині літака та картки з безпеки для пасажирів повинні бути багатомовними та відповідати мові (або бути наближеною) до мови тієї країни в якій виконується перевезення пасажирів.

Оголошення повинні бути зрозумілими, покроковими, притягувати увагу пасажирів. Пасажирам надається усний інструктаж з візуальною демонстрацією.

Під час проведення передпольотного інструктажу неприпустимо:

- виконання будь-якого обслуговування;
- ходіння пасажирів по салону;
- відповіді на запитання пасажирів.

Брифінг за допомогою візуальних засобів:

Кожного пасажира забезпечено карткою з безпеки, яка за допомогою малюнків подає інформацію та деталізовані інструкції з використання аварійних виходів, які можуть бути використані пасажирами, порядок використання аварійного обладнання – рятувальних жилетів, кисневих масок (капюшонів) та т.ін. Картки з безпеки для кожного пасажира знаходяться в кармані крісла попереду, а для першого ряду крісел – в кишені на перегородці навпроти крісла.

Картки з безпеки всіма застосовними мовами наведено в Керівництві з дій бортпровідників FO.OM-01.

Ілюстровані плакати (піктограми) і картки з безпеки у вигляді картинок позначають розміщення й використання аварійних засобів. Візуальні засоби для брифінгу пасажирів, включаючи табло "Пристебніть ремені" і "Не палити", встановлені так, щоб кожний пасажир міг бачити їх зі свого крісла.

8.3.16.2.Порядок виконання ознайомлення пасажирів із правилами безпеки Авіакомпанії

8.3.16.2.1. Перед посадкою пасажирів

Перед посадкою пасажири повинні бути проінструктовані про:

- ті предмети, які заборонені для провозу на них (в одязі), у їхній ручній поклажі або навіть у їхньому перевіреному багажі (див. п.9.3, 9.6);
- про дозволений розмір і вагу їхньої ручної поклажі (див. п. 8.2.2.4);

- request "No smoking" and all other provisions for their safety before and during the landing of aircraft (see p.8.2.2.4).

8.3.16.2.2. Before takeoff

When the door of Aircraft is closed, flight attendant should instruct passengers on the following aspects (rules) and procedures:

- On the requirement "No smoking", when the scoreboard lit when the aircraft is on ground, banning smoking in flight in the toilets and the aisles;
- On bringing the backs of seats in the upright position and fixing of tables;
- On the location of emergency exits;
- On the location and use a light strip that indicates the direction to the emergency exit;
- About the placement of hand luggage;
- Against using portable electronic tools that may adversely affect the operation of the aircraft;

Location maps with contents for safety instructions.

Passengers must be demonstrated:

- Use of safety belts, including how to fasten and unfasten;
- Placement and use of oxygen equipment if such a need (see p.8.8.). Passengers should also be instructed about the need to extinguish all smoking materials when oxygen is used or given;
- Placement and use of life jackets when flying Aircraft planned over the water at a distance of 50 nautical miles from shore, or at the aerodrome where the landing or takeoff path above the water so that in case of emergency water landing chances.

Passengers occupying seats with direct access to emergency exits not staffed by cabin crew members should receive an additional briefing on the operation and use of the emergency exit.

8.3.16.2.3. During climb and in a horizontal flight

After takeoff passengers must be instructed or voice or on / off light board:

- On clearance or prohibition of smoking;
- On the use of seat belts, which may again be necessary, for example, in case of turbulence in horizontal flight. Passengers should be recommended even if excluded scoreboard "Fasten belts" to keep their seatbelts fastened.

NOTE: In case of turbulence scoreboard "No smoking!" can also be included to reduce the risk of fire or for passenger comfort, as nicotine increases the likelihood of air sickness.

8.3.16.2.4. Before landing

- про вимогу "Не палити" і про всі інші положення, що стосуються їхньої безпеки перед і під час посадки в літак (див. п. 8.2.2.4).

8.3.16.2.2. Перед злетом

Коли двері на літаку закриті бортпровідник, повинен проінструктувати пасажирів по наступних аспектах (правилах) і процедурах:

- Про виконання вимоги "Не палити", коли горить табло, коли літак перебуває на землі, про заборону паління під час польоту у туалетах і проходах;
- Про приведення спинок крісел у вертикальне положення й закріплення столиків;
- Про розташування аварійних виходів;
- Про розташування й використання світлової смуги, що вказує напрямок до аварійного виходу;
- Про розміщення ручної поклажі;
- Про заборону користуватися переносними електронними засобами, які можуть негативно вплинути на роботу систем літака;
- Знаходження й зміст карти інструкції з безпеки.

Пасажирам повинне бути продемонстроване:

- Використання ременів безпеки, включаючи те, як їх застебнути й розстебнути;
- Розміщення й використання кисневого обладнання, якщо таке буде потрібно (див. п. 8.8.). Пасажири повинні бути також проінструктовані про необхідність загасити всі курильні матеріали, коли кисень використовується або подається;
- Розміщення й використання рятувальних жилетів, коли політ літака планується над водою на відстані більше 50 морських миль від берега, або на аеродром, де траєкторія зльоту або посадки розташована над водою так, що у випадку аварії велика ймовірність приводнення.

Пасажири, які займають місця поряд з прямим доступом до аварійних виходів, що не зайняті членами екіпажу пасажирського салону, отримують додатковий інструктаж про те, як правильно використовувати та як працюють аварійні виходи.

8.3.16.2.3. У наборі висоти й горизонтальному польоті

Після зльоту пасажири повинні бути проінструктовані або голосом або включенням/вимиканням світлових табло:

- Про дозвіл або заборону курити;
- Про використання ременів безпеки, які можуть знову стати необхідними, наприклад, при виникненні турбулентності в горизонтальному польоті. Пасажирам повинно бути рекомендовано навіть при виключеному табло "Пристебнути ремені" тримати свої ремені безпеки застебнутими.

ПРИМІТКА: При виникненні турбулентності табло "Не палити!" може бути додатково включене для зменшення ризику виникнення пожежі або для комфорту пасажирів, тому що нікотин збільшує ймовірність виникнення повітряної хвороби.

8.3.16.2.4. Перед посадкою

Board "Fasten belts" should be switched on in advance of landing to instruct passengers to take their place.

Before landing Flight Attendant should inform passengers on the future approach and landing and remind them about:

- The necessity of the requirement "No smoking";
- The need to fulfill the request "Fasten belts" (that is, fasten safety belt), to hold office, bring back seat in the upright position and put hand luggage in the appropriate place;
- Restrictions on use of portable electronic equipment;
- Information in Safety Card and its location.

8.3.16.2.5. After landing

After landing passengers should be reminded, or by voice or by panel included:

- On the Implementation of the ban on smoking;
- Preservation of seat belts fastened until a complete stop of aircraft and engines off.
- In addition, passengers should be informed of all other provisions for their safety during the landing of aircraft.

8.3.16.2.6. Emergency during flight

The flight attendant shall inform passengers of the actions they must take in the emergency during flght.

Actions in emergency situations are schematically depicted in the Safety Card.

8.3.16.2.7. Additional announcements for passengers

In order to politeness and hospitality welcome announcement should be made after the boarding of passengers on board aircraft, and the announcement of arrival at destination before unloading passengers from aircraft. Other ads should help meet passenger requests for information. Usually in these ads contained information about:

- Planned flight route;
- Flight altitude, speed, ambient temperature;
- Estimated flight time.
- Before landing:

In case of a default situation, flight delay, in cases of long taxiing to the executive position, return to the parking, as well as in any other cases effecting the scheduled departure time of AC, cockpit crew must inform passengers about the reasons of the delay and the expected time of AC departure.

Табло "Пристебніть ремені" повинне бути ввімкнене завчасно до посадки для того, щоб проінструктувати пасажирів зайняти свої місця.

Перед посадкою бортпровідник повинен повідомити пасажирів про майбутній захід і посадку та нагадати:

- Про необхідність виконання вимоги "не палити";
- Про необхідність виконати вимогу "пристебнути ремені" (тобто пристебнути поясні ремені безпеки), привести спинки крісел у вертикальне положення й укласти ручну поклажу у відповідне місце;
- Про обмеження у використанні переносного електронного обладнання;
- Інформацію в Картці з безпеки та місце її розташування.

8.3.16.2.5. Після посадки

Після посадки пасажирам повинне бути нагадане, або за допомогою голосу або за допомогою включених табло:

- Про виконання заборони на паління;
- Про збереження ременів безпеки застебнутими до повної зупинки літака й вимикання двигунів.
- На додаток, пасажири повинні бути проінформовані про всі інші положення, що стосуються їхньої безпеки під час висадження з літака.

8.3.16.2.6. Аварійна ситуація під час польоту

Бортпровідник інформує пасажирів про дії, які вони повинні виконати у випадку аварійних ситуацій під час польоту.

Дії в аварійних ситуаціях схематично зображено в Картці з безпеки.

8.3.16.2.7. Додаткові оголошення для пасажирів

З метою ввічливості й гостинності привітальне оголошення повинне бути зроблене після посадки пасажирів на борт літака, а оголошення про прибуття в пункт призначення перед висаджуванням пасажирів з літака. Інші оголошення повинні допомогти в задоволенні пасажирських запитів за інформацією. Звичайно в таких оголошеннях міститься інформація про:

- Планований маршрут польоту;
- Висоту польоту, швидкість, температуру за бортом;
- Розрахунковий час польоту.
- Перед посадкою:

При виникненні збійної ситуації, затримці рейсу, у випадках тривалого руління на виконавчий старт, повернення на стоянку, а так само в будь-яких інших випадках, що впливають на час відправлення ПС не за розкладом, екіпаж пілотської кабіни зобов'язаний проінформувати пасажирів про причини затримки й передбачуваний час відправлення ПС.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.17. Procedures for aircraft operated whenever required cosmic or solar radiation detection equipment is carried. 8.3.17-3

8.3.17. Процедури для ПС, що вимагаються при наявності на борту ПС обладнання для виявлення космічної або сонячної радіації 8.3.17-3

8.3.17.1. Assessment of Cosmic Radiation 8.3.17-3

8.3.17.1. Оцінка космічного випромінювання 8.3.17-3

8.3.17.2. Cosmic or Solar Radiation Detection Equipment 8.3.17-4

8.3.17.2. Обладнання для виявлення космічного або сонячного випромінювання 8.3.17-4

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.17. Procedures for aircraft operated whenever required cosmic or solar radiation detection equipment is carried.

A crew member while on duty should not be exposed to a high cosmic radiation dose due to inherent health risks.

As per the EU health regulations, a radiation dosis of 6 mSv (milliSievert) per year is considered to be high. Any radiation dosis which does not exceed 1 mSv per year is considered to be normal.The exposure level for cosmic radiation depends upon:

- the altitude,
- the latitude,
- the time spent at altitude.

Altitudes below 27.000 ft are unlikely to produce a yearly exposure level in excess of 1 mSv.

The effective radiation dose is stronger at the poles but far less at the equator.

8.3.17.1. Assessment of Cosmic Radiation

Assessment of exposure level can be made by the method d escribed below, or other method acceptable to the SAAU.

Calculations are done using worst case scenario.

Considering area of operation average latitude is equal to 41°N and average cruising FL 360 (B737). To obtain actual time of exposure above FL 270 it is necessary to exclude from total block time taxi time (15 min) and time to climb (13 min)/descent (7 min) to/below FL 270. Thus total decrement is 35 min (0,58 hour). The longest average leg is 4 hours block time. Duration of exposure to cosmic radiation during average leg equals to 3 hours 25 minutes. 1 hour flight time above FL 270 stands for 0,0041 mSv. Theoretically with maximum crew member flight time 900 hours a year he would fly 225 legs.

Total exposure than may be defined as follows:

(900 – 225*0,58)*0,0041 = 3,15 mSv a year.

Therefore, in worst case scenario for B737 at FL 360 at latitude 41°N total exposure will equal to about 3,15 mSv a year.

Conclusion: Total exposure will not exceed 6 mSv under no circumstances. Therefore, individual records of exposure to cosmic radiation for each crew member are not required to be kept.

8.3.17. Процедури для ПС, що вимагаються при наявності на борту ПС обладнання для виявлення космічної або сонячної радіації

Член екіпажу під час виконання службових обов'язків не повинен піддаватися впливу високої космічної дози через ризики для здоров'я.

Відповідно до правил охорони здоров'я ЄС, доза опромінення 6 мЗв (міліЗіверт) на рік вважається високою. Будь-яка доза радіації, яка не перевищує 1 мЗв на рік, вважається нормальною. Рівень впливу космічного випромінювання залежить від:

- висоти над рівнем моря,
- широти,
- часу перебування на висоті.

Висоти нижче 27000 футів навряд чи дадуть річний рівень експозиції, що перевищує 1 мЗв.

Ефективна доза опромінення сильніша на полюсах, але набагато менше на екваторі.

8.3.17.1. Оцінка космічного випромінювання

Оцінка рівня впливу може бути проведена за методом, описаним нижче, або іншим методом, прийнятним ДАСУ:

Розрахунки виконані за найгіршим сценарієм.

Розглянутий район польотів має середню широту 41° пн.ш. та середню крейсерську висоту 360 футів (B737). Для отримання фактичного часу перебування вище FL 270 необхідно виключити із загального часу блоку час руління (15 хв) та час на підйом (13 хв)/ спуск (7 хв) до/нижче FL 270. Таким чином, загальний показник часу становить 35 хв (0,58 години). Найдовший середній відрізок - 4 години блокового часу. Тривалість впливу космічного випромінювання під час середнього етапу становить 3 години 25 хвилин. 1 година польоту на висоті FL 270 становить 0,0041 мЗв. Теоретично, при максимальному нальоті члена екіпажу 900 годин на рік, він здійснить 225 польотів.

Загальне опромінення можна визначити наступним чином:

(900 - 225*0,58)*0,0041 = 3,15 мЗв на рік.

Таким чином, за найгіршого сценарію для B737 на рейсі FL 360 на широті 41°N сумарне опромінення становитиме близько 3,15 мЗв на рік.

Висновок: Сумарне опромінення не перевищить 6 мЗв за жодних обставин. Тому немає необхідності вести індивідуальний облік впливу космічного випромінювання для кожного члена екіпажу.

Table 1

Hours exposure for effective dose of 1 millisievert (mSv)

Таблиця 1

Годинна експозиція для ефективної дози 1 мілізіверт (мЗв)

Висота (фути) *Altitude (feet)*	Кілометровий еквівалент *Kilometre equivalent*	Години на широті 60°пн *Hours at latitude 60°N*	Години на екваторі *Hours at equator*
27 000	***8.23***	***630***	***1330***
30 000	***9.14***	***440***	***980***
33 000	***10.06***	***320***	***750***
36 000	***10.97***	***250***	***600***
39 000	***11.89***	***200***	***490***
42 000	***12.80***	***160***	***420***
45 000	***13.72***	***140***	***380***
48 000	***14.63***	***120***	***350***

NOTE 1: This table, published for illustration purposes, is based on the CARI-3 computer program; and may be superseded by updated versions, as approved by the SAAU. The uncertainty on these estimates is about ± 20%. A conservative conversion factor of 0·8 has been used to convert ambient dose equivalent to effective dose.

NOTE 2: Doses from cosmic radiation vary greatly with altitude and also with latitude and with the phase of the solar cycle. Table 1 gives an estimate of the number of flying hours at various altitudes in which a dose of 1 mSv would be accumulated for flights at 60° N and at the equator. Cosmic radiation dose rates change reasonably slowly with time at altitudes used by conventional jet aircraft (i.e. up to about 15 km / 49 000 ft).

NOTE 3: Table 1 can be used to identify circumstances in which it is unlikely that an annual dosage level of 1 mSv would be exceeded. If flights are limited to heights of less than 8 km (27 000 ft), it is unlikely that annual doses will exceed 1 mSv. No further controls are necessary for crew members whose annual dose can be shown to be less than 1 mSv.

ПРИМІТКА 1: Ця таблиця, опублікована з метою ілюстрації, базується на комп'ютерній програмі CARI-3; і може бути замінена оновленими версіями, затвердженими ДАСУ. Невизначеність за цими оцінками становить приблизно ± 20%. Для перетворення зовнішньої дози, еквівалентної ефективній дозі, був використаний консервативний коефіцієнт конверсії 0.8.

ПРИМІТКА 2: Дози космічного випромінювання залежать великою мірою від висоти, а також від широти і фази циклу сонячної активності. Таблиця 1 дає оцінку кількості льотних годин на різній висоті, при яких доза в 1 мЗв буде накопичена при польотах на широті 60^0N і на екваторі. Потужність дози космічного випромінювання змінюється дуже повільно з часом на висотах, використовуваних звичайними реактивними повітряними суднами (наприклад, до приблизно 15 км/49000 фут).

ПРИМІТКА 3: Таблиця 1 може використовуватися для визначення обставин, за яких малоймовірно, щоб був перевищений річний рівень дози у 1 мЗв. Якщо польоти обмежені висотою менше 8 км (27000 фут), малоймовірно, щоб була перевищена річна доза у 1 мЗв. Не потрібен жодний подальший контроль за членами екіпажу, чия річна доза менше 1 мЗв.

8.3.17.2. Cosmic or Solar Radiation Detection Equipment

Cosmic or solar radiation detection equipment is only required if an Aeroplane is operated above 15.000 m (49.000 ft).

Aircompany Constanta doesn't operate an aircraft above 15 000 m (49 000 ft).

8.3.17.2. Обладнання для виявлення космічного або сонячного випромінювання

Обладнання для виявлення космічного або сонячного випромінювання потрібно лише в тому випадку, якщо літак експлуатується вище15.000 м (49.000 футів).

Авіакомпанія Константа не експлуатує літак на висотах понад 15 000 м (49 000 футів).

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.18. Policy on the use of autopilot 8.3.18-3
8.3.18. Політика щодо використання автопілоту 8.3.18-3
8.3.18.1. AN-26 Autopilot Operations 8.3.18-3
8.3.18.1. Застосування автопілоту ПС Ан-26 ..... 8.3.18-3
8.3.18.2. Boeing 737 Autopilot Operations 8.3.18-4
8.3.18.2. Застосування автопілоту ПС Boeing 737 ..... 8.3.18-4
8.3.18.2.1. Use Levels of Automation 8.3.18-4
8.3.18.2.1. Використання рівнів автоматизації 8.3.18-4
8.3.18.2.2. In-flight operations 8.3.18-4
8.3.18.2.2. Експлуатація в польоті 8.3.18-4
8.3.18.2.3. MCP / CDU Coordination and Verification 8.3.18-4
8.3.18.2.3. Координація та перевірка MCP / CDU 8.3.18-4
8.3.18.3. Automatic control system SAU-72-03 of An-74TK-100 aircraft 8.3.18-5
8.3.18.3. Система автоматичного управління ПС Ан-74ТК-100 САУ-72-03 ..... 8.3.18-5
8.3.18.3.1. Use Levels of Automation 8.3.18-5
8.3.18.3.1. Використання рівнів автоматизації 8.3.18-5
8.3.18.3.2. Functions of the automatic control system 8.3.18-5
8.3.18.3.2. Функціонал системи автоматичного управління 8.3.18-5
8.3.18.4. Reduced level of automation 8.3.18-6
8.3.18.4. Знижений рівень автоматизації 8.3.18-6

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.18. Policy on the use of autopilot

Aircompany general target is flight safety, so use of autopilot and autothrottle must be maximized anytime the operational situation and the environment so require. Refer to related type of aircraft AFM for system limitations.

The Aircompany establishes that passenger flights at night or in instrumental weather conditions must be performed exclusively with a serviceable autopilot (unless otherwise provided by the aircraft's MEL).

Automation increases the timeliness and precision of routine procedures reducing the opportunity for errors and the associated risks to the safety of the flight and significantly decreases pilots' workload allowing them to concentrate more on supervision of the systems parameters and flight control parameters.

Aircompany identify appropriate opportunities for pilots to practice their manual flying skills, taking into account factors such as:

- Phase of flight;
- Workload conditions;
- Flight Level (non-RVSM);
- Meteorological conditions;
- Traffic density and crew workload;
- ATC and ATM procedures;
- Pilot and crew experience.

8.3.18.1. AN-26 Autopilot Operations

Given the fact that using of automation significantly decreases pilots' workload allowing them to concentrate more on supervision of all parameters and progress of the flight and, as a result, a greater margin of safety could be provided and considering that automatic flight systems are designed to enhance flight safety and efficiency and must be used to their fullest extent, the Aircompany created the next recomendations:

- It is recommended that the aircraft are flown in fully engaged automatic mode in climb, cruise and descent;
- Autopilot engagement should only be at- tempted when the airplane is in trim and the airplane flight path is under control;
- Limitations on the use of autopilot:
  - After take-off autopilot may be engaged not below of 1.000 feet AGL (300 m);
  - Autopilot must not remain engaged with flaps and gears extended;
  - Autopilot must not be used when the G-force exceeds ±0.5 g.

While operating with autopilot should be used information and requirements of **i.7.10.10. Section 7 AFM AN-26.**

8.3.18. Політика щодо використання автопілоту

Загальною метою авіакомпанії є безпека польотів, тому використання автопілота і автомата тяги повинно бути максимальним, якщо цього вимагає оперативна ситуація і навколишнє середовище. Обмеження системи див. в AFM відповідного типу літака.

Авіакомпанія визначає, що польоти пов'язані з перевезенням пасажирів вночі або в інструментальних погодних умовах мають виконуватися виключно з справним автопілотом (якщо інше не передбачене MEL ПС).

Автоматизація підвищує своєчасність і точність рутинних процедур, зменшуючи можливість помилок і пов'язані з ними ризики для безпеки польоту, а також значно знижує навантаження на пілотів, дозволяючи їм більше концентруватися на нагляді за параметрами систем і параметрами управління польотом.

Авіакомпанія визначає відповідні можливості для пілотів відпрацьовувати свої навички ручного пілотування, беручи до уваги такі фактори, як

- Етап польоту;
- Умови робочого навантаження;
- Ешелон польоту (не у просторі RVSM);
- Метеорологічні умови;
- Інтенсивність повітряного руху та завантаженість екіпажу;
- Диспетчерські та встановлені процедури в районі аеропорту;
- Досвід пілота та екіпажу

8.3.18.1. Застосування автопілоту ПС Ан-26

Зважаючи на те, що застосування автоматики значно зменшує навантаження пілотів, дозволяючи їм більше концентруватися на контролі всіх параметрів і ході польоту та, як результат, може бути забезпечений більший коефіцієнт безпеки, та враховуючи, що автоматичні системи польоту призначені для підвищення безпеки та ефективності польотів і повинні використовуватися в повній мірі, в Авіакомпанії встановлені наступні рекомендації:

- ПС виконувати політ в повністю автоматичному режимі в наборі висоти, крейсерському польоті та на зниженні;
- Спробу підключення автопілоту слід робити тільки на збалансованому тримерами літаку, траєкторія літака перебуває під контролем;
- Обмеження з використання автопілоту:
  - після зльоту автопілот активувати не нижче ніж 1000 фут над рівнем землі (300 м);
  - Автопілот не може залишатись активованим при випущених закрилках і шасі;
  - Автопілот не має використовуватись при перевантаженнях ±0.5 g

При експлуатації автопілота керуватися інформацією та вимогами **п.7.10.10 Розділу 7 КЛЕ Ан-26.**

8.3.18.2. Boeing 737 Autopilot Operations

8.3.18.2.1. Use Levels of Automation

The appropriate level of automation is:

- **Manual** – Autopilot and Flight director are off;
- **Guided manual** – Autopilot is disconnected, Flight director is on;
- **Automatic** - Autopilot and Flight director are on.

Basic manual is used where immediate, decisive and correct control of the aircraft's flight path is required. This includes avoidance/escape/recovery maneuvers.

Guided manual is the normal mode for take-off (autothrottle is normally used) or when hand-flying the aircraft in low density traffic areas and crew workload.

Automatic is used at any stage of the flight at high traffic density and high crew workload at altitudes not limited to AFM, as well as requiring the mandatory use. Modes of use depend on the required navigation accuracy and crew workload.

The basic philosophy of "FLY THE PLANE," that is control the aircraft, should be applied when choosing the level of automation at a particular phase of flight.

8.3.18.2.2. In-flight operations

At or below 5,000 feet Above Field Elevation the PF shall guard the flight controls (control wheel, rudder pedals and thrust levers). Additionally, guard the controls and thrust levers whenever an expected significant attitude and thrust change occurs such as initiation of a climb or descent, or level off from climb or descent.

During take-off PF will keep both hands on the control wheel until at least 400 feet AGL, unless a different thrust setting is demanded (for example: windshear warning or EGPWS activation).

Use of the autopilot is required (if operational) for non-ILS approaches when the reported ceiling is less than 1,000 feet or the reported visibility is less than 5 km or the reported weather is at the published minimum.

Autothrottle should normally be used with the autopilot engaged. Deselecting speed mode on the MCP (Autothrottle ARM mode) as a means to manually control thrust on approach is not recommended by the manufacturer and is NOT an approved Aircompany`s technique.

8.3.18.2.3. MCP / CDU Coordination and Verification

Both pilots must always be aware of the aircraft and autoflight status.

On the ground, the control display unit (CDU) entries are normally performed by the CP and verified by the PIC.

8.3.18.2. Застосування автопілоту ПС Boeing 737

8.3.18.2.1. Використання рівнів автоматизації

Відповідними рівнями автоматизації є:

- **Вручну** – Автопілот і система директорного управління вимкнені;
- **Керований ручний режим** – Автопілот вимкнено, систему директорного управління увімкнено;
- **Автоматичний** – Автопілот та систему директорного управління увімкнено.

Базовий ручний режим використовується там, де потрібен негайний, рішучий і правильний контроль траєкторії польоту літака. Це включає в себе маневри уникнення / втечі / відновлення.

Керований ручний режим – нормальний режим для зльоту (зазвичай використовується автомат тяги) або при ручному управлінні літаком в районах з низькою інтенсивністю повітряного руху і завантаженістю екіпажу.

Автоматичний режим – використовується на будь-якому етапі польоту при високій інтенсивності повітряного руху і високому завантаженні екіпажу на висотах, не обмежених AFM, а також на висотах, що вимагають обов'язкового використання. Режими використання залежать від необхідної точності навігації та завантаженості екіпажу.

Основна філософія "FLY THE PLANE", тобто управління літаком, повинна застосовуватися при виборі рівня автоматизації на конкретному етапі польоту.

8.3.18.2.2. Експлуатація в польоті

На висотах 5 000 футів над рівнем аеродрому або нижче PF повинен пильнувати органи управління польотом (штурвал, педалі керма і важелі тяги). Крім того, пильнувати органи управління і важелі тяги щоразу, коли відбувається очікувана значна зміна курсу і тяги, наприклад, початок набору висоти або зниження, або вирівнювання після набору висоти або зниження.

Під час зльоту PF повинен тримати обидві руки на штурвалі управління до висоти щонайменше 400 футів AGL, якщо тільки не вимагається інше налаштування тяги (наприклад, попередження про зсув вітру або активація EGPWS).

Використання автопілота є обов'язковим (якщо він функціонує) для заходження на посадку без ILS, якщо повідомлена нижня межа хмар менше 1000 футів, або повідомлена видимість менше 5 км, або повідомлені погодні умови відповідають опублікованому мінімуму.

Зазвичай автомат тяги слід використовувати з увімкненим автопілотом. Відміна режиму швидкості на MCP (режим Autothrottle ARM) як засіб ручного керування тягою на заході на посадку не рекомендується виробником і НЕ є схваленою технікою Авіакомпанії.

8.3.18.2.3. Координація та перевірка MCP / CDU

Обидва пілоти завжди повинні бути в курсі поточного стану літака і автопілота.

На землі введення даних на контрольному дисплеї (CDU) зазвичай виконується другим пілотом і перевіряється КПС

In flight, CDU entries are normally accomplished by PM and verified by PF prior to execution. CDU entries should be accomplished prior to crew workload periods such as departure, arrival, or holding.

During engagement/disengagement of autopilot PF shall always have one hand on the control column.

When the autopilot or flight director is in use and a mode change is selected or is scheduled to occur, the annunciation must be verbally verified on the flight mode annunciation display. Aircraft course, vertical path, and speed must always be monitored. When Autothrottle is in use, the annunciation must be verified on the thrust mode display.

On the ground, MCP entries are normally performed by PF.

At the Guided manual, PM will make the required MCP entries and mode selections upon PF requirements.

At the Automatic level, PF manages the aircraft's flightpath through MCP and FMS therefore PF normally makes the required FMS entries and mode selections.

8.3.18.3. Automatic control system САУ-72-03 of AN-74ТК-100 aircraft

8.3.18.3.1. Use Levels of Automation

The AN-74ТК-100 САУ-72-03 automatic control system provides the following levels of automation:

Manual – Autopilot and Flight director are off;

Guided manual – Autopilot is disconnected, Flight director is on;

Automatic - Autopilot and Flight director are on.

8.3.18.3.2. Functions of the automatic control system

Automatic control system САУ-72-03 of AN-74ТК-100 aircraft provides:

- automatic stabilization of roll, heading, pitch, and specified barometric altitude;
- automatic stabilization of the preset instrument speed during climb and descent using the elevator;
- automatic entry onto the specified heading and its stabilization;
- automatic flight based on signals from the navigation and computing system;
- execution of coordinated turns and pitch angle changes using the control handle;
- automatic effort relief of the elevator control system by automatic trimming;
- aircraft damping relative to the vertical axis
- landing approach in automatic and director modes to an altitude of 60 m according to signals from glide

У польоті введення даних в CDU, як правило, виконуються PM і перевіряються PF перед виконанням. Введення даних в CDU повинно бути виконано до періодів робочого навантаження екіпажу, таких як виліт, прибуття або процедури очікування.

Під час увімкнення/вимкнення автопілота пілот завжди повинен тримати одну руку на колонці управління.

Якщо використовується автопілот або директорна система управління, і вибрано або заплановано зміну режиму польоту, повідомлення повинно бути вербально підтверджено на дисплеї повідомлення режиму польоту. Необхідно завжди контролювати курс, вертикальну траєкторію та швидкість літака. Якщо використовується автомат тяги, повідомлення має бути підтверджене на дисплеї режиму тяги.

На землі введння даних в MCP зазвичай виконує PF.

В Керованому ручному режимі PM виконує введення необхідних даних та обирає режим в MCP відповідно до вимог PF.

В Автоматичному режимі управління PF керує положенням ПС на лінії заданого шляху через MCP та FMS, тож PF зазвичай виконує введення необхідних даних в FMS та обирає потрібні режими.

8.3.18.3. Система автоматичного управління ПС Ан-74ТК-100 САУ-72-03

8.3.18.3.1. Використання рівнів автоматизації

Система автоматичного управління ПС Ан-74ТК-100 САУ-72-03 забезпечує наступні рівні автоматизації:

Вручну – Автопілот і система директорного управління вимкнені;

Керований ручний режим – Автопілот вимкнено, систему директорного управління увімкнено;

Автоматичний – Автопілот та систему директорного управління увімкнено.

8.3.18.3.2. Функціонал системи автоматичного управління

Система автоматического управления ПС Ан-74ТК-100 САУ-72-03 забезпечує:

- автоматичну стабілізацію крену, курсу, тангажу та заданої барометричної висоти;
- автоматичну стабілізацію заданої приладової швидкості під час набору висоти та зниженні за допомогою керма висоти;
- автоматичний вихід на заданий курс та його стабілізацію;
- автоматичний політ за сигналами навігаційно-обчислювальної системи;
- виконання координованих розворотів та змін кута тангажу за допомогою рукоятки керування;
- автоматичне розвантаження проводки управління керма висоти за допомогою автоматичного тримирування;
- автоматичне демпфирування стосовно вертикальної осі;
- захід на посадку в автоматичному та ручному режимах до висоти 60 м відповідно за сигналами

path beacons (if they meet the requirements of the first category);

- combined control mode;
- clear indication of basic pilot parameters and command signals;
- automatic continuous and discrete monitoring of the automatic control system's serviceability with the alarm signal output.

маяків глісадної системи (якщо вони відповідають вимогам першої категорії);

- режим суміщеного управління;
- наглядну індикацію основних пілотажних параметрів та командних сигналів;
- автоматичний безперервний та дискретний контроль справності САУ з сигналізацією відмови.

8.3.18.4. Reduced level of automation

To allow the use of reduced levels of automation for training purposes in day-to-day operations, the following general rules shall be applied:

- Reduced use of automation shall never be in conflict with the safety of the flight nor reduce service/passenger comfort;
- The automation shall be used to full extent when capacity of crew attention is reduced by:
  - Extra workload and/or fatigue;
  - Reduced aeroplane technical status;
  - Complicated air traffic situation.

8.3.18.4. Знижений рівень автоматизації

Щоб дозволити використовувати знижені рівні автоматизації для навчальних цілей у повсякденних операціях, слід застосовувати наступні загальні правила:

- Скорочення використання засобів автоматизації ніколи не повинно суперечити безпеці польоту, а також зменшувати комфорт обслуговування / пасажирів;
- Автоматизація повинна використовуватися в повній мірі, коли потужність уваги екіпажу зменшується на:
  - надмірне навантаження та / або втома;
  - технічний стан літака;
  - ускладнена обстановка повітряного руху.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.3.19 Aircompany's Operating Procedures and Policy 8.3.19-3
8.3.19 Експлуатаційні процедури та політики Авіакомпанії 8.3.19-3
8.3.19.1 Aircompany Go-Around Policy 8.3.19-3
8.3.19.1 Політика Авіакомпанії щодо відходу на друге коло 8.3.19-3
8.3.19.1.1 Approach Stabilization 8.3.19-3
8.3.19.1.1 Стабілізація заходу на посадку 8.3.19-3
8.3.19.1.2 Stabilized Approach Criteria 8.3.19-3
8.3.19.1.2 Критерії стабілізованого заходу на посадку 8.3.19-3
8.3.19.2 Aircompany`s Policy regarding to Application by The Flight Crew of the CRM Principles During Line Operations 8.3.19-5
8.3.19.2 Політика Авіакомпанії щодо застосування льотними екіпажами принципів CRM під час лінійної експлуатації 8.3.19-5
8.3.19.3 Crosscheck Policy 8.3.19-7
8.3.19.3 Політика перехресного контролю 8.3.19-7
8.3.19.4 Standardized Verbal Callouts Policy 8.3.19-7
8.3.19.4 Стандартизована політика голосових повідомлень 8.3.19-7

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.3.19 Aircompany's Operating Procedures and Policy

8.3.19.1 Aircompany Go-Around Policy

The flight crew members go-around procedure rediness and the mindset to perform this procedure is an imperative condition for the safe completion of the flight.

Flight crew members must be ready to abandon the approach if unable to meet the requirements of:

- Weather minimums; or,
- Criteria for a stabilized approach.

It is authorized to execute not more than two consecutive approaches resulted in go-around, except for emergency situations or significant improvement in meteorological conditions on landing aerodrome.

Go-around is considered as an action in interest of FLIGHT SAFETY and is not subject of investigations.

No report to Aircompany`s management is required due to a go-around caused by failure to achieve a stabilized approach criteria. The decision to initiate a go-around and conduct a missed approach shall be clearly announced in accordance with SOPs.

ATC shall be advised as soon as practicable.

8.3.19.1.1 Approach Stabilization

If an ATC request such as track shortening or speed is likely to result in an unstable approach, then it is to be declined.

Unique approach procedures or abnormal conditions that require deviation from any of the stabilized approach criteria require special briefing and should be discussed in advance.

Timely configuration changes are crucial to ensure that stable approach criteria are met.

Any approach, which is commenced as an instrument approach (ILS, NDB, VOR etc.) shall be stabilized by 1000 ft (300 m) AFE in all (IMC and VMC) weather conditions.

Any approach, which is commenced as an visual approach shall be stabilized by 500 ft (150 m) AFE.

A Visual Traffic pattern shall be stabilized by 500 feet AFE;

During a Circling approach, Checklist must be completed by 500 ft (150 м) AFE wings should be level on final by 300 ft (100 м) AFE.

8.3.19.1.2 Stabilized Approach Criteria

Stabilized Approach Criteria:

- The aircraft is on the correct flight path;
- Only small changes in heading/pitch are required to maintain the correct flight path;

8.3.19 Експлуатаційні процедури та політики Авіакомпанії

8.3.19.1 Політика Авіакомпанії щодо відходу на друге коло

Готовність членів льотного екіпажу до виконання процедури відходу на друге коло та налаштування на виконання цієї процедури є безумовно важливою умовою для безпечного завершення польоту.

Члени льотного екіпажу мають бути готові перервати захід на посадку, якщо не будуть дотримані вимоги безпеки стосовно:

- Мінімумів погоди;
- Критеріїв стабілізованого заходу на посадку.

Дозволяється виконувати не більше двох заходів на посадку, що завершуються відходом на друге коло, поспіль за винятком аварійних ситуацій або значного поліпшення метеорологічних умов на аеродромі посадки.

Відхід на друге коло вважається ДІЄЮ в ІНТЕРЕСАХ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ і не підлягає розслідуванню.

У разі виконання відходу на друге коло через недосягнення критеріїв стабілізованого заходу на посадку доповідь керівництву Авіакомпанії не вимагається. Рішення про виконання процедури відходу на друге коло має бути чітко оголошено відповідно до стандартною процедурою.

Орган ОПР має бути поінформовано за першої можливості.

8.3.19.1.1 Стабілізація заходу на посадку

Якщо запит органу ОПР, наприклад, щодо скорочення шляху або швидкості, може призвести до нестабілізованого заходу на посадку, його слід відхилити.

Унікальні процедури заходу на посадку або аномальні умови, які вимагають відхилення від будь-якого з критеріїв стабілізованого заходу, вимагають спеціального інструктажу, і повинні бути обговорені заздалегідь.

Своєчасні зміни конфігурації мають вирішальне значення для забезпечення стабілізованого заходу на посадку.

Будь-який захід на посадку, який виконується як інструментальний (ILS, NDB, VOR та інші) має бути стабілізований до висоти 1000 футів (300 м) AFE в будь-яких погодних умовах (IMC та VMC).

Будь-який захід на посадку, який виконується як візуальний, має бути стабілізований до висоти 500 футів (150 м) AFE.

Візуальний захід на посадку з кола має бути стабілізований до висоти 500 футів (150 м) AFE.

Протягом виконання процедури заходу на посадку «Circling» чек-лист має бути виконаний до висоти 500 футів (150 м) AFE, крен має бути прибраний до висоти 300 футів (100 м) AFE.

8.3.19.1.2 Критерії стабілізованого заходу на посадку

Критерії стабілізованого заходу на посадку:

- ПС знаходиться у правильному положенні відносно заданої траєкторії польоту;
- Для дотримання заданої траєкторії пілоту необхідно застосування лише невеликих кренів та тангажу;

- The aircraft speed is not more than V_{REF} + 20 knots indicated airspeed and not less than V_{REF};
- The aircraft is in the correct landing configuration;
- Sink rate is no greater than 1,000 feet per minute (5 m /sec);
- Power setting is appropriate for the aircraft configuration and is not below the minimum power for approach as defined by the AFM related to the type;
- All briefings and checklists have been conducted.

Specific types of approaches are stabilized if they also fulfill the following:

- instrument landing system (ILS) approaches must be flown within one dot of the glide slope and localizer;
- during a circling approach, wings should be level on final when the aircraft reaches 300 feet (100 m) AFE.

Flight crew members should be ready to perform a go-around procedure ***as the only correct action in such situations:***

- If the approach is not stabilized until reching altitude 1000 ft (300m) above airfield in Instrumental Metetorological Conditions (IMC) and until reching altitude 500 ft (150m) above airfield in Visual Metetorological Conditions (IMC);
- If the required visual reference has not been established upon reaching DH/DA for precision approaches;
- If the required visual reference has not been established upon reaching MDA(H)/CDA(H) for Non-precision approaches
- If the reported RVR when overhead the outer marker or equivalent is below the applicable minimum;
- If the surface wind reported prior landing, including maximum winds (gusts) exceeds the applicable limit;
- a navigation radio or flight instrument failure occurs which affects the ability to safely complete the approach;
- the navigation instruments show significant disagreement;
- on RNP based approach an alert message indicates that ANP exceeds RNP, the NPS deviation exceeds, the limit or an amber deviation alert occurs and the crew is unable to change to a non-RNP procedure (for Boeing 737);
- Whenever the PIC deems necessary;
- If it appears to any one of the flight crew members that the approach success is doubtful or flight safety is jeopardized;

- Приладова швидкість ПС не більше ніж V_{REF} + 20 вузлів і не менше V_{REF};
- Повітряне судно має посадкову конфігурацію;
- Вертикальна швидкість зниження не перевищує 1000 футів/хв (5 м/сек);
- Режим роботи двигунів відповідає посадковій конфігурації ПС і не є меншим ніж режим для виконання заходу, що визначений КЛЕ відповідного типу ПС;
- Брифінг екіпажу перед посадкою та чек-листи виконані.

Окремі види заходжень є стабілізованими, якщо:

- захід на посадку з використанням ILS виконується у межах відхилень однієї точки за курсом та гліса-дою,
- Протягом виконання процедури заходу на посадку «Circling» на посадковій прямій відсутні крени на висоті 300 футів (100 м) AFE.

Члени льотного екіпажу повинні бути готові до виконання відходу на друге коло, ***як єдиної правильної дії у таких ситуаціях:***

- Якщо захід на посадку не є стабілізованим до висоти 1000 футів (300 м) над рівнем аеродрому в інструментальних метеоумовах (IMC) та до висоти 500 футів (150 м) над рівнем аеродрому у візуальних метеоумовах (VMC);
- Якщо візуальний контакт з визначеним орієнтиром не був встановлений після досягнення DH/DA для точних заходів на посадку;
- Якщо візуальний контакт з визначеним орієнтиром не був встановлений після досягнення MDA(H)/CDA(H) для неточних заходів на посадку;
- Якщо при прольоті зовнішнього маркеру або його еквіваленту значення RVR є нижчім за застосовний мінімум;
- Якщо оголошене перед посадкою значення призем-ного вітру, включаючи макисмальні пориви, перевищує застосовні обмеження;
- Якщо сталась відмова будь-якого радіо- або приладового обладнання, що може вплинути на безпечне виконання заходу на посадку;
- Якщо мають місце значні розбіжності в індикації навігаційних приладів;
- Якщо при виконанні заходу на посадку за вимогами RNP попереджувальна сигналізація сповіщає, що аеронавігаційні характеристики перевищують ті, що вимагаються RNP, відхилення на NPS перевищує обмеження або відбулося спрацювання бурштинової сигналізації про відхилення та льотний екіпаж не має можливості перейти на виконання заходу на посадку за процедурою, що не містить вимог RNP (для ПС Boeing 737);
- У будь-якому випадку, коли КПС вважає це за необхідне;
- Якщо у будь-кого з членів льотного екіпажу виникли сумніви щодо успішного виконання заходу на посадку або безпека польоту під загрозою;

- If the appropriate checklists are not completed at 1000ft (300 m) above airport elevation or current crew task is overloaded;
- Confusion exists or flight crew coordination is lost;
- On a radar approach and radio communication is lost;
- The aircraft is not positioned to make a normal landing in the touchdown zone (the first 3000 feet or first third of the runway, whichever is less);
- The runway is obstructed;
- Upon instruction of the appropriate ATC unit;
- In case of EGPWS warnings are activated when the required visual reference has not been established.

- Якщо відповідні чек-листи не завершено до висоти 1000 футів (300 м) відповідно до перевищення аеропорту або екіпаж перенавантажено поточними завданнями;
- Якщо виникла плутанина або втрачено координацію між членами льотного екіпажу;
- Якщо при виконанні заходу на посадку за радіолокаційним радаром втрачено радіозв'язок;
- Якщо літак не позиціонований для виконання нормального приземлення в зоні приземлення (перші 3000 футів або перша третина ЗПС, що менше);
- Якщо ЗПС заблокована
- За командою відповідного органа ОПР;
- У випадку спрацьовування системи небезпечного зближення з землею, в умовах, коли не встановлений та не підтримується візуальний контакт з наземними орієнтирами.

8.3.19.2 Aircompany`s Policy regarding to Application by The Flight Crew of the CRM Principles During Line Operations

Crew resource management (CRM) is a set of principles and training techniques that are used to improve safety and efficiency in the aviation industry. The main goal of CRM is to enhance the ability of flight crews to work together as a team and to manage the resources available to them.

Here are some key principles of Crew Resource Management:

(1) Communication: Effective communication is crucial for a successful team. It involves open and honest sharing of information, active listening, and clear and concise expression of ideas. Crew members should communicate their observations, concerns, and intentions to ensure everyone is on the same page. CRM emphasizes the importance of clear, concise, and accurate communication.

(2) Leadership and Followership: CRM recognizes the importance of both leadership and followership. Effective leadership is essential for ensuring that the flight crew operates as a cohesive team. CRM emphasizes the importance of clear roles and responsibilities, as well as the ability to delegate tasks and make decisions. Effective leaders provide clear direction, make informed decisions, and promote a positive team environment. Followers, on the other hand, actively participate, support the team's goals, and speak up when they identify potential issues or risks.

(3) Situational Awareness: CRM emphasizes the need for crew members to maintain situational awareness. This involves understanding the current situation, assessing potential risks or hazards, and making informed decisions based on available information. Flight crews must be aware of their surroundings at all times, and CRM provides tools and techniques for maintaining situational awareness. This includes the use of checklists, monitoring of instruments, and sharing of information. Crew members should continuously monitor their environment, share relevant information, and adapt their actions accordingly.

8.3.19.2 Політика Авіакомпанії щодо застосування льотними екіпажами принципів CRM під час лінійної експлуатації

Управління ресурсами екіпажу (CRM) - це набір принципів і методів навчання, які використовуються для підвищення безпеки та ефективності в авіаційній галузі. Основна мета CRM - підвищити здатність льотних екіпажів працювати в команді та управляти доступними їм ресурсами.

Нижче наведено ключові принципи CRM.

(1) Комунікація: Ефективна комунікація має вирішальне значення для успішної команди. Вона передбачає відкритий і чесний обмін інформацією, активне слухання, а також чітке і лаконічне висловлення ідей. Члени екіпажу повинні ділитися своїми спостереженнями, занепокоєннями та намірами, щоб переконатися, що всі розуміють ситуацію однаково. CRM підкреслює важливість чіткої, стислої і точної комунікації**.**

(2) Лідерство та підпорядкування: CRM визнає важливість як лідерства, так і підпорядкування. Ефективне лідерство має важливе значення для забезпечення того, щоб льотний екіпаж працював як згуртована команда. CRM підкреслює важливість чіткого розподілу ролей та обов'язків, а також здатність делегувати завдання та приймати рішення. Ефективні лідери надають чіткі вказівки, приймають обґрунтовані рішення і сприяють створенню позитивної атмосфери в команді. Підлеглі, з іншого боку, беруть активну участь, підтримують цілі команди та висловлюються, коли виявляють потенційні проблеми чи ризики.

(3) Ситуаційна обізнаність: CRM підкреслює необхідність для членів екіпажу підтримувати ситуаційну обізнаність. Це передбачає розуміння поточної ситуації, оцінку потенційних ризиків та небезпек, а також прийняття обґрунтованих рішень на основі наявної інформації. Екіпажі повинні постійно бути в курсі того, що їх оточує, і CRM надає інструменти і методи для підтримки ситуаційної обізнаності. Це включає використання карт контрольних перевірок, моніторинг приладів та обмін інформацією. Члени екіпажу повинні постійно стежити за навколишнім середовищем, обмінюватися відповідною інформацією і відповідно адаптувати свої дії.

(4) Decision-making: The ability to make sound decisions is critical in aviation, and CRM provides techniques for making decisions that are based on a thorough understanding of the situation and the available resources. CRM encourages collaborative decision-making within the crew. Instead of relying solely on the PIC or the most senior member, decisions are made through consensus-building and by considering input from all team members. This helps to ensure that decisions are well-informed and supported by the collective expertise of the crew.

(5) Teamwork and Mutual Support: CRM emphasizes the importance of teamwork and mutual support. Crew members should actively support and assist one another, maintain a positive team dynamic, and address conflicts or issues constructively. Effective teamwork allows for efficient task allocation, coordination, and problemsolving.

(6) Treat and Error Management and Risk Assessment: CRM acknowledges that human errors and system vulnerabilities are inevitable. It encourages proactive error management by identifying potential risks, implementing safety measures, and learning from past mistakes. Crew members should be encouraged to report errors or near-misses without fear of retribution, fostering a culture of safety and continuous improvement.

(7) Resource management: Flight crews must be able to manage their resources effectively, including time, fuel, and equipment. CRM provides techniques for prioritizing tasks and managing resources in a way that maximizes safety and efficiency.

(4) Прийняття рішень: Здатність приймати обґрунтовані рішення є критично важливою в авіації, а CRM надає технології для прийняття рішень, які базуються на глибокому розумінні ситуації та наявних ресурсів. CRM заохочує спільне прийняття рішень в екіпажі. Замість того, щоб покладатися виключно на КПС або найстаршого члена екіпажу, рішення приймаються шляхом досягнення консенсусу і з урахуванням думки всіх членів команди. Це допомагає гарантувати, що рішення є добре поінформованими і підтримуються колективним досвідом екіпажу.

(5) Командна робота та взаємодопомога: CRM підкреслює важливість командної роботи та взаємодопомоги. Члени екіпажу повинні активно підтримувати і допомагати один одному, підтримувати позитивну командну динаміку і конструктивно вирішувати конфлікти та проблеми. Ефективна командна робота дозволяє ефективно розподіляти завдання, координувати та вирішувати проблеми.

(6) Управління загрозами та помилками та оцінка ризиків: CRM визнає, що людські помилки та вразливості системи неминучі. Вона заохочує проактивне управління помилками шляхом виявлення потенційних ризиків, впровадження заходів безпеки та навчання на минулих помилках. Необхідно заохочувати членів екіпажу повідомляти про помилки або помилки, які можуть статися, не боячись покарання, що сприятиме розвитку культури безпеки та постійному вдосконаленню.

(7) Управління ресурсами: Льотні екіпажі мають вміти ефективно управляти своїми ресурсами, в тому числі часом, паливом та обладнанням. CRM надає технічні засоби для визначення пріоритетності завдань і управління ресурсами таким чином, щоб максимізувати безпеку і ефективність.

These principles are not exhaustive, and their implementation may vary depending on the specific context. However, they provide a framework for promoting effective communication, teamwork, and decision-making, ultimately enhancing crew performance and safety.

Ці принципи не є вичерпними, і їх реалізація може змінюватися залежно від конкретного контексту. Однак вони забезпечують основу для сприяння ефективній комунікації, командній роботі та прийняттю рішень, що в кінцевому підсумку підвищує продуктивність екіпажу та безпеку польотів.

The Aircompany has implemented these principles with the following:

- Personnel training according to the program approved by the SAAU;
- Establishing qualification requirements for all persons involved in the organization of flights, flight preparation, flight operations and post-flight operations at the Aircompany;
- Specification of duties, rights and responsibilities of all persons involved in the organization of flights, preparation for flights, in-flight and post-flight operations at the Aircompany;
- Adjustments to the aircraft type;
- Task-sharing for the entire aircraft crew;
- Task-sharing and distribution of the areas of responsibility between flight crew members;
- Use of standard terminology;
- Use of standard callouts and reports;

В Авіакомпанії зазначені принципи реалізовано за допомогою:

- Навчання персоналу за затвердженою ДАСУ програмою;
- Визначення кваліфікаційних вимог до усіх осіб, що задіяно в організації польотів, підготовці до польотів, виконанні польоту та післяпольотних операцій в Авіакомпанії;
- Визначення посадових обов'язків, прав та відповідальності усіх осіб, що задіяно в організації польотів, підготовці до польотів, виконанні польоту та післяпольотних операцій в Авіакомпанії;
- Врахування особливостей типу ПС;
- Розподілу обов'язків між членами всього екіпажу ПС;
- Розподілу обов'язків та зон відповідальності між членами льотного екіпажу;
- Застосування стандартної термінології;
- Застосування стандартних команд та доповідей;

- Use of cross-checking;
- Application of briefings;
- Use of normal and emergency check-lists and Aircraft Control Card;
- Application of operational control.

8.3.19.3 Crosscheck Policy

Whenever one crew member makes inputs to the equipment or changes the position of the controls, the other flight crew member must be notified, and confirmation must be obtained after crosscheck..

The following important items that shall be crosschecked during normal, abnormal and emergency situations:

(1) Aircraft configuration changes including landing gear, wing flaps and speedbrakes (if applicable);

(2) Altimeter bug and airspeed bug settings;

(3) Altimeter scale settings;.

(4) Altitude (window) selections;

(5) Transfer of control of the aircraft;

(6) Changes to the AFDS/FMS and radio navigation aids during all phases of flight;

(7) Weight/mass and balance calculations and associated FMS entries (if applicable);

(8) Performance calculations or inputs, including FMS entries (if applicable).

In addition, during abnormal and emergency procedures pilots must ensure that a crosscheck and verbal confirmation by two flight crew members occurs before the actuation of any critical aircraft system controls which are defined by the manufacturer in Emergency Checklist.

8.3.19.4 Standardized Verbal Callouts Policy

The basic objective of standard callouts is to standardize the communication to avoid misunderstanding and to ensure effective and efficient communication between crew members. Standard callouts are used by the flight crew during each phase of flight to improve crosscheck, coordination and mutual crew member awareness and are typically used to:

- Give commands, delegate a task;
- Acknowledge a command or confirm receipt of an information;
- Challenge and respond to checklist items;
- Call a change of an indication;
- Identify a specific event;
- Identify exceedances.

- Застосування перехресного контролю;
- Застосування брифінгів;
- Застосування нормальних та аварійних чек-листів та карт контрольних перевірок;
- Застосування системи експлуатаційного контролю.

8.3.19.3 Політика перехресного контролю

Кожного разу, коли один член екіпажу вносить дані до обладнання або змінює положення органів керування, інший член екіпажу повинен бути повідомлений про це, і після перехресної перевірки має бути отримано підтвердження.

Перелік важливих аспектів, які вимагають перехресного контролю під час нормальної експлуатації, а також у позаштатних або аварійних ситуаціях, наведено нижче:

(1) Будь-які зміни конфігурації повітряного судна, включно з випуском шасі, зміною положення закрилків або повітряних гальм (якщо застосовно);

(2) Налаштування індикаторів висотомірів або покажчиків повітряної швидкості;

(3) Налаштування шкал висотоміра;

(4) Налаштування відображення інформації індикатора висотоміру;

(5) Передача керування повітряним судном;

(6) Зміні до налаштувань AFDS/FMS або радіонавігаційного обладнання протягом усіх етапів польоту;

(7) Розрахунки маси та центрування та внесення пов'язаних з ними даних до FMS (якщо застосовно);

(8) Розрахунки польотних характеристик або внесення їх до обладнання, зокрема внесення даних до FMS (якщо застосовно).

Крім того, під час нештатних та аварійних процедур пілоти повинні забезпечити перехресну перевірку та усне підтвердження двома членами льотного екіпажу перед активацією будь-яких критично важливих елементів управління системами повітряного судна, які визначені виробником у аварійному чек-листі.

8.3.19.4 Стандартизована політика голосових повідомлень

Основна мета стандартних повідомлень - стандартизувати спілкування, щоб уникнути непорозумінь і забезпечити ефективну та результативну комунікацію між членами екіпажу. Стандартні повідомлення використовуються екіпажем на кожному етапі польоту для поліпшення перехресної перевірки, координації та взаємної обізнаності членів екіпажу і, як правило, застосовуються для:

- Надання команд, розподілу завдань;
- Підтвердження команд або отримання інформації;
- Запит та відповідь на пункти чек-листів;
- Запит на зміну індикації;
- Позначення особливих подій;
- Позначення відхилень.

Example:

The transfer of control of the aircraft is accompanied by the voice announcement of the PIC "MY (YOUR) CONTROL" (for Boeing 737-300 type aircraft) or "CONTROL LEFT (RIGHT), CONTROL LEFT (RIGHT)" (for An-26 type aircraft).

Refer to Aircompany`s OM Part B and Part B1 for relevant aircraft standard callouts.

Приклад:

Передача управління повітряним судном супроводжується голосовим оголошенням КПС «MY (YOUR) CONTROL" (для ПС типу Boeing 737-300) або «УПРАВЛЕНИЕ СЛЕВА (СПРАВА), КОНТРОЛЬ СЛЕВА (СПРАВА)» (для ПС типу Ан-26).

Відповідні стандартизовані повідомлення визначені в Частині В та Частині В1 КЕ Авіакомпанії.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.4. Low Visibility Operations (LVO) ... 8.4-3
8.4. Операції з низькою видимістю (LVO) ... 8.4-3
8.4.1. General ... 8.4-3
8.4.1. Загальне ... 8.4-3
8.4.2. Concepts and Definitions ... 8.4-3
8.4.2. Концепції та визначення ... 8.4-3
8.4.2.1. LVTO ... 8.4-3
8.4.2.1. LVTO ... 8.4-3
8.4.2.2. CAT I ... 8.4-3
8.4.2.2. CAT I ... 8.4-3
8.4.2.3. Decision Height (DH) ... 8.4-3
8.4.2.3. Відносна висота прийняття рішення ... 8.4-3
8.4.2.3.1. Decision Height concept ... 8.4-3
8.4.2.3.1. Концепція відносної висоти прийняття рішення ... 8.4-3
8.4.2.4. Runway Visual Range (RVR) ... 8.4-4
8.4.2.4. Видимість на ЗПС ... 8.4-4
8.4.2.4.1. RVR concept ... 8.4-4
8.4.2.4.1. Концепція дальності видимості на ЗПС ... 8.4-4
8.4.2.5. Terminology ... 8.4-4
8.4.2.5. Термінологія ... 8.4-4
8.4.3. Co-ordination ... 8.4-6
8.4.3. Вимоги до координації ... 8.4-6
8.4.4. LVTO Operations ... 8.4-6
8.4.4. LVTO Експлуатація ... 8.4-6
8.4.4.1. General ... 8.4-6
8.4.4.1. Загальне ... 8.4-6
8.4.4.2. Minimum equipment ... 8.4-7
8.4.4.2. Мінімум обладнання ... 8.4-7
8.4.4.3. Procedures ... 8.4-7
8.4.4.3. Процедури ... 8.4-7
8.4.4.3.1. Taxiing ... 8.4-7
8.4.4.3.1. Руління ... 8.4-7
8.4.4.3.1.1. Crew interaction ... 8.4-7
8.4.4.3.1.1. Взаємодія в екіпажі ... 8.4-7
8.4.4.3.2. Take-Off ... 8.4-8
8.4.4.3.2. Зліт ... 8.4-8
8.4.4.3.2.1. Crew interaction ... 8.4-9
8.4.4.3.2.1. Взаємодія в екіпажі ... 8.4-9
8.4.5. LTS CAT I Operations ... 8.4-10
8.4.5. LTS CAT I експлуатація ... 8.4-10
8.4.6. CAT II and OTS CAT II operations ... 8.4-10
8.4.6. CAT II та OTS CAT II експлуатація ... 8.4-10
8.4.7. CAT III operations ... 8.4-10
8.4.7. CAT III експлуатація ... 8.4-10
8.4.8. EVS Operations ... 8.4-10
8.4.8. Експлуатація з використанням EVS ... 8.4-10
8.4.9. Aerodrome requirements ... 8.4-10
8.4.9. Вимоги , щодо аеродрому ... 8.4-10
8.4.10. Flight crew training and qualification ... 8.4-10
8.4.10. Підготовка та кваліфікація льотного екіпажу ... 8.4-10
8.4.11. Ground Based Systems ... 8.4-10
8.4.11. Наземні системи ... 8.4-10
8.4.11.1. Lights and markings ... 8.4-10
8.4.11.1. Вогні і маркування ... 8.4-10
8.4.11.2. Taxiway Lighting and Taxi Guidance ... 8.4-13
8.4.11.2. Вогні доріжок для рулювання і управління рулінням ... 8.4-13
8.4.12. Flight Planning ... 8.4-13
8.4.12. Планування польотів ... 8.4-13
8.4.13. Runway Requirements ... 8.4-13
8.4.13. Вимоги до ЗПС ... 8.4-13
8.4.14. Obstacle Clearance requirements ... 8.4-14
8.4.14. Вимоги до безпечної висоти прольоту перешкод ... 8.4-14

8.4.15. Pilot Seat Adjustment 8.4-14
8.4.15. Налаштування пілотського сидіння 8.4-14

8.4. LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO).

Annex V (Part-SPA) Subpart E – Low Visibility Operations (SPA.LVO and associated AMC/GM)

Instrument approach and landing operations at an aerodrome with operating minima below 800 m visibility is not authorized unless RVR information is available for the intended runway-in-use.

8.4.1. General

It`s allowed to conduct the following low visibility operations (LVO) when approved by the competent authority:

- low visibility take-off (LVTO) operation;
- lower than standard category I (LTS CAT I) operation;
- standard category II (CAT II) operation;
- other than standard category II (OTS CAT II) operation;
- standard category III (CAT III) operation;
- approach operation utilising enhanced vision systems (EVS) for which an operational credit is applied to reduce the runway visual range (RVR) minima by no more than one third of the published RVR.

Aircompany conducts the following low visibility operations (LVO) with approval by SAAU:

- low visibility take-off (LVTO) operation;
- CAT I operations.

8.4.2. Concepts and Definitions

8.4.2.1. LVTO

A Low visibility take-off (LVTO) is a take-off with an RVR lower than 400 m but not less than 125 m.

8.4.2.2. CAT I

A CAT I approach is a precision instrument approach and landing operation using ILS with:

- A decision height **not lower** than 200 ft;
- A runway visual range **not less** than 550 m.

8.4.2.3. Decision Height (DH)

Decision height is a specified height in the instrument approach operation at which a missed approach must be initiated if the required visual reference to continue the approach has not been established.

8.4.2.3.1. Decision Height concept

Decision height is a specified point in space at which a pilot must make an operational decision. The pilot must decide if he has established the visual references adequate to safely continue the approach.

8.4. ОПЕРАЦІЇ З НИЗЬКОЮ ВИДИМІСТЮ (LVO).

Захід і посадки за приладами на аеродромі з експлуатаційними мінімумами за видимістю нижче 800 м не дозволяються за відсутності інформації щодо RVR для призначеної ЗПС.

8.4.1. Загальне

За наявності схвалення уповноваженого органу, дозволяється експлуатація в умовах низької видимості:

- зліт в умовах низької видимості (LVTO);
- експлуатація нижче від стандартної категорії I (LTS CAT I);
- експлуатація в стандартній категорії II (CAT II);
- експлуатація поза стандартною категорією II (OTS CAT II);
- експлуатація в стандартній категорії III (CAT III);
- захід на посадку з використанням розширених систем візуального контролю (EVS), для яких застосовується експлуатаційний кредит з метою зниження мінімуму дальності видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не більше ніж на 1/3 заявленого RVR

Авіакомпанія виконує наступні операції з низькою видимістю (LVO) за погодженням з ДАСУ:

- Зліт за умов низької видимості (LVTO);
- Експлуатація за CAT I.

8.4.2. Концепції та визначення

8.4.2.1. LVTO

Зліт в умовах обмеженої видимості (LVTO) - це зліт з RVR нижче 400 м, але не менше 125 м.

8.4.2.2. CAT I

Захід на посадку CAT I – це точне заходження на посадку за допомогою приладів і посадка з використанням ILS при:

- Відносній висоті прийняття рішення не нижче за 200 футів;
- Видимості на ЗПС не нижче за 550 м.

8.4.2.3. Відносна висота прийняття рішення

Висота прийняття рішення – це визначена висота в операції заходження на посадку за приладами, на якій повинна бути розпочата процедура відходу на друге коло, якщо не встановлено необхідний візуальний орієнтир для продовження заходження на посадку.

8.4.2.3.1. Концепція відносної висоти прийняття рішення

Висота прийняття рішення - це визначена точка в просторі, в якій пілот повинен прийняти оперативне рішення. Пілот повинен вирішити, чи встановив він візуальні орієнтири, достатні для безпечного продовження заходження на посадку.

If the visual references have not been established, a go-around must be executed.

If the visual references have been established, the approach can be continued.

However, the pilot may always decide to execute a go-around if sudden; degradations in the visual references or a sudden flight path deviation occur.

The DH is measured by means of radio-altimeter. When necessary, the published DH takes into account the terrain profile before runway threshold.

8.4.2.4. Runway Visual Range (RVR)

Runway Visual Range (RVR) is the range over which a pilot of an aircraft on the centerline of the runway can see the runway surface markings or the lights delineating the runway or identifying its center line.

8.4.2.4.1. RVR concept

RVR measurements replace the use of Reported Visibility Values (RVV) which is not appropriate for conditions encountered during the final approach and landing in low visibility, because the visibility observations are often several miles away from the touchdown zone of the runway.

NOTE: RVR **is not** the Slant Visual Range (SVR). SVR is the range over which a pilot of an aircraft in the final stages of approach or landing can see the markings or the lights as described in RVR definition

8.4.2.5. Terminology

Low Visibility Procedures (LVP). Procedures applied at an aerodrome for the purpose of ensuring safe operation during Lower than Standard Category I, Other than Standard Category II, Category II and III approaches and Low Visibility Take-Offs.

Low Visibility Take-Off (LVTO). A take-off where the runway visual range (RVR) is less than 400 m, but not less than 125 m.

Category I (CAT I) approach operation means a precision instrument approach and landing using an Instrument Landing System (ILS), Microwave Landing System (MLS), GLS (Ground-Based Augmented Global Navigation Satellite System (GNSS/GBAS) Landing System), Precision Approach Radar (PAR) or GNSS using a Satellite-Based Augmentation System (SBAS) with a Decision Height (DH) not lower than 200 ft and with a runway Visual Range (RVR) not less than 550 m for aeroplanes and 500 m for helicopters.

Category II (CAT II) operation means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS with:

- DH below 200 ft but not lower than 100 ft; and
- RVR of not less than 300 m.

Category IIIA (CAT IIIA) operation means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS with: (a) DH lower than 100 ft; and (b) RVR not less than 200 m

Category IIIB (CAT IIIB) operation means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS with:

Якщо візуальні орієнтири не були встановлені, має бути розпочату процедуру відходу на друге коло.

Якщо візуальні орієнтири встановлено, захід на посадку може бути продовжений.

Однак пілот завжди може прийняти рішення виконати процедуру відходу на друге коло у разі раптового погіршення видимості візуальних орієнтирів або раптового відхилення траєкторії польоту.

Відносна висота прийняття рішення вимірюється за допомогою радіовисотоміра. За необхідності, опублікована висота прийняття рішення враховує профіль місцевості перед порогом злітно-посадкової смуги.

8.4.2.4. Видимість на ЗПС

Дальність видимості на ЗПС (RVR) – це дальність, в межах якої пілот ПС, що знаходиться на центральній лінії ЗПС, може бачити розмітку поверхні ЗПС або вогні, що обмежують ЗПС або визначають її центральну лінію.

8.4.2.4.1. Концепція дальності видимості на ЗПС

Вимірювання RVR замінюють використання повідомлених значень видимості (RVV), які не підходять для умов, що виникають під час кінцевого заходу на посадку і посадки в умовах низької видимості, оскільки спостереження за видимістю часто проводяться на відстані декількох миль від зони приземлення на ЗПС.

ПРИМІТКА: RVR – **не є** еквівалентом похилої дальності (SVR). SVR – це дальність, за якою пілот ПС на завершальній стадії заходження на посадку або посадки може бачити маркування або вогні, як описано у визначенні RVR.

8.4.2.5. Термінологія

Процедури низької видимості (LVP) - процедури, що застосовуються в районі аеродрому з метою забезпечення безпечної експлуатації в умовах низької видимості під час захід на посадку, нижчої стандарту категорії I, іншої, ніж стандарту категорії II, захід на посадку за категоріями II та III та зльоту в умовах низької видимості

Зліт за умов низької видимості (LVTO) - зліт, коли RVR становить менше ніж 400 м, але не менше ніж 125 м.

Захід на посадку за категорією I (CAT I) – точний захід на посадку та посадка з використанням системи посадки за приладами (ILS), мікрохвильової системи посадки (MLS), GLS (системи посадки наземної глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS/GBAS)), радара точного захід на посадку (PAR) або GNSS із використанням супутникової системи функціонального доповнення (SBAS) з відносною DH не нижче ніж 200 футів (60 метрів) і з RVR не менше ніж 550 метрів для літаків і 500 метрів для вертольотів.

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

- DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не нижче ніж 100 футів (30 метрів) та
- RVR не менше ніж 300 метрів.

Захід на посадку за категорією IIIA (CAT IIIA) – точне захід на посадку та посадка з використанням системи ILS або MLS із такими параметрами: (a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), а також (b) RVR не менше ніж 200 метрів

Захід на посадку за категорією IIIB (CAT IIIB) – точне захід на посадку та посадка з використанням системи ILS

(a) DH lower than 100 ft, or no DH; and (b) RVR lower than 200 m but not less than 75 m.

Lower than standard category I (LTS CAT I) operation means a category I instrument approach and landing operation using category I DH, with an RVR lower than would normally be associated with the applicable DH but not lower than 400 m.

Other than standard category II (OTS CAT II) operation means a precision instrument approach and landing operation using ILS or MLS where some or all of the elements of the precision approach category II light system are not available, and with:

- DH below 200 ft but not lower than 100 ft; and
- RVR of not less than 350 m.

Enhanced vision system (EVS) means a system to display electronic real-time images of the external scene achieved through the use of imaging sensors

Continuous descent final approach (CDFA) means a technique, consistent with stabilised approach procedures, for flying the final-approach segment of a non-precision instrument approach procedure as a continuous descent, without level-off, from an altitude/height at or above the final approach fix altitude/height to a point approximately 15 m (50 ft) above the landing runway threshold or the point where the flare manoeuvre shall begin for the type of aircraft flown.

converted meteorological visibility (CMV) means a value, equivalent to an RVR, which is derived from the reported meteorological visibility

non-precision approach (NPA) operation means an instrument approach with a minimum descent height (MDH), or DH when flying a CDFA technique, not lower than 250 ft and an RVR/CMV of not less than 750 m for aeroplanes and 600 m for helicopters

approach procedure with vertical guidance (APV) operation means an instrument approach which utilises lateral and vertical guidance, but does not meet the requirements established forprecision approach and landing operations, with a decision height (DH) not lower than 250 ft and a runway visual range (RVR) of not less than 600 m.

head-up display (HUD) means a display system which presents flight information to the pilot's forward external field of view and which does not significantly restrict the external view

head-up guidance landing system (HUDLS) means the total airborne system that provides head-up guidance to the pilot during the approach and landing and/or missed approach procedure. It includes all sensors, computers, power supplies, indications and controls;

Minimum descent altitude/height (MDA/H). A specified altitude/height in a non-precision approach or circling approach below which descent may not be made without visual reference.

Obstacle clearance altitude/height (OCA/H). The lowest altitude (OCA) or alternatively the lowest height (OCH) above

або MLS із такими параметрами: (a) DH нижче ніж 100 футів (30 метрів), або DH відсутня, а також (b) RVR менше ніж 200 метрів, але не менше ніж 75 метрів.

Експлуатація нижче від стандарту категорії I (LTS CAT I) – інструментальне захід на посадку та посадку за CAT I з використанням DH CAT I, коли RVR менше, ніж зазвичай пов'язується з відповідним DH, але не менше ніж 400 м.

Експлуатація за стандартом, іншим, ніж стандарт категорії II (OTS CAT II) –точне інструментальне захід на посадку та посадка з використанням ILS чи MLS у випадку недоступності деяких або всіх елементів світло-сигнальної системи точного захід на посадку категорії II, а також:

- DH нижче ніж 200 футів (60 метрів), але не менше ніж 100 футів (30 метрів), і
- RVR не менше ніж 350 метрів.

Покращена система бачення (EVS) – система для відображення електронних зображень зовнішніх об'єктів у реальному часі, яка працює завдяки використанню датчиків зображення

Фінальний захід на посадку з постійним зниженням (CDFA) – методика, що відповідає процедурам стабілізованого захід на посадку в кінцевій фазі неточного інструментального захід на посадку шляхом безперервного зниження без горизонтального польоту, з абсолютної/відносної висоти або вище від зафіксованої абсолютної/відносної висоти кінцевого захід на посадку до точки на висоті приблизно 15 метрів (50 футів) вище від торця злітно-посадкової смуги або до точки, де починається маневр вирівнювання для конкретного типу ПС.

конвертована метеорологічна видимість (CMV) – величина, яка еквівалентна величині RVR, що є похідною від повідомленої метеорологічної видимості

неточний захід на посадку (NPA operation) – інструментальне захід на посадку з мінімальною відносною висотою зниження (minimum descent height - MDH) або DH під час польоту за методикою CDFA не нижче 18 ніж 250 футів (75 метрів) та RVR/CMV не менше ніж 750 метрів для літаків і 600 метрів для вертольотів

схема захід на посадку з вертикальним наведенням (APV) – захід на посадку за приладами, у процесі якого використовується бокове та вертикальне наведення, але таке захід не відповідає вимогам, установленим для точного захід та виконання посадки з висотою прийняття рішення (DH) не менше ніж 250 футів (75 м) та дальністю видимості на злітно-посадковій смузі (RVR) не менше ніж 600 м.

дисплей проекції польотної інформації (HUD) – система візуального відображення польотної інформації на передній частині поля зору пілота, що не призводить до суттєвого обмеження зовнішнього огляду

система посадки з проекційною індикацією (HUDLS) – бортова система проекційної індикації, яка допомагає пілоту забезпечити управління під час захід на посадку та посадки, та/або відходження на друге коло. До її складу входять усі датчики, комп'ютери, джерела живлення, індикатори та органи управління

Мінімальна абсолютна/відносна висота зниження (MDA/H). Певна абсолютна/відносна висота у за- хоі за неточною системою або по колу, нижче якої зниження не має здійснюватись без візуального орієнтування.

Абсолютна/відносна мінімальна безпечна висота прольоту перешкод (OCA/H). Найнижча абсолют- на

the elevation of the relevant runway threshold or above the aerodrome eleva- tion as applicable used in establishing compliance with appropriate obstacle clearance criteria.

NOTE 1: Decision altitude (DA) is referenced to mean sea level (MSL) and decision height (DH) is referenced to the threshold elevation.

NOTE 2: The Required Visual Reference means that section of the visual aids or of the approach area which should have been in view for suffi- cient time for the pilot to have made an assess- ment of the aircraft position and rate of change of position, in relation to the desired flight path.

8.4.3. Co-ordination

In establishing the aerodrome operating minima an operator must take full account of:

- the type, performance and handling characteristics of the aeroplane;
- the composition of the flight crew, their competence and experience;
- the dimensions and characteristics of the runways which may be selected for use;
- the adequacy and performance of the available visual and non-visual ground aids;
- the equiCPent available on the aeroplane for the purpose of navigation and/or control of the flight path, as appropriate, during the take-off, the approach, the flare, the landing, roll-out and the missed approach;
- the obstacles in the approach, missed approach and the climb-out areas required for the execution of contingency procedures and necessary clearance;
- the obstacle clearance altitude/height for the instrument approach procedures;
- the means to determine and report meteorological conditions; and
- the flight technique to be used during the final approach.

Categories of the airport are determined in i.**8.1.3 OM.**

8.4.4. LVTO Operations

8.4.4.1. General

Prior to commencing an LVO, the PIC shall be satisfied that:

- the status of the visual and non-visual facilities is sufficient;
- appropriate LVPs are in force according to information received from air traffic services (ATS);
- flight crew members are properly qualified.

LVTO should be performed as manual take-off without electronic guidance systems;

(OCA) або найнижча відносна (OCH) висота над перевищенням відповідного порогу ЗПС або перевищенням аеродрому, як застосовно, викори- стовувана для встановлення відповідності крите- ріям мінімальної безпечної висоти прольоту пе- решкоди.

ПРИМІТКА 1: Абсолютна висота прийняття рі- шення (DA) посилається на середній рівень моря (MSL), а відносна висота прийняття рішення (DH) посилається на висоту порогу ЗПС.

ПРИМІТКА 2: Потрібне візуальне орієнтування має на увазі, що частка візуальних засобів або зона підходу має бути видима пілоту протягом достат- нього часу для оцінки положення ПС і ступеня зміни положення відносно обраної траєкторії польоту.

8.4.3. Вимоги до координації

При встановленні експлуатаційних мінімумів аеродрому оператор повинен повністю врахувати:

- тип, експлуатаційні характеристики та характеристики по обслуговуванню літака;
- склад льотного екіпажу, їх компетентність та досвід;
- розміри та характеристики злітно-посадкових смуг, які можуть бути обрані для використання;
- адекватність та ефективність наявних візуальних та не візуальних наземних засобів;
- обладнання, наявне на літаку для рішення завдань навігації й/або контролю польоту літака, відповідно, під час зльоту, заходу, вирівнювання, посадки й відходу на друге коло;
- перешкоди в секторах заходу, відходу на друге коло й у секторі первинного набору, і необхідні перевищення;
- висота безпечного прольоту над перешкодами (відносна й абсолютна) для процедури інструментального заходу;
- засоби визначення та повідомлення про метеорологічні умови; і
- техніку польоту, яку слід використовувати під час остаточного заходу.

Категорії аеродрому визначені у **п.8.1.3 КЕ.**

8.4.4. LVTO Експлуатація

8.4.4.1. Загальне

Перед експлуатацією в умовах низької видимості КПС має переконатися, що:

- Стан візуальних та невізуальних засобів задовільний;
- Відповідні процедури з експлуатації в умовах низької видимості відповідають інформації, що отримано від органів ОПР;
- Льотний екіпаж належним чином підготовлений.

LVTO має виконуватися як зліт у ручному режимі без застосування системи електронного управління

8.4.4.2. Minimum equipment

The PIC shall ensure that the condition of the airplane and related systems is appropriate for the operation being conducted.

8.4.4.3. Procedures

8.4.4.3.2. Taxiing

To maintain proper situation awareness during low visibility taxiing consider the following:

- Taxi at adequate speed as per taxi/brake policy and avoid high taxi speed when approaching any intersection, for proper signs and markings identification;
- if during movement of the aircraft an unforeseen change requires public address announcements, performance recalculations, administrative tasks, additional briefings, items like flight control checks, and or checklists after commencement of taxi, they should be done with the aircraft stopped and the parking brake set;
- If pilots have any doubt as to their exact position on the surface of an aerodrome, they should stop and request a follow-me car;
- Identify any anticipated complex intersections and runway crossings along the expected taxi routes;
- Use the ILS centreline guidance system to confirm the correct runway alignment;
- Taxi very slowly and trace the way on a taxi chart making sure that position is always known. Do not cross any taxi hold line without clearance and listen to radio communication to have a mental picture of traffic;
- Ensure that really comprehensible meaning of any instruction possible to get. When in doubt request clarification. Never initiate take-off unless 100% ensure that the runway is clear.

Never cross a red stop-bar in low visibility conditions whatever clearance got.

8.4.4.3.1.1. Crew interaction

PIC CP – Read all local taxi information before request for a clearance;

PIC CP – Trace the taxi route according to clearance on the taxi chart before commencing taxi;

CP – Have a taxi chart in hand while taxiing;

CP – While taxiing trace progress as follows:

- Make sure aircraft heading during taxi corresponds with taxiway direction as depicted on map;
- For upcoming turns determine heading to be expected after completion of turn and inform PIC, for example: "Turn right to heading 090°";

8.4.4.2. Мінімум обладнання

КПС повинен переконатися, що стан ПС і відповідних систем є належним для визначеного типу експлуатації.

8.4.4.3. Процедури

8.4.4.3.1. Руління

Для підтримання відповідної ситуаційної обізнаності під час руління в умовах низької видимості необхідно:

- Рулити з адекватною швидкістю відповідно до правил руління/гальмування та уникайти високої швидкості руління при наближенні до будь-якого перехрестя, для належного розпізнавання знаків та розмітки;
- якщо під час руху ПС виникають непередбачені зміни, що вимагають публічних оголошень, перерахунків характеристик, адміністративних завдань, додаткових інструктажів, заходів таких як контрольні перевірки та/або читання контрольних карт після початку руління, вони повинні виконуватися при зупиненому ПС та встановленому на стояночні гальма;
- Якщо пілоти мають будь-які сумніви стосовно поточного положення літака на поверхні аеродрому вони мають негайно зупинитися та запросити прибуття follow-me car (автомобіля-лідера);
- Визначити всі передбачувані складні перехрестя та перетини злітно-посадкової смуги протягом передбачуваних маршрутів руління;
- Використовувати систему вирівнювання за восьовою лінією ILS для забезпеченнякоректного вирівнювання на ЗПС;
- Рулити дуже повільно та відстежувати свій шлях за схемою руління, щоб переконатись, що екіпаж завжди знає своє фактичне місце. Не перетинати без дозволу жодної лінії очікування при рулінні та прослуховувати радіозв'язок, щоб мати уявлення про рух;
- Переконатися, що дійсно зрозуміле значення будь-якої інструкції, яку можна отримати. У разі сумнівів запросити пояснень. Ніколи не починати зліт, якщо немає впевненості на 100%, що ЗПС є вільною.

За умов низької видимості ніколи не перетинати стоп-лінію, який би дозвіл не отримано.

8.4.4.3.1.1. Взаємодія в екіпажі

КПС ДП – Перед запитанням дозволу прочитати всю місцеву інформацію стосовно руління;

КПС ДП – Перед початком руління відстежувати за схемою маршрут руління у відповідності до дозволу;

ДП – Під час руління тримайти схему руління в руці;

ДП – Під час руління відстежувати шлях руління наступним чином:

- Переконатись, що курс літака під час руління відповідає напрямку доріжки для руління, як зображено на схемі;
- Стосовно майбутніх розворотів визначити очікуваний курс після розвороту та проінформувати PIC, наприклад: "Розворот направо на курс 90^0";

- Read all taxiway numbers and/or designations displayed on or beside taxiway and compare to map. Communicate any discrepancy.

PIC – If there is any doubt as to the actual position, stop the aeroplane immediately. However, if entered any runway inadvertently, immediately vacate that runway on the shortest way possible.

PIC – Taxi slowly

PIC – Don't cross a red stop bar in low visibility conditions. If the ATC clears to do it anyway, request him to switch it off;

PIC – Don't cross any taxi hold line without clearance;

PIC CP – Always have a mental picture of traffic by listening to the radio;

CP - Do not accept any instruction not fully understood;

8.4.4.3.2. Take-Off

Any take-off in a RVR of less than 400 m is considered a LVTO.

For an LVTO with RVR below 400 m the following criteria specified in **Table 1** of this paragraph should apply.

The PIC shall be PF if the RVR is below 400 m.

Both pilots shall verify before take-off that the airplane is lined up at the correct position and check the airplane heading after line-up. This is especially important during darkness and reduced visibility, as well as on aerodromes with complex runway systems.

If take-off is delayed for any reason after reception of the take-off clearance and when meteorological conditions impair visual control by the tower, "Rolling" should be announced on starting the take-off roll.

The minimum RVR for take-off depends upon the available ground equipment. A reduction thereof increases the minimum RVR for take-off

Keep in mind to check weather for takeoff alternate aerodrome before departure. Nominate takeoff alternate in departure briefing and make appropriate record in OFP.

For a low visibility take-off (LVTO) with an aeroplane the following provisions should apply:

- for an LVTO with a runway visual range (RVR) below 400 m the criteria specified in **Table 1** of this paragraph;
- for an LVTO with an RVR below 150 m but not less than 125 m:
  - high intensity runway centre line lights spaced 15 m or less apart and high intensity edge lights spaced 60 m or less apart that are in operation;
  - a 90 m visual segment that is available from the flight crew compartment at the start of the take-off run; and

- Читати всі номери доріжок для руління та/або позначення на або поряд з доріжкою для руління та порівняти зі схемою. Повідомляти про будь-яку розбіжність.

КПС – За появи будь-якого сумніву стосовно фактичного місця зупинити літак негайно. Проте, при ненавмисному потраплянні на будь-яку ЗПС, негайно звільнити її найкоротшим можливим шляхом.

КПС – Рулити повільно;

КПС – За умов низької видимості не перетинати червоної лінії зупинки. Якщо є дозвіл диспетчера, запитати його вимкнути її;

КПС – Не перетинати без дозволу жодної лінії очікування при рулінні;

КПС ДП – Завжди мати уявлення про рух, прослуховуючи радіо;

ДП – Не підтверджувати жодної інструкції, якщо її не зрозуміли повністю.

8.4.4.3.2. Зліт

Будь-який зліт з RVR нижче 400 м вважається LVTO.

Для LVTO з RVR нижче 400 м застосовуються наступні критерії, наведені в **Таблиці 1** цього розділу.

КПС має бути PF у випадку, коли RVR нижче за 400 м.

Обидва пілоти повинні переконатися перед зльотом, що літак вирівняний у правильному положенні, і перевірити курс літака після вирівнювання. Це особливо важливо в темний час доби і в умовах обмеженої видимості, а також на аеродромах зі складною системою злітно-посадкових смуг.

Якщо зліт затримується з будь-якої причини після отримання дозволу на зліт і коли метеорологічні умови погіршують візуальний контроль з Контрольно-диспетчерської вишки, на початку розбігу для зльоту слід оголосити «Розбіг».

Мінімальна RVR для зльоту залежить від наявного наземного обладнання. Його зменшення збільшує мінімальну RVR для зльоту.

Погода на запасному аеродромі для зльоту має бути перевірена перед зльотом. Запасний аеродром для зльоту має бути визначений на передпольотному брифінгу з внесенням відповідного запису в OFP.

Для виконання зльоту на літаку в умовах низької видимості (LVTO) повинні виконуватися наступні умови:

- критерії для LVTO з дальності видимості на ЗПС (RVR) нижче 400 м зазначені в Т**аблиці 1** цього розділу;
- для LVTO з RVR нижче 150 м, але не менше 125 м:
  - вогні високої інтенсивності осьової лінії ЗПС повинні бути розташовані з інтервалами 15 м один від одного або менше та бокові вогні високої інтенсивності ЗПС повинні бути розташовані з інтервалами 60 м один від одного, або менше робочої ЗПС;
  - візуальний сегмент 90 м, має спостерігатись із кабіни пілотів на початку розбігу для зльоту; а також

- the required RVR value is achieved for all of the relevant RVR reporting points.

- потрібне значення RVR повинне бути у всіх відповідних точках спостереження.

Table 1

RVR vs. facilities

Таблиця 1

RVR проти обладнання

Обладнання / ***Facilities***	**RVR (m) ***
Вдень: бокові вогні ЗПС та маркування осьової лінії ЗПС / *Day: runway edge lights and runway centre line markings* **Вночі: бокові вогні ЗПС та кінцеві вогні ЗПС або вогні осьової лінії ЗПС та кінцеві вогні ЗПС** / *Night: runway edge lights and runway end lights or runway centre line lights and runway end lights*	**300**
Бокові вогні ЗПС та вогні осьової лінії ЗПС / *Runway edge lights and runway centre line lights*	**200**
Бокові вогні ЗПС та вогні осьової лінії ЗПС / *Runway edge lights and runway centre line lights*	**TDZ, MID, rollout 150*** **
Вогні високої інтенсивності осьової лінії ЗПС повинні бути розташовані з інтервалами 15 м один від одного або менше та бокові вогні ЗПС високої інтенсивності розташовані з інтервалами 60 м один від одного або меншн робочої ЗПС / *High intensity runway centre line lights spaced 15 m or less and high intensity edge lights spaced 60 m or less are in operation*	**TDZ, MID, rollout 125*** **

*: The reported RVR value representative of the initial part of the take-off run can be replaced by pilot assessment.

**: Multi-engined aeroplanes that in the event of an engine failure at any point during take-off can either stop or continue the take-off to a height of 1 500 ft above the aerodrome while clearing obstacles by the required margins.

***: The required RVR value to be achieved for all relevant RVRs TDZ: touchdown zone, equivalent to the initial part of the take-off run MID: midpoint

*Сповіщене значення RVR на початковій ділянці розбігу для зльоту може бути замінено на значення оцінене пілотом.

**Багатодвигунні літаки в разі відмови двигуна можуть під час зльоту можуть зупинитися або продовжити зльот до висоти 1500 футів над рівнем аеродрому за умови прольоту перешкод відносно необхідних обмежень.

***Необхідне значення RVR повинно бути на всіх відповідних ділянках спостереження TDZ: зона приземлення, еквівалентна до початкової ділянки розбігу для зльоту MID: середина ЗПС

8.4.4.3.2.1. Crew interaction

PIC - Never enter a runway when exist any doubt about it being clear of traffic.;

PIC - Never initiate take-off unless ensure for 100% that clearence have been got and that the runway really is clear.

Prior to commencing a Low Visibility Take-off the PIC must ensure that:

- The status of the visual and non-visual facilities is sufficient
- The flight crew are properly qualified
- All crew members are properly briefed about crew coordination and limitations during LVTO;
- The Take-off is carried out by the PIC, and
- Low Visibility Procedures are in force

8.4.4.3.2.1. Взаємодія в екіпажі

КПС- Ніколи не вирулювати на ЗПС, якщо є будь-який сумнів, що вона вільна.

КПС - Ніколи не починати зліт, якщо не на 100% впевнені, що це дозволено і що ЗПС дійсно вільна.

Перед початком зльоту за низької видимості **КПС -** повинен переконатись в тому, що:

- Стан візуальних і не візуальних засобів достатній;
- Члени льотного екіпажу належним чином кваліфіковані;
- Всі члени екіпажу належним чином проінструктовані стосовно координації та обмежень при LVTO;
- Зліт виконується КПС, та
- Задіяні процедури низької видимості

8.4.5. LTS CAT I Operations

Aircompany does not hold an approval from the State Aviation Authority of Ukraine for LTS CAT I

8.4.6. CAT II and OTS CAT II operations

Aircompany does not hold an approval from the State Aviation Authority of Ukraine for CAT II and OTS CAT II

8.4.7. CAT III operations

Aircompany does not hold an approval from the State Aviation Authority of Ukraine for CAT III

8.4.8. EVS Operations

Aircompany does not hold an approval from the State Aviation Authority of Ukraine for EVS operations

8.4.9. Aerodrome requirements

An operator shall not use an aerodrome for LVO with less visibility than 800 meters, unless:

- the aerodrome is approved for such operation by the State of its affiliation;
- low visibility (LVP) procedures are in place.

If the operator chooses an aerodrome where LVPs are not used, he must ensure that similar rules are met that meet the requirements of LVP at the aerodrome. This situation should be described in the operation manual, including the manual for the crew regarding the validity of the LVP equivalent.

8.4.10. Flight crew training and qualification

The operator must ensure that before performing the LVTO:

- each flight crew member:
  - complied with the training and checking requirements including training on the flight simulator (FSTD), during operation in the RVR / VIS (visibility) and DH limits specific to operation and type of aircraft;
  - has been qualified in accordance with the specified standards.
- Preparation and verification shall be carried out in accordance with a detailed program**.(see Part D OM).**

8.4.11. Ground Based Systems

8.4.11.1. Lights and markings

Runway Markings

Centreline Markings are required for any LVTO operations.

Required Runway Lighting

Runway edge lights are required for any LVTO. In a RVR greater than 200 m they may be re- placed by centreline lights. In a RVR of 200 m or less both runway edge lights and centreline lights are required.

8.4.5. LTS CAT I експлуатація

Повітряні судна Авіакомпанії «Константа» не мають схвалення ДАСУ до польотів LTS CAT I

8.4.6. CAT II та OTS CAT II експлуатація

Повітряні судна Авіакомпанії «Константа» не мають схвалення ДАСУ до польотів CAT II and OTS CAT II

8.4.7. CAT III експлуатація

Повітряні судна Авіакомпанії «Константа» не мають схвалення ДАСУ до польотів CAT III

8.4.8. Експлуатація з використанням EVS

Повітряні судна Авіакомпанії «Константа» не мають схвалення ДАСУ до польотів EVS

8.4.9. Вимоги , щодо аеродрому

Експлуатант не повинен використовувати аеродром для LVO з видимістю менше ніж 800 метрів, за винятком випадків, якщо:

- аеродром затверджено для такої експлуатації державою його приналежності;
- запроваджено процедури для низької видимості (LVP).

Якщо експлуатант обере аеродром, на якому не застосовуються LVP, то він повинен забезпечити наявність аналогічних правил, що відповідають вимогам LVP на аеродромі. Така ситуація повинна бути описана в керівництві з експлуатації, включаючи керівництво для екіпажу стосовно визначення дійсності еквівалента LVP.

8.4.10. Підготовка та кваліфікація льотного екіпажу

В Авіакомпанії здійснюється контроль за тим, щоб перед виконанням LVTO:

- кожний член льотного екіпажу:
  - виконував вимоги щодо підготовки і перевірки, включаючи підготовку на тренажері відтворення умов польоту (FSTD), під час експлуатації в граничних величинах RVR/VIS (видимість) і DH, характерних для експлуатації і типу ПС;
  - був кваліфікованим відповідно до визначених стандартів,
- Підготовка й перевірка здійснюються відповідно до детальної програми **(див. Частина D КЕ).**

8.4.11. Наземні системи

8.4.11.1. Вогні і маркування

Маркування ЗПС

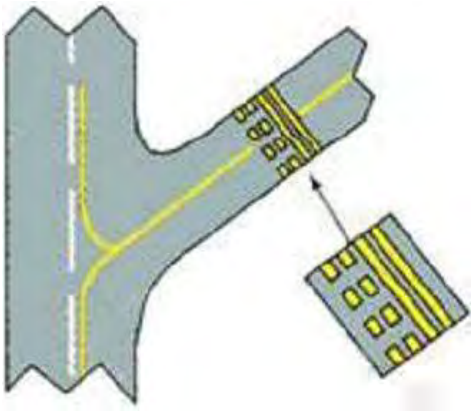
Маркування осі потрібні для будь-якого LVTO

Потрібне освітлення ЗПС

Для будь-якого LVTO потрібні вогні країв ЗПС. За RVR більше 200 м вони можуть бути замінені осьовими вогнями. За RVR 200 м і менше потрібні як вогні країв ЗПС, так і осьові вогні ЗПС.

Holding Position Marking

Маркування позиції очікування

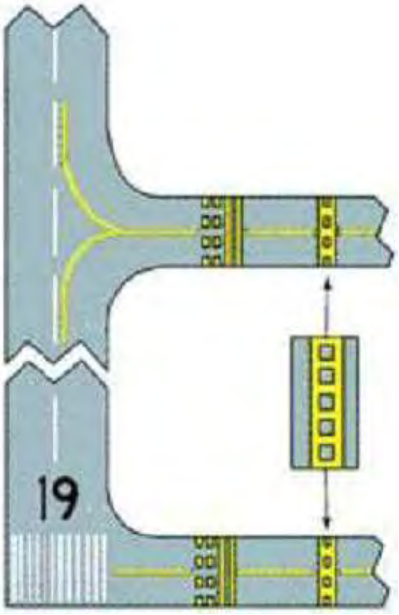


Runway intersections are protected by Holding Position Markings as depicted above. Multiple markings may be existent for use under normal conditions and LVP. Such multiple Holding Position Markings are usually denoted by non standard signs or designations. It is the responsibility of the PIC to familiarize himself with local conditions.

Перехрестя із ЗПС захищені маркуванням позиції очікування, як зображено вище. Багаторазові мар- кування можуть існувати для використання за но- рмальних умов і LVP. Такі багаторазові маркуван- ня позиції очікування зазвичай позначені нестан- дартними підписами або позначками. КПС відповідає за ознайомлення з місцевими умовами

CAT II/III Holding Position Markings

Маркування позиції очікування CAT II/III



When CAT II/III holding positions coincide with CAT I holding positions standard markings are used

If the aerodrome is certified for CAT II/III operations and hold lines for CAT I and CAT II/III operations do not coincide, then CAT II/III Hold Lines as shown above are used. In addition such Hold Lines shall be denoted by mandatory signs as shown below

Whenever LVP are in use the aeroplane shall not cross a CAT II/III Hold Line unless cleared to do so.

Коли позиції очікування CAT II/III співпадають з позицією очікування CAT I, використовуються стандартні маркування.

Якщо аеродром сертифікований для експлуатації за CAT II/III і лінії очікування для експлуатації за CAT I і CAT II/III не співпадають, тоді використовуються лінії очікування CAT II/III, наведені ви- ще. Крім того такі лінії очікування мають біти позначені обов'язковими підписами, наведеними нижче

Кожного разу за впроваджених LVP, літак не має перетинати лінію очікування CAT II/III без дозволу

Runway Intersection Signs

Позначки перехрестя із ЗПС

Taxiway intersects runway 15-33. Runway 15 threshold is to the left, runway 33 threshold is to the right. Arrangement of numbers indicates direction to the corresponding runway threshold

Доріжка для рулювання перетинає ЗПС 15-33. По- ріг 15 ЗПС знаходиться з лівого боку, поріг 33 - з правого боку. Розташування номерів указує на- прямок до відповідного порогу ЗПС.

Taxiway intersects the beginning of the take-off runway 33. (The sign at each take-off end contains only the runway number for the take-off runway while all others contain both runway numbers).

Доріжка для рулювання перетинає початок злету із ЗПС 33. (Позначка на кожному із злітних кінців містить тільки номер ЗПС для злету, в той час як усі інші містять обидва номери ЗПС.

Indicates a category II taxi-holding position

Указує позицію очікування CAT II при рулюванні.

Indicates a category III taxi-holding position

Указує позицію очікування CAT III при рулюванні.

Indicates a joint category II/III taxi-holding position

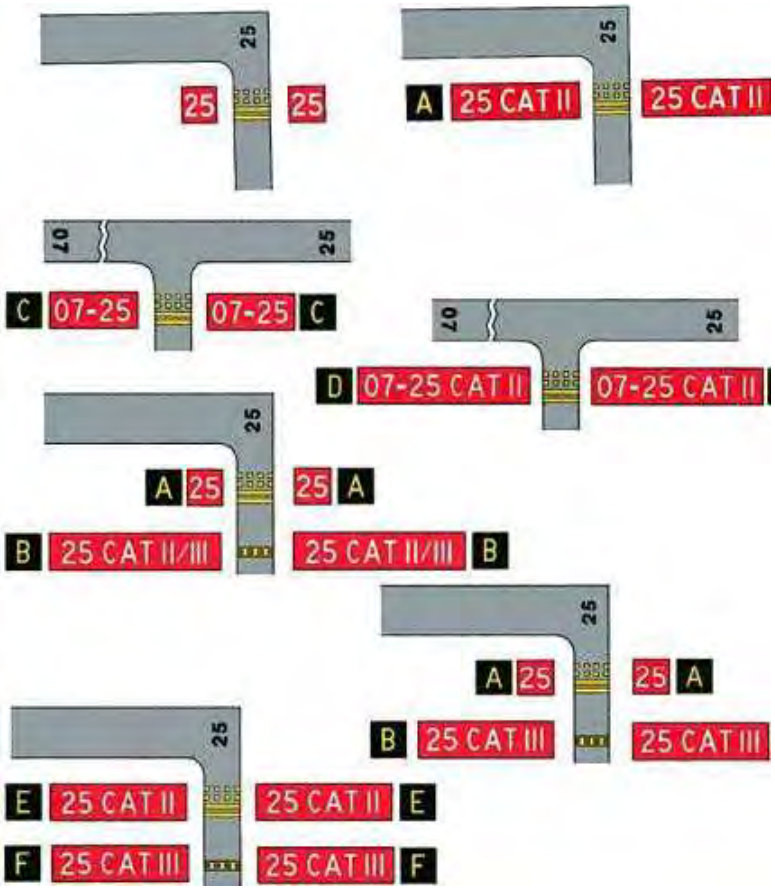
Указує об’єднану позицію очікування CAT II/III при рулюванні.

Indicates that entrance to an area is prohibited.

Указує заборону на вхід в зону

Typical Signs at Taxiway Holding Position (Associated Taxiway Markings also Shown)

Типові позначки біля позицій очікування доріжок для рулювання (також показані зв'язані маркування доріжок для рулювання



8.4.11.2. Taxiway Lighting and Taxi Guidance

Blue taxiway edge lights are a minimum standard. On larger airports green centreline guidance and red stop bars are becoming more and more customary. In such case blue taxiway edge lights may be replaced by unlighted wooden poles. On some airports ground control radar systems are in operation

8.4.12. Flight Planning

For any kind of LVTO, a take-off alternate is automatically required. On the other hand, the actual WX conditions for the departure are generally not known at the time of flight planning. Prior to an LVTO the PIC should nominate the take-off alternate on the operational flight plan and make sure that this information is retained on the ground

Requirements for the take-off alternate are defined in **Part A p. 8.1.5.OM**

8.4.13. Runway Requirements

Runway requirements as derived from tabulated data are minimum requirements.

LVTO requires an additional margin of safety for runway alignment, slow initial acceleration through careful power application and reduced braking performance due to possible directional stability problems. This margin should not be

8.4.11.2. Вогні доріжок для рулювання і управління рулінням

Сині бічні вогні доріжок для рулювання є мінімальним стандартом. В більш крупних аеропортах зелене осьове спрямовування і червоні лінії зупинки стають все більш звичайними. В такому випадку Сині лінії країв доріжок для рулювання можуть бути замінені на неосвітлені дерев'яні стовпчики. В деяких аеропортах діють системи наземного радіолокаційного контролю

8.4.12. Планування польотів

Для будь-якого виду LVTO автоматично потрібен запасний аеродром для зльоту. З іншого боку, під час планування фактичні умови погоди для відправлення зазвичай не відомі. Перед LVTO КПС повинен призначити в оперативному плані польоту запасний аеродром для злету та переконатись, що ця інформація буде зберігатись на землі.

Вимоги до запасного аеродрому для зльоту наведені в **п. 8.1.5 Частини А КЕ.**

8.4.13. Вимоги до ЗПС

Вимоги стосовно ЗПС, як виходить з табличних даних, є мінімальними вимогами.

LVTO вимагає додаткового запасу безпеки для витримування напрямку на ЗПС, невеликого почат- кового прискорення методом уважного збіль- шення потужності та зменшених зусиль при галь- муванні через можливі проблеми з стабільністю витримування напрямку. Цей запас

less than 20% of the required runway length after con- sideration of all other factors.

8.4.14. Obstacle Clearance requirements

Tabulated data do not include non standard obstacle clearance requirements for the second and third segments. For this reason departures which require turns in the second segment may not be flown in IMC unless the necessary computations have been made and are published in the **Part C i.13.1 OM.**

8.4.15. Pilot Seat Adjustment

Correct pilot seat adjustment gives significant advantages in assessment of distance to the ground and better view outside cockpit during low visibility approaches.

Both pilots should adjust their seats to take an optimum position (usually one point above than at standard approach) for make safe landing from the left pilot seats under normal circumstances and from the right pilot seat in case of PIC incapacitation.

не має бути меншим ніж 20% потрібної довжини ЗПС після розгляду усіх інших факторів.

8.4.14. Вимоги до безпечної висоти прольоту перешкод

Табличні дані не містять вимоги до нестандартних безпечних висот прольоту перешкод на другому і третьому сегментах. Через це вильоти, які вимагають розворотів на другому сегменті можуть не виконуватись за приладових метеоумов, крім випадків, коли виконано потрібні розрахунки за процедурою, наведеною в **Частині С п.13.1 КЕ.**

8.4.15. Налаштування пілотського сидіння

Правильне налаштування сидіння пілота надає суттєві переваги стосовно оцінки дистанції до землі та кращій огляд зовні кабіни протягом виконання заходів на посадку за умов низької видимості

Обидва пілоти мають налаштувати свої сидіння з метою зайняти оптимальне положення (зазвичай одна крапка вище за позицію для стандартного заходу на посадку) для виконання безпечної посадки з лівого пілотського сидіння та з правого пілотського сидіння – на випадок втрати дієздатності КПС.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.5. Extended-range operations with two-engined aeroplanes (ETOPS). A description of the ETOPS operational procedures..... 8.5-3

8.5. Польоти збільшеної дальності для двомоторних літаків (ETOPS). Опис експлуатаційних процедур ETOPS8.5-3

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.5. EXTENDED-RANGE OPERATIONS WITH TWO-ENGINED AEROPLANES (ETOPS). A DESCRIPTION OF THE ETOPS OPERATIONAL PROCEDURES

EASA AMC 20-6

At time Aircompany does not hold approval from the SAAU for ETOPS operations as follows

8.5. ПОЛЬОТИ ЗБІЛЬШЕНОЇ ДАЛЬНОСТІ ДЛЯ ДВОМОТОРНИХ ЛІТАКІВ (ETOPS). ОПИС ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ПРОЦЕДУР ETOPS

Повітряні судна Авіакомпанії не мають схвалення ДАСУ до польотів на дводвигунних літаках зі збільшеною дальністю польоту.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.6. Use Of The Minimum Equipment And Configuration Deviation List(S) 8.6-3

8.6. Використання Мінімального Переліку Обладнання (MEL) Та Відхилень Від Конфігурації (CDL). 8.6-3

8.6.1. Minimum equipment list 8.6-3
8.6.1. Перелік мінімального обладнання 8.6-3
8.6.2. Configuration Deviation List 8.6-4
8.6.2. Перелік відхилень конфігурації 8.6-4
8.6.2.1. Configuration Deviation List – An26 ..... 8.6-4
8.6.2.1. Перелік відхилень конфігурації- Ан 26 ..... 8.6-4
8.6.2.2. Configuration Deviation List – An-74ТК-100 ..... 8.6-4
8.6.2.2. Перелік відхилень конфігурації- Ан-74ТК-100 ..... 8.6-4
8.6.2.3. Configuration Deviation List – Boeing 737 ..... 8.6-4
8.6.2.3. Перелік відхилень конфігурації- Boeing 737 ..... 8.6-4

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.6. USE OF THE MINIMUM EQUIPMENT AND CONFIGURATION DEVIATION LIST(S).

ORO.MLR.105 AMC1s ORO.MLR.105(c); (d)(3); (f); (g); (h) 7 (g) GM1s ORO.MLR.105(a); (e);(f); (f); (g); & (j)

8.6.1. Minimum Equipment List

The Minimum Equipment List (MEL) is implemented in the Airline in accordance with the provisions of 8.a.3 of ARU 682, Appendix I, based on the relevant Master Minimum Equipment List (MMEL). If the MMEL has not been implemented as part of the airworthiness data, the MEL may be implemented in accordance with the MMEL adopted by the State of operation or registration.

The MEL is developed for each aircraft and is a separate document approved by the SAAU.

The MEL is developed in accordance with the MMEL. If the MMEL has not been implemented by the aircraft type developer, the Aircompany develops the MEL based on the aircraft type AFM data.

The Aircompany revise the MEL after any applicable change/ amendment to the MMEL or AFM within the 90 days.

The Aircompany:

- established rectification intervals for each inoperative instrument, item of equipment or function listed in the MEL. The rectification interval in the MEL shall not be less restrictive than the corresponding rectification interval in the MMEL (AFM);
- established an effective rectification programme;
- only operated the aircraft after expiry of the rectification interval specified in the MEL when:
  - the defect has been rectified; or
  - the rectification interval has been extended in accordance with Aircompany's Continuing Airworthiness Management Exposition (Part-M CAME).

The Aircompany established the operational and maintenance procedures referenced in the MEL taking into account the operational and maintenance procedures referenced in the MMEL (AFM). These procedures are part of the Aircompany's MEL.

8.6. ВИКОРИСТАННЯ МІНІМАЛЬНОГО ПЕРЕЛІКУ ОБЛАДНАННЯ (MEL) ТА ВІДХИЛЕНЬ ВІД КОНФІГУРАЦІЇ (CDL).

8.6.1. Перелік мінімального обладнання

Перелік мінімального обладнання (MEL) запроваджений в Авіакомпанії відповідно до положень 8.a.3 доповнення I до цих АПУ 682 на основі відповідного головного переліку мінімального обладнання (MMEL). Якщо MMEL не був запроваджений як частина даних експлуатаційної придатності, у такому випадку MEL може бути запроваджено відповідно до MMEL, прийнятого державою експлуатанта або реєстрації.

MEL розроблено для кожного екземпляра ПС, є окремим документом, що затверджений ДАСУ.

MEL розробляється відповідно до MMEL. У випадку, якщо MMEL не впроваджено розробником типу ПС, Авіакомпанія розробляє MEL на основі даних КЛЕ типу ПС.

Авіакомпанія вносить відповідні зміни до MEL після будь-яких змін/ доповнень у MMEL або КЛЕ впродвж 90 днів.

Авіакомпанія:

- установила інтервали виправлення для кожного непрацюючого приладу, предмета обладнання або функції, які прописані у MEL. Термін виправлення в MEL не повинен бути меншим, ніж обмежуючий відповідний інтервал виправлення у MMEL (КЛЕ);
- створила ефективну програму виправлення;
- експлуатує ПС після закінчення зазначеного у MEL строку виправлення тільки у разі, якщо:
  - дефект був виправлений, або
  - строк для виправлення було подовжено згідно з процедурами Керівництва з управління підтриманням льотної придатності (Part-M CAME) Авіакомпанії.

(f) Авіакомпанією встановлено процедури експлуатації та технічного обслуговування, які зазначаються у MEL, з урахуванням експлуатаційних та технічних процедур, зазначених у MMEL (КЛЕ). Ці процедури є частиною MEL.

8.6.2. Configuration Deviation List

8.6.2.1. AN26

Configuration Deviation List (CDL) of each AN-26 aircraft is a separate document

8.6.2.2. AN-74TK-100

At the time the developer of the AN-74TK-100 aircraft type has not developed a Configuration Deviation List.

8.6.2.3. Boeing 737

Configuration Deviation List (CDL) is a part of AFM and contains additional certificate limitations for aircraft operation without certain secondary airframe or engine parts (like landing gear door, engine oil access door, etc.).

The CDL of each Aircompany's aircraft is a separate document and is approved by the SAAU. The CDL may be approved together with the MEL of a particular instance of the Aircompany's AC, but does not mitigate the MEL restrictions.

It is important to note that all items which are related to the airworthiness of the airplane (such as: wing, control surfaces, flaps, engines, landing gear, etc.) and correspondingly not included into CDL are automatically required to be operative.

CDL lists the aircraft secondary airframes that may be missing for a particular operation and pictorially indicates areas of damage to the aircraft skin/structure that is considered acceptable for flight. Any part not included in the list must be considered as necessary. It is important to repair the airplane at the first airport where repairs or replacements may reasonably be made, since additional malfunctions may require the aircraft to be taken out of service. No more than one part or one combination of parts of one system may be missing, except otherwise specified. Parts of different systems may be simultaneously missing, unless otherwise specified in this list. Missing part may introduce performance penalties that are cumulative.

Although the concept of Rectification Interval does not exist for the CDL, all CDL items are not allowed to be left unrectified for an unlimited period of time as stated in the AFM. However, a specific time limit is required in the dispatch condition itself for some items. Decision for repair is under the Aircompany`s responsibility.

An aircraft must not be dispatched with multiple CDL items inoperative without the PIC having first determined that any interface or interrelationship between inoperative systems or components will not result in a degradation in the level of safety and/or undue increase in crew workload.

When applicable, OFP, take off and landing performance and fuel requirement penalties must be taken into account due to inoperative equipment or component.

8.6.2. Перелік відхилень конфігурації

8.6.2.1. Ан 26

Перелік відхилень від конфігурації (CDL) кожного літака Ан-26 є окремим документом.

8.6.2.2. Ан-74ТК-100

На даний час розробником ПС типу Ан-74ТК-100 не розроблено перелік відхилень конфігурацій.

8.6.2.3. Boeing 737

Перелік відхилень від конфігурації (Configuration Deviation List, CDL) є частиною КЛЕ і містить додаткові обмеження сертифіката на експлуатацію ПС без певних вторинних частин планера або двигуна (наприклад, стулки шасі, люків для доступу до моторного масла і т.д.).

CDL кожного екземпляра ПС Авіакомпанії є окремим документом та затверджений ДАСУ. CDL може бути схвалений разом з MEL конкретного екземпляру ПС Авіакомпанії, але не пом’якшує обмеження MEL.

Важливо зазначити, що всі елементи, які мають відношення до льотної придатності ПС (такі як: крило, поверхні управління, закрилки, двигуни, шасі і т.д.) і, відповідно, не включені в CDL, за умовчанням повинні бути в робочому стані.

CDL містить перелік другорядних частин планера літака, які можуть бути відсутні для виконання конкретної операції, а також графічно показує ділянки пошкодження обшивки/конструкції літака, які вважаються допустимими для польоту. Будь-яка деталь, що не включена до переліку, повинна розглядатися як необхідна. Важливо відремонтувати літак у першому ж аеропорту, де є можливість виконати ремонт або заміну, оскільки додаткові несправності можуть призвести до необхідності виведення літака з експлуатації. Може бути відсутнім не більше однієї деталі або однієї комбінації деталей однієї системи, якщо не вказано інше. Частини різних систем можуть бути відсутніми одночасно, якщо інше не зазначено в цьому переліку. Відсутність деталі може призвести до накопичення погіршень характеристик .

Хоча поняття інтервалу виправлення не існує для CDL, всі позиції CDL не дозволяється залишати без виправлення протягом необмеженого періоду часу, як зазначено в КЛЕ. Однак, для деяких позицій в умовах відправлення вимагається конкретний часовий ліміт. Рішення про ремонт знаходиться під відповідальністю Авіакомпанії.

ПС не повинно відправлятися в політ з декількома непрацюючими елементами CDL, якщо КПС попередньо не переконався, що будь-який взаємозв'язок або взаємодія між непрацюючими системами або компонентами не призведе до зниження рівня безпеки та/або надмірного збільшення навантаження на екіпаж.

Коли це застосовно, має враховуватися поігршення злітно-посадкових характеристик та паливних витрат як наслідок непрацюючого обладнання або компоненту

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.7. Non-commercial operations 8.7-3

8.7. Не комерційна експлуатація 8.7-3

8.7.1. General 8.7-3
8.7.1. Загальні положення 8.7-3
8.7.2. Training flights 8.7-3
8.7.2. Навчальні та тренувальні польоти 8.7-3
8.7.3. Test flights 8.7-5
8.7.3. Польоти з метою обльоту ПС 8.7-5
8.7.3.1. Test flights of An26 ..... 8.7-5
8.7.3.1. Польоти з метою обльоту ПС Ан26 ..... 8.7-5
8.7.3.2. Test flights of Boeing 737 ..... 8.7-5
8.7.3.2. Польоти з метою обльоту ПС Boeing 737 ..... 8.7-5
8.7.3.3. Test flights of An-74ТК-100 ..... 8.7-5
8.7.3.3. Польоти з метою обльоту ПС Ан-74ТК-100 ..... 8.7-5
8.7.4. Delivery flights 8.7-5
8.7.4. Польоти для доставки нового ПС 8.7-5
8.7.5. Ferry Flights 8.7-6
8.7.5. Перегонки ПС 8.7-6
8.7.6. Demonstration flights 8.7-6
8.7.6. Демонстраційні польоти 8.7-6
8.7.7. Positioning Flights 8.7-6
8.7.7. Польоти для позиціонування 8.7-6

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.7. NON-COMMERCIAL OPERATIONS

ORO.AOC.125

Any flight that no passengers, or cargo, or mail is carried for revenue is a non-revenue flight.

8.7.1. General

Aircompany does not conduct non-commercial operations otherwise then that is listed in the operations specifications of AOC.

Aircompany may conduct non-commercial operations with aircraft listed in the Operations Specifications of its AOC, provided that such operations describe in detail in the OM, including the following:

- an identification of the applicable requirements (CAT or Permit to Flight);
- a description of any differences between operating procedures used when conducting CAT operations and non-commercial operations, including such notification to SAAU in advance;
- means of ensuring that all personnel involved in the operations are fully familiar with the associated procedures.

All non-commercial flights must usually be performed under general rules of Aircompany, which are related to commarcial flights.

Aircompany, when conducting non-commercial operations, shall specify the type of flight, as listed in OM, in the flight-related documents (OFP, Loadsheet and other equivalent documents).

Aircompany applies the same operational procedures as those used for its CAT operations to its non-commercial operations with some exception for check, training and ferry flights

At some non-commercial flights carriage of passengers is possible, in such cases, if passengers are on board, they are considered as non-revenue passengers.

It`s determined procedures and limitations for:

- Training flights;
- Test flights;
- Delivery flights;
- Ferry flights;
- Demonstration flights; and
- Positioning flights, including the kind of persons who may be carried at such flights.

The PIC will ensure that all non-revenue passengers have been briefed on the use of seat belts, smoking restrictions, location and operation of doors and emergency exits in the event of an emergency evacuation.

8.7.2. Training flights

Educational and training flights should be executed in area of aerodrome, on route, and in specially set areas in obedience to requirements of normative documents, programs of training

8.7. НЕ КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

Будь-який політ, на якому не перевозяться за винагороду пасажири, вантаж або пошта вважається некомерційним

8.7.1. Загальні положення

Авіакомпанія не виконує некомерційні польоти у спосіб інший, ніж наведено в експлуатаційних специфікаціях Сертифікату експлуатанта.

Авіакомпанія може здійснювати некомерційні операції з ПС, переліченими в Операційних Специфікаціях до СЕ, за умови, що такі операції детально описані в КЕ, включаючи наступне:

- визначення застосовних вимог (САТ або дозволу на політ);
- Опис будь-яких відмінностей між експлуатаційними процедурами застосовними при САТ експлуатації та при некомерційній експлуатації, в тому числі повідомлення ДАСУ про такі відмінності заздалегідь;
- засоби забезпечення того, щоб весь персонал, залучений до експлуатації, був повністю ознайомлений з відповідними процедурами.

Всі некомерційні польоти повинні звичайно виконуватися відповідно до загальних правил Авіакомпанії, що діють відносно рейсових польотів.

Авіакомпанія під час виконання некомерційних польотів повинна зазначати тип польоту, визначений в КЕ у документах, пов'язаних з польотом (оперативний план польоту, Loadsheet та інші еквівалентні документи).

Авіакомпанія застосовує ті ж самі експлуатаційні процедури, що й для комерційних рейсів, до некомерційних рейсів, за деякими винятками для обльотів, тренувальних польотів та рейсів з метою перегонки ПС.

На деяких некомерційних польотах можливе перевезення пасажирів, в таких випадках, якщо пасажири знаходяться на борту, вони вважаються некомерційними пасажирами.

Визначено процедури та обмеження щодо:

- навчальних польотів;
- перевірочних польотів;
- польотів з метою доставки;
- польотів з метою перегонки;
- демонстраційних польотів; та
- польотів для перебазування, включаючи тих осіб, що можуть перевозитись в таких польотах.

КПС повинен забезпечити інструктаж усіх некомерційних пасажирів з використання прив'язних ременів, обмежень стосовно паління, розташуван- ня та управління дверима та аварійними виходами у випадку аварійної ситуації.

8.7.2. Навчальні та тренувальні польоти

Навчальні й тренувальні польоти виконуються в районі аеродрому, на маршруті, а також в спеціально встановлених зонах згідно вимог нормативних документів, програм

of flying composition, and other normative acts in area of adjusting of civil aviation activity.

The PIC of training flight must be qualified and appropriately rated as a pilot-instructor on this type of aircraft.

For landing approach on aerodrome weather minima (lover bound of clouds and visibility), specified for respective type of airplane, are applicable.

During training and proficiency check, only flight crewmembers involved in training and/or representatives of Authority may be carried on board.

At execution of flights with shutdown of engine (engines) or at marginal conditions, only one trainee crew must be present on A/C.

Independent flights of trainee students and listeners pilots shall be conducted in crew, all members of which (navigator, flight engineer and radio operator) are rated to instructor work.

At independent flights of students (listeners), the pilot-instructor must be present on ATS point or on board, not taking the working seat.

The instructor, which conducts the training and trainee carry out duties of pilot, the workplace of which it occupies.

At flights from base airdrome, the senior pilot-instructor determines the amount of crews onboard, necessary for implementation of work out of base.

At flights of training aircraft to aerodromes, used as training, and back, it is allowed to take on A/C persons, which serve flights and also service passengers. The registration of transportation should be executed in order, certain by CAA.

The zones of training flights should be set above characteristic reference points or over the radio fix. They must be remote from mountains, air-routes, air corridors, areas of take-off and landing at distance that provide safety of flights. Flights in zone should be provided, as a rule, with radar (radio direction finding) control.

Flights through zone at altitudes, taken for performance of training flights, without permission of ATS controller are **FORBIDDEN**.

At flight of aircraft to aerodrome for execution of practice (training) flights, the crew is allowed to execute a task, and to controller - to give permission for flights using radio, if:

- the preparation to fulfillment of task was conducted in set order;
- at training aerodrome and alternates did not take place the changes preventing flights;
- the term of forecasts validity provide the processing of task (forecasts can be received using radio);
- the consumption of fuel onboard corresponds to offered requirements and allows to continue flights.

The pilot-instructor must report to ATS controller the character and range of future task and, at presence of difficult meteorological conditions, the estimated time of departure to alternate aerodrome.

підготовки льотного складу, і інших нормативних актів в області регулювання діяльності цивільної авіації.

Пілот (КПС), який керує ПС під час тренувального польоту повинен мати свідоцтво та відповідну кваліфікаційну відмітку пілота-інструктора даного типу ПС.

Для заходження на посадку на аеродромі застосовуються мінімуми погодних умов (нижній рубіж межі хмар та видимість), вказані для конкретного типу ПС.

Під час тренувальних польотів та польотів для перевірки кваліфікації на борту ПС можуть перевозитися лише члени льотного екіпажу, залучені до процесу навчання, та/або повноважні представники САА.

При виконанні польотів з вимкненням двигуна (двигунів) або на граничних режимах на борту ПС повинен перебувати один екіпаж, якого навчають (тренують).

Самостійні польоти курсантів і слухачів-пілотів, яких навчають (тренують) мають проводитися в екіпажі, усі члени якого (штурман, бортінженер, бортрадист) допущені до інструкторської роботи.

Пілот-інструктор при самостійних польотах курсантів (слухачів) повинен перебувати на пункті ОПР або на борту повітряного судна, не займаючи робочого місця.

Особа, що проводить тренування і той, кого тренують, виконують обов'язки пілота, робоче місце якого займає.

При перельотах з базового аеродрому кількість екіпажів на борту ПС, необхідних для виконання роботи поза базою, визначається старшим пілотом-інструктором.

При перельотах навчальних ПС на аеродроми, використовувані в якості навчальних, і назад, дозволяється перевозити осіб, обслуговуючих польоти і службових пасажирів. Оформлення перевезень здійснюється у порядку, визначеному САА.

Зони навчальних польотів встановлюються над характерним орієнтиром або над радіонавігаційною точкою. Вони мають бути віддаленими від гір, повітряних трас, повітряних коридорів, зон зльоту і посадки на відстані, що забезпечують безпеку польотів. Польоти в зоні повинні забезпечуватися, як правило, радіолокаційним (радіопеленгаційним) контролем.

Проліт через зону на висотах, відведених для виконання навчального польоту, без дозволу диспетчера ОПР **ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ**.

При перельоті повітряного судна на аеродром для виконання тренувальних (навчальних) польотів екіпажу дозволяється виконувати завдання, а диспетчеру - давати дозвіл на польоти по радіо, якщо:

- підготовка до виконання завдання проведена у встановленому порядку;
- на аеродромі тренування і запасних аеродромах не відбулося змін, що перешкоджають польотам;
- термін дії прогнозів забезпечує виконання завдання (прогноз може бути отриманим по радіо);
- запас палива на борту відповідає пропонованим вимогам і дозволяє продовжувати польоти.

Пілот-інструктор повинен доповісти диспетчеру ОПР характер і обсяг майбутнього завдання, а при наявності складних метеоумов - розрахований час виходу на запасний аеродром.

Minimums for training and practice flights are developed in order certain in normative acts in sphere of adjusting of civil aviation activity.

The execution of take-offs and landings at aerodrome flights is allowed in actual meteorological conditions not below of proper training minimums of aerodrome and pilot-instructor and presence of alternate aerodrome, which corresponds to this OM.

At meteorological conditions below of training minimum the execution of landing approaches is allowed with go-around from altitudes, not below of DA/DH, set for training flights.

If at approach before flight on glide path of distance of 4 km a crew obtain information about actual weather on aerodrome that corresponds to training minimum, it gets the right to perform landing.

8.7.3. Test flights

Control flights (test flights) should be executed with the purpose of verification of good condition and determination of airworthiness of A/C to exploitation after repair, replacement of engines and equipment. Depending on program of control flight officials of engineer-technical composition and other specialists can be joined in flight task. Director general should accept the decision in relation to join them in flight task.

8.7.3.1. Test flights of AN-26

Conditions for performing control flights (test flights) for An26 aircraft are described in a separate document - the internal procedure of the Aircompany CAM.PR-01 "Program for the performance of control flights (flights) of AN-26 aircraft and its modifications."

8.7.3.2. Test flights of Boeing 737

Control flights (test flights) of Boeing 737 aircraft are performed in accordance with the provisions of Section 1.13 CAME of the Aircompany.

8.7.3.3. Test flights of AN-74TK-100

Control flights (test flights) of AN-74TK-100 aircraft are performed in accordance with the provisions of Section 1.13 CAME of the Aircompany.

8.7.4. Delivery flights

Delivery flights are flights, when after conclusion of agreement of purchase or leasing, an A/C will fly from the base of producer, seller or lessor to the Aircompany or vice versa

Provided all normal requirements, such as to complement of crew, requirements to equipment are met, non-revenue passengers may be transported if this is not excluded in Certificate of airworthiness and Certificate of registration. The full insurance coverage should be assured. For some delivery flights, the Authority may issue only the Permission to ferry flight in lieu of Certificate of airworthiness and Certificate of registration. This Permission to ferry flight may exclude the carriage of persons other than flight crew and engineers. For those flights with minimum crew and permitted persons - other than flight crew and passengers - the chief-pilot can specify acceptable deviations from procedures required under the OM of Aircompany, but never below of requirements of national and international regulations for non-commercial operations (ICAO Annex 2, Annex 6 II etc).

At those delivery flights, where all requirements of OM of Aircompany are met (including of all insurance coverage for commercial operations) passengers - even commercial pas-

Мінімуми для навчальних і тренувальних польотів розробляються в порядку, визначеному у нормативних актах в області регулювання діяльності цивільної авіації.

Виконання злітів і посадок в аеродромних польотах дозволяється при фактичних метеоумовах не нижче відповідних тренувальних мінімумів аеродрому, пілота-інструктора і наявності запасного аеродрому, що відповідає вимогам чинного КЕ.

При метеоумовах нижче тренувального мінімуму дозволяється виконання заходжень на посадку з виходом на друге коло з висот, не нижче ВПР, встановленої для тренувань.

Якщо при заходженні на посадку до прольоту відстані 4 км на глісаді екіпаж отримав інформацію про фактичну погоду на аеродромі, яка відповідає тренувальному мінімуму, йому надається право виконати посадку.

8.7.3. Польоти з метою обльоту ПС

Контрольні польоти (обльоти) виконуються з метою перевірки справності і визначення придатності повітряних суден до експлуатації після ремонту, заміни двигунів і обладнання. Залежно від програми контрольного польоту в завдання на політ можуть бути включеними особи інженерно-технічного складу і інші фахівці. Рішення щодо включення їх в завдання на політ приймає Генеральний директор.

8.7.3.1. Польоти з метою обльоту ПС Ан-26

Умови виконання контрольних польотів (обльотів) ПС Ан26 описано в окремому документі – внутрішній процедурі Авіакомпанії CAM.PR-01 «Програма з виконання контрольних польотів (обльотів) ПС АН-26 та його модифікацій».

8.7.3.2. Польоти з метою обльоту ПС Boeing 737

Виконання контрольних польотів (обльотів) ПС Boeing 737 відбувається відповідно по положень розділу 1.13 CAME Авіакомпанії.

8.7.3.3. Польоти з метою обльоту ПС Ан-74ТК-100

Виконання контрольних польотів (обльотів) ПС Ан-74ТК-100 відбувається відповідно по положень розділу 1.13 CAME Авіакомпанії.

8.7.4. Польоти для доставки нового ПС

Польоти з метою доставки - це польоти, коли після укладення договору купівлі-продажу або лізингу/оренди ПС перелітає з бази виробника, продавця або орендодавця до авіакомпанії або навпаки.

За умови дотримання усіх звичайних вимог, таких як склад екіпажу, вимог щодо обладнання, некомерційні пасажирські рейси можуть виконуватися, якщо це не виключено у сертифікаті льотної придатності та сертифікаті реєстрації. Має бути гарантоване повне страхове покриття. Для деяких польотів з метою доставки САА може лише видавати «Дозвіл на перегонку ПС» замість сертифікату льотної придатності та сертифікату реєстрації. Цей дозвіл на перегонку ПС може містити перевезення осіб інших ніж льотний екіпаж та інженери. Для таких польотів з мінімальним складом екіпажу та осіб, які мають на це дозвіл (крім пасажирів), шеф-пілот може вказувати придатні відхилення від процедур, що вимагаються згідно КЕ Авіакомпанії, проте вони ніколи не можуть бути нижчими за вимоги положень національного та міжнародного рівня щодо некомерційних польотів (Додаток 2, Додаток 6 II ІКАО тощо).

На цих рейсах з метою доставки, коли дотримано усіх вимог КЕ Авіакомпанії (включаючи усі страхові покриття щодо комерційних польотів) можуть перевозитися пасажири - навіть комерційні пасажири, - якщо реєстрацію

sengers - may be carried, if the registration of airplane is removed from the AOC only after arrival to final (delivery) destination

8.7.5. Ferry Flights

Ferry flights are flights to position the aircraft for maintenance. They may be executed with minimum crew and reduced airworthiness as permitted in AFM or its supplements.

Ferry flights to aircraft positioning in repair, from repair, and with purpose of ferry are executed at the daytime or at night in obedience to this OM requirements.

Aircraft ferry flights the state of which does not correspond to set technical requirements, should be carried out according to claims of normative acts in sphere of adjusting of civil aviation activity at day-time only and with CAA permission.

For ferry flights, the most experienced crew shall be appointed. Before ferry flight, the preliminary preparation of crew should be conducted.

8.7.6. Demonstration flights

The demonstration flight can be executed with purpose of sale/advertising or demonstration of flight characteristics to potential buyer, or flights with purpose to introduce journalists and purchasers with the new type of airplane.

In any case, all flights with passengers onboard require the full and normal complement of crew. Flights without passengers may be combined with training flights and either require normal crew composition (without cabin crew) or at least of type rated instructor plus flight crewmembers with basic licenses, required for that category of aircraft. In contrast to normal execution of flight, flights under VFR are also permitted at a distance of more than 25 NM from airport subject to application of VFR minimums. For these flights, the Chief-pilot may specify additional increments to minimums on individual basis.

8.7.7. Positioning Flights

A positioning flight is the flight for purpose of aircraft positioning to certain aerodrome for commercial operations.

The minimum flight crew may perform positioning flights.

The crewmembers can be transported to temporal base of execution of flights or after such execution.

ПС усунено з Сертифікату експлуатанта лише після прибуття у остаточне місце призначення (доставки)

8.7.5. Перегонки ПС

Перегонки ПС - це польоти з метою перегонки ПС для проведення ТО. Вони мають проводитися мінімальним складом екіпажу та зниженою льотною придатністю, наскільки це дозволено КЛЕ.

Польоти з перегонки повітряних суден в ремонт, з ремонту та з метою перебазування виконуються вдень або вночі згідно вимог чинного КЕ.

Перегонка повітряних суден, стан яких не відповідає встановленим технічним вимогам, здійснюється згідно вимог нормативних актів в області регулювання діяльності цивільної авіації тільки вдень та з дозволу САА.

Для польотів з перегонки повітряних суден призначаються найбільш досвідчені екіпажі. Перед перегонкою з екіпажами проводиться попередня підготовка.

8.7.6. Демонстраційні польоти

Демонстраційний політ може виконуватися з метою продажу/реклами або демонстрування льотних характеристик потенційному покупцю, або польоти з журналістами та покупцями з метою представлення нового типу ПС.

В усіх випадках, усі польоти з пасажирами на борту мають виконуватися повним звичайним складом екіпажу. Польоти без пасажирів можуть поєднуватися з навчальними, і вимагають або звичайного складу екіпажу (без бортпровідників), або принаймні кваліфікованого інструктора плюс членів льотного екіпажу зі свідоцтвами, необхідними для цієї категорії ПС. На відміну від звичайної льотної діяльності польоти за ПВП також дозволяються на відстані понад 25 м. миль від аеропорту за умов застосування мінімумів за ПВП. Шеф-пілот може вказувати додаткові збільшення мінімумів цих польотів в індивідуальному порядку.

8.7.7. Польоти для позиціонування

Політ з метою позиціонування – це політ до певного аеродрому для виконання комерційних польотів.

Польоти з метою позиціонування можуть виконуватися з мінімальним складом льотного екіпажу.

Члени екіпажу можуть перевозитися до тимчасової бази виконання польотів або після такого виконання.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

8.8. Oxygen requirements. 8.8-3
8.8. Вимоги до кисню. 8.8-3
8.8.1. General 8.8-3
8.8.1. Основні положення 8.8-3
8.8.2. Definitions 8.8-3
8.8.2. Визначення 8.8-3
8.8.3. First aid oxygen 8.8-4
8.8.3. Кисень для першої допомоги 8.8-4
8.8.4. Reserve oxygen for pressurized aircraft 8.8-4
8.8.4. Додатковий кисень літаків, які герметизуються 8.8-4
8.8.5. Oxygen equipment and supply requirements 8.8-4
8.8.5. Кисневе обладнання й вимоги по постачанню 8.8-4
8.8.6. Individual breathing device of air crew 8.8-6
8.8.6. Індивідуальний дихальний пристрій екіпажа 8.8-6

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8.8. OXYGEN REQUIREMENTS.

8.8. ВИМОГИ ДО КИСНЮ.

CAT.OP.MPA.285 CAT.IDE.A.230 GM1 CAT.IDE.A.230 CAT.IDE.A.235 AMC1/GM1 CAT.IDE.A.235 CAT.IDE.A.240 AMC1 CAT.IDE.A.240 CAT.IDE.A.245

8.8.1. General

Aircompany guarantees that its planes equipped with oxygen mask for each crew member. Aircompany guarantees that enough oxygen aboard aircraft for flight above 10,000 feet:

- for all crew members and 10% of passengers at any time over 30 minutes in a cab height of 10,000 feet to 13,000 feet.
- for all crew members and passengers in any period of time at altitude in the cabin more than 13,000 feet

Aircompany guarantees that the flight does not begin until the board is not enough oxygen for all crew members and passengers in case of depressurization at the time when the cabin altitude is over 10,000 feet

In case of when a flight is performed at an altitude over 25,000 feet, or when the flight is at an altitude of less than 25,000 feet, but the reduction can not be performed within 4 minutes to a height equivalent to 13,000 feet, oxygen supply guaranted for at least 10 minutes for passengers. If the flight is from leaking AC cabin altitude at 10,000 feet, Aircompany guarantees continued safe flight and landing at the nearest suitable for the AC type aerodrome

The Aircompany requires from the flight crew to use supplement oxygen whenever, either:

- the cabin altitude exceeds 10000 ft or the atmospheric pressure in cabin is less than 700 hPa, or
- the cabin altitude exceeds 10000 ft or the atmospheric pressure in cabin is less than 700 hPa for a period in excess of 30 minutes and for any period the cabin altitude exceeds 13 000 ft or the atmospheric pressure in cabin is less than 620 hPa.

8.8.2. Definitions

First aid oxygen - necessary amount of pure oxygen for passengers who, for physiological reasons, might be needed to reduce oxygen in the cabin with a height of more than 25,000 feet.

Reserve oxygen - in pressurized aircraft - the number of pure oxygen for the required number of people on the plane to the desired time of flight at the appropriate height (altitude), followed by depressurization of the cabin.

Reserve oxygen - not on unpressurized aircraft - a necessary amount of pure oxygen, which must be supplied by people on the plane which is not pressurized whenever the flight is done at altitudes above 10,000 feet.

Protective breathing crew equipment (POBI) - equipment to protect eyes, nose and mouth of each crew member, who is in the performance of duties in the cockpit or passenger cabin. Trench should allow crew members to continue their duties even if a smoke or toxic air in the cabin or cockpit, and portable equipment trench should allow active against fire.

8.8.1. Основні положення

Авіакомпанія гарантує, що її літаки обладнані кисневими масками для кожного члена екіпажу. Авіакомпанія гарантує, що на борту літаків досить кисню для польотів вище 10000 футів:

- для всіх членів екіпажу й 10% пасажирів у будь-який період часу більше 30 хвилин, якщо висота в кабіні від 10000 футів до 13000 футів.
- для всіх членів екіпажу й пасажирів у будь-який період часу при висоті в кабіні більше 13000 футів.

Авіакомпанія гарантує, що політ не почнеться поки на борту літака не буде досить кисню для всіх членів екіпажу й пасажирів на випадок розгерметизації на той період часу, коли висота в кабіні буде більше 10000 футів.

У випадку коли політ проходить на висоті менше 25000 футів, але зниження не може бути виконане протягом 4-х хвилин до висоти еквівалентної 13000 футів, постачання киснем гарантується протягом не менш 10 хвилин для пасажирів. У випадку, якщо політ триває з негерметичною кабіною ПС на висотах польоту більше 10,000 футів , Авіакомпанія гарантує безпечне продовження польоту й посадки на найближчому придатному для даного типу ПС аеродромі.

Авіакомпанія вимагає від льотних екіпажів користуватись додатковим киснем в будь-якому з наведених випадків:

- при висоті в кабіні понад 10000 футів або барометричному тиску нижче 700 гПа (525 мм рт. ст.), або
- при висоті в кабіні понад 10000 футів або барометричному тиску нижче 700 гПа (525 мм рт. ст.) протягом часу понад 30 хвилин та на будь-який період при висоті в кабіні понад 13000 футів або барометричному тиску нижче 620 гПа (465 мм рт. ст.).

8.8.2. Визначення

Кисень для першої допомоги - необхідна кількість чистого кисню для пасажирів, яким, по фізіологічних причинах, може бути потрібен кисень для зниження з висоти в кабіні, що перевищує 25.000 футів.

Додатковий кисень - на герметизованих літаках – кількість чистого кисню для необхідної кількості людей у літаку на необхідний час польоту на відповідній висоті (висотах), що випливають за розгерметизацією кабіни

Додатковий кисень - на не герметизизованих літаках - необхідна кількість чистого кисню, яким повинні бути постачені люди на не герметизованому літаку завжди, коли політ виконується на висотах вище 10.000 футів.

Захисне дихальне обладнання екіпажа (POBI) - обладнання для захисту очей, носа й рота кожного члена екіпажа, що перебуває при виконанні обов'язків у кабіні екіпажа або пасажирській кабіні. POBI повинне дозволяти членам екіпажа продовжувати виконання своїх обов'язків навіть при умовах диму або токсичного повітря в салоні

або кабіні екіпажа, а переносне обладнання РОВІ повинне дозволяти активну боротьбу з вогнем.

8.8.3. First aid oxygen

The amount of oxygen must be determined using Averaged costs at standard temperature and pressure of dry air (STPD), at least 3 liters per minute for each person, for the entire flight after cabin depressurization at altitudes over 8,000 feet for at least 2% of passengers (but no case less than one person). The required amount of oxygen for first aid for a particular type of work should be determined based on height in the cabin and flight duration, according to operating procedures established for each type of work and the route.

The existing oxygen equipment must generate a mass flow of oxygen in an amount of at least four liters per minute for each user (conditions STPD). There may be provided means for reducing the flow of not less than two liters per minute (STPD) at different altitudes

8.8.3. Кисень для першої допомоги

Кількість кисню повинне визначатися з використанням осередненої витрати при стандартній температурі й тиску сухого повітря (STPD), принаймні 3 літри у хвилину на людину, на весь політ після розгерметизації при висотах кабіни більш ніж 8000 футів для, принаймні, 2% перевезених пасажирів (але в жодному разі менше, ніж для однієї людини). Необхідна кількість кисню для першої допомоги для конкретного виду робіт повинна визначатися, виходячи з висот у кабіні й тривалості польоту, відповідно до експлуатаційних процедур, установленими для кожного виду робіт і маршруту.

Наявне кисневе обладнання повинне генерувати масовий потік кисню в кількості, принаймні, чотири літри у хвилину на кожного користувача (умови STPD). Можуть бути передбачені засоби для зменшення потоку не менш, ніж двох літрів у хвилину (STPD) на будь-яких висотах.

8.8.4. Reserve oxygen for pressurized aircraft

The required amount of supplemental oxygen should be determined based on height in the cabin, and duration of the flight based on the assumption that cabin pressurization failure occurs at the height of the flight or at the point of flight that is most critical from the standpoint of oxygen need, and that after the failure plane will go down accordance with emergency procedures set out in AFM of appropriate AC type to safe altitude along the route, on which there is flight to safety continued flight and landing. After refusing cabin pressurization, the height of the cabin should be considered equal altitudes of the aircraft, unless it is proved that the possible failure of cabin pressurization will not lead to equivalence cabin altitude and altitude. In these circumstances the maximum height in the cabin, installed for the certification of aircraft type, should be used as a basis for determining oxygen consumption.

8.8.4. Додатковий кисень літаків, які герметизуються

Необхідна кількість додаткового кисню має визначатися, ґрунтуючись на висоті в кабіні, тривалості польоту й виходячи з того припущення, що відмова наддування кабіни відбувається на висоті польоту або в точці польоту, які є найбільш критичними з погляду необхідності кисню, і що після відмови літак буде знижуватися відповідно до аварійних процедур, викладеними в КЛЕ відповідного типу ПС до безпечної висоти за маршрутом, по якому відбувається політ, для безпечного продовження польоту і посадки. Після відмови наддування кабіни, висота в кабіні повинна розглядатися як рівна висоті польоту літака, якщо не доведено, що можлива відмова системи наддування кабіни не приведе до еквівалентності висоти кабіни й висоти польоту. У цих обставинах максимальна висота в кабіні, установлена для сертифікації типу літака, повинна використовуватися як основа для визначення споживання кисню.

8.8.5. Oxygen equipment and supply requirements

Aircompany requires that the necessary amount of oxygen for respiration and supplemental oxygen transported aboard Aircompany`s aircrafts and was sufficient to ensure that:

Flight crew members

Each flight crew member on the flight crew should be given extra oxygen, as indicated in **Table 1 p.8.1.5**. If all those seats in cabin crew receive oxygen from an oxygen source for flight crew members, in terms of oxygen they need to be considered as flight crew members on the flight crew while performing official duties. Persons in cabin crew seats that do not receive oxygen from an oxygen source for flight crew members in terms of oxygen are considered as passengers.

Flight crew members that do not fall under the above paragraph, in terms of oxygen should be considered as:

Passenger cabin crew members**,** if they work on substitution or be involved in performance of duties of flight crew before the flight,

8.8.5. Кисневе обладнання й вимоги по постачанню

Авіакомпанія вимагає, щоб необхідна кількість кисню для подиху й додаткового кисню перевозилося на борту літаків Авіакомпанії й було достатнім для забезпечення:

Члени льотного екіпажа

Кожному члену льотного екіпажа в кабіні екіпажа повинен надаватися додатковий кисень, як це зазначено в **Таблиці 1 п.8.1.5.** Якщо всі особи в кріслах кабіни екіпажа одержують кисень із кисневого джерела для членів льотного екіпажа, з погляду забезпечення киснем вони повинні розглядатися як члени льотного екіпажа в кабіні екіпажа під час виконання службових обов'язків. Особи в кріслах кабіни екіпажа, що не одержують кисень із кисневого джерела для членів льотного екіпажа з погляду забезпечення киснем розглядаються як пасажири.

Члени льотного екіпажа, що не підпадають під вищевказаний параграф, з погляду забезпечення киснем повинні розглядатися, як:

члени екіпажа пасажирської кабіни, якщо вони працюють на підміні або будуть залучатися до виконання обов'язків члена льотного екіпажа до завершення польоту,

Passengers, if they do not work on substitution and not be involved in performance of official duties of flight crew for the time remaining flight.

Oxygen masks shall be located so as to be within immediate reach of flight crew members while they are at their operational stations.

Passenger cabin crew and passengers

cabin crew and passengers extra oxygen should be given according to **Table 1.** Members of the cabin crew who are on board for well over the minimum required, in terms of oxygen should be considered as passengers.

The requirements for the supply of oxygen, indicated in Table 1 p.8.8.1.4., for aircraft not certified for flight above 25,000 feet may be reduced for the entire flight time between 10,000 feet and 14,000 feet altitude on the pressure in the cabin for all needy members cabin crew and for at least 10% of passengers, if all points of the route that flies, the aircraft can safely fall within 4 minutes on high pressure in the cabin 14,000 feet.

пасажири, якщо вони не працюють на підміні й не будуть залучатися до виконання службових обов'язків члена льотного екіпажа протягом часу, що залишилося, польоту.

Кисневі маски повинні бути розташовані так, щоб перебувати в межах негайної досяжності членів льотного екіпажа, у той час, як вони перебувають на своїх робочих місцях.

Екіпаж пасажирської кабіни й пасажири

екіпажу пасажирської кабіни й пасажирам додатковий кисень повинен надаватися відповідно до **Таблиці 1.** Члени екіпажа пасажирської кабіни, які знаходяться на борту в кількості понад мінімально необхідну, із погляду забезпечення киснем повинні розглядатися як пасажири.

Вимоги по постачанню киснем, зазначені в Таблиці 1 п.8.8.1.4., для літаків, не сертифікованих для польотів вище 25000 футів можуть бути знижені для всього польотного часу між 10000 футів і 14000 футів висоти по тиску в кабіні для всіх нужденних Членів екіпажа пасажирської кабіни й для, принаймні, 10 % пасажирів, якщо у всіх крапках маршруту, що пролітає, літак здатний безпечно знизитися в межах 4 хвилин до висоти по тиску в кабіні 14000 футів

Table 1

Oxygen – minimum requirements for pressurized aircraft

Таблиця 1

Кисень - Мінімальні вимоги для Герметичних літаків

SUPPLY FOR: **СПОЖИВАЧІ:**	***DURATION AND CABIN PRESSURE ALTITUDE*** **ТРИВАЛІСТЬ І ВИСОТА ЗА ТИСКОМ В КАБІНІ**
All occupants of flight deck seats on flight deck duty	*Entire flight time when the cabin pressure altitude exceeds 10,000 ft but does not exceed 13,000 ft after the first 30 minutes at those altitudes but in no case less than*
	1) 30 minutes for airplanes certificated to fly at altitudes not exceeding 25.000 ft (Note 2).
	2) 2 hours for airplanes certificated to fly at altitudes more than 25,000 ft (Note 3).
Всі особи в кріслах кабіни екіпажа під час виконання службових обов'язків	Весь польотний час, коли висота по тиску в кабіні більше 10000 футів, але менш 13000 футів після перших 30 хвилин на таких висотах але в жодному разі не менш, ніж
	1) 30 хвилин для літаків, сертифікованих для польотів на висотах, що не перевищують 25000 футів (Примітка 2).
	2) 2 години для літаків, сертифікованих для польотів на висотах більше 25000 футів (Примітка 3).
All required cabin crew members	*Entire flight time when cabin pressure altitude exceeds 13,000ft, but not less than 30 minutes (Note 2), and entire flight time when cabin pressure altitude is greater than 10,000 ft but does not exceed 13,000 ft after then first 30 minutes at these altitudes.*
Всі нужденні Члени екіпажа пасажирської кабіни	Весь польотний час, коли висота по тиску в кабіні перевищує 13000 футів, але не менш, ніж 30 хвилин (Примітка 2), і весь польотний час, коли висота по тиску в кабіні перевищує 10000 футів, але не більше 13000 футів після перших 30 хвилин на цих висотах.
100% of passengers (Note 5)	*10 minutes or the entire flight time when the cabin pressure altitude exceeds 15,000 ft whichever is the greater (Note 4)*
100% пасажирів (Примітка 5)	10 хвилин, або весь польотний час, коли висота по тиску в кабіні перевищує 15000 футів, залежно від того, що більше (Примітка 4).

SUPPLY FOR: **СПОЖИВАЧІ:**	*DURATION AND CABIN PRESSURE ALTITUDE* **ТРИВАЛІСТЬ І ВИСОТА ЗА ТИСКОМ В КАБІНІ**
30% of passengers (Note 5) 30% пасажирів (Примітка 5)	*Entire flight time when the cabin pressure altitude exceeds 14,000 ft but does not exceed 15,000 ft.* Весь польотний час, коли висота по тиску в кабіні перевищує 14000 футів, але не більше 15000 футів.
10% of passengers (Note 5) 10% пасажирів (Примітка 5)	*Entire flight time when the cabin pressure altitude exceeds 10,000 ft but does not exceed 14,000 ft after the first 30 minutes at these altitudes.* Весь польотний час, коли висота по тиску в кабіні перевищує 10000 футів, але не більше 14000 футів після перших 30 хвилин на цих висотах.

Note 1: Oxygen supply provided shall consider a descend profile by cabin pressure for certain routes

Note 2: The amount of oxygen required to supply with a decrease at a constant speed with a maximum certified altitude aircraft to 10,000 feet for 10 minutes and followed the flight at an altitude of 10,000 feet within 20 minutes.

Note 3: The amount of oxygen required to supply with a decrease at a constant speed with a maximum certified altitude aircraft to 10,000 feet for 10 minutes and followed the flight at an altitude of 10,000 feet for 110 minutes. The oxygen provided by Protective Breathing Equipment (PBE)s available may be included.

Note 4: The amount of oxygen required to supply with a decrease at a constant speed with a maximum certified altitude aircraft to 15,000 feet.

Note 5: In this table the word " passengers " means the actual number of passengers, including infants.

Примітка 1. Надаване забезпечення киснем повинне враховувати профіль зниження висоти по тиску в кабіні для відповідних маршрутів

Примітка 2. Кількість кисню, який необхідно для постачання при зниженні з постійною швидкістю з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10000 футів за 10 хвилин і з наступним польотом на висоті 10000 футів упродовж 20 хвилин.

Примітка 3. Кількість кисню, який необхідно для постачання при зниженні з постійною швидкістю з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 10000 футів за 10 хвилин і з наступним польотом на висоті 10000 футів протягом 110 хвилин. Кисень, який забезпечується засобами захисту органів дихання (PBE) може входити у запас.

Примітка 4. Кількість кисню, який необхідно для постачання при зниженні з постійною швидкістю з максимальної сертифікованої висоти польоту літака до 15000 футів

Примітка 5. У цій таблиці під словом «пасажири» мається на увазі фактична кількість перевезених пасажирів, включаючи грудних дітей

8.8.6. Individual breathing device of air crew

Aircompany operates airplanes with pressurized cabin and a maximum certificated takeoff mass over 5700 kg or a maximum approved passenger seating a number of 19, if the following requirements:

- The aircraft is equipped with means to protect eyes, nose and mouth of each flight crew members, under the line of duty, and supply them with oxygen for at least 15 minutes. Oxygen in the protective mask is provided with additional oxygen.
- On the aircraft is sufficient portable devices of PBE corporation to protect eyes, nose and mouth of all required cabin crew members and submitting them to the respiratory mixture for at least 15 minutes.
- Protective breathing equipment is conveniently located in the cockpit and easily accessible for immediate use from the operational workstation.
- Protective breathing equipment when its use does not preclude conducting radio

Aircompany`s aircraft are equipped with an additional portable PBE installed adjacent to the hand fire extinguisher referred to in points CAT.IDE.A.250 (b) and (c), or adjacent to the entrance of the cargo compartment, in case the hand fire extinguisher is installed in a cargo compartment.

8.8.6. Індивідуальний дихальний пристрій екіпажа

Авіакомпанія виконує польоти на літаках з герметизованою кабіною і максимальною сертифікованою злітною масою більш 5700 кг чи максимальним схваленим числом пасажирських місць більш 19, при виконанні наступних вимог:

- Літак, обладнаний засобами для захисту очей, носа і рота кожного з членів льотного екіпажу, що знаходяться під час виконання службових обов'язків, і подачі їм кисню протягом не менш ніж 15 хвилин. Подача кисню в захисну маску забезпечується за рахунок додаткового кисню.
- На літаках є достатня кількість переносних пристроїв PBE для захисту очей, носа і рота всіх членів обов'язкового кабінного екіпажу і подачі їм дихальної суміші протягом не менш ніж 15 хвилин.
- Захисне дихальне устаткування зручно розташовується в кабіні і легко доступно для негайного використання з робочого місця.
- Захисне дихальне устаткування при його використанні не перешкоджає веденню радіозв'язку.

Літаки Авіакомпанії обладнані додатковим переносним PBE, який розміщується поруч з ручним вогнегасником, зазначеним у пунктах CAT.IDE.A.250 (b) і (c), або поруч з входом до вантажного відсіку, якщо ручний вогнегасник встановлений у вантажному відсіку.

A detailed description and operation of the oxygen system, PBE for each airplane type is described in the **OM Part B, B1** and **B2** for appropriate aircraft type.

Детальний опис і експлуатація кисневої системи, PBE для кожного типу літака **див. Частини В, В 1** та **В 2 КЕ** для відповідного типу ПС.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENT **ЗМІСТ**

8.9 Procedures related to the use of type B EFB applications 8.9-3
8.9 EFB 8.9-3
8.9.1 General 8.9-3
8.9.1 Загальні положення 8.9-3
8.9.2 Description and Classification of EFB Systems 8.9-3
8.9.2 Опис і класифікація EFB 8.9-3
8.9.3 Hardware 8.9-4
8.9.3 Апаратна основа 8.9-4
8.9.4 List of EFB applications 8.9-4
8.9.4 Перелік додатків EFB 8.9-4
8.9.5 The EFB application 8.9-4
8.9.5 Використання EFB 8.9-4
8.9.6 EFB Malfunction 8.9-6
8.9.6 Дії при відмові EFB 8.9-6

Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

8.9 EFB OPERATIONS

EASA AMC 20-25, CAT.GEN.MPA.141, GM1-2 CAT.GEN.MPA.141, AMC1 CAT.GEN.MPA.141(a), GM1 CAT.GEN.MPA.141(a), AMC1-3 CAT.GEN.MPA.141(b), GM1-2 CAT.GEN.MPA.141(b), GM1 CAT.IDE.A.100(b), AMC1 CAT.IDE.A.130(j), SPA.EFB.100, AMC1-4 SPA.EFB.100(b), AMC1 SPA.EFB.100(b)(1), AMC1 SPA.EFB.100(b)(2), AMC1-10 SPA.EFB.100(b)(3), GM1-6 SPA.EFB.100(b)(3)

8.9.1 General

The technology of an electronic aeronavigation data exchange is enacted at Aircompany- Electronic Flight Bag, (hereinafter the EFB) for the purposes of optimization and acceleration of:

- The flight preparation processes;
- The aeronavigation data storage and updating;
- The flight data calculation;
- The data exchange between the flight crew members and respective Aircompany's departments;
- The real-time reception of the flight implementation essential information;
- The scope reduction of the paper document flow.

The EFB operation involves the Aircompany employees, whose professional duties include the aeronavigation data operation and those who have undergone the respective training in compliance with the training syllabus, according to p. 2.8 of Part D of this OM.

The detailed description of the EFB utilization and administration procedure at the Aircompany is provided in the on the Electronic Flight Bags (EFB) Regulation OCC.REG-02, the document can be found at the link https://docs.constantaairline.com/index.php?lang=ru&id_section=20&id_subsection=66.

This section describes the general principles of using EFB.

8.9.2 Description and Classification of EFB

The Aircompany is using portable EFBs.

A portable EFB can be operated inside and outside the aircraft.

A portable EFB hosts type A and/or type B EFB software applications. In addition, it may host miscellaneous (non-EFB) software applications see (Electronic Flight Bags (EFB) Regulations OCC.REG-02).

The mass, dimensions, shape, and position of the portable EFB should not compromise flight safety.

Portable EFBs may be used in all phases of the flight if secured to a certified mount or securely fixed in pilot`s

8.9 ЕКСПЛУАТАЦІЯ EFB

8.9.1 Загальні положення

В Авіакомпанії застосовується технологія електронної системи обміну аеронавігаційною інформацією - Electronic Flight Bag, далі (EFB) з метою оптимізації і прискорення:

- процесів підготовки до польоту;
- збереження та оновлення аеронавігаційної інформації;
- виконання розрахунків польотних даних;
- обміну інформацією між членами льотного екіпажу та відповідними службами Авіакомпанії;
- отримання необхідної для польоту інформації в реальному часі;
- зменшення обсягу паперового документообігу.

До роботи з EFB допускаються співробітники Авіакомпанії, в службові обов'язки яких входить робота з аеронавігаційною інформацією та які пройшли підготовку за програмою навчання, передбаченою п. 2.8 Частини D цього КЕ.

Процедури використання та адміністрування EFB в Авіакомпанії детально описано в Положенні по використанню електронних польотних портфелів (EFB) OCC.REG-02, документ можна знайти за посиланням https://docs.constantaairline.com/index.php?lang=ru&id_section=20&id_subsection=66.

Цей розділ описує загальні принципи використання EFB.

8.9.2 Опис і класифікація EFB

В Авіакомпанії використовуються портативні EFB.

Портативний EFB може експлуатуватися як всередині так і поза межами літака.

Портативний EFB містить програмні додатки EFB типу А та / або типу В. Крім того, він може розміщувати різноманітні (не EFB) програмні додатки (дивись Положення по використанню електронних польотних портфелів (EFB) OCC.REG-02).

Маса, розміри, форма та положення портативного EFB не повинні впливати на безпеку польотів.

Портативні EFB можуть використовуватися на всіх етапах польоту, якщо вони закріплені на сертифікованому кріпленні або надійно закріплені в

field of vision in a manner which allows its normal use (EFB regulations) OCC.REG-02.

Portable EFBs not meeting the above characteristic, should be stowed during critical phases of the flight.

8.9.3 Hardware

The 6th generation iPad devices and state-of-the-art models are used as the hardware for EFB at the Aircompany.

Each flight crew of the aircraft is supplied with at least two EFB.

Flight crew members of the Boeing 737-300 and AN-74TK-100 may use corporate as well as personal Portable Electronic Devices (hereinafter – PED).

Each flight crew member who uses a personal EFB during the Aircompany's flights takes full responsibility for PED physical integrity, controls access to the device itself and corporate information stored in it during the flight, would not use any other program except as provided for by EFB.

After the configuration of the personal device, each person/user/owner signs under the statement that he/she has their device configured in accordance to the Aircompany's corporate and EASA and ICAO standards, aware and agree of the Mobile device management (MDM) Profile (that it has been installed and explained its capabilities) and that he/she understands the responsibilities concerning corporate data (for detail see Electronic Flight Bags (EFB) Regulations OCC.REG-02).

8.9.4 List of EFB applications

Aircompany utilizes the following type B EFB applications:

полі зору пілота на його / її робочому місці таким чином, що дозволяє його нормальне використання (Положення по використанню електронних польотних портфелів (EFB) OCC.REG-02).

Портативні EFB, які не відповідають вищезазначеним характеристикам, мають бути прибрані під час критичних фаз польоту.

8.9.3 Апаратна основа

В Авіакомпанії в якості апаратної основи для EFB використовуються пристрої iPad 6-го покоління та більш сучасні моделі.

Льотному екіпажу кожного ПС надається не менше ніж два EFB.

Члени льотного екіпажу Boeing 737-300 та Ан-74ТК-100 можуть використовувати як корпоративні, так і особисті портативні електронні пристрої (далі за текстом – ПЕП).

Кожен член льотного екіпажу, що використовує особистий ПЕП при виконанні польотів в Авіакомпанії несе повну відповідальність за фізичну цілісність ПЕП, контролює доступ до самого пристрою та корпоративної інформації, що зберігається в ньому під час польоту, не використовує сторонніх програм, що можуть негативно вплинути на роботу EFB.

Після конфігурації персонального пристрою кожна особа/користувач/власник підписується під заявою про те, що він/вона налаштував(ла) свій пристрій відповідно до корпоративних стандартів Авіакомпанії та стандартів EASA та ICAO, ознайомлений(на) та згоден(на) з Профілем управління мобільними пристроями (MDM), який встановлено та роз'яснено його можливості, а також про те, що він/вона розуміє свою відповідальність щодо корпоративних даних (детально див. Положення по використанню електронних польотних портфелів (EFB) OCC.REG-02).

8.9.4 Перелік додатків EFB

Авіакомпанія використовує наступні додатки типу B на EFB:

No	Applicatoin *Додаток*	Description *Опис*
1	Jeppesen FliteDeck Pro	Presentation of Route and Aerodrome Information (Electronic Navigation charts, Airport charts, Airway manuals) *Представлення інформації про маршрути та аеродроми (електронні навігаційні карти, карти аеропортів, посібники з польотів)*
2	Flygprestanda Guru2	The aircraft performance calculator app used for runway analysis. Dynamic Airport Database (DAD) with obstacles, NOTAM. *Додаток для розрахунку характеристик літака, що використовується для аналізу злітно-посадкової смуги. Динамічна база даних аеропортів (DAD) з перешкодами, NOTAM.*
3	Microsoft 365 OneDrive	Cloud storage service that allows to store, share, and synchronise documents on any device, providing access to documents at any time, both online and offline.

No	Applicatoin *Додаток*	Description *Опис*
		Служба хмарного сховища, за допомогою якої є можливість зберігання, поширення, та синхронізації документів на будь-якому пристрої, що забезпечує доступ до документів в будь-який час, як онлайн, так і в автономному режимі.

8.9.5 The EFB use

The functionality associated with the EFB system depends, in part, upon the applications loaded on the iPad. The classification of the applications, based on respective safety effects, is intended to provide clear divisions among such applications and, therefore, the assessment process applied to each.

Type A applications are EFB applications whose malfunction or misuse has no flight safety effect.

Type B applications are applications:

- Whose inadequacies or inappropriate usage are classified as a minor failure condition or as it is stated below; and
- Which neither substitute nor duplicate any system or functionality required by airworthiness regulations, airspace requirements, or operational rules.

8.9.5.1 Mounting Devices

The mounting device (or other securing mechanisms) attaches or allows mounting of the EFB system.

The mounting device should not be positioned in such a way that it obstructs visual or physical access to aircraft controls and/or displays, flight crew ingress or egress, or external vision. The design of the mounting device should allow the user easy access to any item of the EFB system, even if stowed, and notably to the EFB controls and a clear view of the EFB display while in use.

The following design practices should be considered:

The mounting device and associated mechanisms should not impede the flight crew in the performance of any task (normal, abnormal, or emergency) associated with operating any aircraft system.

The Aircompany provides for the use of unified mounting devices for both corporate and personal PEDs.

8.9.5.2 Characteristics and Placement of the EFB Display

The EFB display and any other element of the EFB system should be placed in such a way that they do not unduly impair the pilot’s external view during all phases

8.9.5 Використання EFB

Функціональні можливості системи EFB, частково залежать від програм, завантажених на iPad. Класифікація програмних додатків, заснована на відповідному впливі на безпеку авіації, має на меті забезпечити чітке розділення таких додатків, а отже, і процес оцінки, що застосовується до кожного з них.

Додатки типу А - це програми EFB, несправність яких або неправильне використання не впливають на безпеку польотів.

Додатки типу В - це додатки:

- невідповідність або неправильне використання яких класифікується як незначний стан несправності чи нижче; і
- які не замінюють та не дублюють будь-яку систему або функціональність, що вимагається правилами підтримання льотної придатності, вимогами до повітряного простору або правилами експлуатації.

8.9.5.1 Пристрій для кріплення

Пристрій для кріплення (або інші кріпильні механізми) кріпить або дозволяє кріпити систему EFB.

Пристрій для кріплення не повинен розташовуватися таким чином, щоб він перешкоджав візуальному або фізичному доступу до органів управління та / або дисплеїв, входу чи виходу льотного екіпажу або огляду закабінного простору. Конструкція такого пристрою повинна забезпечувати користувачеві легкий доступ до будь-якого елемента системи EFB, навіть якщо він закріплений, зокрема до елементів керування EFB та чіткого огляду дисплея EFB під час використання.

Повинні бути враховані наступні аспекти

Кріпильний пристрій та відповідні механізми не повинні перешкоджати льотному екіпажу у виконанні будь-яких завдань, пов'язаних з експлуатацією будь-якої системи ПС.

Авіакомпанією передбачено використання єдиних пристроїв для кріплення як для корпоративних, так і для особистих ПЕП.

8.9.5.2 Характеристики та розміщення дисплея EFB

Дисплей EFB та будь-який інший елемент системи EFB слід розміщувати таким чином, щоб вони не надто погіршували огляд закабінного простору на

of the flight. Equally, they should not impair the view and access to any cockpit control or instrument.

8.9.5.3 EFB Data Connectivity

EFB does not have the ability to exchange data with aircraft systems.

8.9.5.4 Electromagnetic Interference

EFB will not interfere in any way with the operation of aircraft equipment which remains on (or in standby mode) during critical phases of the flight.

8.9.5.5 Batteries

The EFB uses a lithium-polymer battery as a power source.

For detailed safety procedures for batteries, see OCC.REG-02 Electronic Flight Bag (EFB) Regulation.

8.9.5.6 The Duration Management of an Autonomous EFB Operation

Each EFB user (PIC and co-pilot) is responsible for ensuring that both EFBs on board the aircraft have been fully charged before the flight.

Make sure that Wi-Fi and Bluetooth are switched off.

The device brightness can be adjusted as necessary; however, the lower brightness mode (if applicable) provides for the reduced energy consumption.

8.9.6 EFB Malfunction

After the complete battery dischargement or the main EFB malfunction the alternate EFB should be used.

If any EFB component is physically damaged, it must be immediately switched off. The use of a damaged EFB is prohibited.

If the battery cell is overheated or catches fire, the EFB must be switched off immediately and placed in a fireproof case on the aircraft board.

In case of emergency landing, the EFB must be switched off and placed in a fireproof case.

The crew can request the required information from the ATC or Aircompany representative via the available communication means, if necessary.

For detailed safety procedures, see OCC.REG-02 Electronic Flight Bag (EFB) Regulation.

всіх етапах польоту. Аналогічно, вони не повинні погіршувати огляд та доступ до будь-якого приладу чи органу управління в кабіні.

8.9.5.3 Можливість обміну даними з системами ПС

EFB не має можливості здійснювати обмін даними з системами ПС.

8.9.5.4 Електромагнітне випромінювання

EFB жодним чином не впливає на роботу обладнання літака, яке увімкнено (або в режимі очікування) під час критичних фаз польоту.

8.9.5.5 Акумуляторні батареї

В якості джерела живлення для EFB використовується літій-полімерна батарея.

Процедури безпеки для акумуляторних батарей детально див. Положення по використанню електронних польотних портфелів (EFB) OCC.REG-02.

8.9.5.6 Управління тривалістю автономної роботи EFB

Кожний із користувачів EFB (як КПС так і другий пілот) відповідають за те, що перед польотом обидва EFB, які знаходяться на борту ПС, були повністю заряджені.

Переконайтеся, що Wi-Fi та Bluetooth вимкнено.

Яскравість пристрою може бути відрегульована в міру необхідності, однак, більш низький режим яскравості (якщо це доречно) споживає менше енергії.

8.9.6 Дії при відмові EFB

Після повного розрядження акумулятора або відмови основного EFB слід використовувати резервний.

У випадку фізичного пошкодження будь-якого елементу EFB його має бути негайно вимкнено. Користування пошкодженим EFB заборонено.

У випадку перегріву чи спалахування акумуляторної батареї EFB має бути негайно вимкнено та поміщено у вогнетривкий кейс, що знаходиться на борту ПС.

У випадку аварійної посадки EFB має бути та поміщено у вогнетривкий кейс.

При необхідності екіпаж може здійснити запит необхідної інформації у диспетчера ОПР або представника Авіакомпанії за наявними каналами зв'язку.

Процедури безпеки детально див. Положення по використанню електронних польотних портфелів (EFB) OCC.REG-02.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

9 TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS AND ARMS 9-5
9 ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ТА ЗБРОЇ....9-5

9.1 The policy of Aircompany Constanta in relation to the carriage of dangerous goods....9-5
9.1 Політика Авіакомпанії Константа по відношенню до перевезення небезпечних вантажів....9-5
9.2 Approval for transportation of dangerous goods from the State Aviation Administration of Ukraine....9-6
9.2 Схвалення на перевезення НВ з боку ДАСУ....9-6
9.3 Dangerous goods prohibited for air transportation....9-6
9.3 Заборонені до перевезення НВ....9-6
9.4 Dangerous goods for which no special permits are required....9-7
9.4 НВ для яких не потребується наявність спеціальних дозволів....9-7
9.5 Transporting Aircompany's employees on an aircraft during the carriage of dangerous goods....9-7
9.5 Перевезення співробітників компанії на літаку, що перевозить небезпечні вантажі....9-7
9.6 DG permitted for carriage by passengers and crew....9-8
9.6 НВ дозволені до перевезення пасажирами та екіпажем....9-8
9.7 Providing passengers with information on dangerous goods prohibited for carriage on an aircraft....9-13
9.7 Надання інформації пасажирам про НВ, заборонені до перевезення на ПС....9-13
9.8 Providing information in cargo acceptance areas....9-13
9.8 Надання інформації в зонах приймання вантажів....9-13
9.9 Classification of dangerous goods, marking and danger signs....9-13
9.9 Класифікація НВ, маркування і знаки небезпеки....9-13

9.9.1 Class 1. Explosive materials....9-17
9.9.1 Клас 1. Вибухові речовини....9-17
9.9.1.1 Class 1 - Explosive (Divisions 1.1, 1.2, 1.3)....9-17
9.9.1.1 Клас 1 - Вибухові речовини (підкласи 1.1, 1.2, 1.3)....9-17
9.9.1.2 Class 1 - Explosives (Division 1.4) including compatibility group S....9-17
9.9.1.2 Клас 1 - Вибухові речовини (підклас 1.4) включає групу сумісності S....9-17
9.9.1.3 Class 1 - Explosives (Division 1.5)....9-17
9.9.1.3 Клас 1 - Вибухові речовини (підклас 1.5)....9-17
9.9.1.4 Class 1 - Explosive (Division 1.6)....9-18
9.9.1.4 Клас 1 - Вибухова речовина (підклас 1.6)....9-18

9.9.2 Class 2. Gases....9-18
9.9.2 Клас 2. Гази....9-18
9.9.2.1 Class 2 - Gases: flammable gases (division 2.1)....9-18
9.9.2.1 Клас 2 - Гази: легкозаймисті гази (підклас 2.1)....9-18
9.9.2.2 Class 2 - Gases: non-flammable non-toxic gases (Division 2.2)....9-19
9.9.2.2 Клас 2 - Гази: незаймисті нетоксичні гази (підклас 2.2)....9-19
9.9.2.3 Class 2 - Gases: toxic gases (division 2.3)....9-19
9.9.2.3 Клас 2 - Гази: токсичні гази (підклас 2.3)....9-19

9.9.3 Class 3 - Flammable liquids....9-20
9.9.3 Клас 3 - Легкозаймисті рідини....9-20
9.9.4 Class 4. Flammable solids; Substances Liable to Spontaneous Combustion; Substances which, in Contact with Water, Emit Flammable Gases....9-20
9.9.4 Клас 4. Горючі речовини; Речовини, здатні до самозаймання; Речовини, які в контакті з водою виділяють легкозаймисті гази....9-20
9.9.4.1 Class 4 - Flammable solid (Division 4.1)....9-20
9.9.4.1 Клас 4 - легкозаймисті тверді речовини (підклас 4.1)....9-20
9.9.4.2 Class 4 - Substances liable to spontaneous combustion (Division 4.2)....9-20
9.9.4.2 Клас 4 - Речовини, здатні до самозаймання (клас 4.2)....9-20
9.9.4.3 Class 4 - Substance, emitting flammable gases in contact with water (Division 4.3)....9-21
9.9.4.3 Клас 4 - Речовина, що виділяє легкозаймисті гази при взаємодії з водою (підклас 4.3)....9-21

9.9.5 Class 5. Oxidizing Substances and Organic Peroxides....9-21
9.9.5 Клас 5. Окислювальні речовини та органічні пероксиди....9-21
9.9.5.1 Class 5 - Oxidizing substances (Division 5.1)....9-21
9.9.5.1 Клас 5 - речовини, що окислюють (підклас 5.1)....9-21
9.9.5.2 Class 5 - Organic peroxides (Division 5.2)....9-22
9.9.5.2 Клас 5 - Органічні перекиси (підклас 5.2)....9-22

9.9.6 Class 6. Toxic and Infectious Substances....9-22
9.9.6 Клас 6. Токсичні та інфекційні речовини....9-22
9.9.6.1 Class 6 - Toxic substance (Division 6.1)....9-22
9.9.6.1 Клас 6 - Токсична речовина (підклас 6.1)....9-22
9.9.6.2 Class 6 - Infectious substance (Division 6.2)....9-23
9.9.6.2 Клас 6 - Інфекційна речовина (підклас 6.2)....9-23

9.9.7 Class 7 - Radioactive material....9-23
9.9.7 Клас 7 - Радіоактивний матеріал....9-23
9.9.7.1 Category I - White....9-23

9.9.7.1 Категорія I - Біла 9-23
9.9.7.2 Category II - Yellow 9-23
9.9.7.2 Категорія II - Жовта....9-23
9.9.7.3 Category III - Yellow 9-24
9.9.7.3 Категорія III - Жовта....9-24
9.9.7.4 Sign of the criticality safety index 9-24
9.9.7.4 Знак індексу безпеки з критичності 9-24
9.9.7.5 Label (sign) for class 7 - Radioactive material 9-25
9.9.7.5 Етикетка (знак) для класу 7 - Радіоактивні матеріали 9-25

9.9.8 Class 8 - Corrosive substances....9-25
9.9.8 Клас 8 - Корозійні речовини 9-25
9.9.9 Class 9 - Miscellaneous dangerous goods....9-26
9.9.9 Клас 9 - Інші небезпечні вантажі....9-26
9.9.9.1 Class 9 - Lithium batteries or sodium ion batteries 9-26
9.9.9.1 Клас 9 - Літієві батареї або натрій-іонні батареї 9-26
9.9.9.2 Compliance marking of the packaging complex....9-26
9.9.9.2 Маркування відповідності пакувального комплекту....9-26
9.9.9.3 Handling Labels 9-27
9.9.9.3 Знаки небезпеки (обробки)....9-27

9.10 Accountability of Involved officers....9-31
9.10 Відповідальність задіяних осіб....9-31
9.11 Responsibilities of personnel in relation to dangerous goods....9-31
9.11 Обов'язки персоналу по відношенню до НВ 9-31
9.12 acceptance of dangerous goods for transportation....9-32
9.12 Прийняття НВ до перевезення....9-32

9.12.1 Acceptance check-list 9-32
9.12.1 Чек-лист приймання....9-32
9.13 Prohibition of the transportation of dangerous goods for a Passenger Aircraft 9-34
9.13 Заборона перевезень НВ для пасажирських літаків....9-34
9.14 Separate placement of incompatible dangerous goods on an airplane 9-34
9.14 Роздільне розміщення несумісних НВ на ПС....9-34
9.15 Loading of magnetized materials 9-36
9.15 Завантаження намагнічених матеріалів....9-36
9.16 Loading of dry ice....9-36
9.16 Завантаження сухого льоду 9-36
9.17 Loading of Cryogenic Liquids....9-37
9.17 Завантаження кріогенних рідин....9-37
9.18 Loading of wheelchairs or other battery operated mobility aids as checked baggage....9-37
9.18 Завантаження крісел колісних або інших засобів переміщення на батарейках як зареєстрованих багаж 9-37
9.19 Loading of radioactive materials 9-38
9.19 Завантаження радіоактивних матеріалів....9-38

9.19.1 Placing separately from unidentified film....9-40
9.19.1 Розміщувати окремо від не проявлених фотоплівок.....9-40
9.19.2 Separate from animals.....9-41
9.19.2 Розміщення окремо від тварин. 9-41
9.19.3 Damaged or leaking packages of radioactive materials. 9-41
9.19.3 Пошкоджені або упаковки радіоактивних матеріалів, що протікають. 9-41
9.19.4 Contaminated packaging kits 9-41
9.19.4 Забруднені пакувальні комплекти....9-41
9.19.5 Unfixed radioactive contamination of surfaces....9-42
9.19.5 Нефіксоване радіоактивне забруднення поверхонь 9-42
9.20 Notification to the PIC (NOTOC).....9-42
9.20 Повідомлення КПС (NOTOC). 9-42
9.21 Availability of NOTOC on the ground during the flight....9-43
9.21 Доступність NOTOC на землі під час польоту; доступність декларації вантажовідправника на небезпечний вантаж 9-43
9.22 Hidden dangerous goods 9-44
9.22 Приховані НВ....9-44
9.23 Procedures for action in emergencies....9-47
9.23 Порядок дій в аварійних ситуаціях....9-47
9.24 Inspection 9-49
9.24 Перевірка....9-49

9.24.1 Inspection for Damage or Leakage....9-49
9.24.1 Перевірка на наявність пошкоджень або витоку 9-49
9.24.2 Infectious Substances....9-50
9.24.2 Інфекційні речовини 9-50
9.24.3 Contaminated Cargo or Baggage Handling 9-50
9.24.3 Обробка забрудненого вантажу або багажу....9-50

9.24.4 Damaged or Leaking Packages 9-50
9.24.4 Пошкодження і витік 9-50
9.25 Information provided by the PIC in the event of an emergency in the flight 9-51
9.25 Інформація, яку надає КПС у випадку аварійної ситуації в польоті 9-51
9.26 Information and Reporting in case of aircraft accident or incident where dangerous goods carried 9-51
9.26 Надання ІНФормації та звіту про аварії та інциденти, при перевезенні НВ 9-51
9.27 Procedures for conduct with passengers carrying DG 9-51
9.27 Процедури поводження з пасажирами, які везуть заборонені НВ 9-51
9.28 Reporting unsafe or incorrectly declared dangerous goods 9-52
9.28 Надання звіту про незадекларовані або неправильно задекларовані НВ 9-52
9.29 Reporting of dangerous goods occurrences 9-52
9.29 Надання звіту про події пов'язані з НВ 9-52
9.30 Training program: program approval, training requirements, instructor qualification 9-52
9.30 Програма підготовки: затвердження програм, вимоги до підготовки персоналу, кваліфікація інструктора 9-52
9.31 Retention of documents 9-53
9.31 Зберігання документів 9-53
9.32 Conditions for weapon, military and sports ammunition carriage 9-54
9.32 Умови, за яких допускається перевезення зброї, військової та спортивної амуніції 9-54
Annex 1. Dangerous goods checklists 9-55
Додаток 1. Чек-листи небезпечних вантажів 9-55
Dangerous goods checklist for Non-radioactive shipment 9-55
Чек-лист небезпечних вантажів щодо нерадіоактивних відправлень 9-55
Dangerous goods checklist for a radioactive shipment 9-57
Чек-лист небезпечних вантажів щодо радіоактивних відправлень 9-57
Acceptance checklist for Dry Ice 9-59
Чек-лист приймання сухого льоду 9-59
Annex 2. Dangerous Goods Occurrence Report 9-61
Додаток 2. Форма повідомлення про події, що пов'язані з небезпечними вантажами 9-61
Annex 3. Shipper's Declaration for Dangerous Goods Sample 9-65
Додаток 3. Приклад Декларації вантажовідправника про небезпечні вантажі 9-65
Annex 4. NOTOC Sample 9-67
Додаток 4. Приклад заповнення NOTOC 9-67

INTENTIONALY LEFT BLANK

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНА НЕЗАПОВНЕНОЮ

9 TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS AND ARMS

9.1 THE POLICY OF AIRCOMPANY CONSTANTA IN RELATION TO THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Aircompany Constanta has permission to transport dangerous goods by air.

Lead Specialist for Air Transportation bears responsibility for design and keeping updated this OM Chapter (further – the person responsible for dangerous goods). The responsible person shall be trained and certified on DG transportation (function 7.3/category 6), in accordance with the requirements of paragraph 4.2 of Chapter 4 of Part 1 «Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" ICAO (Doc 9284-AN/905) the "ICAO Technical Instructions".

The policy Aircompany Constanta for the transport of dangerous goods is aimed at ensuring safety and guarantees safe handling of dangerous goods and the safety of all workers involved in the handling of dangerous goods.

Dangerous goods are articles or substances which are capable of posing a hazard to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in IATA “Dangerous goods regulations” or which are classified according to the rules.

In its activities Aircompany Constanta in the transport of dangerous goods, the current international and domestic laws of Ukraine are governed, namely:

- Convention on International Civil Aviation (Doc. 7300) (signed in Chicago on 07.12.44);
- Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation. “Safe transportation of dangerous goods by air”;
- “Technical Manual on the Safe Transport of Dangerous Goods by Air” by ICAO (Doc 9284 AN/905);
- “Instruction on emergency procedures in case of incidents involving dangerous goods, aircraft” ICAO (Doc 9481 AN/926);
- IATA Dangerous Goods Regulations (DGR);
- Air Code of Ukraine;
- Law of Ukraine No. 1644-14 of 06.04.00 “On the Transport of Dangerous Goods”.
- Aviation Rules of Ukraine “Procedure and conditions for dangerous goods carriage by air” approved by State Aviation Administration of Ukraine order No 1802 dd. 12.11.2020.

The action extends to the current chapter of OM for dangerous goods by aircraft of “Aircompany Constanta” PrJSC within Ukraine, as well as international air transportation while outside the A/C of Ukraine, if the laws of a foreign state does not require otherwise.

Provided the rights and duties of persons and entities performing air transport of dangerous goods are defined job descriptions. If the job descriptions are available in

9 ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ТА ЗБРОЇ

9.1 ПОЛІТИКА АВІАКОМПАНІЇ КОНСТАНТА ПО ВІДНОШЕННЮ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

ПрАТ «Авіакомпанія Константа» має дозвіл на перевезення небезпечних вантажів повітрям.

Відповідальність за розробку цього розділу, підтримання його в актуальному стані та контролю щодо підготовки з питання перевезення НВ персоналу Авіакомпанії покладена на Провідного фахівця з авіаційних перевезень (далі – відповідальна особа за небезпечні вантажі). Ця особа має відповідну підготовку та діючий сертифікат по перевезенню небезпечних вантажів (функція 7.3/категорія 6), відповідно вимог пункту 4.2 глави 4 частини 1 «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітрю» ІКАО (Doc 9284-AN/905).

Політика Авіакомпанії стосовно перевезення небезпечних вантажів спрямована на забезпечення безпеки та гарантує безпечне обслуговування у транспортуванні та обробці небезпечних вантажів, а також забезпечення безпеки всіх працівників які залучені до роботи з НВ.

Небезпечні вантажі – це вироби або речовини, які здатні представляти загрозу здоров'ю, безпеці, майну або навколишньому середовищу, і які вказані в Переліку небезпечних вантажів книги IATA "Правила перевезення небезпечних вантажів" або класифікуються відповідно до зазначених правил.

У своїй діяльності при перевезенні небезпечних вантажів Авіакомпанії керується чинним міжнародним та внутрішнім законодавством України, а саме:

- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc. 7300) (підписана в Чикаго 07.12.44г.);
- Додаток 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям»;
- «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітрю» ІКАО (Doc 9284 AN/905);
- «Інструкція про порядок дій в аварійній обстановці у разі інцидентів, пов'язаних з небезпечними вантажами, на повітряних судах» ІКАО (Doc 9481 AN/926);
- Правилами IATA Dangerous Goods Regulations (DGR);
- Повітряний Кодекс України;
- Закон України № 1644-14 від 06.04.00 «Про перевезення небезпечних вантажів».
- Авіаційні правила України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», затверджені Наказом Державіаслужби від 12.11.2020 № 1802.

Дія цього розділу КЕ поширюється на перевезення небезпечних вантажів повітряними судами Авіакомпанії у межах України, а також при міжнародних повітряних перевезеннях під час перебування ПС за межами України, якщо закони іноземної держави не вимагають іншого.

Передбачені права й обов'язки керівних осіб і осіб виконуючих повітряне перевезення небезпечних вантажів визначаються посадовими інструкціями. У випадку якщо в

contradiction with the provisions of the Technical Instructions (IATA DGR) shall apply relevant provisions of the Technical Instructions (IATA DGR).

The following documents are on board the aircraft:

- «Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" ICAO (Doc 9284-AN/905) the "ICAO Technical Instructions"; or IATA Dangerous Goods Regulations current edition;
- «Instructions on actions in emergencies in case of incidents with dangerous goods on aircraft" ICAO (Doc 9481-AN/928).

Also, on board the aircraft there is emergency kit for dangerous goods in accordance with Doc 9481-AN/928.

9.2 APPROVAL FOR TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS FROM THE STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE

Dangerous goods shouldn't be carried without SAA of Ukraine approval except items listed in Technical instructions.

The Authority for Carriage of Dangerous Goods by the Aircompany is reflected in the Specifications to the Air Operator's Certificate.

Transportation of radioactive materials is possible provided that they are safely transported, in accordance with all the recommendations of the International Atomic Energy Agency.

9.3 DANGEROUS GOODS PROHIBITED FOR AIR TRANSPORTATION

Any substance which, when presented for carriage, may explode, enter into dangerous reactions, lights up or secretes in a dangerous amount of heat, or toxic, corrosive or flammable gases, or vapors under normal conditions that arise during transportation, should not be carried on aircrafts under any circumstances.

The list of specific dangerous goods that are banned for air transport under any circumstances is listed in in section 4.2. IATA Dangerous Goods Regulations. These dangerous goods are marked in bold and do not have a UN number in the List of Dangerous Goods (subsection 4.2. DGR) with the words "Forbidden" in columns G / H, I / J, K / L.

In the extreme necessity of transportation of dangerous goods prohibited to transportation by cargo aircraft from the territory, into the territory, within the territory and through the territory of Ukraine, the operator who needs to transport such dangerous goods, before the beginning of transportation, sends to a regional civil aviation authority an Aviation Application (Request) for obtaining approval, exemption from the operation of the established rules for the air transport of dangerous goods.

Note. In exceptional cases, the declaration of the need for carriage may be filed by the consignor. When considering such a statement, he is notified of a list of operators who are entitled to transport the declared goods (to issue approval, release).

посадових інструкціях маються протиріччя з положеннями Технічних інструкцій (IATA DGR), застосовуються відповідні положення Технічних інструкцій (IATA DGR).

На борту ПС знаходяться наступні документи:

- «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітрю» ІКАО (Doc 9284-AN/905) поточного видання (надалі "Технічні інструкції ІКАО»); або правила перевезення небезпечних вантажів IATA (Dangerous Goods Regulations, IATA) поточного видання;
- «Інструкція про порядок дії в аварійній обстановці у випадку інцидентів, пов'язаних із небезпечними вантажами на повітряних судах» ІКАО (Doc 9481-AN/928).

Крім того, на борту ПС знаходиться комплект на випадок аварійної ситуації з НВ відповідно до Doc 9481-AN/928.

9.2 СХВАЛЕННЯ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ НВ З БОКУ ДАСУ

Небезпечні вантажі не повинні перевозитися без схвалення із сторони Державної Авіаційної Служби України, за виключенням тих, які визначені Технічними інструкціями.

Дозвіл (повноваження) на перевезення Авіакомпанією небезпечних вантажів відображено в Специфікаціях до Сертифікату Експлуатанта.

Перевезення радіоактивних матеріалів можливе за умови їх безпечного транспортування, згідно усіх рекомендаційних норм Міжнародного агентства з атомної енергії (МАГАТЕ).

9.3 ЗАБОРОНЕНІ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ НВ

Будь-яка речовина, яка, є представленою до перевезення, може вибухати, вступати в небезпечні реакції, загоряється або виділяє в небезпечному кількості тепло, або токсичні, корозійні або легкозаймисті гази, або пари в звичайних умовах, що виникають в ході перевезення, не повинно перевозитися на повітряних судах ні за яких обставин.

Небезпечні вантажі, заборонені до перевезення повітряними судами за будь яких обставин, зазначені в розділі 4.2. IATA Dangerous Goods Regulations, Ці небезпечні вантажі зазначені нежирним шрифтом та не мають номеру ООН в Переліку небезпечних вантажів (підрозділ 4.2. DGR) з зазначенням в колонках G/H, I/J, K/L слова «Заборонено».

При крайній необхідності перевезення небезпечного вантажу, забороненого до перевезення вантажним повітряним судном повітрям, з території, на територію, в межах території та через територію України, експлуатант, якому необхідно здійснити перевезення таких НВ, до початку перевезення, направляє до спеціально уповноваженого органу з питань цивільної авіації Заяву (Запит) на отримання схвалення, звільнення від дії встановлених правил повітряного перевезення небезпечних вантажів.

Примітка. У виняткових випадках Заяву про необхідність перевезення може подавати вантажовідправник. При розгляді такої Заяви йому повідомляється перелік експлуатантів, які мають право перевозити заявлені вантажі (оформити схвалення, звільнення).

The enterprise that sent the Application for approval, release, is responsible for the reliability of the submitted documentation in accordance with the legislation of Ukraine.

Form of approval, exemption is established by civil aviation authority.

When performing air transportation, approval, release or a copy thereof certified in the prescribed manner, attached to the cargo aircraft consignment note.

9.4 DANGEROUS GOODS FOR WHICH NO SPECIAL PERMITS ARE REQUIRED

Despite the danger, there are a number of items needed on board an aircraft for purposes:

- Airworthiness of aircraft,
- safe operation of the aircraft,
- health of the crew.

Such dangerous goods include, but are not limited to:

- Batteries;
- Fire extinguishers;
- first-aid kits;
- Insecticides / Air fresheners;
- life-support equipment;
- Portable oxygen sources;
- Dry ice.

9.5 TRANSPORTING AIRCOMPANY'S EMPLOYEES ON AN AIRCRAFT DURING THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

There are no restrictions on the transportation of the Aircompany's employees to an aircraft carrying dangerous goods.

In the carriage of dangerous goods that can be transported only on a cargo Aircraft, employees may accompany the goods subject to appropriate security measures when transporting dangerous goods.

This means that they have obligations relating to the preparation or execution of the flight, or on the ground after the landing of the aircraft, although not related directly to the aircraft.

The Aircompany's personnel during the transportation of dangerous goods must comply with the technical instructions on the safe transportation of dangerous goods by air, as well as instructions on the procedure for emergency operations in the event of incidents involving dangerous goods on aircrafts.

The Aircompany's personnel are intended for the transport of dangerous goods, must undergo special training.

Підприємство, що направило Заяву на отримання схвалення, звільнення, несе відповідальність за достовірність поданої документації відповідно до Законодавства України.

Форму схвалення, звільнення встановлює уповноважений орган з питань цивільної авіації.

При виконанні перевезень повітряним транспортом, схвалення, звільнення або його завірена в установленому порядку копія, прикладається до вантажної авіа накладної.

9.4 НВ ДЛЯ ЯКИХ НЕ ПОТРЕБУЄТЬСЯ НАЯВНІСТЬ СПЕЦІАЛЬНИХ ДОЗВОЛІВ

Незважаючи на небезпеку існує ряд предметів, необхідних на борту літака для цілей:

- льотної придатності ПС,
- безпечної роботи літака,
- здоров'я екіпажу.

До таких небезпечних вантажів відносяться, але ними не обмежуються:

- Акумулятори;
- Вогнегасники;
- Аптечки першої допомоги;
- Інсектициди / Освіжувачі повітря;
- Апаратура життєзабезпечення;
- Переносні джерела кисню;
- Сухий лід.

9.5 ПЕРЕВЕЗЕННЯ СПІВРОБІТНИКІВ КОМПАНІЇ НА ЛІТАКУ, ЩО ПЕРЕВОЗИТЬ НЕБЕЗПЕЧНІ ВАНТАЖІ

Обмежень по перевезенню співробітників Авіакомпанії на літаку, що перевозить небезпечні вантажі немає.

При перевезенні небезпечних вантажів, які можна перевозити тільки на вантажному літаку, співробітники компанії можуть супроводжувати вантаж за умови дотримання всіх заходів безпеки при перевезенні небезпечних вантажів.

Це означає, що в них є обов'язки, що стосуються підготовки або виконання польоту, або на землі після посадки літака, хоча і не пов'язані безпосередньо з літаком.

Персонал Авіакомпанії під час перевезення небезпечних вантажів зобов'язаний дотримуватися технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям, а також інструкцій про порядок дій в аварійній обстановці у разі інцидентів, пов'язаних з небезпечними вантажами, на повітряних судах.

Персонал Авіакомпанії призначений для перевезення небезпечних вантажів, зобов'язаний пройти спеціальну підготовку.

9.6 -DG PERMITTED FOR CARRIAGE BY PASSENGERS AND CREW

Regardless of any additional restrictions that may be imposed by states in the interests of aviation security, except for the provisions regarding the provision of information about incidents, set out, depending on the specific case, respectively, the provisions of these The instructions do not apply to dangerous goods specified in Table **2.3 A (DGR)** when carried by passengers and by crew members or in baggage that has been separated from its owner in transit (for example, lost or mistakenly mishandled baggage), or in excess baggage carried as cargo.

Dangerous goods must not be carried in or as passengers or crew, checked or carry-on baggage, except as otherwise provided below.

Table 2.3 A (DGR)

9.6 НВ ДОЗВОЛЕНІ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРАМИ ТА ЕКІПАЖЕМ

Незалежно від будь-яких додаткових обмежень, які можуть бути введені державами в інтересах авіаційної безпеки, за винятком положень, що стосуються надання інформації про інциденти, викладених, в залежності від конкретного випадку, відповідно, положення цього розділу не застосовуються до небезпечних вантажів, зазначених в Таблиці **2.3 A (DGR)**, при їх перевезення пасажирами та членами екіпажу або в багажі, який був відділений від його власника в дорозі (наприклад, загублений або помилково прийнятий багаж), або в наднормативний багаж, що перевозиться як вантаж.

Небезпечні вантажі не мають перевозитись пасажирами та членами екіпажу в зареєстрованому багажі або ручній поклажі, за винятком випадків, передбачених нижче.

Таблиця 2.3 A (DGR)

	Командир повітряного судна повинен бути повідомлений про розташування			
		Дозволено в ручній поклажі		
			Дозволено в зареєстрованому багажі	
				Потрібен дозвіл експлуатанта (-ів)
Багаж з вбудованими літієвими батареями, незнімні батареї, в яких кількість металевого літію перевищує 0.3 г або питома потужність яких понад 2,7 Втч.	ЗАБОРОНЕНО			
Багаж з вбудованими літієвими батареями: — не знімні батареї. Батареї повинні містити не більше 0.3 г металу літію або питома потужність літій-іонних батарей повинна бути не більше 2,7 Втч; — знімні батареї. Батареї повинні бути вилучені, якщо багаж перевозиться в якості реєстрованого. Зняті батареї повинні перевозитися в салоні повітряного судна.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Балони з незаймистим нетоксичним газом для приведення в дію штучних кінцівок. Крім того запасні балони аналогічних розмірів, якщо це необхідно для забезпечення необхідних запасів на час усієї подорожі.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Балони з газоподібним киснем або повітрям, необхідні для медичних цілей. Маса брутто кожного балона не повинна перевищувати 5 кг. **Примітка:** Пристрої, що містять рідкий кисень, перевозити заборонено.	ТАК	ТАК	ТАК	ТАК
Батареї запасні, включаючи літієві батареї, батареї що не проливаються, нікель-металгідридні батареї і сухі батареї (див. 2.3.5.8) для портативних електронних пристроїв, - дозволені для перевезення тільки в ручній поклажі. Вироби, які відносяться до зовнішніх акумуляторів, вважаються запасними батареями. Дані батареї повинні бути окремо захищені таким чином, щоб виключалася можливість короткого замикання. Літій-металеві батареї: вміст металу літію не повинно перевищувати 2 г (див. 2.3.5.8.4). Літій-іонні батареї: питома потужність в ватт-годинах не повинна перевищувати 100 Вт / год (див. 2.3.5.8.4). На одну особу може припадати максимум 20 запасних батарей. * Експлуатант може дати дозвіл на перевезення понад 20 батарей. Непроливні батареї: мають бути з напругою не більше 12 вольт і питомою потужністю не більше 100 ват-годин. Допускається максимум дві запасних батареї на кожну людину (див. 2.3.5.8.5).	НІ*	НІ	ТАК	НІ
Батареї літієві, запасні, питома потужність яких в ват-годинах перевищує 100 ВтГ, але не перевищує 160 ВтГ, для портативних електронних пристроїв та портативних медичних електронних пристроїв-(PMED), або з вмістом металу літію більше 2 г, але не більше 8 г для PMED. До перевезення допускається максимум дві запасні батареї тільки в ручній поклажі. Дані батареї повинні бути індивідуально захищені, щоб запобігти короткому замиканню.	ТАК	НІ	ТАК	НІ
Батареї літієві: Портативні електронні пристрої, що містять літій-металеві або літій-іонні елементи або батареї, включаючи медичні пристрої, такі як портативні кисневі концентратори (portable oxygen concentrators - POC) та побутова електронна техніка, така як камери, мобільні телефони, ноутбуки та планшети , в тому випадку, коли вони перевозяться пасажирами або екіпажем для особистого використання. (див. п. 2.3.5.8). Зміст металу літію в літій-металевих батареях не повинно перевищувати 2 г, а питома потужність літій-іонних батарей в ват-годинах не повинна перевищувати 100 ВтГ. Пристрої, що перевозяться в зареєстрованому багажі, повинні бути повністю вимкненні і захищені від ушкодження. На одну особу може припадати максимум 15 портативних електронних пристроїв*. * Експлуатант може дати дозвіл на перевезення понад 15 портативних електронних пристроїв.	НІ*	ТАК	ТАК	НІ
Батареї літієві, запасні, включаючи зовнішні акумулятори, див. Батареї, запасні				

Боєприпаси, надійно упаковані (що відносяться до підкласу 1.4S, тільки ООН 0012 або ООН 0014), в кількості, що не перевищує масу брутто 5 кг на одну особу для особистих цілей. Норми провозу вантажу для кількох осіб не можна об'єднати в одне або кілька вантажних місць.	ТАК	ТАК	НІ	НІ
Двигуни внутрішнього згоряння або двигуни з паливними елементами повинні відповідати критеріями спеціального положення А70 (див. 2.3.5.12).	НІ	ТАК	НІ	НІ
Інструмент для укладання волосся, що містить вуглеводневий газовий балон не більше одного інструменту (1) на пасажира або члена екіпажу, за умови, що нагрівальний елемент має надійний захисний ковпачок. Цей інструмент не слід використовувати на борту літака. Запасні газові балони для такого інструменту не допускаються до перевезення ні в зареєстрованому багажі, ні в ручній поклажі.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Картриджи (балончики) з незаймистим газом, невеликі, що містять вуглецю діоксид чи інші подібні гази підклас 2.2. Не більше двох (2) невеликих картриджів, вбудованих в само-надувні персональні рятувальні пристрої, призначені для носіння людиною, такі як рятувальний жилет. Не більше двох (2) пристроїв на пасажира і не більше двох (2) запасних невеликих картриджів на пристрій, не більше чотирьох (4) картриджів об'ємом до 50 мл для інших пристроїв (див. п. 2.3.4.2).	ТАК	ТАК	ТАК	НІ
Крісла-каталки / інші рухомі засоби, що приводяться в дію непроливними рідинними батареями, нікель-металгідридними батареями або сухими батареями (див. п. 2.3.2.2).	ТАК	ТАК	НІ	ТАК
Крісла-каталки або інші рухомі засоби, що приводяться в дії батареями проливного типу або літій-іонними батареями(див. Докладно в пп. 2.3.2.3 і 2.3.2.4).	ТАК	ТАК	НІ	ТАК
Крісла-каталки або інші подібні рухомі засоби, що приводяться в дію літій-іонними батареями, конструкція яких не забезпечує належний захист батареї(й) (Див. докладно в п. 2.3.2.4.3).	ТАК	НІ	ТАК	ТАК
Ліки нерадіоактивні або туалетні приналежності (включаючи аерозолі), такі як спреї для волосся, парфуми, одеколони й спиртовмісні ліки, а також **Аерозолі незаймисті, нетоксичні підкласу 2.2**, без додаткової небезпеки, для використання в спортивних або побутових цілях (див. п. 2.3.5.1) Загальна кількість нетто нерадіоактивних ліків або туалетного приладдя і незаймистих, нетоксичних (підклас 2.2) аерозолів не повинно перевищувати 2 кг або 2 л, а загальна кількість нетто кожного окремого виробу не повинно перевищувати 0,5 кг або 0,5 л. Випускні клапани аерозольних балончиків повинні бути захищені ковпачком або іншим належним засобом з метою запобігання мимовільного випуск вмісту.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Напої спиртні в тарі, призначені для роздрібної торгівлі, з вмістом понад 24%, але не більше 70% спирту за об'ємом в ємностях місткістю не більше 5 л, при чому загальна кількість нетто таких напоїв на одну особу становить 5 л. Примітка: спиртні напої, вмістом 24% та менше спирту за об'ємом, під дію будь-яких обмежень не підпадають.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Зразки неінфіковані, упаковані в невелику кількість легкозаймистої рідини, які відповідають критеріям спеціального положення А180 (див. 2.3.5.11).	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Пристрої для калібрування приладів контролю якості повітря повинні відповідати спеціальному положенню А41 (див. п. 2.3.5.13).	НІ	ТАК	НІ	НІ
Прилади контролю отруйних речовин, при перевезенні співробітниками Організації по забороні хімічної зброї (ОЗХЗ) під час офіційних поїздок (див. п. 2.3.4.4).	ТАК	ТАК	ТАК	НІ
Рюкзак з рятувальним спорядженням, один (1) рюкзак з рятувальним спорядженням на людину, що містить балони зі стисненим газом підкласу 2.2, може бути обладнаний піротехнічним спусковим механізмом, що містить не більше 200 мг вибухової речовини підкласу 1.4S. Рюкзак повинен бути упакований таким чином, щоб спусковий механізм не міг бути випадково приведено в дію. Повітряні мішки, що знаходяться в рюкзаку, мають бути споряджені клапанами скидання тиску.	ТАК	ТАК	ТАК	НІ
Системи паливних елементів, що містять паливо, використовувані для живлення переносних електронних пристроїв (наприклад, фотокамери, стільникові телефони, ноутбуки), див. Детально в п. 2.3.5.9.	НІ	НІ	ТАК	НІ
Касети паливних елементів, запасні, які використовуються для живлення переносних електронних пристроїв, див п. 2.3.5.9 для докладної інформації.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Сірники безпечні (одна невелика упаковка) або невелика запальничка для сигарет, яка не містить неабсорбованого рідкого палива, за винятком зрідженого газу, призначені для індивідуального користування та перевозяться окремою особу при собі. Не дозволяється перевезення палива для запальничок і дозаправних елементів ні при собі, ні в зареєстрованому багажі або ручній поклажі. **Примітка:** Перевезення «термосірників», запальничок «з синім полум'ям» або «сигарних» або	НІ	"ПРИ СОБІ"		НІ

запальничок, які працюють на літієвих батареях, не оснащених захисними кришками або засобами запобігання випадкового приведення в дію, не дозволяється ні при собі, ні в зареєстрованому багажі або ручній поклажі (див. п. 2.3.5.8.4 (e)).				
Стимулятори серцевого м'яза (кардіостимулятори) або інші пристрої на радіоактивних ізотопах, включаючи пристрої з живленням від літієвих батарей, що імплантовані в тіло людини або встановлені на зовнішній стороні.	НІ	"ПРИ СОБІ"		НІ
Засоби самооборони, такі як газові балончики, перцеві спреї, і т.д., що містять подразнюючу речовину або таку, виводить з ладу, заборонено перевозити як при собі, так і в багажі та ручній поклажі.	ЗАБОРОНЕНО			
Засоби електрошокові (наприклад, електрошокові картриджі), що містять такі небезпечні вантажі, як вибухові речовини, стиснені гази, літієві батареї, і т.д. заборонено перевозити і в ручній поклажі, і в зареєстрованому багажі, і при собі.	ЗАБОРОНЕНО			
Термометр медичний або клінічний, що містить ртуть, один (1) на людину, для особистого використання, якщо він знаходиться в захисному футлярі.	НІ	ТАК	НІ	НІ
Термометр або барометр, ртутні, що перевозяться представником урядового бюро погоди або аналогічного офіційного органу (див. докладно в п. 2.3.3.1).	ТАК	НІ	ТАК	ТАК
Туристичні плитки і паливні каністри для туристичних плиток, що містять легкозаймисту рідке паливо, за умови, що паливні резервуари туристичних плиток та/або паливні каністри були повністю осушені (див. докладно в п. 2.3.2.5).	ТАК	ТАК	НІ	НІ
Діоксид вуглецю твердий (сухий лід), в кількості не більше 2,5 кг на людину при використанні його для охолодження в зареєстрованому багажі або ручній поклажі швидкопсувних продуктів, на які не поширюються ці Правила, за умови, що багажне (вантажне) місце допускає вихід газоподібного діоксиду вуглецю. На багажне місце має наноситися маркування «сухий лід» (dry ice) або «діоксид вуглецю твердий» (carbon dioxide, solid), а також маса нетто сухого льоду або відмітка про те, що маса нетто становить 2,5 кг або менше.	ТАК	ТАК	ТАК	НІ
Упаковки ізольовані, що містять охолоджений рідкий азот (dry shipper) повністю абсорбований пористим матеріалом, що містять тільки безпечні вантажі.	НІ	ТАК	ТАК	НІ
Пристрої з додатковим захистом, такі як аташе-кейси, ящики і сумки для зберігання готівки і т. д., що містять небезпечні вантажі, наприклад літієві батареї та/або піротехнічні речовини, виключаючи вироби, дозволені згідно з пп. 2.3.2.6 - є повністю забороненими до перевезення. Див. Вступ до підрозділу 4.2, Перелік небезпечних вантажів.	ЗАБОРОНЕНО			
Пристрої електронні, що працюють від літієвих батарей. Літій-іонні батареї для портативних (включаючи медичні) електронних пристроїв, з питомою потужністю, що перевищує 100 ват/годин, але не більше 160 ват/годин. Тільки для портативних медичних електронних пристроїв, літій-металеві батареї з вмістом металевого літію понад 2 г, але не більше 8 г. Пристрої, що перевозяться в зареєстрованому багажі, повинні бути повністю виключені і захищені від ушкодження.	ТАК	ТАК	ТАК	НІ
Електронні сигарети (включаючи електронні сигари, трубки, інші випарники для особистого користування), що містять батареї, які повинні бути захищені для запобігання випадкової активації (див. 2.3.5.8.2).	НІ	НІ	ТАК	НІ

	The pilot-in-command must be notified of the location	Allowed in carry-on baggage	Allowed in checked baggage	Operator (s) approval required
Alcoholic beverages, when in retail packagings, containing more than 24% but not more than 70% alcohol by volume, in receptacles not exceeding 5 L, with a total net quantity per person of 5 L Note: Alcoholic beverages containing 24% or less alcohol by volume are not subject to any restrictions.	NO	YES	YES	NO
Ammunition, securely packaged (in Div. 1.4S, UN 0012 or UN 0014 only), in quantities not exceeding 5 kg gross weight per person for that person's own use. Allowances for more than one person must not be combined into one or more packages.	YES	YES	NO	NO
Avalanche rescue backpack, one (1) per person, containing cartridges of compressed gas in Div. 2.2. May also be equipped with a pyrotechnic trigger mechanism containing no more than 200 mg net of Div 1.4.S. The backpack must be packed in such a manner that it cannot be accidentally activated. The airbags within the backpacks must be fitted with pressure relief valves.	YES	YES	YES	NO
Baggage with installed lithium batteries non-removable batteries exceeding-0.3 g lithium metal or 2.7 Wh.	FORBIDDEN			
Baggage with installed lithium batteries: - Non-removable batteries. Batteries must contain no more than 0.3 g lithium metal or for lithium ion must not exceed 2.7 Wh; - Removable batteries. Batteries must be removed if baggage is to be checked in. Removed batteries must be carried in the cabin.	NO	YES	YES	NO
Batteries, spare/loose, including lithium batteries, non-spillable batteries, nickel-metal hydride batteries and dry batteries (see 2.3.5.8) for portable electronic devices must be carried in carry-on baggage only. Articles which have the primary purpose as a power source, e.g. power banks are considered as spare batteries. These batteries must be individually protected to prevent short circuits. Lithium metal batteries: the lithium metal content must not exceed 2 g (see 2.3.5.8.4). Lithium ion batteries: the Watt-hour rating must not exceed 100 Wh (see 2.3.5.8.4). Each person is limited to a maximum of 20 spare batteries. *The operator may approve the carriage of more than 20 batteries. Non-spillable batteries: must be 12 V or less and 100 Wh or less. Each person is limited to a maximum of 2 spare batteries (see 2.3.5.8.5)	NO*	NO	YES	NO
Camping stoves and fuel containers that have contained a flammable liquid fuel, with empty fuel tank and/or fuel container (see 2.3.2.5 for details).	YES	YES	NO	NO
Chemical Agent Monitoring Equipment, when carried by staff members of the Organization for the Prohibition of Chemical Weapons on official travel (see 2.3.4.4).	YES	YES	YES	NO
Disabling devices such as mace, pepper spray, etc. containing an irritant or incapacitating substance are forbidden on the person, in checked and carry-on baggage.	FORBIDDEN			
Dry ice (carbon dioxide, solid), in quantities not exceeding 2.5 kg per person when used to pack perishables not subject to these Regulations in checked or carry-on baggage, provided the baggage (package) permits the release of carbon dioxide gas. Checked baggage must be marked "dry ice" or "carbon dioxide, solid" and with the net weight of dry ice or and indication that there is 2.5 kg or less dry ice.	YES	YES	YES	NO
e-cigarettes (including e-cigars, e-pipes, other personal vaporizers) containing batteries must be individually protected to prevent accidental activation (see 2.3.5.8.2).	NO	NO	YES	NO
Electro shock weapons (e.g. Tasers) containing dangerous goods such as explosives, compressed gases, lithium batteries, etc. are forbidden in carry-on baggage or on the person.	FORBIDDEN			
Fuel cells containing fuel, powering portable electronic devices (e.g. cameras, cellular phones, laptop computers and camcorders), see 2.3.5.9 for details.	NO	NO	YES	NO
Fuel cell cartridges, spare for portable electronic devices, see 2.3.5.9 for details.	NO	YES	YES	NO
GAS cartridges, small, non-flammable containing carbon dioxide or other suitable gas in Division 2.2. Up to two (2) small cartridges fitted into a **self-inflating personal safety device**, intended to be worn by a person, such as a life jacket or vest. Not more than two (2) devices per	YES	YES	YES	NO

passenger and up to two (2) spare small cartridges per device, not more than four (4) cartridges up to 50 ml water for other devices (see 2.3.4.2).				
Gas cylinders, non-flammable, non-toxic worn for the **operation of mechanical limbs**. Also, spare cylinders of a similar size if required to ensure an adequate supply for the duration of the journey.	NO	YES	YES	NO
Hair styling equipment containing a hydrocarbon gas cartridge, up to one (1) per passenger or crew-member, provided that the safety cover is securely fitted over the heating element. This hair styling equipment must not be used on board the aircraft. Spare gas cartridges for such hair styling equipment are not permitted in checked or carry-on baggage.	NO	YES	YES	NO
Insulated packagings containing refrigerated liquid nitrogen (dry shipper), fully absorbed in a porous material containing only non-dangerous goods.	NO	YES	YES	NO
Internal combustion or fuel cell engines, must meet A70 (see 2.3.5.12 for details).	NO	YES	NO	NO
Lithium Batteries: Portable electronic devices (PED) containing lithium metal or lithium ion cells or batteries, including medical devices such as portable oxygen concentrators (POC) and consumer electronics such as cameras, mobile phones, laptops and tablets (see 2.3.5.8). For lithium metal batteries the lithium metal content must not exceed 2 g and for lithium ion batteries the Watt-hour rating must not exceed 100 Wh. Devices in checked baggage must be completely switched off and must be protected from damage, Each person is limited to a maximum of 15 PED. *The operator may approve the carriage of more than 15 PED.	NO*	YES	YES	NO
Lithium batteries, spare/loose, including power banks, see **Batteries, spare/loose**				
Lithium battery-powered electronic devices. Lithium ion batteries for portable (including medical) electronic devices, a Wh rating exceeding 100 Wh but not exceeding 160 Wh. For portable medical electronic devices only, lithium metal baterries with a lithium metal content exceeding 2 g but not exceeding 8 g. Devices in checked baggage must be completely switched off and must be protected from damage.	YES	YES	YES	NO
Lithium batteries, spare/loose with a Watt-hour rating exceeding 100 Wh but not exceeding 160 Wh for consumer electronic devices and PMED or with a lithium metal content exceeding 2 g but not exceeding 8 g for PMED only. Maximum of two spare batteries in carry-on baggage only. These batteries must be individually proteted to prevent short circuits.	YES	NO	YES	NO
Matches, safety (one small packet) or small cigarette lighter that does not contain unabsorbed liquid fuel, other than liquefied gas, intended for use by an individual when carried on the person. Lighter fuel and lighter refills are not permitted on one's person or in checked or carry-on baggage.	NO	ON ONE'S PERSON		NO
Note: *"Strike anywhere" matches, "Blue flame" or "Cigar" lighters or lighters powered by a lithium battery without a safety cap or means of protection against unintentional activation are forbidden (see 2.3.5.8.4(e)).*				
Mobility Aids: Battery-powered wheelchairs or other similar mobility devices with **non-spillable wet batteries, nickel-metal hydride batteries or dry batteries,** (see 2.3.2.2).	YES	YES	NO	YES
Mobility Aids: Battery-powered wheelchairs or other similar mobility devices with **spillable batteries or with lithium ion batteries** (see 2.3.2.3 and 2.3.2.4 for details).	YES	YES	NO	YES
Mobility Aids: Battery-powered wheelchairs or other similar mobility devices with **lithium ion batteries** where the design of the mobility aid does not provide adequate protection for the battery(ies) (see 2.3.2.4.3 for details).	YES	NO	YES	YES
Non-radioactive medicinal or toiletry articles (including aerosols) such as hair sprays, perfumes, colognes and medicines containing alcohol; and **Non-flammable, non-toxic (Division 2.2 aerosols**, with no subsidiary hazard, for sporting or home use (see 2.3.5.1).	NO	YES	YES	NO
The total net quantity of non-radioactive medicinal or toiletry articles and non-flammable, non-toxic (Division 2.2) aerosols must not exceed 2 kg or 2 L and the net quantity of each single article must not exceed 0,5 kg or 0.5 L. Release valves on aerosols must be protected by a cap or other suitable means to prevent inadvertent release of the contents.				
Oxygen or air, gaseous, cylinders required for medical use. The cylinder must not exceed 5 kg gross weight.	YES	YES	YES	YES
Note: *liquid oxygen systems are forbidden for transport.*				
Permeation devices, must meet A41 (see 2.3.5.13 for details).	NO	YES	NO	NO

Radioisotopic cardiac pacemakers or other devices, including those powered by lithium batteries, implanted into a person or fitted externally.	NO	ON ONE'S PERSON		NO
Security-type equipment (see 2.3.2.6 for details).	YES	YES	NO	NO
Security-type attache cases, cash boxes, cash bags, etc. incorporating dangerous goods, such as lithium batteries and/or pyrotechnic material, except as provided in 2.3.2.6 are totally forbidden. See entry in 4.2-List of Dangerous Goods.	FORBIDDEN			
Specimens, non-infectious packed with small quantities of flammable liquid, must meet A180 (see 2.3.5.11 for details).	NO	YES	YES	NO
Thermometer, medical or clinical, which contains mercury, one (1) per person for personal use, when in its protective case.	NO	YES	NO	NO
Thermometer or barometer, mercury filled carried by a representative of a government weather bureau or similar official agency (see 2.3.3.1 for details).	YES	NO	YES	YES

9.7 PROVIDING PASSENGERS WITH INFORMATION ON DANGEROUS GOODS PROHIBITED FOR CARRIAGE ON AN AIRCRAFT.

Passengers are to be informed on types of dangerous goods that shall not be carried on board.

Announcement and information stands for Aircompany's passengers are placed in visible places near booking-offices, check-in counters, embarkation and baggage claim areas.

This information contains information of dangerous goods that may be carried on board. Additionally, or as alternate to written form of information the icons are used.

9.7 НАДАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ПАСАЖИРАМ ПРО НВ, ЗАБОРОНЕНІ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ПС

Пасажири попереджаються відносно типів небезпечних вантажів, які не повинні проносити на борт ПС.

Попередження та інформаційні стенди для пасажирів Авіакомпанії розташовуються на видних місцях біля кас та стійок реєстрації, в зонах посадки та зонах отримання багажу, а також та пасажирському білеті.

Ця інформація для пасажирів включає посилання на те, які небезпечні вантажі можуть перевозитися на борту ПС, а які заборонені. В доповнення, чи в якості альтернативи письмовій інформації використовуються піктограми, стенди, плакати та інші візуальні носії інформації.

9.8 PROVIDING INFORMATION IN CARGO ACCEPTANCE AREAS

The ground operations manager or a subordinate of the department from ground handling are required to provide complete information on the transportation of dangerous goods in a visible place (s) in the cargo acceptance area. This information should alert shippers / freight agents to the possible presence of dangerous goods in their consignments. This information should include illustrative examples of dangerous goods, including batteries.

9.8 НАДАННЯ ІНФОРМАЦІЇ В ЗОНАХ ПРИЙМАННЯ ВАНТАЖІВ

Начальник служби наземного обслуговування або підлеглий відділу з наземного обслуговування зобов'язані надати повну інформацію про перевезення небезпечних вантажів на видному місці (місцях) у зоні приймання вантажів. Дана інформація повинна привернути увагу відправників / вантажних агентів про можливу наявність небезпечних вантажів в їх вантажних відправленнях. Ця інформація повинна включати наочні приклади небезпечних вантажів, у тому числі і батареї.

9.9 CLASSIFICATION OF DANGEROUS GOODS, MARKING AND DANGER SIGNS

Each place with a dangerous load must be marked with proper danger signs in accordance with the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, unless otherwise specified by a specially authorized body in the field of Civil Aviation.

The signs used to mark the places with dangerous goods are given in the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.

Depending on physical, chemical, and other properties, dangerous goods are conditionally subdivided into nine classes. Some classes are divided into Divisions.

9.9 КЛАСИФІКАЦІЯ НВ, МАРКУВАННЯ І ЗНАКИ НЕБЕЗПЕКИ

Кожне місце з небезпечним вантажем повинне бути позначене належними знаками небезпеки відповідно до Технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям, якщо інше не визначено спеціально вповноваженим органом в області Цивільної Авіації.

Знаки, застосовувані для маркування місць із небезпечними вантажами, наведені в Технічних інструкціях з безпечного перевезення НВ повітрям.

Залежно від фізико-хімічних та інших властивостей небезпечні вантажі умовно підрозділяються на дев'ять класів. Деякі класи підрозділяються на Розділи.

Outer packaging marking

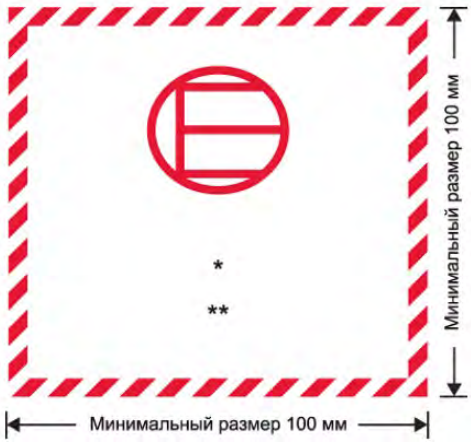
Unless the mark for the Design is visible on packages of excepted quantities of dangerous goods placed in an overpack, the overpack must:

- include the words “overpack”). The height of the letters in the words "overpack". must be at least 12 mm and be marked according to p. 2.6.7.1 DGR.

Маркування зовнішніх упаковок

За винятком випадків, коли зазначений маркувальний знак, видно на упаковках з небезпечними вантажами в звільнених кількостях, поміщених в зовнішню упаковку, зовнішня упаковка повинна:

- містити напис «зовнішня упаковка» ("overpack"). Висота літер в словах «зовнішня упаковка» ("overpack"). повинна складати, як мінімум, 12 мм і бути промаркована відповідно до п. 2.6.7.1 DGR.



Provisions of 7.1.7 also apply if the outer packaging contains packages of other dangerous goods.

Положення 7.1.7 також застосовуються, якщо зовнішня упаковка містить вантажні місця з іншими небезпечними вантажами.

* – Space to indicate the class or, if assigned, subclass number (s)

* – Місце для вказівки класу або, якщо такий присвоєно, номера (-ів) підкласу (-ів)

** – Space to indicate the name of the consignor or consignee, if not indicated elsewhere on the cargo location.

** – Місце для зазначення назви вантажовідправника або вантажоодержувача, якщо воно не зазначено в будь-якому іншому місці на вантажному місці.

Limited quantity

Dangerous goods packages carried under the limited quantities provisions of 2.7 must be marked with the 'Limited quantity” sign

Обмежені кількості

Вантажні місця з небезпечними вантажами, які перевозяться в рамках положень про обмежених кількостях з підрозділу 2.7, повинні бути промарковані знаком 'Обмежена кількість'

The sign must be in the form of a square set at an angle of 45 ° (diamond shape). The top and bottom and the edging line must be black. The center of the mark must be white or in an appropriate contrasting color. The minimum dimensions should be 100 mm x 100 mm and the minimum width of the edging line that creates the appearance of a diamond should be 2 mm. The “Y” symbol must be in the center of the sign

Знак повинен бути в формі квадрата, встановлений під кутом 45 ° (ромбоподібний). Верхня і нижня частини і лінія окантовки повинні бути чорного кольору. Центральна частина знака повинна бути білою або відповідного контрастного кольору. Мінімальні розміри повинні бути 100 мм x 100 мм і мінімальна ширина лінії окантовки, що створює видимість ромба, повинна бути 2 мм. Символ

and must be clearly visible. Where dimensions are not indicated, all markings shall be proportional as shown in the figure.

If required by the size of the package, the minimum external dimensions of the label shown in figure may be reduced to at least 50 mm x 50 mm, provided the label remains clearly visible. The minimum border line width that creates the appearance of a diamond can be reduced to 1 mm. The "Y" symbol must be proportional as shown in figure

«Y» повинен знаходитися в центрі знака і повинен бути добре видно. Там, де розміри не вказані, все маркування повинно бути пропорційним, як це показано на малюнку.

Якщо це потрібно через розмір упаковки, то мінімальні зовнішні розміри знака, показаного на малюнку, можуть бути зменшені до не менше 50 мм x 50 мм за умови, що знак залишається добре видимим. Мінімальна ширина лінії окантовки, що створює видимість ромба, може бути зменшена до 1 мм. Символ «Y» повинен бути пропорційний, як це зазначено на малюнку

Substances dangerous for the environment

The sign for an environmentally hazardous substance shall be as shown in Figure. The sign must be in the form of a square, set at an angle of 45 ° (diamond-shaped). The symbol (fish and tree) must be black on a white background or an appropriate contrasting color. The minimum dimensions of the sign shall be 100 mm × 100 mm and the minimum width of the edging line that creates the appearance of a diamond shall be 2 mm. If this is required due to the size of the package, the minimum external dimensions of the mark may be reduced, provided that the mark remains clearly visible. Where dimensions are not specified, all markings must be proportional.

Речовини, які становлять небезпеку для навколишнього середовища

Знак для речовини, що становить небезпеку для навколишнього середовища, повинен бути таким, як показано на малюнку 7.1.B. Знак повинен бути в формі квадрата, встановлений під кутом 45 ° (ромбоподібний). Символ (риба та дерево) повинен бути чорного кольору на білому тлі або відповідного контрастного кольору. Мінімальні розміри знака повинні складати 100 мм × 100 мм і мінімальна ширина лінії окантовки, що створює видимість ромба, повинна бути 2 мм. Якщо це потрібно через розмір вантажного місця, то мінімальні зовнішні розміри знака можуть бути зменшені за умови, що знак залишається добре видимим. Там, де розміри не вказані, все маркування повинно бути пропорційним.

Intermediate bulk containers for UN 3077

The marking of intermediate bulk containers shall comply with the marking requirements of other packing sets, except for intermediate bulk containers of a capacity greater than 450 l, which shall bear the proper shipping name and UN number, as required in 7.1.4.1 DGR, and the mark for substances that represent a danger to the environment from two opposite sides.

Контейнери середньої вантажопідйомності для ООН 3077

Маркування проміжних оптових контейнерів повинні відповідати вимогам до маркування інших пакувальних комплектів, за винятком проміжних оптових контейнерів місткістю понад 450 л, на які потрібно наносити належне відвантажувальне найменування та номер ООН, як вимагається в п. 7.1.4.1 DGR, а також знак для речовин, що представляють небезпеку для довкілля з двох протилежних сторін.

Lithium batteries АБО or sodium ion batteries

The mark must be in the form of a rectangle or square with a hatched edging. The symbol (group of batteries, one damaged and emitting flame, above the UN number for lithium ion, lithium metal or sodium ion batteries or cells) must be black on white or suitable contrasting background. The hatching must be red. Minimum dimensions: width - 100 mm, height - 100 mm; the minimum width of the hatching must be 5 mm. If the size of the package so requires, the dimensions may be reduced to not less than 100 mm (width) x 70 mm (height). Where dimensions are not specified, all features must be in approximate

Літієві батареї натрій-іонні батареї

Маркувальний знак повинен мати форму прямокутника або квадрата зі штрихованою окантовкою. Символ (група батарей, одна з яких пошкоджена та з неї виходить полум'я, над номером ООН для літій-іонних, літій-металевих батарей або натрій-іонних елементів або батарей) повинен бути чорного кольору на білому або відповідному контрастному тлі. Штрихування повинно бути червоного кольору. Мінімальні розміри: ширина - 100 мм, висота - 100 мм; мінімальна ширина штрихування - 5 мм. Якщо цього вимагають габарити вантажного місця, розміри лінії можуть бути

proportion to those shown on the full size mark.

зменшені до 100 мм (ширина) x 70 мм (висота), але не менше. Якщо розміри не вказані, все елементи повинні бути приблизно пропорційні елементам, зображеним на повно розмірному маркувальному знаку.

Note: The previous mark may continue to be used until December 31, 2026

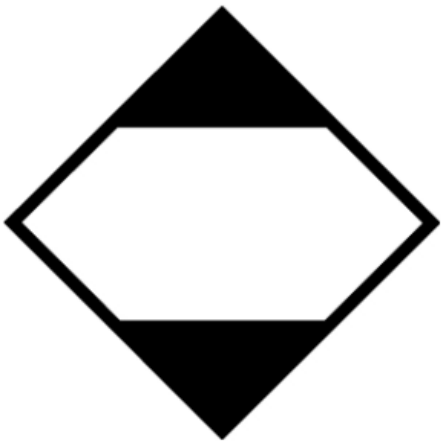
Примітка: Попередній маркувальний знак, може продовжувати використовуватися до 31 грудня 2026 року.

Prohibited labeling

Arrows for purposes other than to indicate the proper orientation of the package shall not appear on a package or overpack containing liquid dangerous goods.

Заборонене маркування

Стрілки для цілей крім вказівки на належну орієнтацію вантажного місця не повинні наноситися на вантажне місце або зовнішню упаковку, що містять рідкі небезпечні вантажі.



Example of a package marking for a packaging that meets UN performance requirements

Приклад маркування вантажного місця для пакувального комплекту, що відповідає вимогам ООН за характеристиками

9.9.1 Class 1. Explosive materials

Explosive materials - explosive materials capable of causing an explosive fire. Pyrotechnic substances and articles.

9.9.1 Клас 1. Вибухові речовини

Вибухові речовини - вибухові матеріали, здатні викликати пожежу з вибуховою дією. Піротехнічні речовини та вироби.

9.9.1.1 Class 1 - Explosive (Divisions 1.1, 1.2, 1.3)

Explosive and pyrotechnic substances and articles that explode by mass - the explosion covers the whole cargo.

Name: Explosive

Vantage IMP code: REX, RCX, RGX as per

Minimum size: 100 x 100 mm

Symbol (Exploding bomb): black

Background: orange (Pantone color No. 151U)

9.9.1.1 Клас 1 - Вибухові речовини (підкласи 1.1, 1.2, 1.3)

Вибухові та піротехнічні речовини та вироби, що вибухають масою – вибух охоплює весь вантаж.

Назва: вибухова речовина

Вантажний IMP код: REX, RCX, RGX відповідно

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (вибухаюча бомба): чорний

Фон: помаранчевий (колір Pantone № 151U)

9.9.1.2 Class 1 - Explosives (Division 1.4) including compatibility group S

Name: Explosive

Cargo IMP code: RXB, RXC, RXD, RXE, RXG, RXS respectively

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Numbers: black

Background: orange (Pantone color # 151U)

9.9.1.2 Клас 1 - Вибухові речовини (підклас 1.4) включає групу сумісності S

Назва: Вибухова речовина

Вантажний IMP код: RXB, RXC, RXD, RXE, RXG, RXS відповідно

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Цифри: чорні

фон: помаранчевий (колір Pantone № 151U)

9.9.1.3 Class 1 - Explosives (Division 1.5)

Name: Explosive

Cargo IMP code: REX

9.9.1.3 Клас 1 - Вибухові речовини (підклас 1.5)

Назва: Вибухова речовина

Вантажний IMP код: REX

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Numbers: black

Background: orange (Pantone color # 151U)

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Цифри: чорні

Фон: помаранчевий (колір Pantone № 151U)

9.9.1.4 Class 1 - Explosive (Division 1.6)

* Space for group compatibility. The numbers "1.6" printed on the sign must be about 30 mm high and about 5 mm thick.

Name: Explosive

Cargo IMP Code: REX

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Numbers: black

Background: orange (Pantone color # 151U)

9.9.1.4 Клас 1 - Вибухова речовина (підклас 1.6)

* Місце для групи сумісності. Цифри «1.6», надруковані на знаку, повинні бути близько 30 мм у висоту і близько 5 мм завтовшки.

Назва: Вибухова речовина

Вантажний IMP код: REX

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Цифри: чорні

Фон: помаранчевий (колір Pantone № 151U)

9.9.2 Class 2. Gases

Gases - compressed, dissolved under pressure, liquefied by cooling.

9.9.2 Клас 2. Гази

Гази – стислі, розчинені під тиском, зріджені охолодженням.

9.9.2.1 Class 2 - Gases: flammable gases (division 2.1)

Name: Flammable gas

Cargo IMP code: RFG

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame): black or white

Background: red (Pantone color No. 186U)

Note:

This mark may also be printed with a (flame) symbol, text, numbers and a black border on a red background.

9.9.2.1 Клас 2 - Гази: легкозаймисті гази (підклас 2.1)

Назва: Легкозаймистий газ

Вантажний IMP код: RFG

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (полум'я): чорний або білий

Фон: червоний (колір Pantone № 186U)

Примітка:

Цей знак також може друкуватися з символом (полум'я), текстом, номерами і бордюром чорного кольору на червоному тлі.

9.9.2.2 Class 2 - Gases: non-flammable non-toxic gases (Division 2.2)

Name: Non-flammable, non-toxic gas

Cargo IMP code: RNG or RCL (Cryogenic liquids according to PI 202), as applicable

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (gas bottle): black or white

Background: Green (Pantone color # 335U)

9.9.2.2 Клас 2 - Гази: незаймисті нетоксичні гази (підклас 2.2)

Назва: незаймистий нетоксичний газ

Вантажний IMP код: RNG або RCL (Кріогенні рідини відповідно з Інструкцією по пакування 202), у відповідних випадках

Мінімальні розміри: 100 х 100 мм

Символ (газовий балон): чорний або білий

Фон: Зелений (колір Pantone № 335U)

9.9.2.3 Class 2 - Gases: toxic gases (division 2.3)

Name: Toxic gas

Cargo IMP code: RPG

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (skull and crossbones): black

Background: white

9.9.2.3 Клас 2 - Гази: токсичні гази (підклас 2.3)

Назва: Токсичний газ

Вантажний IMP код: RPG

Мінімальні розміри: 100 х 100 мм

Символ (череп і схрещені кістки): чорний

Фон: білий

9.9.3 Class 3 - Flammable liquids

Name: Flammable liquid

Cargo IMP code: RFL

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame): black or white

Background: red (Pantone color No. 186U)

Note:

This mark may be printed with a (flame) symbol, text, numbers and a black border on a red background.

9.9.3 Клас 3 - Легкозаймисті рідини

Назва: Легкозаймиста рідина

Вантажний IMP код: RFL

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (полум'я): чорний або білий

Фон: червоний (колір Pantone № 186U)

Примітка:

Цей знак може друкуватися з символом (полум'я), текстом, номерами та бордюром чорного кольору на червоному тлі.

9.9.4 Class 4. Flammable solids; Substances Liable to Spontaneous Combustion; Substances which, in Contact with Water, Emit Flammable Gases

9.9.4.1 Class 4 - Flammable solid (Division 4.1)

Name: Flammable solid

Cargo IMP code: RFS

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame): black

Background: white with 7 vertical red stripes (Pantone color No. 186U)

9.9.4 Клас 4. Горючі речовини; Речовини, здатні до самозаймання; Речовини, які в контакті з водою виділяють легкозаймисті гази

9.9.4.1 Клас 4 - легкозаймисті тверді речовини (підклас 4.1)

Назва: легкозаймисті тверді речовини

Вантажний IMP код: RFS

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (полум'я): чорний

Фон: білий з 7 вертикальними червоними смугами (колір Pantone № 186U)

9.9.4.2 Class 4 - Substances liable to spontaneous combustion (Division 4.2)

Name: Spontaneously combustible substance

Cargo IMP code: RSC

9.9.4.2 Клас 4 - Речовини, здатні до самозаймання (клас 4.2)

Назва: речовина, що здатна самозайматися

Вантажний IMP код: RSC

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame): black

Background: upper half white, lower half-red (Pantone color No. 186U)

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (полум'я): чорний

Фон: верхня половина- білий, нижня половина- червоний (колір Pantone № 186U)

9.9.4.3 Class 4 - Substance, emitting flammable gases in contact with water (Division 4.3)

Name: Dangerous in contact with water

Cargo IMP code: RFW

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame): black or white

Background: blue (Pantone Color # 285U)

Note:

This mark may be printed with the (flame) symbol, text, numbers and a black border on a blue background.

9.9.4.3 Клас 4 - Речовина, що виділяє легкозаймисті гази при взаємодії з водою (підклас 4.3)

Назва: Небезпечно при зіткненні з водою

Вантажний IMP код: RFW

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (полум'я): чорний або білий

Фон: синій (колір Pantone № 285U)

Примітка:

Цей знак може друкуватися з символом (полум'я), текстом, номерами і бордюром чорного кольору на синьому тлі.

9.9.5 Class 5. Oxidizing Substances and Organic Peroxides

9.9.5.1 Class 5 - Oxidizing substances (Division 5.1)

Name: Oxidizer

Cargo IMP code: ROX

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame above the circle): black

Background: yellow (Pantone color No. 109U)

9.9.5 Клас 5. Окислювальні речовини та органічні пероксиди

9.9.5.1 Клас 5 - речовини, що окислюють (підклас 5.1)

Назва: Окисник

Вантажний IMP код: ROX

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (полум'я над колом): чорний

Фон: жовтий (колір Pantone № 109U)

9.9.5.2 Class 5 - Organic peroxides (Division 5.2)

Name: Organic peroxide

Cargo IMP code: ROP

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (flame above circle): black or white

Background: upper half - red (Pantone color No. 186U), lower half - yellow (Pantone color No. 109U)

9.9.5.2 Клас 5 - Органічні перекиси (підклас 5.2)

Назва: Органічна перекис

Вантажний IMP код: ROP

Мінімальні розміри: 100 х 100 мм

Символ (полум'я над колом): чорний або білий

Фон: верхня половина - червоний (колір Pantone № 186U), нижня половина- жовтий (колір Pantone № 109U)

9.9.6 Class 6. Toxic and Infectious Substances

9.9.6.1 Class 6 - Toxic substance (Division 6.1)

Name: Toxic substance

Cargo IMP code: RPB

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (skull and crossbones): black

Background: white

9.9.6 Клас 6. Токсичні та інфекційні речовини

9.9.6.1 Клас 6 - Токсична речовина (підклас 6.1)

Назва: Токсична речовина

Вантажний IMP код: RPB

Мінімальні розміри: 100 х 100 мм

Символ (череп і схрещені кістки): чорний

Фон: білий

9.9.6.2 Class 6 - Infectious substance (Division 6.2)

The lower part of the sign must contain the inscription:

INFECTIOUS SUBSTANCE

In case of damage or leakage, immediately inform State health authorities

(INFECTIOUS SUBSTANCE In case of Damage or Leakage Immediately Notify Public Health Authority)

Name: Infectious Substance

Cargo IMP code: RIS

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

For small packages, dimensions can be 50 x 50 mm

Symbol (3 crescent moons superimposed on a circle) and inscription: black

Background: white

9.9.6.2 Клас 6 - Інфекційна речовина (підклас 6.2)

Нижня частина знаку повинна містити напис:

ІНФЕКЦІЙНА РЕЧОВИНА

У разі пошкодження або витоку негайно проінформувати Державні органи охорони здоров'я

(INFECTIOUS SUBSTANCE In case of Damage or Leakage Immediately Notify Public Health Authority)

Назва: Інфекційна речовина

Вантажний IMP код: RIS

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Для невеликих вантажних місць розміри можуть бути 50 x 50 мм

Символ (3 півмісяця накладені на коло) і напис: чорні

Фон: білий

9.9.7 Class 7 - Radioactive material

9.9.7 Клас 7 - Радіоактивний матеріал

9.9.7.1 Category I - White

Name: Radioactive material

Cargo IMP code: RRW

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (trefoil): black

Background: white

9.9.7.1 Категорія I - Біла

Назва: Радіоактивний матеріал

Вантажний IMP код: RRW

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (трилисник): чорний

Фон: білий

9.9.7.2 Category II - Yellow

Name: Radioactive material

9.9.7.2 Категорія II - Жовта

Назва: Радіоактивний матеріал

Cargo IMP code: RRY

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (trefoil): black

Background: upper half - yellow (color Pantone No. 109U) with white piping, bottom half - white

Вантажний IMP код: RRY

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (трилисник): чорний

Фон: верхня половина- жовтий (колір Pantone № 109U) з білим кантом, нижня половина- білий

9.9.7.3 Category III - Yellow

Name: Radioactive material

Cargo IMP code: RRY

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (trefoil): black Background: upper half - yellow (Pantone color # 109U) with white piping, lower half - white

9.9.7.3 Категорія III - Жовта

Назва: Радіоактивний матеріал

Вантажний IMP код: RRY

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (трилисник): чорний Фон: верхня половина- жовтий (колір Pantone № 109U) з білим кантом, нижня половина- білий

9.9.7.4 Sign of the criticality safety index

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Text (required): “FISSILE” in black on a white background in the upper half of the sign

9.9.7.4 Знак індексу безпеки з критичності

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Текст (обов'язковий): «ПОДІЛЬНИЙ» ("FISSILE") чорним кольором на білому тлі у верхній половині знаку

9.9.7.5 Label (sign) for class 7 - Radioactive material

Dimensions: the dimensions indicated are the minimum, when using large labels (signs) the proportions must be respected. The number “7” must be 25 mm high or more.

9.9.7.5 Етикетка (знак) для класу 7 - Радіоактивні матеріали

Розміри: зазначені розміри є мінімальними, при використанні етикеток (знаків) великих розмірів пропорції повинні дотримуватися. Цифра «7» повинна бути висотою 25 мм або більше.

9.9.8 Class 8 - Corrosive substances

Name: Corrosive substance

Cargo IMP code: RCM

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (liquid pouring out of 2 glass containers and injuring hand and metal): black

Background: upper half white, lower half black with white piping

9.9.8 Клас 8 - Корозійні речовини

Назва: Корозійні речовини

Вантажний IMP код: RCM

Мінімальні розміри: 100 x 100 мм

Символ (рідина, що виливається з 2 скляних посудин і пошкоджує руку і метал): чорний

Фон: верхня половина- білий, нижня половина- чорний з білим кантом

9.9.9 Class 9 - Miscellaneous dangerous goods

Name: Miscellaneous dangerous goods

Cargo IMP code: RMD or ICE, RSB (granular expandable polymer and products derived from them in accordance with Packing Instruction 957) respectively

Minimum dimensions: 100 x 100 mm

Symbol (7 vertical stripes in the upper half): black

Background: white

9.9.9 Клас 9 - Інші небезпечні вантажі

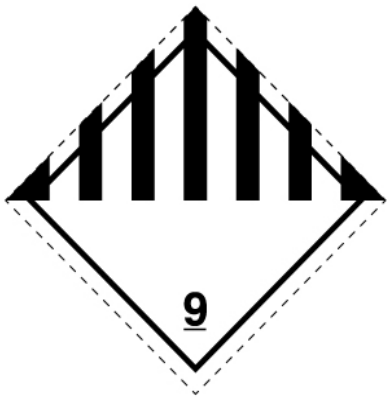
Назва: Інші небезпечні вантажі

Вантажний IMP код: RMD або ICE, RSB (полімер вспінюваючий гранульований і вироби, одержувані з них, у відповідності до Інструкції з пакування 957) відповідно

Мінімальні розміри: 100 х 100 мм

Символ (7 вертикальних смуг у верхній половині): чорний

Фон: білий



9.9.9.1 Class 9 - Lithium batteries or sodium ion batteries

Name: Lithium battery or sodium ion batteries

Cargo IPM code: RBI, RBM, RLI and RLM

Minimum dimensions: 100 × 100 mm

Symbol (seven vertical black stripes in the upper half, a battery group, one of which is damaged and flames escaping, in the lower half): black

Background: white

9.9.9.1 Клас 9 - Літієві батареї або натрій-іонні батареї

Назва: Літієві батареї або натрій-іонні батареї

Вантажний IPM код: RBI, RBM, RLI та RLM

Мінімальні розміри: 100 × 100 мм

Символ (сім вертикальних чорних смуг у верхній половині, група батарей, одна з яких пошкоджена та з неї виходить полум'я, в нижній половині): чорний

Фон: білий

9.9.9.2 Compliance marking of the packaging complex

Each package used must be labeled with its prescribed requirements, unless otherwise specified by a specially authorized civil aviation authority.

No packaging kit is provided with markings indicating its conformity with the requirements if it does not meet the requirements for packing the cargo carried therein, as indicated in the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.

9.9.9.2 Маркування відповідності пакувального комплекту

Кожен використовуваний пакувальний комплект повинен мати маркування про його відповідність встановленим вимогам, якщо інше не визначено спеціально вповноваженим органом в області цивільної авіації.

Жоден пакувальний комплект не забезпечується маркуванням з вказівкою його відповідності вимогам, якщо він не відповідає вимогам до упакування перевезеного в ньому вантажу, що вказується в Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям.

9.9.9.3 Handling Labels

9.9.9.3.1 Magnetized materials.

IATA CODE: MAG

Name: Magnetized material

Cargo IMP code: MAG

Minimum dimensions: 110 x 90 mm

Color: blue (Pantone color # 285U) on white

9.9.9.3 Знаки небезпеки (обробки)

9.9.9.3.1 Намагнічені матеріали.

IATA CODE: MAG

Назва: Намагнічений матеріал

Вантажний IMP код: MAG

Мінімальні розміри: 110 x 90 мм

Колір: синій (колір Pantone № 285U) на білому

9.9.9.3.2 Cargo aircraft only

Name: Cargo aircraft only

Cargo IMP code: CAO

Minimum dimensions: 120 x 110 mm

For small packages with infectious substances (Class 6, Division 6.2), dimensions may be less than half.

Color: Black on Orange (Pantone Color # 151U)

9.9.9.3.2 Тільки на вантажному повітряному судні

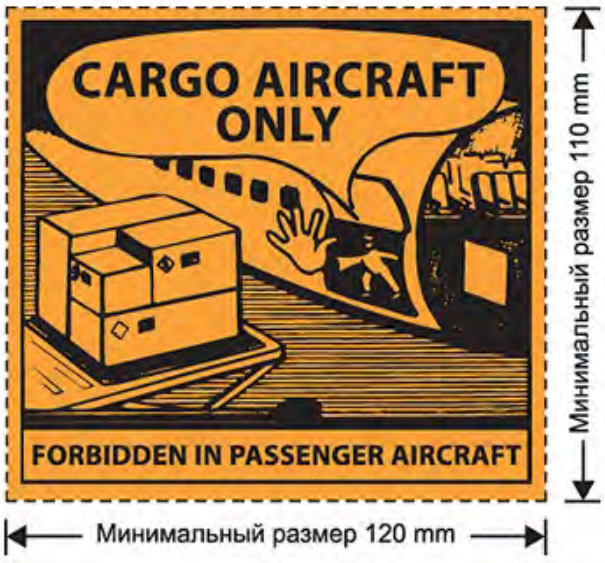
Назва: Тільки на вантажному повітряному судні

Вантажний IMP код: CAO

Мінімальні розміри: 120 x 110 мм

Для невеликих вантажних місць з інфекційними речовинами (клас 6, підклас 6.2) розміри можуть бути менше в два рази.

Колір: чорний на помаранчевому (колір Pantone № 151U)



9.9.9.3.3 Cryogenic liquid

Name: Cryogenic liquid

Cargo IMP code: RCL

Minimum dimensions: 74 x 105 mm

Color: white on green (color Pantone # 335U)

Note:

The phrase “Caution - may cause cold burn injuries if spilled or leaked”) is optional and can be enabled as you see fit.

9.9.9.3.3 Кріогенна рідина

Назва: Криогенна рідина

Вантажний IMP код: RCL

Мінімальні розміри: 74 x 105 мм

Колір: білий на зеленому (колір Pantone № 335U)

Примітка:

Фраза «Обережно: бризки і витік можуть призвести до опіку холодом» ("Caution - may cause cold burn injuries if spilled or leaked ") є необов'язковою і її можна включити на свій розсуд.

9.9.9.3.4 Package orientation

Name: Package orientation (This side up)

Minimum dimensions: 74 x 105 mm

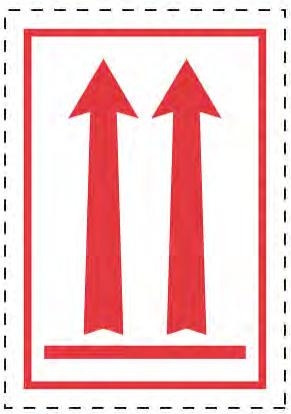
Color: red (Pantone color No. 186U) or black on a contrasting background

9.9.9.3.4 Орієнтація вантажного місця

Назва: Орієнтація вантажного місця (Цією стороною вгору)

Мінімальні розміри: 74 x 105 мм

Колір: червоний (колір Pantone № 186U) або чорний на контрастному тлі



9.9.9.3.5 Package orientation - alternative view

Name: Package orientation (This side up)

9.9.9.3.5 Орієнтація вантажного місця - альтернативний вид

Назва: Орієнтація вантажного місця (Цією стороною

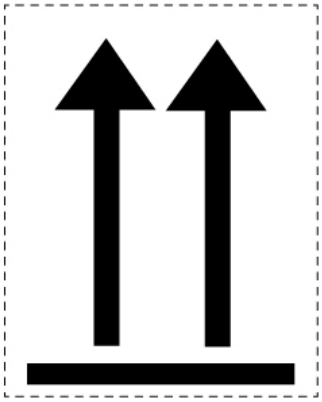
вгору)

Minimum dimensions: 74 x 105 mm

Мінімальні розміри: 74 x 105 мм

Color: red or black on a contrasting background

Колір: червоний або чорний на контрастному тлі



9.9.9.3.6 Keep away from heat heat

9.9.9.3.6 Зберігати далеко від джерел тепла

Name: Keep away from heat

Назва: тримати подалі від джерел тепла

Minimum dimensions: 74 x 105 mm

Мінімальні розміри: 74 x 105 мм

Color: red (Pantone color # 186U) and black on a white or similar background

Колір: червоний (колір Pantone № 186U) і чорний на білому або подібному тлі

9.9.9.3.7 Radioactive material - excepted package

9.9.9.3.7 Радіоактивний матеріал - звільнена упаковка

Name: Radioactive material: excepted package

Назва: радіоактивний матеріал: звільнена упаковка

Cargo IMP code: RRE

Вантажний IMP код: RRE

Color: The border of the sign must consist of red diagonal lines (Pantone color No. 186U). The mark can be printed in black and red to white and black on a white or similar background

Колір: Бордюр знака повинен складатися з червоних діагональних штрихів (колір Pantone № 186U). Знак може бути надрукований чорним і червоним на біло і чорний на білому або подібному тлі

Note:

Примітка:

Phrase “This package does not need to be specified in the Notice Aircraft Commander (NOTOC)” is optional and can be turned on at will.

Фраза «Відомості про це вантажному місці не потрібно вказувати в Повідомлення командиру повітряного судна (NOTOC) »є необов'язковою і її можна включити на свій розсуд.

Pictograms and their meaning **Піктограми та їх значення**

Піктограма/ *Pictogram*							
Назва Піктограми/ *Pictogram name*	**Вибухова речовина/ *Explosive***	**Гази під тиском/ *Gases Under Pressure***	**Легкозаймиста речовини/ *Flammable***	**Окислювач/ *Oxidiser***	**Токсична речовина/ *Toxic***	**Корозійна речовина/ *Corrosive***	**Токсична у водному середовищі/ *Aquatic Toxicity***
Вказується на наступних речовинах / *Appears on*	Вибухові речовини/ *Explosives*		Гази/ *Gases* Аерозолі/ *Aerosols* Рідини/ *Liquids* Тверді речовини/*Oxidising Solids*	Окислюючі гази/ Oxidizing Gases окислюючі рідини/ *Oxidizing Liquids* окислюючі тверді речовини/*Oxidizing Solids*	Високотоксич-ні Токсичні при контакті зі шкірою На ковтання На вдихання/ *Acute Toxicity Skin Oral Inhalation*	Корозійне для металу корозійне для шкіри/ *Corrosive to Metal Skin Corrosion* Серйозне погіршення зору/ *Serious Eye Damage*	Високотоксич-на/ *Acute* Хронічна токсичність/ *Chronic*
	Самореагуючі речовини і суміші/ *Self reactive substances and mixtures*		Самореагуючі речовини і суміші Пірофорні рідини і тверді речовини/ *Self reactive substances and mixtures pyrophoric liquids and solids*				
	Органічні перекису/ *Organic peroxides*		Самонагріваючі речовини і суміші/ *Self-Heating substances and mixtures*				
			Речовини і суміші, які при контакті з водою виділяють легкозаймисті гази/ *Substances and mixtures, which in contact with water, emit flammable gases*				
			Органічні перекису/ *Organic peroxides*				

Піктограма/ *Pictogram*		
Назва Піктограми/ *Pictogram name*	**Шкідливо/ Harmful**	**Шкідливо для дихання/**
Вказується на наступних речовинах / *Appears on*	Шкідливий для шкіри/ *Harmful to skin* При прийомі всередину/*Oral* *При вдиханні/Inhalation*	Відчутно для дихання/ *Respiratory sensitization* Канцерогенний/ *Carcinogenicity*

		Токсичний для репродукції/ *Toxic to reproduction*
	Роздратування шкіри/ *Skin irritation* роздратування очей/ *Eye irritation*	Токсично для окремих органів/ *Specific target organ systemic toxicity* Одиночний контакт/ *Single exposure*
	Роздратування дихального шляху/ *Respiratory tract irritation* Наркотичний вплив/ *Narcotic effects*	Токсично для органічних речовин/ *Specific target organic systemic toxicity* Багаторазовий контакт/ *Repeated exposure*
	Відчутно для шкіри/ *Skin sensitization*	Небезпека аспірації/ *Aspiration hazard* Викликає мутацію/ *Germ cell mutagenicity*

9.10 ACCOUNTABILITY OF INVOLVED OFFICERS

Cargo forwarder or manufacturer responsible for:

- classification of DG;
- required Shipper's declaration regarding his concerns;
- packaging, labeling and application of labels on the packaging.

Cargo Agent responsible for:

- filling the air waybill (AWB)
- inspection of cargo;
- submission of cargo to airlines.

Aircompany responsible for:

- goods acceptance;
- acceptance verification checklist;
- check for damage or leakage during loading;
- limitation during exercise in the passenger cabin or cockpit crew;
- elimination of pollution;
- safe distance and compatibility of DG;
- mount packages with DG;
- load on cargo A/C;
- declaration clearance for transportation of DG in part it is concerned;
- processing instructions of PIC (NOTOS);
- that the PIC read the instructions and put his signature.
- checking for damage or leakage during unloading;

Samples of Shipper's Declaration for Dangerous Goods show in Annex 3 to this chapter.

9.11 RESPONSIBILITIES OF PERSONNEL IN RELATION TO DANGEROUS GOODS

Personnel of Aircompany Constanta or handling companies involved in the organization and transportation of dangerous goods must undergo training (certification) at educational institutions (cents) certified by the SAAU or accredited by IATA.

Personnel responsible for registering and accepting cargoes must be properly trained to assist in the identification and detection of dangerous goods offered as a mixed load.

Personnel involved in the registration and acceptance of goods must require the senders of the goods to confirm the content of any cargo space in the event that there is a suspicion that the place may contain dangerous goods.

In the case of incidents involving dangerous goods during loading (unloading) and temporary storage at an airport, it is necessary to perform actions for its elimination.

The nature of the action is determined by the type of event and depends on the properties of the cargo.

In all cases, it is necessary to remove unauthorized persons, isolate the hazardous area and inform the relevant state structures (SAAU, Ministry of Interior of Ukraine, The State Emergency Service of Ukraine, etc.).

9.10 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАДІЯНИХ ОСІБ

Вантажовідправник або виробник відповідає за:

- класифікацію НВ;
- заповнення Декларації Вантажовідправника в частині що його стосується;
- упакування, маркування і нанесення знаків небезпеки на пакуванні.

Вантажний Агент відповідає за:

- заповнення авіанакладної (AWB)
- перевірку вантажу;
- подання вантажу в АК.

Авіакомпанія відповідає за:

- прийняття вантажу до перевезення;
- заповнення приймально-перевірочного чек-листа;
- перевірку на виявлення ушкоджень або витоку під час завантаження;
- обмеження при навантаженні в пасажирський салон або кабіну екіпажу;
- усунення забруднення;
- безпечна відстань і сумісність НВ;
- кріплення вантажних місць з НВ;
- завантаження вантажних ПС;
- оформлення Декларації на перевезення НВ у частині що її стосується;
- оформлення вказівок КПС (NOTOC);
- те, що КПС ознайомився з вказівкою і поставив свій підпис.
- перевірку на виявлення ушкоджень або витоку під час вивантаження;

Зразок Декларації вантажовідправника про небезпечні вантажі наведений у Додатку 3 до цього розділу.

9.11 ОБОВ'ЯЗКИ ПЕРСОНАЛУ ПО ВІДНОШЕННЮ ДО НВ

Персонал Аваікомпанії або хендлінгові компанії, що беруть участь в організації та проведенні перевезень небезпечних вантажів, повинні пройти навчання (сертифікацію) в навчальних закладах (центах), які сертифіковані ДАСУ або мають акредитацію IATA.

Персонал, що відповідає за реєстрацію та приймання вантажів, повинен бути належним чином підготовлений, щоб надавати сприяння у визначенні та виявленні небезпечних вантажів, запропонованих як змішаний вантаж.

Персонал, що займається реєстрацією та прийманням вантажів, повинен вимагати від відправників вантажу підтвердження відносно вмісту будь-якого вантажного місця в тому випадку, коли виникає підозра, що це місце може містити небезпечні вантажі.

У випадку інцидентів з НВ під час завантаження (вивантаження) і тимчасового зберігання їх в аеропорту, необхідно виконати дії по його ліквідації.

Характер дій визначається видом події та залежить від властивостей вантажу.

У всіх випадках необхідне видалення сторонніх осіб, ізоляція небезпечної ділянки та інформування відповідних державних структур (ДАСУ, МВС, МНС і т.п.).

Personnel in the Aircompany who are involved in the transportation of dangerous goods must:

- Take dangerous goods for carriage, if cargo and the documents on it meet the established requirements;
- To ensure the transportation of dangerous goods to according to the established procedure by the determined vehicles.

When transporting spare parts, disabled products and materials (COMAT) belonging to Aircompany, the relevant Aircompany personnel determine the level of its danger and organize the appropriate, safe transportation

Персонал в Аваікомпанії який має відношення до перевезення небезпечних вантажів зобов'язаний:

- прийняти небезпечні вантажі до перевезення, якщо вантаж і документи на нього відповідають встановленим вимогам;
- забезпечити перевезення небезпечних вантажів у встановленому порядку.

У разі перевезення запасних частин, непрацездатних виробів та матеріалів (COMAT), які належать Аваікомпанії, відповідний персонал Авіакомпанії визначає рівень його небезпечності та організовує відповідне, безпечне його перевезення.

9.12 ACCEPTANCE OF DANGEROUS GOODS FOR TRANSPORTATION

Aircompany must not accept a package or overpack containing dangerous goods or a unit load device containing dangerous goods as described in DGR nor a freight container containing radioactive material for transport aboard an aircraft unless:

(a) it is accompanied by two copies of the “Shipper's Declaration for Dangerous Goods”; or

(b)the information applicable to the consignment is provided in electronic form; or

(c)it is accompanied with alternative documentation, where permitted by DGR,

If a Shipper's Declaration for DG is provided in accordance with IATA rules, one copy of the declaration must accompany the consignment to its final destination, and the other copy must be stored by handling company that provided to Aircompany cargo acceptance services at the point of departure, with quick access to Declaration will be provided; the declaration must remain in this place until the goods arrive at their final destination.

If information relating to a given consignment is provided in electronic form, this information shall be at the disposal of the Aircompany during the entire time of carriage to the final destination.

It should be possible to immediately reproduce the data in the form of a paper document.

If the information relating to this dangerous cargo is provided in electronic form, it must comply with the requirements of DGR and be available to the Aircompany during the flight and within 90 days after the flight.

9.12 ПРИЙНЯТТЯ НВ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Аваікомпанія не приймає до перевезення на ПС вантажне місце або зовнішню упаковку, яка містить небезпечний вантаж, або засіб пакетування вантажів, що містять небезпечні вантажі, зазначені в DGR, або вантажний контейнер, що містить радіоактивний матеріал, для перевезення на борту ПС, якщо тільки не виконані наступні умови:

(a) вантаж супроводжується двома екземплярами Декларації вантажовідправника про НВ; або

(b) інформація, що відноситься до цієї партії вантажів, представлена в електронному вигляді; або

(c) вантаж супроводжується іншим комплектом документів, якщо це дозволяється DGR.

Якщо Декларація вантажовідправника про НВ надана згідно вимог IATA, один екземпляр декларації повинен супроводжувати дану вантажну відправку до кінцевого пункту призначення, а інший повинен зберігатися в обслуговуючій компанії, що надавала послуги Авіакомпанії з приймання вантажу до перевезення в пункті відправлення, де до нього буде забезпечений своєчасний доступ; декларація повинна залишатися в цьому місці до прибуття вантажів в кінцевий пункт призначення.

Якщо інформація, що відноситься до даної вантажної відправки, представлена в електронному вигляді, ця інформація повинна знаходитися в розпорядженні Аваікомпанії протягом всього часу перевезення до кінцевого пункту призначення.

Повинна забезпечуватися можливість негайного відтворення даних у вигляді паперового документа.

Якщо інформація, що відноситься до даного НВ, надана у електронному вигляді, вона повинна відповідати вимогам DGR та бути доступною Авіакомпанії під час рейсу та протягом 90 днів після виконання рейсу.

9.12.1 Acceptance check-list

Before a cargo consisting of a package or outer package containing dangerous goods, or a freight container containing radioactive material, or a unit load device containing dangerous goods as described in DGR is presented for air transport, to ensure that dangerous goods are only carried if packed, loaded and transported in accordance with responsible regulatory authority approvals and current DGR a person who accepts a dangerous cargo for carriage must with the correspondent DG check-list (Annex 1 to this Chapter) verifies the following:

(a) the documentation has been prepared in accordance with the detailed requirements set out in DGR;

9.12.1 Чек-лист приймання

До того як вантаж, що складається з вантажного місця або зовнішньої упаковки, що містить НВ, або вантажний контейнер, що містить радіоактивний матеріал, чи засіб пакетування вантажів, що містять НВ, як описано в DGR пред'явлений до перевезення по повітрю, для забезпечення того, щоб перевезення НВ здійснювалося лише за умови їх пакування, завантаження та транспортування відповідно до дозволів відповідального регулюючого органу та чинних DGR, особа, яка приймає НВ до перевезення, за допомогою відповідного Чек-листа НВ (Додаток 1 до цього розділу) підтверджує наступне:

(a) документація підготовлена у відповідності з детальними вимогами, викладеними в DGR;

(b) the quantity of dangerous goods per package specified in the Shipper's Declaration for Dangerous Goods is within the specified limits for passenger or cargo aircraft, as applicable;

(b) кількість НВ на вантажне місце, зазначених в Декларації вантажовідправника про НВ, знаходиться в межах встановлених лімітів для пасажирського або вантажного ПС, залежно від обставин;

(c) markings on package (s), outer package (s) or freight container (s) are consistent with the information, specified in the accompanying Shipper's Declaration for Dangerous Goods, and is clearly visible;

(c) маркування на вантажному (-их) місці (-ях), зовнішньої (-их) упаковці (-ках) або вантажному (-их) контейнері (-ах) відповідає інформації, зазначеній в супровідній Декларації вантажовідправника про НВ, і чітко видна;

(d) where required, the letter in the packaging specification marking the packing group for which the design type has successfully passed the test, corresponds to the dangerous goods contained inside. This does not apply to outer packaging that is not labeled with specifications;

(d) де це потрібно, буква в специфікації упаковки, що позначає групу упаковки, для якої тип конструкції успішно пройшов випробування, відповідає НВ, що міститься всередині. Це не відноситься до зовнішніх упаковок, на яких немає маркування із зазначенням технічних вимог;

(e) the proper shipping names, UN numbers, hazard labels and special handling instructions shown on the package (s) inside the outer package are clearly visible or reproduced on the outside of the outer package;

(e) належні відвантажувальні найменування, номера ООН, знаки небезпеки та спеціальні інструкції з обробки, зазначені на упаковці (упаковках) всередині зовнішньої упаковки, були чітко видимі або відтворені на зовнішній стороні зовнішньої упаковки;

(f) Labels are affixed to the package (s), outer package (s) or freight container (s) in in accordance with the requirements of the section for radioactive material, and for other dangerous goods;

(f) знаки небезпеки нанесені на вантажне(і) місце(-я), зовнішню(-і) упаковку(-і) або вантажний(-і) контейнер(-и) відповідно до вимог розділу для радіоактивного матеріалу, і для інших НВ;

(g) the outer packaging included in the combination packaging or separate packaging is permitted by the appropriate packing instruction and, if visible, of the type indicated on the Shipper's Declaration;

(g) зовнішній пакувальний комплект, що входить до складу комбінованого пакувального комплекту або окремий пакувальний комплект дозволені відповідною інструкцією з пакування, і якщо це видно, то тим типом, який вказаний в Декларації вантажовідправника;

(h) the package or overpack does not contain different dangerous goods requiring separate stowage in accordance with Table 9.3.A DGR Separate stowage of packages;

(h) вантажне місце або зовнішня упаковка не містять різні НВ, що вимагають роздільного розміщення згідно з таблицею 9.3.A DGR Роздільне розміщення вантажних місць;

(i) the package, overpack, freight container or unit load device is not leaking or has any signs of compromise.

(i) вантажне місце, зовнішня упаковка, вантажний контейнер або засіб пакетування вантажів не протікають і не мають ніяких ознак порушення цілісності.

Notes:

Примітки:

1. When Aircompany accepts a unit load device containing consumer goods, Dry Ice or magnetized materials as permitted by clause 9.1.4.1 (b), (c) or (d), the requirements of clause 9.1.3 (c), (e) or (g) DGR do not apply.

1. Коли Авіакомпанія приймає засіб пакетування вантажу, що містить споживчі товари, Сухий лід або намагнічені матеріали, як це дозволено пунктом 9.1.4.1 (b), (c) або (d), вимоги пункту 9.1.3 (c), (e) або (g) DGR не застосовуються.

2. Where packages are stowed in an overpack or shipping container, as permitted under 9.1.4 DGR, the Acceptance Checklist should establish the correct marking and labeling of the overpack or shipping container, rather than individual packages. located in them.

2. У тих випадках, коли вантажні місця розміщуються у зовнішній упаковці або в вантажному контейнері, як це допускається згідно з п. 9.1.4 DGR чек-лист приймання повинен встановлювати правильне нанесення маркувань та знаків небезпеки на дану зовнішню упаковку або вантажний контейнер, а не на окремі вантажні місця, що знаходяться в них.

3. Sample verification checklists for non-radioactive material, radioactive material and dry ice consignments can be found in Annex 1 to this Chapter.

3. Зразки чек-листів перевірки для не радіоактивних матеріалів, радіоактивних матеріалів і для вантажів сухого льоду знаходяться в Додатку 1 до цього розділу.

4. Minor discrepancies, such as missing periods and commas in the proper shipping name of the Shipper's Declaration for Dangerous Goods or in package markings, or minor discrepancies in hazard labels that do not distort the obvious meaning of the mark, are not considered errors unless they expose risk of flight safety and should not serve as a basis for refusal of carriage.

4. Незначні розбіжності, такі, як пропуск крапок і ком в належному відвантажувальному найменуванні, що наводиться в Декларації вантажовідправника про НВ або маркування вантажних місць, або незначні розбіжності в знаках небезпеки, які не спотворюють очевидний сенс знаку, не зважають помилками, якщо вони не піддають ризику безпеку польотів, і не повинні служити підставою для відмови в перевезенні.

5. The acceptance checklist must be completed upon initial inspection of the Dangerous Goods shipment for transport by air, personnel responsible for the transport of dangerous goods, in subsequent stages of transport as part of the entire route must ensure that the packages, overpacks, cargo containers or unit load devices still comply with the

5. Чек-лист приймання повинен бути заповнений при первинному огляді вантажної відправки з НВ для перевезення по повітрю, персонал відповідальний за перевезення НВ, на наступних етапах перевезення як частини всього маршруту повинен переконатися в тому, що вантажні місця, зовнішні упаковки, вантажні контейнери

requirements of DGR in respect of marking, presence of signs and absence of damage.

6. Where a dangerous goods consignment fails the acceptance check due to an error or omission by the shipper in packaging, labelling, marking or documentation, Aircompany retains on file for a minimum period of three months a copy of the Shipper's Declaration and the acceptance checklist.

Aircompany is able to identify the person who carried out the check at the time of acceptance.

For some dangerous goods, it is not necessary to carry out the full acceptance procedure as specified in DGR 9.1.3.3. Table 9.1.A DGR serves as a guide for aviation personnel as to what requirements must be met for certain types of hazardous substances.

9.13 PROHIBITION OF THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS FOR A PASSENGER AIRCRAFT

DGR 9.3.4

If on the packaging of dangerous goods there is a sign:

then such cargo shall not be accepted for transportation on a passenger aircraft.

9.14 SEPARATE PLACEMENT OF INCOMPATIBLE DANGEROUS GOODS ON AN AIRPLANE

DGR 9.3.2

Features of air transportation also establish the need to exclude the joint loading of incompatible dangerous goods (because of the possible reaction between them significantly increases the danger).

Packages containing dangerous goods that can react dangerously with each other should not be located adjacent to an airplane or in such a position that will result in their interaction in the event of leakage.

In order to ensure acceptable safe distances between places of dangerous goods of different classes, at least the requirements of the separate placement of dangerous goods in **Table 1** must be observed.

The "X" sign at the intersection of the row and the column indicates that places with dangerous goods of such classes can not come in contact with each other or in a position that may lead to their interaction in the event of leakage of content.

For example: a place with dangerous goods of Class 4.2 can not be located near or in contact with places containing dangerous goods of classes 5 and 8.

або засоби пакетування вантажу і раніше відповідають вимогам DGR, наявності знаків і відсутності пошкоджень.

6. Якщо партія небезпечного вантажу не проходить приймальну перевірку через помилку або упущення вантажовідправника в упаковці, нанесенні знаків маркуванні, або документації, Авіакомпанія зберігає у архіві протягом мінімум трьох місяців копію Декларації вантажовідправника та чек-листу приймання.

А/К Константа має можливість ідентифікувати особу, яка здійснювала перевірку під час приймання.

Для деяких НВ нема необхідності повністю проводити процедуру приймання вантажу, як це вказано в пункті 9.1.3.3 DGR. Таблиця 9.1.A DGR слугує керівництвом для авіаційного персоналу по відношенню до того, які вимоги необхідно виконати до деяких видів небезпечних речовин.

9.13 ЗАБОРОНА ПЕРЕВЕЗЕНЬ НВ ДЛЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ЛІТАКІВ

DGR 9.3.4

Якщо на пакуванні небезпечного вантажу є знак:

то такий вантаж не приймається до перевезення на пасажирському повітряному судні.

9.14 РОЗДІЛЬНЕ РОЗМІЩЕННЯ НЕСУМІСНИХ НВ НА ПС

DGR 9.3.2

Особливості повітряного перевезення також встановлюють необхідність виключення спільного завантаження несумісних НВ (внаслідок можливої реакції між ними значно збільшується небезпека).

Упакування, що містять небезпечні вантажі, які можуть небезпечно реагувати один з одним не повинні розміщатися поруч у літаку або в такому положенні, що приведе до їхньої взаємодії у випадку витоку.

З метою забезпечення прийнятних безпечних відстаней між місцями з небезпечними вантажами різних класів, необхідно дотримувати, як мінімум, наведені в **Таблиці 1** вимоги щодо роздільного розміщення НВ.

Знак "X" на перетинанні ряду та колонки вказує на те, що місця з небезпечними вантажами таких класів не можуть стикатися або розміщатися поруч один з одним або в такому положенні, що може привести до їхньої взаємодії у випадку витоку вмісту.

Наприклад: місце з небезпечними вантажами класу 4.2 не може розташовуватися поруч або стикатися з місцями, що містять небезпечні вантажі класів 5 та 8.

Table 9.3A DGR

Segregation of incompatible dangerous goods

Таблиця 9.3A DGR

Розділення несумісних небезпечних вантажів

Знак небезпеки *Danger Sign*	1 викл. 1.4S *1 exclud. 1.4S*	2.1	2.2, 2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	8	9 див. прим.1 *9 see Note 1*
1 викл. 1.4S *1 exclud. 1.4S*	див. прим. 2 *see Note 2*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.1	X	–	–	–	–	–	–	–	–	–	X
2.2, 2.3	X	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3	X	–	–	–	–	–	–	X	–	–	X
4.1	X	–	–	–	–	–	–	–	–	–	X
4.2	X	–	–	–	–	–	–	X	–	–	–
4.3	X	–	–	–	–	–	–	–	–	X	–
5.1	X	–	–	X	–	X	–	–	–	–	X
5.2	X	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
8	X	–	–	–	–	–	X	–	–	–	–
9 див. прим. 1 *9 see Note 1*	X	X	–	X	X	–	–	X	–	–	–

Note 1: Packages and overpacks containing UN 3480, Lithium-ion batteries prepared in accordance with Section IA or Section IB of Instruction 965, and packages and overpacks containing UN 3090, Lithium metal batteries, prepared in accordance with Section IA or Section IB of Packing Instruction 968 must not be stowed on the aircraft next to each other or in such a position that would allow them to interact in the event of damage/fire with packages or overpacks containing dangerous goods, which bear Class 1 hazard labels, except for Division 1.4S, Division 2.1, Class 3, Division 4.1 or Division 5.1. To ensure acceptable segregation of packages and overpacks, the segregation requirements specified in Table 9.3.A. Separation requirements are appled basing on all hazard labels placed on the package or outer packaging, regardless of whether the hazard is primary or secondary.

Примітка 1: Вантажні місця та зовнішні упаковки, що містять ООН 3480, Батареї літій-іонні, підготовлені відповідно до Розділу IA або Розділом IB Інструкції по пакування 965, та вантажні місця і зовнішні упаковки, що містять ООН 3090, Батареї літій-металеві, підготовлені відповідно до Розділу IA або Розділом IB Інструкції по пакування 968, не повинні розміщуватися на повітряному судні поруч один з одним або в такому положенні, яке дозволило б їм взаємодіяти в разі пошкодження/загоряння з вантажними місцями або зовнішніми упаковками, що містять небезпечні вантажі, на які нанесені знаки небезпеки класу 1, крім підкласу 1.4S, підкласу 2.1, класу 3, підкласу 4.1 або підкласу 5.1. Для забезпечення прийнятного роздільного розміщення вантажних місць і зовнішніх упаковок повинні враховуватися вимоги щодо роздільного розміщення, зазначені в Таблиці 9.3.A. Вимоги щодо роздільного розміщення застосовуються на основі всіх знаків небезпеки, розміщених на вантажному місці або зовнішній упаковці, незалежно від того, чи є небезпека основною або додатковою.

Note 2: Explosives of Division 1.4B shall not be loaded together with other explosives, except for Division 1.4S. Explosives 1.4B, when loaded on the same aircraft with other explosives, except for substances of division 1.4S, must be loaded into a separate unit load device and, when placed on board the aircraft, the unit load device should be separated by other cargoes at a minimum distance of 2 m. When loading not in a unit load device, explosives of division 1.4B and other explosives must be loaded into different, non-adjacent loading positions and separated from each other by a minimum distance of 2 m.

Примітка 2: Вибухові речовини підкласу 1.4B не повинні завантажуватися разом з іншими вибуховими речовинами, за винятком підкласу 1.4S. Вибухові речовини 1.4B при завантаженні на одне повітряне судно з іншими вибуховими речовинами, крім речовин підкласу 1.4S, повинні завантажуватися в окремий засіб пакетування і, при розміщенні на борту повітряного судна, засіб пакетування необхідно відокремлювати іншими вантажами на відстань 2 м. мінімум. При завантаженні не в засобі пакетування вибухову речовину підкласу 1.4B та інші вибухові речовини повинні бути завантажені на різні, не суміжні завантажувальні позиції та відокремлені один від одного на відстань 2 м. мінімум.

9.15 LOADING OF MAGNETIZED MATERIALS

DGR 9.3.9

Magnetized materials must be loaded so that headings of aircraft compasses are maintained within the tolerancees prescribed by the applicable aircraft airworthiness requirements and where practical, in locations minimizing possible effects on compasses. Multiple packages may produce a cumulative affect.

Note: Masses of ferro-magnetic materials such as automobiles, automobile parts, metal fencing, piping and metal construction material, even if not meeting the definition of magnetized materials may affect aircraft compasses, as may packages or items which individually do not meet the definition of magnetized material but cumulatively may have a magnetic field strength of a magnetized material.

Any of the magnetic materials whose magnetic field exceeds the reading of 0.00525 Gauss in 4.5 meters is strictly forbidden for air transport. Magnetic field of the magnet, packed improperly, may affect the navigational equipment of the aircraft. Transportation of magnets is allowed only in a package, enough shields the magnetic field. When loading, place the magnet in the container container and place it in the middle of the package. All packing voids are filled with filler material. Place the magnets in such a way as to mutually neutralize their magnetic fields. If you need to shield the magnetic field, use metal sheets.

The shipper must make prior arrangements with the operator identifying the magnetized material. A Shipper's Declaration of Dangerous Goods is not required provided the words "magnetized material" and number of packages (unless these are the only packages within the consignment) are shown in the " Nature and Quantity of Goods" box on the airwaybill when used, or in the appropriate location on alternate transport documentation.

The package must bear the magnetized material handling label.

9.15 ЗАВАНТАЖЕННЯ НАМАГНІЧЕНИХ МАТЕРІАЛІВ

DGR 9.3.9

Намагнічені матеріали повинні бути завантажені таким чином, щоб показники курсової системи ПС витримувались в межах допусків, передбачених відповідними вимогами щодо льотної придатності повітряних суден, і, де це можливо, у місцях, що мінімізують можливий вплив на курсову систему. Декілька контейнерів (пакунків) можуть спричинити накопичувальний ефект.

Примітка: Велика кількість феромагнітних матеріалів, таких як автомобілі, деталі автомобілів, металеві огородження, трубопроводи та металеві будівельні матеріали, навіть якщо вони не відповідають визначенню намагнічених матеріалів, можуть впливати на компаси ПС, так само як можуть впливати упаковки або предмети, які окремо не відповідають визначенню намагніченого матеріалу, але кумулятивно можуть мати напруженість магнітного поля намагніченого матеріалу.

Будь-який з магнітних матеріалів, магнітне поле якого перевищує показання 0.00525 Gauss в 4,5 метрах, строго заборонений для транспортування повітрям. Магнітне поле магніту, упакованого неналежним чином, може впливати на навігаційне обладнання літака. Перевезення магнітів допускається виключно в упаковці, досить екранує магнітне поле. При завантаженні, помістіть магніт у містку тару і розмістіть в середині упаковки. Всі пакувальні порожнечі заповніть матеріалом-наповнювачем. Розміщуйте магніти, таким чином, щоб взаємно нейтралізувати їх магнітні поля. При необхідності екранування магнітного поля скористайтеся металевими листами.

Вантажовідправник повинен попередньо домовитись з оператором про ідентифікування намагніченого матеріалу. Декларація вантажовідправника про небезпечні вантажі не потрібна, якщо слова "намагнічений матеріал" та кількість упаковок (якщо це не єдині пакети в партії) відображаються у полі "Вид та кількість товарів" на авіатранспортній накладній коли застосовується, або у відповідному місці альтернативної транспортної документації.

На упаковці має бути етикетка намагніченого матеріалу.

9.16 LOADING OF DRY ICE

Carbon dioxide (dry ice), either shipped by itself or used as a coolant for other cargo, may be transported subject to appropriate measures taken by the Aircompany, depending on the type of aircraft, the ventilation characteristics of the aircraft, the method of packaging and stowage, and whether animals will be transported on the same flight, and from other factors. The Aircompany shall ensure that ground personnel are notified that carbon dioxide (dry ice) is being loaded or is on board the aircraft.

Where dry ice is contained in the unit load device, prepared for carriage by a separate shipper in accordance with Packing Instruction 954, and the operator adds additional dry ice after acceptance, and the Aircompany adds an additional quantity of dry ice after acceptance, it shall be ensured that the information provided to the PIC indicates the changed quantity of dry ice.

According to the Aircompany's requirements, the registered luggage of the crew and passengers containing dry ice must

9.16 ЗАВАНТАЖЕННЯ СУХОГО ЛЬОДУ

Вуглецю діоксид (сухий лід), що відправляється сам по собі або який використовуєтьс в якості охолоджувача для інших вантажів, можна перевозити за умови прийняття Авіакомпанією відповідних заходів, в залежності від типу ПС вентиляційних характеристик ПС, методу упаковування і розміщення, а також від того, чи будуть перевозитися цим же самим рейсом тварини, та від інших факторів. Авіакомпанія забезпечує повідомлення наземного персоналу про те, що Вуглецю діоксид (сухий лід) вантажиться або перебуває на борту ПС.

У тих випадках, коли сухий лід міститься в окремих засобах пакетування вантажів, підготовленого вантажовідправником до перевезення відповідно до Інструкції з пакування 954, та Авіакомпанії після приймання додає додаткову кількість сухого льоду, необхідно упевнитися, що в інформації, що надається КПС, зазначена змінена кількість сухого льоду.

Згідно з вимогами Авіакомпанії на зареєстрованому багажі екіпажу і пасажирів, що містить сухий лід, має бути

be marked to indicate that the luggage contains dry ice, and which indicates the amount of dry ice or that the amount of dry ice is 2.5 kg or less. To assist in the handling of passenger or crew checked baggage containing dry ice, the figure shows an example of a baggage tag that may be used by an operator to mark such items of checked baggage.

маркування, що означає, що багаж містить сухий лід, і яка вказує кількість сухого льоду або те, що кількість сухого льоду 2,5 кг або менше. Для допомоги в обробці зареєстрованого багажу пасажирів або екіпажу, що містить сухий лід, на нижче показаний приклад багажної бирки, яка може використовуватися експлуатантом для позначення таких предметів зареєстрованого багажу.

Example of a baggage tag for dry ice

Приклад багажної бирки для сухого льоду

When dry ice is placed in an overpack, the total net quantity of dry ice in the overpack must be marked on the outside of the overpack.

Якщо сухий лід розміщено у зовнішню упаковку, загальна кількість-нетто сухого льоду в зовнішній упаковці має бути зазначено на зовнішній стороні зовнішньої упаковки.

9.17 LOADING OF CRYOGENIC LIQUIDS

Cargo spaces containing refrigerated liquefied gases in open and closed cryogenic vessels may be carried provided that the Aircompany has taken appropriate measures depending on the type of aircraft, the loading of other temperature-sensitive cargo and whether animals will be carried on the same aircraft.

The Aircompany should ensure that ground staff are informed that packages containing cryogenic liquids are being loaded or are on board the aircraft and that appropriate precautions should be taken to ensure that after the cargo door is opened any gas build up is allowed to vent before loading personnel enter the cargo compartment.

When handling liquefied refrigerated gases, cargo areas must always be kept upright, as overturning of containers during loading and unloading may result in spillage of cryogenic liquid, which may result in cold burn injuries.

9.17 ЗАВАНТАЖЕННЯ КРІОГЕННИХ РІДИН

Вантажні місця, що містять охолоджені зріджені гази у відкритих і закритих кріогенних судинах, можуть перевозитися за умови, що Авіакомпанія вжила відповідних заходів залежно від типу ПС, завантаження інших вантажів, чутливих до температурного режиму і того, чи перевозитимуться на тому ж ПС тварини.

Авіакомпанія повинна гарантувати, що наземний персонал буде проінформований, що вантаж, який містить кріогенні рідини, завантажується або знаходиться на борту літака, і що слід вжити відповідних запобіжних заходів, щоб гарантувати, що після того, як вантажні двері будуть відкриті, будь-яке накопичення газу може бути випущено до того, як персонал, що виконує завантаження-розвантаження, зайде у вантажний відсік.

При поводженні зі зрідженими охолодженими газами необхідно завжди тримати вантажні місця вертикально, оскільки перекидання ємностей під час навантаження та розвантаження може призвести до розливу кріогенної рідини, що може призвести до отримання холодових опіків.

9.18 LOADING OF WHEELCHAIRS OR OTHER BATTERY OPERATED MOBILITY AIDS AS CHECKED BAGGAGE

DGR 9.3.14

Wheelchairs or other battery-powered mobility aids with non-spillable wet batteries or batteries which comply with Special Provision A123, being carried with the approval of the Aircompany as checked baggage, must be loaded in accordance with current edition of DGR 2.3.2.2.

Wheelchairs or other battery-powered mobility aids with spillable batteries, being carried with the approval of the Aircompany as checked baggage, must be loaded in accordance with current edition of DGR 2.3.2.3.

Wheelchairs or other similar battery-powered mobility aids with lithium-ion batteries, being carried with the approval of the Aircompany as checked baggage, must be loaded in accordance with current edition of DGR 2.3.2.4.

The PIC must be informed of:

- The location of a wheelchair or mobility aid with an installed battery;

9.18 ЗАВАНТАЖЕННЯ КРІСЕЛ КОЛІСНИХ АБО ІНШИХ ЗАСОБІВ ПЕРЕМІЩЕННЯ НА БАТАРЕЙКАХ ЯК ЗАРЕЄСТРОВАНИХ БАГАЖ

DGR 9.3.14

Крісла колісні або інші засоби переміщення з електролітичними акумуляторними батареями або батареями, які відповідають Спеціальним Положенням A123, що перевозяться за згоди Авіакомпанії як зареєстрований багаж, повинні бути завантажені відповідно до чинної редакції DGR 2.3.2.2.

Крісла колісні або інші засоби переміщення з акумуляторними батареями, які перевозяться за згоди Авіакомпанії як зареєстрований багаж, повинні бути завантажені відповідно до чинної редакції DGR 2.3.2.3.

Крісла колісні або інші засоби переміщення, що живляться літій-іонними батареями, які перевозяться за згоди Авіакомпанії як зареєстрований багаж, повинні бути завантажені відповідно до чинної редакції DGR 2.3.2.4.

КПС повинен бути поінформований про:

- розташування крісла колісного або іншого засобу переміщення з встановленим акумулятором;

- The location of a packed battery; and
- The location of spare batteries, either in the cargo compartment, or for lithium-ion batteries in the passenger cabin.

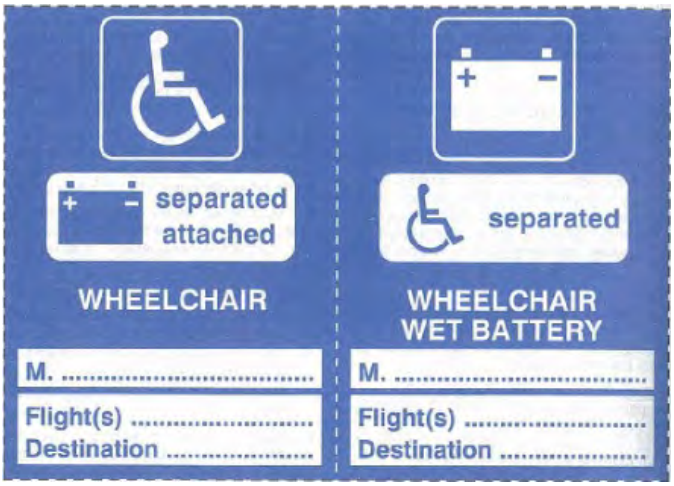
It is recommended that passengers make advance arrangments with the Aircompany; also that batteries which are spillable should be fitted with spill-resistant vent caps when feasible.

To assist the handling of wheelchairs and mobility aids with batteries, there is a label which used to identify whether or not a wheelchair has had the battery removed. The label is in two parts: left part remains with the wheelchair and indicates whether or not the battery has been removed. In the particular case where the battery is separated from the wheelchair, right part may be used to assist in identifying the battery and also in reconciling the battery and its wheelchair.

- місце розташування упакованого акумулятора; та
- розташування запасних акумуляторів як у вантажному салоні, так і літій-іонних акумуляторів у пасажирському салоні.

Пасажирам рекомендується заздалегідь домовлятися з Авіакомпанією; також, що акумуляторні батареї, які можна розлити, повинні бути обладнані захисними ковпачками, захищеними від розливу, коли це можливо.

Для допомоги в поводженні з кріслами колісними та іншими засобами переміщення з батареями існує етикетка, яка використовується для визначення того, чи було знято акумулятор з крісла колісного. Етикетка складається з двох частин: ліва частина залишається на кріслі колісному і вказує, виймали акумулятор чи ні. У конкретному випадку, коли акумулятор відокремлений від крісла колісного, права частина може бути використана для того, щоб допомогти визначити акумулятор, а також пов'язати акумулятор та його кріслом колісним.



9.19 LOADING OF RADIOACTIVE MATERIALS

If the aircraft regularly transports radioactive substances, it is necessary to periodically check its degree of contamination by radioactive substances.

All staff involved in the transportation and storage of radioactive materials should be instructed in relation to the hazards and precautions to be taken.

Packing, outer packaging or cargo containers of the category "II-yellow" and "III-yellow" should be located separately from people.

Mandatory application of the minimum safe distance is indicated in Tables 2 and 3 and these distances are measured from the surface of the packages, external packagings or cargo containers to the closest inner surface of the cabin crew compartments, or to the floor surface, regardless of the duration of the carriage of the radioactive substance.

Table 4 applies only when carrying radioactive substances on a cargo aircraft, and in these cases, the minimum distances should apply to the above-mentioned surfaces, as well as to any other areas occupied by humans.

Minimum distances from the surface of the packages, external packagings and cargo containers with radioactive substances to the nearest inner surface of the cabin crew compartments, or to the floor (regardless of the length of the carriage) are given in **Table 2.**

9.19 ЗАВАНТАЖЕННЯ РАДІОАКТИВНИХ МАТЕРІАЛІВ

Якщо ПС регулярно перевозить РМ, необхідно періодично перевіряти його ступінь забрудненості РМ.

Весь персонал, зайнятий перевезенням і зберіганням РМ, повинен бути проінструктований щодо наявної небезпеки та запобіжного заходів, які повинні дотримуватися.

Упакування, зовнішні упакування або вантажні контейнери категорії «II-жовта» і «III-жовта» повинні розміщатися окремо від людей.

Обов'язкове застосування мінімальної безпечної відстані зазначені в таблицях 2 та 3 і ці відстані вимірюються від поверхні упакувань, зовнішніх упакувань або вантажних контейнерів до найближчої внутрішньої поверхні перегородок кабіни екіпажу, або до поверхні підлоги, незалежно від тривалості перевезення радіоактивної речовини.

Таблиця 4 застосовується тільки під час перевезення радіоактивних речовин на вантажному повітряному судні, і в цих випадках мінімальні відстані повинні застосовуватися у відношенні зазначених вище поверхонь, а також стосовно до будь-яких інших зон, зайнятим людьми.

Мінімальна відстань від поверхні упакувань, зовнішніх упакувань і вантажних контейнерів з радіоактивними речовинами до найближчої внутрішньої поверхні перегородок кабіни екіпажу, або до підлоги (незалежно від тривалості перевезення) вказано в **Таблиці 2.**

Table 2 **Таблиця 2**

Загальна сума транспортних індексів *Total amount of transport indices*	Мінімальна відстань (метри) *Minimum distance (meters)*	Загальна сума транспортних індексів *Total amount of transport indices*	Мінімальна відстань (метри) *Minimum distance (meters)*
0,1- 1,0	0,30	13,1-14,0	2,05
1,1- 2,0	0,50	14,1-15,0	2,15
2,1- 3,0	0,70	15,1-16,0	2,25
3,1- 4,0	0,85	16,1-17,0	2,35
4,1- 5,0	1,00	17,1-18,0	2,45
5,1- 6,0	1,15	18,1-20,0	2,60
6,1- 7,0	1,30	20,1-25,0	2,90
7,1- 8,0	1,45	25,1-30,0	3,20
8,1- 9,0	1,55	30,1-35,0	3,50
9,1-10,0	1,65	35,1-40,0	3,75
10,1-11,0	1,75	40,1-45,0	4,00
11,1-12,0	1,85	45,1-50,0	4,25
12,1-13,0	1,95		

If there is more than one package in the aircraft, the outer packaging or the cargo container, the minimum distance from each individual package, outer packaging or each cargo container shall be determined in accordance with this table, based on the sum of the values of transport indices for individual packages, external packages or freight containers.

Якщо в повітряному судні розміщається більш ніж одне упакування, зовнішнє упакування або вантажний контейнер, мінімальна відстань від кожного окремого упакування, зовнішнього упакування або кожного вантажного контейнера повинне визначатися відповідно до даної таблиці, виходячи із суми значень транспортних індексів окремих упакувань, зовнішніх упакувань або вантажних контейнерів.

Alternatively, if the package, outer packaging, or freight containers are grouped individually, the minimum distance from the closest inner surface of the cabin crew or floor partition to each group is equal to the distance corresponding to the sum of transport indices for individual groups, provided that all groups are separated from each other A second distance greater than at least 3 times the distance for a group that has a larger sum of transport indices.

Як альтернатива, якщо упакування, зовнішні упакування або вантажні контейнери розміщуються окремо по групах, мінімальна відстань від найближчої внутрішньої поверхні перегородок кабіни екіпажу або підлоги до кожної групи дорівнює відстані, що відповідає сумі транспортних індексів для окремих груп, за умови що всі групи відділені друг від друга відстанню, що перевищує принаймні в 3 рази відстань для групи, що має більшу суму транспортних індексів.

Minimum distances from the surface of packages, external packagings and cargo containers with radioactive substances transported only on cargo aircrafts to the nearest inner surface of the cabin crew compartments, or to the floor (regardless of the duration of carriage) are given in **Table 3.**

Мінімальна відстань від поверхні упакувань, зовнішніх упакувань і вантажних контейнерів з радіоактивними речовинами, що перевозяться тільки на вантажних ПС до найближчої внутрішньої поверхні перегородок кабіни екіпажу, або до підлоги (незалежно від тривалості перевезення) вказано в **Таблиці 3**.

Table 3 **Таблиця 3**

Загальна сума транспортних індексів *Total amount of transport indices*	Мінімальна відстань (метри) *Minimum distance (meters)*	Загальна сума транспортних індексів *Total amount of transport indices*	Мінімальна відстань (метри) *Minimum distance (meters)*
50,1 - 60,0	4,65	180,1 - 190,0	8,55
60,1 - 70,0	5,05	190,1 - 200,0	8,75
70,1 - 80,0	5,45	200,1 - 210,0	9,00
80,1 - 90,0	5,80	210,1 - 220,0	9,20
90,1 - 100,0	6,10	220,1 - 230,0	9,40
100,1 - 110,0	6,45	230,1 - 240,0	9,65
110,1 - 120,0	6,70	240,1 - 250,0	9,85
120,1 - 130,0	7,00	250,1 - 260,0	10,05
130,1 - 140,0	7,30	260,1 - 270,0	10,25
140,1 - 150,0	7,55	270,1 - 280,0	10,40
150,1 - 160,0	7,80	280,1 - 290,0	10,60
160,1 - 170,0	8,05	290,1 - 300,0	10,80
170,1 - 180,0	8,30		

9.19.1 Placing separately from unidentified film.

Packing, outer packaging or cargo containers of the categories "II-yellow" and "III-yellow" should be located separately from the non-displayed films or plates. Minimum separation distances should be applied in accordance with Table 4, and these distances are measured from the surface of the packages, external packings or cargo containers to the packaging surface of the unidentified photographic films or plates.

Minimum distances from the surface of packages, external packaging and cargo containers with radioactive substances to unidentified film or plates (for transportation up to 48 hours) are given in **Table 4.**

Note. The table is designed taking into account that the dose of films irradiation does not exceed 10 mb.

9.19.1 Розміщувати окремо від не проявлених фотоплівок.

Упакування, зовнішні упакування або вантажні контейнери категорій «II-жовта» і «III-жовта» повинні розміщатися окремо від не проявлених фотоплівок або пластин. Мінімальні розділові відстані повинні застосовуватися відповідно до таблиці 4, і ці відстані виміряються від поверхні упакувань, зовнішніх упакувань або вантажних контейнерів до поверхні упакувань невиявлених фотографічних плівок або пластин.

Мінімальна відстань від поверхні упакувань, зовнішніх упакувань і вантажних контейнерів з радіоактивними речовинами до не проявлених фотоплівок або пластин (для перевезень тривалістю до 48 годин) вказано в **Таблиці 4.**

Примітка. Таблиця розрахована з врахуванням того, що доза опромінення плівок не перевищує 10 мбер.

Table 4 **Таблиця 4**

Загальна сума транспортних індексів *Total amount of transport indices*	Час знаходження в шляху *Airborne time*					
	2 години або менш *2 hours and less*	2-4 години *2-4 hours*	4-8 годин *4-8 hours*	8-12 годин *8-12 hours*	12-24 години *12-24 hours*	24-48 годин *24-48 hours*
1	0,4	0,6	0,9	1,1	1,5	2,2
2	0,6	0,8	1,2	1,5	2,2	3,1
3	0,7	1,0	1,5	1,8	2,6	3,8

Загальна сума транспортних індексів *Total amount of transport indices*	Час знаходження в шляху *Airborne time*					
	2 години або менш *2 hours and less*	2-4 години *2-4 hours*	4-8 годин *4-8 hours*	8-12 годин *8-12 hours*	12-24 години *12-24 hours*	24-48 годин *24-48 hours*
4	0,8	1,2	1,7	2,2	3,1	4,4
5	0,8	1,3	1,9	2,4	3,4	4,8
10	1,4	2,0	2,8	3,5	4,9	6,9
20	2,0	2,8	4,0	4,9	6,9	10,0
30	2,4	3,5	4,9	6,0	8,6	12,0
40	2,9	4,0	5,7	6,9	10,0	14,0
50	3,2	4,5	6,3	7,9	11,0	16,0

9.19.2 Separate from animals.

Packing, outer packaging or cargo containers of the categories "II - Yellow" and "III - Yellow" (must be located separately from animals at a distance of not less than 0.5 meters if the duration of the flight does not exceed 24 hours and not less than 1.0 meters if the duration Flight exceeds 24 hours.

9.19.2 Розміщення окремо від тварин.

Упакування, зовнішні упакування або вантажні контейнери категорій "II - Жовта" та "III – Жовта (повинні розміщатися окремо від тварин на відстані не менш 0,5 метра, якщо тривалість польоту не перевищує 24 години та не менш 1,0 метра, якщо тривалість польоту перевищує 24 години.

9.19.3 Damaged or leaking packages of radioactive materials.

If the package is found to be damaged or leaking, or there is reason to believe that the package was leaking or damaged, access to such packaging should be limited and the specialist should assess the level of radioactive contamination and the resulting radiation level from the package as soon as possible. The packaging, aircraft, adjacent loading and unloading areas and, if necessary, all other materials transported by the same aircraft should be evaluated. If necessary, additional measures should be taken to protect people, property and the environment in accordance with the provisions approved by the relevant competent authority in order to overcome and minimize the consequences of such leaks or damage.

Packages with damage or leakage of radioactive contents that exceed acceptable limits for normal conditions of carriage can be removed to a suitable intermediate facility that is under control, but must not be sent on before they are repaired or put into proper condition and deactivated.

9.19.3 Пошкоджені або упаковки радіоактивних матеріалів, що протікають.

Якщо буде виявлено, що упаковка пошкоджена або має витік, або є підстави вважати, що упаковка мала витік або була пошкоджена, доступ до такої упаковці повинен бути обмежений і фахівець повинен якомога швидше оцінити ступінь радіоактивного забруднення, що виникають через рівень випромінювання від упаковки. Оцінці повинні бути піддані упаковка, повітряне судно, прилеглі зони навантаження і розвантаження та при необхідності всі інші матеріали, які перевозилися цим же повітряним судном. У разі необхідності повинні бути прийняті додаткові заходи для захисту людей, майна та навколишнього середовища відповідно до положень, затверджених відповідним компетентним органом, з метою подолання та мінімізації наслідків таких витоків або пошкоджень.

Упаковки з пошкодженнями або витоком радіоактивної вмісту, що перевищують допустимі межі для нормальних умов перевезення, можуть бути видалені на відповідний проміжний об'єкт, що знаходиться під контролем, але не повинні відправлятися далі, перш ніж вони не будуть відремонтовані або приведені в належний стан і дезактивовані.

9.19.4 Contaminated packaging kits

Aircraft and equipment constantly used to transport radioactive materials should be periodically checked to determine the level of radioactive contamination. The frequency of such inspections should depend on the likelihood of radioactive contamination and the volume of transport of radioactive materials.

With the exception of those aircraft on which exclusively radioactive materials are transported, any aircraft or equipment or part thereof which, during the transportation of radioactive materials, was radioactive contaminated above the limits specified in clause 9.18.5, or whose radiation level

9.19.4 Забруднені пакувальні комплекти

Повітряне судно і обладнання, постійно використовуються для перевезення радіоактивних матеріалів, повинні періодично перевірятися для визначення рівня радіоактивного забруднення. Частота проведення таких перевірок залежить від ймовірності радіоактивного забруднення і обсягу перевезень радіоактивних матеріалів.

За винятком тих повітряних суден, на яких перевозяться виключно радіоактивні матеріали, будь-яке повітряне судно або обладнання або їх частину, які в ході перевезення радіоактивних матеріалів піддалися радіоактивному забрудненню вище меж, зазначених у п.

exceeds 5 µSv/h on the surface should be decontaminated by a specialist as soon as possible and should not be reused until the following conditions are met:

- unfixed radioactive contamination should not exceed the limits specified in clause 9.18.5;
- the level of radiation generated by fixed radioactive contamination shall not exceed 5 µSv/h on the surface.

An outer packaging, cargo container or aircraft intended for the transport of radioactive materials under exclusive use should be exempted from the requirements of clause 9.18.5 and this clause only in relation to their internal surfaces and only as long as they are in these conditions exclusive use.

9.19.5 Unfixed radioactive contamination of surfaces

Non-fixed radioactive contamination of the outer surfaces of any package should be maintained at the lowest practicable level and should not exceed the following limits under normal conditions of carriage:

- 4 Bq/cm^2 for beta and gamma emitters and alpha emitters of low toxicity and
- 0.4 Bq/cm^2 for all other alpha emitters.

These limits apply when averaging over any area of 300 cm^2 of any part of the surface.

The package must not contain any items other than items and documentation necessary for the use of radioactive material. This requirement should not prevent the transport of materials with low specific activity or objects with surface radioactive contamination together with other objects. The transportation of such items and documentation in packaging or materials with low specific activity or objects with surface radioactive contamination together with other items may be allowed provided that there is no interaction with the packaging and its radioactive contents, which would reduce the safety of the package.

Except as provided in clause 9.18.4, the level of unfixed radioactive contamination of the outer and inner surfaces of the outer packaging and freight containers should not exceed the limits specified in this clause.

9.20 NOTIFICATION TO THE PIC (NOTOC).

NOTOC, in the amount of three copies, is delivered to the aircraft by a handling service (cargo agent) who informs the PIC of the presence of a dangerous goods on board the aircraft by passing NOTOC to him. The form is signed by the PIC, which is a confirmation of the receipt of information on dangerous goods by the PIC.

One form of the form (original) is intended for the PIC, a copy for the departure airport, one copy, signed by the PIC, after loading of the dangerous goods, is transmitted by the board to the manager of the handling service (cargo agent).

Prior to the departure of an aircraft on board which is to carry dangerous goods, the operator of this aircraft shall provide the

9.18.5, або рівень випромінювання від яких перевищує 5 мкЗв/год на поверхні, повинні бути якомога швидше піддані дезактивації фахівцем і не повинні знову використовуватися до тих пір, поки не будуть виконані наступні умови:

- нефіксоване радіоактивне забруднення не повинно перевищувати меж, зазначених у 9.18.5;
- рівень випромінювання, що створюється фіксованим радіоактивним забрудненням, не повинен перевищувати 5 мкЗв/год на поверхні.

Зовнішня упаковка, вантажний контейнер або повітряне судно, призначені для перевезення радіоактивних матеріалів в умовах виняткового використання, повинні звільнятися від дії вимог п. 9.18.5 і цього пункту тільки щодо їх внутрішніх поверхонь і тільки до тих пір, поки вони знаходяться в даних умовах виняткового використання.

9.19.5 Нефіксоване радіоактивне забруднення поверхонь

Нефіксоване радіоактивне забруднення зовнішніх поверхонь будь-якої упаковки має утримуватись на низькому практично досяжному рівні і в звичайних умовах перевезення не повинна перевищувати наступних меж:

- 4 Бк/см^2 для бета- і гамма-випромінювачів і альфа-випромінювачів низької токсичності і
- 0,4 Бк/см^2 для всіх інших альфа-випромінювачів.

Ці межі застосовуються при усередненні по будь-якій ділянці в 300 см^2 будь-якій частині поверхні.

Упаковка не повинна містити ніяких інших предметів, окрім предметів і документації, необхідних для використання радіоактивного матеріалу. Ця вимога не повинно перешкоджати перевезенню матеріалів з низькою питомою активністю або об'єктів з поверхневим радіоактивним забрудненням разом з іншими предметами. Перевезення таких предметів і документації в упаковці яких матеріалів з низькою питомою активністю або об'єктів з поверхневим радіоактивним забрудненням разом з іншими предметами може вирішуватися за умови відсутності їх взаємодії з пакувальним комплектом і його радіоактивним вмістом, яке знижувало б безпеку упаковки.

Окрім випадків, передбачених п. 9.18.4, рівень нефіксованого радіоактивного забруднення зовнішніх і внутрішніх поверхонь зовнішніх упаковок і вантажних контейнерів не повинен перевищувати меж, зазначених у даному пункті.

9.20 ПОВІДОМЛЕННЯ КПС (NOTOC).

NOTOC, в кількості трьох примірників, доставляється до борту повітряного судна хендлінговою службою (вантажним агентом) який інформує КПС про наявність небезпечного вантажу на борту ПС, шляхом передачі йому NOTOC. Формуляр підписує КПС, що є підтвердженням отримання КПС інформації про небезпечні вантажі.

Один бланк формуляра (оригінал) призначений для КПС, копія для аеропорту відправлення, один екземпляр, підписаний КПС, після завантаження небезпечного вантажу, передається бортом ПС менеджеру хендлінгової служби (вантажному агенту).

Перед вильотом ПС, на борту якого повинні перевозитися небезпечні вантажі, експлуатант цього ПС повинен надати

PIC with written information on dangerous goods to be transported, with the indication of at least the following data:

- The air waybill number (if issued);
- Proper shipping name, as well as, if applicable, technical name; And the UN number in the given DGR;
- Class or category and additional danger (danger), corresponding or bearing the sign (s) of additional danger, indicating the numerical values, and in the case of class 1 - the compatibility group;
- Packing group, indicated in the document of transportation of dangerous goods;
- The number of cargo spaces and their exact location during loading.
- The net quantity or, if applicable, the gross mass of each cargo space, with the exception of radioactive substances or other dangerous goods, in the document of carriage of dangerous goods, for which it is not necessary to indicate the quantity of net or gross mass;
- For radioactive substances, the number of cargo spaces, outer packagings or cargo containers, their category, their transport index (s), if necessary, and their exact location during loading;
- Should this freight area be transported only on cargo aircraft;
- The aerodrome where this cargo place (places) is to be discharged;
- In appropriate cases, an indication that these dangerous goods are transported only in accordance with the permission of that State.

Information to the PIC must also include confirmation that there are no signs of leakage or damage to cargo spaces loaded on the airplane.

The written information provided to the PIC during the flight shall be at the disposal of the PIC.

The information given to the PIC should be given in the prescribed form, and not in the form of aviation cargo invoices, accounts, documents of transportation of dangerous goods, etc.

An example of filling in a NOTOC is given in Annex 4 to this para.

9.21 AVAILABILITY OF NOTOC ON THE GROUND DURING THE FLIGHT.

The NOTOC should be readily available to the PIC in flight. The PIC shall, in one copy of the document provided to him with such information, indicate that he has received such information. This copy remains on the ground. Departing and arriving airports should be able to obtain a copy of this document or information contained therein before the end of the flight, as specified in clause 4.1.6 of Part 7 of the ICAO Technical Instructions.

КПС письмову інформацію щодо небезпечних вантажів, котрі необхідно перевезти, з вказівками по меншій мірі наступних даних:

- номер авіа вантажної накладної (якщо вона видається);
- належне відвантажувальне найменування, а також, якщо необхідно, технічне(ні) найменування; та номер по списку ООН, вказаний в DGR;
- клас чи категорія та додаткова небезпека (небезпеки), відповідні або нанесеному знаку (знакам) додаткової небезпеки, з зазначенням чисельних значень, а у випадку класу 1 – групи сумісності;
- група пакування, вказана в документі перевезення небезпечних вантажів;
- кількість вантажних місць та їх точне розташування під час завантаження.
- кількість нетто або, якщо застосовується, маса брутто кожного вантажного місця, за виключенням радіоактивних речовин або інших небезпечних вантажів, в документі перевезення небезпечних вантажів, для яких не потрібно вказувати кількість нетто чи масу брутто;
- для радіоактивних речовин кількість вантажних місць, зовнішніх упаковок чи вантажних контейнерів, їх категорія, їх транспортний індекс (індекси), якщо це необхідно, та їх точне розташування під час завантаження;
- чи повинне дане вантажне місце перевозитися тільки на вантажному ПС;
- аеродром, на якому дане вантажне місце (місця) підлягають вивантаженню;
- у відповідних випадках – вказівка про те, що ці небезпечні вантажі перевозяться тільки згідно дозволу даної держави.

Інформація КПС також має включати підтвердження про те, що відсутні ознаки витікання чи ушкодження вантажних місць, завантажених на ПС.

Письмова інформація, що надається КПС під час польоту, повинна бути у розпорядженні КПС

Вказану інформацію КПС слід надавати у встановленій формі, а не у вигляді авіавантажних накладних, рахунків, документів перевезення небезпечних вантажів і т. ін.

Приклад заповнення NOTOC наведено у Додатку 4 до цього розділу.

9.21 ДОСТУПНІСТЬ NOTOC НА ЗЕМЛІ ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ; ДОСТУПНІСТЬ ДЕКЛАРАЦІЇ ВАНТАЖОВІДПРАВНИКА НА НЕБЕЗПЕЧНИЙ ВАНТАЖ

NOTOC повинний бути легкодоступний для КПС у польоті. КПС на одній із копій наданого йому документа з такою інформацією повинен вказати, що він отримав таку інформацію. Ця копія залишається на землі. Аеропорти вильоту та прильоту повинні мати можливість отримати копію цього документа або зазначену у ньому інформацію до закінчення польоту, як зазначено у пункті 4.1.6 частини 7 Технічних інструкцій ІКАО.

One copy of the shipper's declaration for dangerous goods (see Annex 3 to this chapter) is transferred together with the dangerous goods and is on board the aircraft during the flight.

Один екземпляр декларації вантажовідправника (див. Додаток 3 до цього розділу) на небезпечний вантаж передається разом з небезпечним вантажем та під час польоту знаходиться на борту повітряного судна.

9.22 HIDDEN DANGEROUS GOODS

Operators' acceptance staff must be adequately trained to assist to identify and detect dangerous goods presented as generally cargo.

Cargo declared under a general description may contain hazardous articles that are not apparent. Such articles may also be found in baggage. With the aim of preventing undeclared dangerous goods from being loaded on an aircraft and passengers from taking on board those dangerous goods which they are not permitted to have in their baggage, cargo and passenger acceptance staff should seek confirmation from shippers and passengers about the contents of any item of cargo or baggage where there are suspicions that it may contain dangerous goods.

Typical examples are listed below.

AIRCRAFT ON GROUND (AOG) SPARES — see AIRCRAFT SPARE PARTS/AIRCRAFT EQUIPMENT.

Aircraft spare parts / aircraft equipment – may contain explosives (flares or other pyrotechnics), chemical oxygen generators, unserviceable tyre assemblies, cylinders of compressed gas (oxygen, carbon dioxide, nitrogen or fire extinguishers), paint, adhesives, aerosols, life-saving appliances, first aid kits, fuel in equipment, wet or lithium batteries, matches, ets.

Automobiles, automobile parts / supplies – (car, motor, motorcycle) may contain ferromagnetic materials, which may not meet the definition for magnetic materials, but which may be subject to special stowage requirements due to the possibility of affecting aircraft instrument. May also include engines, including fuel cell engines, carburetors or fuel tanks which contain or have contained fuel, wet or lithium batteries, compressed gases in tyre inflation devices, fire extinguishers, shock / struts with nitrogen, air bag inflators/air bag modules, flammable adhesives, paints, sealants and solvents, etc.

Battery-powered devices / equipment – may contain wet or lithium batteries.
Breathing apparatus – may indicate cylinders of oxygen, chemical oxygen generators or refrigerated liquefied oxygen.

Camping equipment – may contain flammable gases (butane, propane, etc.), flammable liquids (kerosene, gasoline, etc.) flammable solids (hexamine, matches, etc.) or other dangerous goods.
Cars, car parts – see Automobile, etc.
Chemicals – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, particularly flammable liquids, flammable solids, oxidizers, organic peroxides, toxic or corrosive substances.

Comat (company materials) – such as aircraft parts, may contain dangerous goods as an integral part, e.g. chemical oxygen generators in a passenger service unit (PSU), various compressed gases such as oxygen, carbon dioxide and nitrogen, gas lighters, aerosols, fire extinguishers, flammable liquids such as fuels, paints, and adhesives and corrosive material such as batteries. Other items such as flares, first aid

9.22 ПРИХОВАНІ НВ

Персонал оператора, який приймає вантажі, повинен бути належним чином навчений, щоб допомогти ідентифікувати та виявити небезпечні вантажі, представлені як загальні вантажі.

Вантаж, задекларований під загальним описом, може містити небезпечні предмети, які не є очевидними. Такі предмети також можна знайти і в багажі. З метою запобігання завантаженню в повітряне судно недекларованих небезпечних вантажів, а також багажу пасажирів, що може містити небезпечні вантажі, які заборонено мати у багажі, персонал, який задіяний при прийманні вантажів та пасажирів, повинен звернутися до перевізників та пасажирів про підтвердження вмісту будь-якого предмету вантажу або багажу, коли виникає підозра, що він може містити небезпечні вантажі.

Типові приклади таких вантажів наведено нижче.

AIRCRAFT ON GROUND (AOG) SPARES - див. ЗАПАСНІ ЧАСТИНИ ДЛЯ ЛІТАКА / ОБЛАДНАННЯ ЛІТАКА

Запасні частини для літака / обладнання літака – можуть містити вибухівку (сигнальні ракети та іншу піротехніку), хімічні генератори кисню, непридатні комплекти шин, балони стисненого газу (кисень, вуглекислий газ, азот або вогнегасники), фарбу, клеї, аерозолі, рятувальні прилади, аптечки, пальне в обладнанні, рідинні акумуляторні або літієві батареї, сірники, тощо.

Автомобілі, автомобільні частини (автомашини, двигуни, мотоцикли) – можуть містити феромагнітні матеріали, які можуть не відповідати визначенню для магнітних матеріалів, але які можуть вимагати спеціальної обробки під час їх завантаження та розміщення, що попереджає вплив на прилади ПС. Можуть також містити двигуни, включаючи двигуни на паливних елементах, карбюратори або паливні баки, які містять або містили пальне, рідинні або літієві батареї, стиснуті гази в пристроях підкачки шин, вогнегасники, амортизаційні стійки з азотом, насоси повітряних подушок / модулі подушок безпеки, легкозаймисті клеї, фарби, герметики та розчинники тощо.
Пристрої та обладнання з акумулятором – можуть містити рідинні або літієві батареї.
Апарати штучного дихання – можуть означати балони з стиснутого кисню, хімічні генератори кисню або охолоджений скраплений кисень.
Туристичне обладнання – може містити легкозаймисті гази (бутан, пропан тощо), легкозаймисті рідини (гас, бензин тощо) легкозаймисті тверді речовини (гексамін, сірники тощо) або інші небезпечні вантажі.
Автомобілі, автозапчастини - див. Автомобіль тощо.
Хімічні речовини – може містити речовини, що відповідають будь-якому з критеріїв для небезпечних вантажів, зокрема горючі рідини, легкозаймисті тверді речовини, окисники, органічні пероксиди, токсичні або корозійні речовини.
Матеріали та запчастини Авіакомпанії – частини літака можуть містити небезпечні вантажі як складові частини, наприклад хімічні генератори кисню в блоці обслуговування пасажирів (БПП), різні стиснуті гази, такі як кисень, вуглекислий газ та азот, газові запальнички, аерозолі, вогнегасники, легкозаймисті рідини, такі як паливо, фарби і клеї та агресивні матеріали, такі як акумулятори. Інші предмети, такі як сигнальні ракети,

kits, life-saving appliances, matches, magnetized material, etc.	аптечки, рятувальні прилади, сірники, намагнічений матеріал тощо.
Consolidated consignments (groupages) – may contain any of the defined classes of dangerous goods.	Зведені вантажі (групи) – можуть містити будь-який із визначених класів небезпечних вантажів.
Cryogenic (liquid) – indicates refrigerated liquefied gases such as argon, helium, neon, nitrogen.	Кріогенна техніка –означають скраплені гази з дуже низькою температурою, такі як аргон, гелій, неон, азот.
Cylinders – may indicate compressed or liquefied gas.	Балони – можуть означати стиснутий або скраплений газ.
Dental apparatus – may contain flammable resins or solvents, compressed or liquefied gas, mercury and radioactive material.	Стоматологічне обладнання – може містити легкозаймисті смоли або розчинники, стиснений або зріджений газ, ртуть та радіоактивні матеріали.
Diagnostic specimens – may contain infectious substances.	Діагностичні проби – можуть містити інфекційні речовини.
Diving equipment – may contain cylinders (such as scuba tanks, vest bottles, etc.) of compressed gas (air, oxygen, etc.), high intensity diving lamps which can generate extremely high heat when operated in air. In order to be carried safety, the bulb or battery must be disconnected.	Водолазне спорядження – можуть містити балони (наприклад, балони для підводного плавання, жилети тощо) стисненого газу (повітря, кисень тощо), дайвінг-лампи високої інтенсивності, які можуть генерувати надзвичайно високе тепло при роботі у повітрі. Щоб забезпечити безпеку, лампочку або акумулятор необхідно від'єднати.
Drilling and mining equipment – may contain explosives and/or other dangerous goods.	Бурове обладнання та обладнання для гірських робіт – може містити вибухові речовини та інші небезпечні вантажі.
Dry shipper (vapour shipper) – may contain free liquid nitrogen. Dry shippers are subject to DGR when they permit the release of any free liquid nitrogen irrespective of the orientation of the packaging.	Кріоконтейнер – може містити вільний рідкий азот. Кріоконтейнери підпадають під норми DGR, коли вони виділяють вільний рідкий азот незалежно від орієнтації упаковки.
Electrical equipment / electronic equipment – may contain magnetized materials or mercury in switch gear and electron tubes, wet batteries, lithium batteries or fuel cells or fuel cartridges that contain or have contained fuel.	Електричне обладнання / електронне обладнання – може містити намагнічені матеріали або ртуть у редукторних передачах та електронних трубках, рідинних батареях, літієвих батареях або паливних елементах або паливних картриджах, що містять або містять пальне.
Electrically powered apparatus – (wheel chairs, lawn mowers, golf carts, etc.) may contain wet batteries, lithium batteries or fuel cells or fuel cell cartridges that contain or have contained fuel.	Апаратура з електроприводом (крісла колісні, газонокосарки, електрокари для гольфу та ін.) – можуть містити рідинні батареї.
Expeditionary equipment – may contain explosives (flares), flammable liquids (gasoline), flammable gas (propane, camping gas) or other dangerous goods.	Експедиційне обладнання – може включати вибухові речовини (сигнальні ракети), легкозаймистий газ (пропан, кемпінгаз) та інше.
Film crew or media equipment – may contain explosive pyrotechnic devices, generator incorporating internal combustion engines, wet batteries, lithium batteries, fuel, heat producing items, etc.	Обладнання знімальної групи або засобів масової інформації – може містити вибухонебезпечні піротехнічні пристрої, генератор, що включає двигуни внутрішнього згоряння, рідинні батареї, літієві батареї, паливо, теплогенератори тощо.
Frozen embryos – may contain refrigerated liquefied gases or Carbon dioxide, solid (dry ice).	Заморожені ембріони – може містити холодильні зріджені гази або вуглекислий газ, твердий (сухий лід).
Frozen fruits, vegetables, etc. – may be packed in Carbon dioxide, solid (dry ice).	Заморожені фрукти, овочі та ін. – можуть бути спаковані з використанням вуглекислого газу, твердого (сухого льоду).
Fuels – may contain flammable liquids, flammable solids or flammable gases.	Паливо – може містити легкозаймисті рідини, легкозаймисті тверді речовини або легкозаймисті гази.
Fuel control units – may contain flammable liquids.	Блоки управління паливом – можуть містити легкозаймисті рідини.
Hot air balloons – may contain cylinders with flammable gas, fire extinguishers, engines internal combustion, batteries etc.	Повітряні кулі – можуть містити балони з горючим газом, вогнегасники, двигуни внутрішнього згоряння, акумулятори тощо.
Household goods – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods including flammable liquids such as solvent based paint, adhesives, polishes, aerosols, bleach, corrosive oven or drain cleaners, ammunition, matches, etc.	Господарські товари – можуть містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв небезпечних вантажів, включаючи легкозаймисті рідини, такі як фарба на основі розчинника, клеї, полірувальні речовини, аерозолі, відбілювачі, корозійні духові або змивні засоби, боєприпаси, сірники тощо.

Instruments – may conceal barometers, manometers, mercury switches, rectified tubes, thermometers, etc. containing mercury.	Інструменти – можуть включати барометри, манометри, ртутні вимикачі, випрямляючі, лампи, термометри та інші вироби, що містять ртуть.
Laboratory/Testing Equipment – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, particularly flammable liquids, flammable solids, oxidizers, organic peroxides, toxic or corrosive substances, lithium batteries, cylinders of compressed gas, etc.	Лабораторне/перевірочне обладнання – може містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв для небезпечних вантажів, зокрема горючих рідин, горючих речовин, окислювачів, органічних пероксидів, токсичних чи корозійних речовин, літієвих акумуляторів, балони стисненого газу тощо.
Machine parts – may contain adhesives, paints, sealants, solvents, wet and lithium batteries, mercury, cylinders of compressed or liquefied gas	Деталі машин – можуть містити клеї, фарби, герметики, розчинники, рідинні та літієві батареї, ртуть, балони стисненого або скрапленого газу
Magnets and other items of similar material – may individually or cumulatively meet the definition of magnetized material.	Магніти та інші вироби подібної властивості – окремо та в сукупності можуть відповідати визначенню намагніченого матеріалу.
Medical supplies / equipment – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, particularly flammable liquids, flammable solids, oxidizers, organic peroxides, toxic, corrosive substances or lithium batteries. chemicals.	Медичні товари / обладнання – можуть містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв небезпечних вантажів, зокрема горючі рідини, легкозаймисті тверді речовини, окисники, органічні пероксиди, токсичні, корозійні речовини або літієві батареї. хімікалії.
Metal construction material, metal fencing, metal piping – may contain ferromagnetic material, which may be subject to special stowage requirements due to the possibility of affecting aircraft instruments.	Металевий будівельний матеріал, металеві огорожі, металеві трубопроводи – можуть містити феромагнітні матеріали, що потребують спеціального розміщення, через можливість впливу на роботу бортового обладнання.
Parts of automobile (car, motor, motorcycle) – may contain wet batteries, etc.	Запчастини автомобіля (автомобіль, мотор, мотоцикл) – можуть містити рідинні батареї тощо.
Passenger baggage – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods. Examples include fireworks, flammable household liquids, corrosive oven or drier cleaners, flammable gas or liquid lighter refills or camping stove cylinders, matches, ammunition, bleach, aerosols, etc.	Багаж пасажирів – може містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв щодо небезпечних вантажів. Приклади включають феєрверки, легкозаймисті побутові рідини, агресивні очищувачі духовки чи сушарки, легкозаймисті газові або рідкі запальнички для запальничок або кемпінгові циліндри, сірники, боєприпаси, відбілювачі, аерозолі тощо.
Pharmaceuticals – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, particularly radioactive material, flammable liquids, flammable solids, oxidizers, organic peroxides, toxic or corrosive substances.	Фармацевтичні препарати – може містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв для небезпечних вантажів, зокрема радіоактивні матеріали, легкозаймисті рідини, легкозаймисті тверді речовини, окисники, органічні пероксиди, токсичні або корозійні речовини.
Photographic supplies / equipment – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, particularly heat production devices, flammable liquids, flammable solids, oxidizers, organic peroxides, toxic or corrosive substances or lithium batteries.	Фотографічні приналежності / обладнання – можуть містити предмети, що відповідають будь-яким із критеріїв щодо небезпечних вантажів, зокрема пристрої для виробництва тепла, легкозаймисті рідини, легкозаймисті тверді речовини, окисники, органічні пероксиди, токсичні або корозійні речовини або літієві батареї.
Promotional material – see Passenger baggage.	Рекламні матеріали –див. Пасажирський багаж.
Racing car or motorcycle team equipment – may contain engines, including fuel cell engines, carburetors or fuel tanks which contain fuel or compressed gases, nitromethane, other fuel additives, wet or lithium batteries, etc.	Обладнання для команд, що беруть участь в авто чи мотогонках – можуть містити двигуни, включаючи двигуни на паливних елементах, карбюратори або паливні баки, які містять паливні або стиснуті гази, нітрометан, інші добавки до палива, рідинні або літієві батареї тощо.
Refrigerators – may contain liquefied gases or an ammonia solution.	Холодильники – можуть містити скраплені гази або розчин аміаку.
Repair kits – may contain organic peroxides and flammable adhesives, solvent based paints, resins, etc.	Ремонтні комплекти – можуть містити органічні пероксиди та легкозаймисті клеї, фарби на основі розчинника, смоли тощо.
Samples for testing – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, particularly infection substances, flammable liquids, flammable solids, oxidizers, organic peroxides, toxic or corrosive substances.	Зразки для випробування – можуть містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв небезпечних вантажів, зокрема інфекційні речовини, легкозаймисті рідини, легкозаймисті тверді речовини, окисники, органічні пероксиди, токсичні або корозійні речовини.
Semen – may be packed with Carbon dioxide, solid (dry ice) or refrigerated liquefied gas. See also Dry shipper.	Сім'яна рідина – може бути упакована вуглекислим газом, твердим (сухим льодом) або холодильним зрідженим

газом. Дивіться також Кріоконтейнер.

Ships' spares – may contain explosives (flares), cylinders of compressed gas (life rafts), paint, lithium batteries (emergency locator transmitters), etc.

Запчастини кораблів - можуть містити вибухівку (сигнальні ракети), балони стисненого газу (рятувальні плоти), фарбу, літієві батареї (передавачі аварійних локаторів), тощо.

Show, motion picture, stage and special effect equipment – may contain flammable substances, explosives or other dangerous goods.

Обладнання для шоу, кінофільм, сцени та для спецефектів – можуть містити легкозаймисті речовини, вибухові речовини чи інші небезпечні вантажі.

Sporting goods / sports team equipment – may contain cylinders of compressed or liquefied gas (air, carbon dioxide, etc.), lithium batteries, propane torches, aid kits, flammable adhesives, aerosols, etc.

Спортивні товари / обладнання спортивної команди – можуть містити балони стисненого або скрапленого газу (повітря, вуглекислий газ тощо), літієві акумулятори, пропанові пальники, допоміжні комплекти, легкозаймисті клеї, аерозолі тощо.

Swimming pool chemicals – may contain oxidizing or corrosive substances.

Хімічні речовини для басейнів – може містити окислювальні або корозійні речовини.

Switches in electrical equipment or instrument – may contain mercury.

Вимикачі електрообладнання або приборів – можуть містити ртуть.

Tool boxes – may contain explosives (piston rivets), compressed gases or aerosols, flammable gases (butane cylinders or torches), flammable adhesives or paints, corrosive liquids, lithium batteries, etc.

Ящики для інструментів – можуть містити вибухові речовини (пістонні заклепки), стиснуті гази чи аерозолі, легкозаймисті гази (балони з бутаном), легкозаймисті клеї та фарби, корозійні рідини та ін.

Torches – micro torches and utility lighters may contain flammable gas and be equipped with an electronic starter. Larger torches may consist of a torch head (often with a self-igniting switch) attached to a container or cylinder of flammable gas.

Факели – мікро факели та запальні пристрої можуть містити легкозаймистий газ та бути обладнані електронним стартером. Більші факели можуть складатися з головки факелу (часто із самозаймачем), прикріпленої до ємності або циліндра з горючими газами.

Unaccompanied passengers baggage / personal effects – may contain items meeting any of the criteria for dangerous goods, such as fireworks, flammable household liquids, corrosive oven or drain cleaners, flammable gas or liquid lighter refills or camping stove celinders, matches, bleach, aerosols, etc.

Багаж / особисті речі без супроводу пасажирів – можуть містити предмети, що відповідають будь-якому з критеріїв небезпечних вантажів, такі як феєрверки, легкозаймисті побутові рідини, агресивні очищувачі духовки або зливу, легкозаймисті газові або рідкі запальнички або кемпінг-плита, сірники, відбілювачі, аерозолі, тощо.

Vaccines – may be packed in Carbon dioxide, solid (dry ice).

Вакцини – можуть бути спаковані з використанням вуглекислого газу, твердого (сухого льоду).

9.23 PROCEDURES FOR ACTION IN EMERGENCIES

9.23 ПОРЯДОК ДІЙ В АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЯХ

Dangerous goods incident – an occurrence other than dangerous goods accident associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property or environmental damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid or radiation or other evidence that the integrity of the packing has not been maintained. Any occurrence re4lating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardises an aircraft of its occupants is also deemed to be a dangerous goods incident. (A dangerous goods accident or incident may also constitute an aircraft accident or incident as specified in Annex 13 to the Chicago Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident Investigation).)

Інцидент, пов'язаний з небезпечними вантажами – це подія, що відноситься до перевезення небезпечних вантажів та пов'язане з нею, яке відбувається не обов'язково на борту повітряного судна і призводить до тілесного ушкодження будь-якої особи, нанесення шкоди майну або навколишньому середовищу, пожежі, пошкодження, просипання, витоку рідини або радіації і інших явищ, які свідчать про порушення цілісності пакувального комплекту, але не є подією, пов'язаною з небезпечними вантажами. Будь-яка подія, пов'язане з перевезенням небезпечних вантажів, яке дає серйозну загрозу повітряному судну або перебувають на борту особам, також може розглядатися як інцидент, пов'язаний з небезпечними вантажами. (Події або інциденти, пов'язані з небезпечними вантажами, можуть також вважатися авіаційними подія або інцидентами, як зазначено в Додатку 13 "Розслідування авіаційних подій" до Чиказької конвенції.)

Dangerous goods accident – an occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property or environmental damage.

Подія, пов'язана з небезпечними вантажами – це подія, що відноситься до перевезення небезпечних вантажів по повітрю і пов'язане з нею, в результаті якого будь-яка особа отримує тілесне ушкодження зі смертельними наслідками або тяжке тілесне ушкодження або наноситися серйозна шкода майну або навколишньому середовищу.

In the event of emergency situations involving dangerous goods on board the aircraft, the crew must act according to ***"Regulation on the procedure in emergencies in case of incidents involving hazardous cargo on aircraft » (Doc***

При виникненні аварійних ситуацій, пов'язаних з НВ на борту ПС, екіпаж повинен діяти згідно з ***«Інструкцією про порядок дій в аварійній обстановці у разі інцидентів, пов'язаних з небезпечними вантажами, на ПС» (Doc***

9481 AN/928 ICAO), which are on board the aircraft
Procedure:

- Attempt to locate the source of the incident and identify whether there are fumes or smoke or evidence of spillage or leakage.
- Follow the appropriate aircraft emergency procedures for fire or for smoke removal if fumes or smoke are present.
- Identify the dangerous goods involved and use the notification to pilot-in-command (NOTOC).
- The code may indicate a code for practical action in an emergency, otherwise it may be established by means of an alphabetical or orderly list of dangerous goods using the proper shipping name or the UN list number indicated in the message.
- If the subject of the incident is not indicated in the message, it is necessary to determine the name or nature of the substance. Then you can use the alphabetical list to determine the code designation of practical action in an emergency.
- The code designation of the practical action consists of a number from 1 to 10 with the addition of one letter.
- With regard to the table of practical actions in an emergency situation, each line of practical action corresponds to a line containing information on the hazard associated with the substance, as well as guidance on the appropriate actions to be started.
- The letter code of practical action is given separately in the table of practical actions; It indicates other possible hazards associated with this substance.
- In some cases, instructional instructions corresponding to the number of the practical action can be further explained by information corresponding to the alphanumeric code of practical action.
- If available as soon as possible, inform the ATC authorities of at least the UN list of all dangerous goods carried.
- After establishing the identity of the dangerous goods, note the drill assigned to the particular item.

Due to the complications and possible catastrophic consequences of any incident involving dangerous goods, provision should be made for landing in the shortest possible time.

The decision to land at the nearest suitable aerodrome should be taken at an early stage, rather than late, when the incident can reach a rather dangerous stage, greatly limiting the flexibility in determining the nature of operational actions.

Consider the possibility of disconnecting secondary electrical equipment.

Since the incident can be caused by malfunctions of the electrical equipment or as a result of damage to the electrical system, as well as measures to extinguish the fire

9481 AN/928 ICAO), які знаходяться на борту ПС.
Порядок дій:

- Спробувати визначити місцезнаходження джерела інциденту і встановити наявність парів, диму або ознаки просипки або витоку.
- Виконувати аварійні процедури на борту повітряного судна по ліквідації пожежі або видалення диму в разі наявності парів або диму.
- Визначити, які небезпечні вантажі пов'язані з інцидентом, і використовувати повідомлення командиру повітряного судна (NOTOC).
- У повідомленні може бути зазначене кодове позначення застосовної практичної дії в аварійній обстановці, у противному випадку воно може бути встановлене за допомогою алфавітного або порядкового переліку небезпечних вантажів з використанням належного відвантажувального найменування або номера за списком ООН, зазначеного в повідомленні.
- Якщо предмет, що є причиною інциденту, не зазначений у повідомленні, варто визначити назву або характер відповідної речовини. Після цього можна скористатися алфавітним переліком для визначення кодового позначення практичної дії в аварійній обстановці.
- Кодове позначення практичної дії складається із числа від 1 до 10 з додаванням однієї букви.
- Що стосується таблиці практичних дій в аварійній обстановці, те кожному номеру практичної дії відповідає рядок, що містить інформацію щодо небезпеки, пов'язаної з даною речовиною, а також інструктивні вказівки про відповідні дії, які варто почати.
- Буквений код практичної дії приводиться окремо в таблиці практичних дій; він указує на інші можливі види небезпеки, пов'язані з даною речовиною.
- У деяких випадках інструктивні вказівки, що відповідають номеру практичної дії, можуть бути додатково пояснені інформацією, що відповідає буквеному коду практичної дії.
- При можливості як найшвидше, повідомити органам ОПР принаймні номера за списком ООН всіх небезпечних вантажів, що перевозяться.
- Після встановлення найменування небезпечних вантажів отримати відомості про практичній дії в аварійній обстановці, що стосується конкретного вантажу.

Через ускладнення та можливі катастрофічні наслідки будь-якого інциденту, пов'язаного з небезпечними вантажами, варто передбачати можливість посадки в максимально короткий термін.

Рішення про посадку на найближчому придатному аеродромі варто приймати на ранньому етапі, а не на пізньому, коли інцидент може досягти досить небезпечної стадії, у значній мірі обмежуючи гнучкість при визначенні характеру оперативних дій.

Розглянути можливість відключення другорядного електроустаткування.

Оскільки інцидент може бути викликаний несправностями електроустаткування або в результаті ушкодження електричної системи, а також заходу щодо гасіння пожежі

extinguishers can damage the electrical system, it is worth turning off all secondary electrical equipment.

Power supplies are provided only by the devices, systems and controls necessary to maintain the safety of the aircraft. It is not necessary to restore the power supply until it is possible to do it in a safe way.

To eliminate the incident, use the instructions contained in the tables of emergency response on board the aircraft.

In the event of an emergency situation in the flight, the PIC must notify the appropriate air traffic service authority, to the aerodrome administration, about all dangerous goods that are on board.

If the situation allows, such information should include the proper shipping name, class and additional hazards for which hazard symbols are required, the compatibility class for substances in class 1, as well as the number and location of dangerous goods on board the aircraft.

If it is not possible to transmit a bulk message, it is advisable to report dangerous goods on board by transferring their numbers to the UN list.

After landing, disembark the Flight Crew before opening any cargo compartment door.

Even in cases where there is no need to carry out an emergency evacuation after landing, the landing of crew members should be made before an attempt is made to open the cargo department door and to take further action to eliminate the consequences of the incident with dangerous goods.

Doors of cargo departments should be opened in the presence of emergency rescue service personnel.

Inform ground personnel / emergency services about the nature of the dangerous goods and their location.

Upon arrival, it is necessary to take the necessary measures to notify the ground personnel of the location of the relevant dangerous goods.

Using available means, it is advisable to inform Aircompany's office as soon as possible all information about the specified item (substance), including, if necessary, an instance of a written notification to the PIC.

In the ATL should record the need for a check to ensure that any leakage or spillage of dangerous goods does not damage the airframe or system of the aircraft, and that certain types of equipment of the aircraft (eg fire extinguishers, emergency Kits, etc.) may require replenishment or replacement.

вогнегасниками можуть зашкодити електричні системи, варто відключити все другорядне електроустаткування.

Електроживленням забезпечуються тільки ті прилади, системи та засоби керування, які необхідні для підтримки безпеки повітряного судна. Не слід відновляти подачу електроживлення доти, поки не з'явиться можливість зробити це безпечним чином.

Для усунення інциденту використати інструкції, що містяться в таблицях практичних дій в аварійній ситуації на борту ПС.

У випадку виникнення аварійної ситуації в польоті КПС повинен повідомити відповідному органу обслуговування повітряного руху, для передачі адміністрації аеродрому, про всі небезпечні вантажі, що перебувають на борту.

Якщо дозволяє обстановка, подібна інформація повинна включати належні відвантажувальні найменування, клас і додаткові небезпеки, у відношенні яких потрібне наявність знаків небезпеки, групу сумісності для речовин класу 1, а також кількість і розміщення небезпечних вантажів на борту ПС.

Якщо передати об'ємне повідомлення неможливо, варто повідомити про небезпечні вантажі, що перебувають на борту, шляхом передачі їхніх номерів за списком ООН.

Після посадки здійснити висадку членів льотного екіпажу до відкриття будь-яких дверей вантажного відділення.

Навіть у тих випадках, коли немає необхідності виконувати аварійну евакуацію після посадки, висаджування членів екіпажу варто здійснити до того, як буде почата спроба відкрити двері вантажних відділень, і до здійснення подальших дій по ліквідації наслідків інциденту з небезпечними вантажами.

Двері вантажних відділень варто відкривати в присутності співробітників аварійно-рятувальних служб.

Повідомити наземний персонал / аварійно-рятувальні служби про характер небезпечного вантажу та місце його розміщення.

Після прибуття варто ужити необхідних заходів по повідомленню наземного персоналу про місце розміщення відповідних небезпечних вантажів.

Використовуючи наявні засоби, варто якнайшвидше повідомити всю інформацію про зазначений предмет (речовині), включаючи, при необхідності, екземпляр письмового повідомлення КПС до головного офісу Авіакомпанії.

У журналі технічного обслуговування варто зробити запис про необхідність проведення перевірки з метою гарантії того, що будь-який витік або висипка небезпечних вантажів не зашкодила конструкцію або системи повітряного судна, а також про те, що деякі види встаткування повітряного судна (наприклад, вогнегасники, аварійні комплекти та т.п.) можуть потребувати поповнення або заміни.

9.24 INSPECTION

9.24.1 Inspection for Damage or Leakage

Packages or overpacks containing dangerous goods must be inspected for signs of damage or leakage upon unloading from the aircraft or unit load device. If evidence of damage or leakage is found, the position where the dangerous goods or unit load device was stowed on the aircraft must be inspected for damage or contamination and any hazardous

9.24 ПЕРЕВІРКА

9.24.1 Перевірка на наявність пошкоджень або витоку

Вантажні місця або зовнішні упаковки з НВ повинні пройти перевірку на виявлення слідів пошкодження або витоку під час вивантаження з борту ПС або з засобів пакетування вантажів. У разі виявлення ознак витоку або пошкодження місце, де на ПС розташовувалися НВ або засоби пакетування вантажів, повинно бути перевірено на

contamination removed.

виявлення пошкодження або забруднення, і будь-яке небезпечне забруднення повинно бути усунуто.

9.24.2 Infectious Substances

Aircompany Constanta and companies involved in cargo handling - during carriage of packages containing infectious substances becomes aware of damage to or leakage from such a package, that person must do the following.

Handling company and everyone who is physically nearby - avoid handling the package or keep handling to a minimum;

Airport emergency services - inspect adjacent packages for contamination and put aside any that may have been contaminated;

Persons appointed by the Airline's emergency response headquarters according to Aircompany ERP - inform the appropriate public health authority or veterinary authority and provide information on any other countries of transit where persons may have been exposed to danger; and notify the shipper and/or the consignee.

9.24.2 Інфекційні речовини

Авіакомпанія та компанії, що задіяні в обслуговуванні вантажу під час перевезення вантажних місцях що містять інфекційні речовини, у разі виявлення ознак витоку або пошкодження такої упаковки, повинні виконати наступні дії.

Хендлінгова компанія та всі, хто знаходиться фізично поруч - не проводити обробку даного вантажного місця або звести обробку до мінімуму;

Аварійні служби аеропорту - перевірити розташовані поруч вантажні місця на наявність забруднення і відокремити будь-яке вантажне місце, яке могло виявитися забрудненим;

Призначені штабом аварійного реагування Авіакомпанії особи згідно ERP - проінформувати відповідний орган охорони здоров'я або ветеринарний повноважний орган і представити інформацію про будь-які інші країни транзиту, де особи могли наражатися на небезпеку; і повідомити вантажовідправника і / або вантажоодержувача.

9.24.3 Contaminated Cargo or Baggage Handling

If an Aircompany personnel becomes aware that baggage or cargo not identified as containing dangerous goods has been contaminated and it is suspected that dangerous goods may be the cause of the contamination, the Aircompany must take reasonable steps to identify the nature and source of contamination before proceeding with the loading of the contaminated baggage or cargo. If the contaminating substance is found or suspected to be a substance classified as dangerous goods by Dangerous Goods Regulation (actual edition), the Aircompany must isolate the baggage or cargo and take appropriate steps to nullify any identified hazard before being transported further by air.

9.24.3 Обробка забрудненого вантажу або багажу

У тому випадку, якщо персоналу Авіакомпанії стає відомо, що багаж або вантаж, який не був зазначений як такий що містить НВ, є забрудненими, і є підстави припускати, що причиною забруднення можуть бути НВ, Авіакомпанія повинна вжити належних заходів щодо визначення характеру і джерела забруднення перед тим, як приступити до завантаження цього забрудненого багажу або вантажу. Якщо встановлено або передбачається, що забруднююча речовина класифікується відповідно до Dangerous Goods Regulation (поточного видання) як небезпечна, Авіакомпанія повинна вжити необхідних заходів щодо забезпечення ізолювання даного багажу або вантажу та усунення будь-якої виявленої небезпеки перед її подальшим перевезенням по повітрю.

9.24.4 Damaged or Leaking Packages

If it is evident that a package is damaged or leaking, or if it is suspected that the package may have leaked or been damaged, access to the package should be restricted. Local safety and emergency procedures should then be followed.

When necessary, additional steps for the protection of persons, property and the environment, in accordance with the provisions established by the relevant competent authority (e.g. occupational health and safety authority, environmental agency, etc.), should be taken to overcome and minimize the consequences of such leakage or damage. The presence of GHS (Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals) pictograms on a package which indicates that contents may pose a risk to persons or the environment may need to be taken into account even though the contents are not classified as dangerous goods.

9.24.4 Пошкодження і витік

Якщо очевидно, що вантажне місце пошкоджено або має витік, або є підозри, що вантажне місце може мати протікання або пошкодження, доступ до вантажного місця повинен бути обмежений. Далі необхідно слідувати місцевим процедурам безпеки і порядку дій в аварійних умовах.

У випадках, коли це необхідно, можуть бути зроблені додаткові заходи щодо захисту людей, власності та навколишнього середовища у відповідності до положень, встановлених відповідними компетентними органами (наприклад, органами охорони здоров'я, управлінням охорони навколишнього середовища і т.д.) для подолання і зменшення наслідків такого витоку або такого пошкодження. Наявність на вантажному місці піктограм GHS (Глобально Гармонізована Система класифікації та маркування хімічних речовин), які вказують на те, що вміст може становити загрозу людям або навколишньому середовищу, має братися до уваги навіть в тому випадку, якщо вміст не класифікується як небезпечні вантажі.

9.25 INFORMATION PROVIDED BY THE PIC IN THE EVENT OF AN EMERGENCY IN THE FLIGHT

If an in-flight emergency occurs, the PIC must, as soon as the situation permits, inform the appropriate air traffic services unit, for the information of airport authorities of any dangerous goods carried as cargo on board an aircraft.

Wherever possible, this information should include the proper shipping name and/or UN/ID number, the class/division and Class 1, the compatibility group, any identified subsidiary hazard(s), the quantity and location on board the aircraft or a telephone number where a copy of the information to the PIC can be obtained.

It should be reported as soon as possible to the ground personnel of an emergency situation involving the transport of dangerous goods at the Dispatch telephone number +380 99 446 9041 and provide all information about the item (substance), including, if necessary, an copy of a written notification to the PIC (NOTOC).

9.25 ІНФОРМАЦІЯ, ЯКУ НАДАЄ КПС У ВИПАДКУ АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ В ПОЛЬОТІ

Якщо виникла надзвичайна ситуація під час польоту, КПС повинен, як тільки ситуація дозволить, повідомити відповідну службу обслуговування повітряного руху для отримання інформації органами аеропорту про будь-які небезпечні вантажі, що перевозяться як вантаж на борту літака.

По можливості, ця інформація повинна містити належне вантажне найменування та / або номер ООН / ідентифікаційний номер, клас / підрозділ та клас 1, групу сумісності, будь-яку виявлену додаткову небезпеку (небезпеки), кількість та місцезнаходження на борту літака або номер телефону де можна отримати копію інформації призначену КПС.

Слід якнайшвидше повідомити наземний персонал про випадок аварійної ситуації пов’язаною з перевезенням небезпечного вантажу за номером телефона диспетчера +380 99 446 9041 та надати всю інформацію про предмет (речовину), включаючи, при необхідності, екземпляр письмового повідомлення КПС (NOTOC).

9.26 INFORMATION AND REPORTING IN CASE OF AIRCRAFT ACCIDENT OR INCIDENT WHERE DANGEROUS GOODS CARRIED

The Aircompany should provide information without delay to emergency services responding to the accident or serious incident about dangerous goods on board.

Dangerous Goods Incident - is an incident involving transportation of dangerous goods by air and associated with it, which is not necessary occurs on board of the aircraft and causes bodily injury to any person, damage to property or environment, fire, damage, scattering, fluid or radiation leakage and other phenomena indicating packing kit integrity violations, but is not an event related to dangerous goods. A serious threat to an aircraft or persons on board may also be considered an incident involving dangerous goods, such as violation of dangerous goods handling rules and established requirements of dangerous goods.

The initial report must be submitted to the SAAU and SAA of state on which territory accident or serious incident occurred within 72 hours from the moment of the accident, unless extraordinary circumstances prevent it.

The Dangerous Goods Occurrence Report Form given in the annexes to this chapter.

9.26 НАДАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ТА ЗВІТУ ПРО АВАРІЇ ТА ІНЦИДЕНТИ, ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НВ

Авіакомпанія повинна негайно надати інформацію аварійним службам, які реагують на аварію чи серйозний випадок, про небезпечні вантажі на борту.

Інцидент, що пов’язаний з небезпечними вантажами – випадок, що відноситься до повітряних перевезень небезпечних вантажів та пов’язаний з ним, який виникає не обов’язково на борту повітряного судна та призводить до тілесних ушкоджень будь-якої особи, нанесення шкоди майну або навколишньому середовищу, пожежі, пошкодженню, розсипанню, витіканню рідини або радіації та іншим явищам, що свідчать про порушення пакувального комплекту, але не є подією, що пов’язана з небезпечними вантажами. Будь-яка подія, що пов’язана з перевезенням небезпечних вантажів, та яка створює серйозну загрозу повітряному судну або особам, що знаходяться на його борту, також може розглядатися як інцидент, що пов'язаний з небезпечними вантажами, зокрема порушення правил обробки небезпечних вантажів, виявлення прихованих та задекларованих з порушенням встановлених вимог небезпечних вантажів.

Первинний звіт повинен бути наданий в ДАСУ та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації держави, на території якої сталася аварія або серйозний інцидент протягом 72 годин з моменту події, якщо цьому не перешкоджають надзвичайні обставини.

Форму повідомлення про події, що пов’язані із небезпечними вантажами, наведено в додатках до цього розділу.

9.27 PROCEDURES FOR CONDUCT WITH PASSENGERS CARRYING DG

If an airport aviation security specialist identifies an item that he considers dangerous goods that is NOT authorized for carriage by passengers, he needs to inform his management about it, Please, in turn, must now transfer the item to the appropriate Dangerous goods specialist at the airport for a

9.27 ПРОЦЕДУРИ ПОВОДЖЕННЯ З ПАСАЖИРАМИ, ЯКІ ВЕЗУТЬ ЗАБОРОНЕНІ НВ

Якщо фахівець з авіаційної безпеки аеропорту виявляє предмет, який він вважає небезпечним вантажем, що не дозволеним до перевезення пасажирами, про це йому необхідно повідомити своєму керівництву, яке, в свою чергу, має передати даний предмет відповідному фахівцю

decision on this issue and help the airline representative (to the specialist of the OCC).

In such situations, the level of training of the operators should be appropriate for the responsibilities of the personnel concerned. If suspicions persist or it is confirmed that this item is not allowed for carriage, it is necessary to inform a specialist of the OCC, and this item is not allowed to be placed on board the aircraft.

If dangerous goods prohibited for carriage are found in the passenger's baggage, the OCC specialist must inform the relevant authorities of the state in whose territory the specified item was found.

з небезпечних вантажів в аеропорту для прийняття рішення по даній проблемі та сповістити представнику Авіакомпанії (фахівцю ЦОКП).

Стосовно до таких ситуацій рівень професійної підготовки операторів повинен бути відповідним обов'язкам даного персоналу. Якщо підозри зберігаються або підтверджується, що цей предмет не дозволений до перевезення, необхідно повідомити фахівцю ЦОКП щодо подальших дій, а даний предмет не дозволяється розміщувати на борт повітряного судна.

При виявленні в багажі пасажира заборонених до перевезення небезпечних вантажів фахівець ЦОКП повинен повідомити про це відповідні органи влади держави, на території якого був виявлений зазначений предмет.

9.28 REPORTING UNSAFE OR INCORRECTLY DECLARED DANGEROUS GOODS

In case of detection of undeclared or incorrectly declared dangerous goods, it is necessary to inform the SAAU and SAA of state on which territory detected undeclared or incorrectly declared dangerous goods in luggage or cargo compartment. The initial report must be submitted within 72 hours from the moment of detection, unless extraordinary circumstances prevent it.

9.28 НАДАННЯ ЗВІТУ ПРО НЕЗАДЕКЛАРОВАНІ АБО НЕПРАВИЛЬНО ЗАДЕКЛАРОВАНІ НВ

У разі виявлення незадекларованого або неправильно задекларованого небезпечного вантажу потрібно негайно повідомити ДАСУ та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації держави, на території якої виявлено незадекларовані або неправильно задекларовані небезпечні вантажі в багажі або у вантажному трюмі. Початковий звіт повинен бути наданий протягом 72 годин з моменту виявлення, якщо цьому не перешкоджають надзвичайні обставини.

9.29 REPORTING OF DANGEROUS GOODS OCCURRENCES

Dangerous goods occurrence – an event involving the transportation of dangerous goods by air, in which any person is seriously injured, caused death or serious damage to property or to the environment.

The Aircompany should report to the SAAU and SAA of state on which territory any occasion occurred:

- it is determined that the dangerous goods were transported in violation of the guidance points in terms of loading, segregation, compatibility or fasteners; and/or
- it is determined that the dangerous goods have been transported without providing information to the pilot-in-command as provided in the manual.

The initial report must be submitted within 72 hours from the moment of detection, unless extraordinary circumstances prevent it.

9.29 НАДАННЯ ЗВІТУ ПРО ПОДІЇ ПОВ'ЯЗАНІ З НВ

Подія, що пов'язана з небезпечними вантажами – подія, що відноситься до повітряних перевезень небезпечних вантажів та пов'язана з ними, в результаті якої будь-яка особа отримує тяжке тілесне ушкодження, ушкодження, що спричинило смерть або завдано серйозної шкоди майну або навколишньому середовищу.

Авіакомпанія повинна надати до ДАСУ та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації держави, на території якої стався випадок з НВ, коли:

- встановлено, що небезпечні вантажі були перевезені з порушенням пунктів керівництва в плані завантаження, роздільного розміщення, сумісності або кріплення; та/або
- встановлено, що небезпечні вантажі були перевезені без надання інформації командиру повітряного судна, як це передбачено в керівництві.

Про будь-які випадки пов'язані з небезпечними вантажами потрібно надати звіт в ДАСУ. Первинний звіт повинен бути наданий протягом 72 годин з моменту виявлення, якщо цьому не перешкоджають надзвичайні обставини.

9.30 TRAINING PROGRAM: PROGRAM APPROVAL, TRAINING REQUIREMENTS, INSTRUCTOR QUALIFICATION

The training can be carried out in own or national training centers (institutions), certified by the SAAU or foreign - accredited by IATA or recognized by the aviation authorities of the country.

Training programs for the dangerous goods transportation should be approved by SAAU.

9.30 ПРОГРАМА ПІДГОТОВКИ: ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПРОГРАМ, ВИМОГИ ДО ПІДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛУ, КВАЛІФІКАЦІЯ ІНСТРУКТОРА

Підготовка може проводитися у власних або національних навчальних центрах (закладах), сертифікованих ДАСУ або іноземних - акредитованих IATA чи визнаних авіаційними властями країни.

Програми підготовки щодо перевезення небезпечних вантажів мають бути затверджені ДАСУ.

Unless otherwise provided for by the appropriate national authority, instructors of initial and recurrent dangerous goods training programs must demonstrate or be assessed as competent in instruction and the function(s) that they will instruct prior to delivering such a dangerous goods training program.

Instructors delivering initial and recurrent dangerous goods training programs must deliver such a course at least every 24 months, or in the absence of this attend recurrent training.

Organisations must ensure that the instructor receives updates to the Regulations and training material on an annual basis with the issuance of each edition of the DGR or as the Regulations are modified. Instructors must receive and understand updates to dangerous goods information and be made familiar with those changes by training or other means on an annual basis or as the Regulations are modified.

Recurrent training should be conducted within 24 months of prior training to ensure that the knowledge is up to date. However, if the periodic training is completed within the last three months of the previous training, the period of validity extends from the month when the retraining is completed to 24 months from the month of completion of the previous training.

After dangerous goods training, a test must be carried out to verify the understanding of the rules. Testing must be completed satisfactory (not less than 80% in the written test).

Training should be consistent with the approach to ensuring the competence of personnel to perform any function for which they are responsible - is described in: «Guidelines for Dangerous Goods Training Programmes - Concept of Qualifications and Assessment»
(DANGEROUS GOODS TRAINING PROGRAMS GUIDANCE - COMPETENCY-BASED TRAINING APPROACH)», availavle: https://www.iata.org/dangerousgoods in accordance with table below

In the event that there is a break in the employee's work (namely, when the employee ceases to perform the duties and functions of the profession), then intervention is required to confirm the employee's qualifications and to close any possible gaps before the employee returns to their role, the following actions are applied, which can be carried out depending on the duration of non-performance by the employee of the assigned function.

Якщо інше не визначено відповідним державним органом, інструктори, які проводять первічне та періодичне навчання з правил перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, мають бути оцінені та продемонструвати необхідний рівень компетенції у виконанні інструкторських функцій та знання правил перевезення небезпечних вантажів до початку навчання.
Інструктори, які проводять початкове та періодичне навчання з правил перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, мають проводити таке навчання не рідше ніж один раз на 24 місяці, або, при відсутності цього, самі пройти таке навчання.
Навчальні організації мають впевнитись що інструктор отримав усі оновлення до Правил Перевезення Небезпечних Вантажів та навчальні матеріали модифіковано відповідно до поточної редакції даних Правил. Інструктори мають отримувати та ознайомлюватись з даними оновленнями щорічно або згідно з оновленями Правил Перевезення Небезпечних Вантажів.
Періодичне навчання повинно бути проведене протягом 24 місяців після попереднього навчання, щоб забезпечити актуальність знань. Однак якщо періодичне навчання буде пройдене протягом останніх трьох місяців чинності попереднього навчання, термін дії продовжується з місяця, коли повторне навчання пройдене, до 24 місяців з місяця закінчення попереднього навчання.
Після навчання з небезпечних вантажів для перевірки розуміння правил має бути проведено тестування. Тестування повинно бути завершене задовільно (не менш ніж 80% при письмовому тесті).
Навчання має відповідати підходу до забезпечення компетентності персоналу для виконання будь-якої функції, за яку він відповідає - описаний в: «Методичні рекомендації щодо програм підготовки небезпечних вантажів - Концепція кваліфікації та оцінки»
(DANGEROUS GOODS TRAINING PROGRAMS GUIDANCE - COMPETENCY-BASED TRAINING APPROACH)», доступно за посиланням: : https://www.iata.org/dangerousgoods відповідно до таблиці нижче
У випадку, коли в роботі співробітника відбуваються перерви (а саме, у разі припинення виконання співробітником обов'язків та функцій за фахом), тоді потрібно втручання, щоб підтвердити кваліфікацію співробітника та закрити будь-які можливі прогалини, перш ніж співробітник повернеться до виконання своєї функції, застосовуються наступні дії, які можуть бути здійснені в залежності від тривалості невиконання співробітником призначеної функції.

Період відсутності/ ***Duration of Absence***	**Коригувальні дії/** ***Suggested Actions***
До 3х місяців/*Up to 3 months*	Ознайомити співробітника зі змінами в нормативних або корпоративних вимогах та перевірити його знання/Provide the employees with regulatory or business requirements changes or updates and ensure their understanding of these changes.
Від 3 до 12 місяців/*Between 3 and 12 months*	В доповнення до вищевказаного, провести оцінку на практиці, наприклад на «робочому місці» або у формі симуляції. Роботодавець повинен надати короткий звіт про перевірку працівників, які мають будь-які виявлені прогалини, які необхідно заповнити, та брак інформації, яку необхідно вивчити, щоб знову досягти необхідної компетентності/In addition to the above, undergo a practical assessment for example "on the job session" or simulation. The employer must provide a brief observation report for the employee with any identified gaps to be filled and with information to be complemented in order to reach the currently required competency again.
Більше ніж 12 місяців/*More than 12 months*	Провести повторну підготовку/Recurrent training program

9.31 RETENTION OF DOCUMENTS

The Aircompany ensure that at least one copy of the documents or information, appropriate to the transport by air of a dangerous goods consignment is retained for a minimum three month after the flight on which the dangerous goods were transported.
As a minimum, the documents which are retained are:

- The Shipper's Declaration for DG;

9.31 ЗБЕРІГАННЯ ДОКУМЕНТІВ

Авіакомпанія гарантує, що принаймні одна копія документів або інформації, що відноситься до перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, зберігається мінімум три місяці після виконання польоту з небезпечним вантажем.
Як мінімум, документи, які зберігаються, це:

- Декларація вантажовідправника з НВ;

– Acceptance checklist;

– Notification to PIC (NOTOC)

These documents or the information are available for SAAU upon the request.

9.32 CONDITIONS FOR WEAPON, MILITARY AND SPORTS AMMUNITION CARRIAGE

Transportation of weapons, military and sports ammunition on the Aircrafts of the Aircompany is carried out in accordance with the procedures set forth in the ICAO documents, IATA Resolution 745a, IATA Dangerous Goods Regulations, order of SAAU dated 29.03.2018 № 288 «Aviation rules of Ukraine @Procedure of issue, suspend, refusal of permit for transportation of military and dual-use goods» and Ukrainian legislation in the field of civil aviation security (see part 10, OM).

Aircompany can receive weapons and ammunition for transportation in the condition of relevant authorized state authorities of Ukraine permission and the countries of departure/arrival/transit permission (if needed).

The Aircompany shall take all reasonable measures to ensure of being informed of any intention to transport any sporting weapons or ammunition on one of its aircrafts.

A representative of a contract organization responsible for the shipment of passengers/ cargo or a handling agent who is a representative of the Aircompany at the airport of departure draws up properly transportation documentation for dangerous goods:

- notification of the PIC in the form of NOTOC on the transportation of weapons or ammunition, including their location;
- Air Waybill;
- Shipper's Declaration for DG which is filled in the corresponding part;
- other documents drawn up by crew members in accordance with the procedure of DG acceptance for transportation in accordance with p.9.12.

The procedures for the transportation of weapons, military and sports ammunition by legal entities and individuals, as well as the procedure for the transportation of passengers with weapons in the aircraft compartment described in Chapter 10 of OM Part A.

– Чек-лист прийняття НВ;

– Повідомлення КПС щодо НВ (NOTOC)

Ці документи або інформація надаються до ДАСУ за запитом.

9.32 УМОВИ, ЗА ЯКИХ ДОПУСКАЄТЬСЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗБРОЇ, ВІЙСЬКОВОЇ ТА СПОРТИВНОЇ АМУНІЦІЇ

Перевезення зброї, військової та спортивної амуніції на ПС Авіакомпанії здійснюється у відповідності до процедур, що викладені в документах ICAO, резолюції IATA 745a, IATA Dangerous Goods Regulations, наказ Державіаслужби України від 29.03.2018 № 288 АПУ «Порядок надання, припинення дії, відмови у наданні дозволів на виліт повітряного судна для перевезення товарів військового призначення та подвійного використання», та українського законодавства в галузі авіаційної безпеки цивільної авіації (див. розділ 10 КЕ ч.А).

Авіакомпанія може приймати для перевезення зброї і боєприпаси за умови отримання дозволу відповідних вповноважених державних органів України та країн відправлення/прибуття/транзиту (за потреби).

Авіакомпанія має приймати всі розумні міри для гарантії того, що вона буде проінформована про будь-який намір перевезення будь-якої спортивної зброї або боєприпасів на одному з її літаків.

Представник контрактної організації, який відповідає за відправлення пасажирів/ вантажів або хендлінговий агент, який є представником Авіакомпанії в аеропорту відправлення оформлює належним чином документацію для перевезення небезпечних вантажів:

– повідомлення КПС за формою NOTOC щодо перевезення зброї або боєприпаси, в тому числі їх розташування;

– авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);

– декларація вантажовідправника на небезпечні вантажі (Shipper`s Declaration for DG) заповнена в частині, що стосується;

– інші документи оформлюють члени екіпажу відповідно до процедури приймання НВ згідно п.9.12.

Докладніше процедури перевезення зброї, військової та спортивної амуніції юридичними та фізичними особами, а також порядок перевезення пасажирів зі зброєю в салоні ПС описано в Розділі 10 Частини А КЕ.

Annex 1. Dangerous goods checklists

Додаток 1. Чек-листи небезпечних вантажів

Dangerous goods checklist for Non-radioactive shipment

Чек-лист небезпечних вантажів щодо нерадіоактивних відправлень

2025

DANGEROUS GOODS CHECKLIST FOR A NON-RADIOACTIVE SHIPMENT

The recommended checklist appearing on the following pages is intended to verify shipments at origin. Copies of the checklist can be obtained from:

Website: https://www.iata.org/dgr-updates

Never accept or refuse a shipment before all items have been checked.

Is the following information correct for each entry?

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS (DGD)

Air Waybill No.:	Origin:	Destination:

		YES	NO*	N/A
	1. Two copies in English and in the IATA format including the air certification statement. This question may be indicated as not applicable "N/A" only when the Shipper's Declaration data is submitted electronically [8.0.2.1, 8.1.1, 8.1.2, 8.1.6.12]	☐	☐	☐
	2. Full name and address of Shipper and Consignee [8.1.6.1, 8.1.6.2]	☐	☐	
△	3. If the Air Waybill number is not shown, enter it. [8.1.6.3]	☐		☐
	4. The number of pages shown. This question may be indicated as not applicable "N/A" only when the Shipper's Declaration data is submitted electronically [8.1.6.4]	☐	☐	☐
	5. The non-applicable Aircraft Type deleted or not shown [8.1.2.5.2, 8.1.6.5]	☐	☐	
	6. If full name of Airport or City of Departure or Destination is not shown, enter it. [8.1.6.6 and 8.1.6.7]	☐		
	7. The word "Radioactive" deleted or not shown [8.1.2.5.2, 8.1.6.8]	☐	☐	
	Identification			
	8. UN or ID number(s), preceded by prefix [8.1.6.9.1, Step 1]	☐	☐	
	9. Proper Shipping Name and the technical name in brackets for entries with ★ [8.1.6.9.1, Step 2]	☐	☐	
	10. Class or Division and for Class 1, the Compatibility Group, [8.1.6.9.1, Step 3]	☐	☐	
	11. Subsidiary hazard, in brackets, immediately following Class or Division [8.1.6.9.1, Step 4]	☐	☐	☐
	12. Packing Group [8.1.6.9.1, Step 5]	☐	☐	☐
	Quantity and Type of Packing			
	13. Number and Type of Packages [8.1.6.9.2, Step 6]	☐	☐	
	14. Quantity and unit of measure (net, or gross followed by "G", as applicable) within per package limit [8.1.6.9.2, Step 6]	☐	☐	
	15. For Class 1 (Explosives), the net quantity supplemented with the net explosive mass followed by unit of measurement [8.1.6.9.2, Step 6]	☐	☐	☐
	16. When different dangerous goods are packed in one outer packaging, the following rules are complied with:			
	16.1 – Compatible according to Table 9.3.A.	☐	☐	☐
	16.2 – Conditions met for UN packages containing Division 6.2 [5.0.2.11(c)]	☐	☐	☐
	16.3 – Wording "All packed in one (type of packaging)" [8.1.6.9.2, Step 6(f)]	☐	☐	☐
	16.4 – Calculation of "Q" value which must not exceed 1 [5.0.2.11 (g) & (h); 2.7.5.6; 8.1.6.9.2, Step 6(g)]	☐	☐	☐
	17. Overpack			
	17.1 – Compatible according to Table 9.3.A	☐	☐	☐
	17.2 – Wording "Overpack Used" [8.1.6.9.2, Step 7]	☐	☐	☐
	17.3 – If more than one overpack is used, identification marks shown and total quantity of dangerous goods [8.1.6.9.2, Step 7]	☐	☐	☐
	Packing Instructions			
	18. Packing Instruction Number [8.1.6.9.3, Step 8]	☐	☐	
	19. For lithium batteries in compliance with Section IB, "IB" follows the packing instruction [8.1.6.9.3, Step 8]	☐	☐	☐
	Authorizations			
△	20. Check all verifiable special provisions. The Special Provision Number A1, A2, A4, A5, A51, A81, A88, A99, A130, A176, A190, A191, A201, A202, A211, A212, A224, A225, A331, A334 if used [8.1.6.9.4, Step 9]	☐	☐	☐
	21. Indication that governmental authorization is attached, including a copy in English and additional approvals for other items under [8.1.6.9.4, Step 9]	☐	☐	☐
	Additional Handling Information			
	22. Additional handling information shown for self-reactive and related substances of Division 4.1 and organic peroxides of Division 5.2, or samples thereof, PBE, infectious and controlled substances, fireworks (UN0336 & UN0337) and viscous flammable liquids [8.1.6.11]	☐	☐	☐
	23. **Name of Signatory and Date** indicated and **Signature** of Shipper [8.1.6.13, 8.1.6.14 and 8.1.6.15]	☐	☐	

Clear Form Print

66th EDITION, 1 JANUARY 2025

	YES	NO*	N/A
24. **Amendment** or alteration signed by Shipper [8.1.2.6]	☐	☐	☐
AIR WAYBILL–HANDLING INFORMATION			
25. The statement: "Dangerous goods as per associated Shipper's Declaration" or "Dangerous Goods as per associated DGD" [8.2.1(a)]	☐	☐	
26. "Cargo Aircraft Only" or "CAO", if applicable [8.2.1(b)]	☐	☐	☐
27. Where non-dangerous goods are included, the number of pieces of dangerous goods shown [8.2.2]	☐	☐	☐
PACKAGE(S) AND OVERPACKS			
28. Packaging free from damage and leakage [9.1.3 (i)]	☐	☐	
29. Packaging conforms with packing instruction	☐	☐	☐
30. Same number and type of packagings and overpacks delivered as shown on DGD [9.1.3]	☐	☐	
Marks			
31. UN Specification Packaging, marked according to 6.0.4 and 6.0.5:			
31.1 – Symbol and Specification Code [6.0.4.2.1 (a), (b)]	☐	☐	☐
31.2 – X, Y or Z meets or exceeds Packing Group/Packing Instruction requirements [6.0.4.2.1 (c)]	☐	☐	☐
31.3 – Gross Weight within limits (Solids, Inner Packagings or IBCs [SP A179, 6.0.4.2.1 (d)]	☐	☐	☐
31.4 – Plastic drums, jerricans and IBCs within permitted period of use [5.0.2.15]	☐	☐	☐
31.5 – Infectious substance package mark [6.5.3.1]	☐	☐	☐
32. UN or ID number(s), preceded by prefix [7.1.4.1(a)]	☐	☐	
33. The Proper Shipping Name(s) including technical name where required [7.1.4.1(a)]	☐	☐	
34. The full name and address of Shipper and Consignee [7.1.4.1(b)]	☐	☐	
35. For consignments of more than one package of all classes (except ID 8000 and Class 7) the net quantity, or gross weight followed by "G", as applicable, unless contents are identical, marked on the packages [7.1.4.1(c)]	☐	☐	☐
36. Carbon Dioxide, Solid (Dry Ice), the net weight marked on the packages [7.1.4.1(d)]	☐	☐	☐
37. The Name and Telephone Number of a responsible person for Division 6.2 Infectious Substances shipment [7.1.4.1(e)]	☐	☐	☐
38. The Special Marking requirements shown for Packing Instruction 202 [7.1.4.1(f)]	☐	☐	☐
39. Limited Quantities mark [7.1.4.2]	☐	☐	☐
40. Environmentally Hazardous Substance mark [7.1.5.3]	☐	☐	☐
△ 41. Battery mark for Section IB [7.1.5.5]	☐	☐	☐
Labelling			
42. The label(s) identifying the Primary hazard as per 4.2, Column D properly affixed [7.2.3.1; 7.2.6]	☐	☐	
43. The label(s) identifying the Subsidiary hazard, as per 4.2, Column D properly affixed [7.2.3.1; 7.2.6.2.3]	☐	☐	☐
44. "Cargo Aircraft Only" label [7.2.4.2; 7.2.6.3]	☐	☐	☐
45. "Orientation" labels on two opposite sides, if applicable [7.2.4.4]	☐	☐	☐
46. "Cryogenic Liquid" label, if applicable as per 4.2, Column D [7.2.4.3]	☐	☐	☐
47. "Keep Away From Heat" label, if applicable as per 4.2, Column D [7.2.4.5]	☐	☐	☐
48. Any irrelevant marks and labels removed or obliterated [7.1.1; 7.2.1]	☐	☐	☐
For Overpacks			
49. Packaging use marks and hazard and handling labels, as required must be clearly visible or reproduced on the outside of the overpack [7.1.7.1, 7.1.7.2, 7.2.7]	☐	☐	☐
50. The word "Overpack" marked if marks and labels are not visible on packages within the overpack [7.1.7.1]	☐	☐	☐
51. If more than one overpack is used, identification marks shown and total quantity of dangerous goods [7.1.7.3]	☐	☐	☐
GENERAL			
52. State and Operator variations complied with [2.8]	☐	☐	☐
53. Cargo Aircraft Only shipments, a cargo aircraft operates on all sectors	☐	☐	☐

Comments: _____

_____

Checked by: _____

Place: _____ Signature: _____

Date: _____ Time: _____

*** IF ANY BOX IS CHECKED "NO", DO NOT ACCEPT THE SHIPMENT AND GIVE A DUPLICATE COPY OF THIS COMPLETED FORM TO THE SHIPPER.**

Clear Form Print

66th EDITION, 1 JANUARY 2025

Dangerous goods checklist for a radioactive shipment ***Чек-лист небезпечних вантажів щодо радіоактивних відправлень***

2025
DANGEROUS GOODS CHECKLIST FOR A RADIOACTIVE SHIPMENT

The recommended checklist appearing on the following pages is intended to verify shipments at origin. Copies of the checklist can be obtained from:

Website: https://www.iata.org/dgr-updates

Never accept or refuse a shipment before all items have been checked.

Is the following information correct for each entry?

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS (DGD)

Air Waybill No.:	Origin:	Destination:

		YES	NO*	N/A
1.	Two copies in English and in the IATA format including the air certification statement. This question may be indicated as not applicable "N/A" only when the Shipper's Declaration data is submitted electronically [10.8.1.2, 10.8.1.4; 8.1.1; 10.8.3.12.2]	☐	☐	☐
2.	Full name and address of Shipper and Consignee [10.8.3.1, 10.8.3.2]	☐	☐	
△ 3.	If the Air Waybill number is not shown, enter it. [10.8.3.3]	☐		☐
4.	The number of pages shown. This question may be indicated as not applicable "N/A" only when the Shipper's Declaration data is submitted electronically [10.8.3.4]	☐	☐	☐
5.	The non-applicable Aircraft Type deleted or not shown [10.8.1.6.2, 10.8.3.5]	☐	☐	
6.	If full name of Airport or City of Departure or Destination is not shown, enter it. [10.8.3.6 and 10.8.3.7]	☐		
7.	The word "Non-Radioactive" deleted or not shown [10.8.1.6.2, 10.8.3.8]	☐	☐	
Identification				
8.	UN number, preceded by prefix "UN" [10.8.3.9.1, Step 1]	☐	☐	
9.	Proper Shipping Name and where Special Provision A78 applies, the supplementary information in brackets [10.8.3.9.1, Step 2]	☐	☐	
10.	Class 7 [10.8.3.9.1, Step 3]	☐	☐	
11.	Subsidiary hazard, in brackets, immediately following Class [10.8.3.9.1, Step 4] and Packing Group if required for Subsidiary hazard [10.8.3.9.1, Step 5]	☐	☐	☐
Quantity and Type of Packing				
12.	Name or Symbol of Radionuclide(s) [10.8.3.9.2, Step 6 (a)]	☐	☐	
13.	A description of the physical and chemical form if in other form [10.8.3.9.2, Step 6 (b)]	☐	☐	☐
14.	"Special Form" (not required for UN 3332 or UN 3333) or low dispersible material [10.8.3.9.2, Step 6 (b)]	☐	☐	☐
15.	The number and type of packages and the activity in becquerel or multiples thereof in each package. For Fissile Material the total weight in grams or kilograms of fissile material may be shown in place of activity [10.8.3.9.2, Step 7]	☐	☐	
16.	For different individual radionuclides, the activity of each radionuclide and the words "All packed in one (type of package)" [10.8.3.9.2, Step 7]	☐	☐	☐
17.	Activity within limits for Type A packages [Table 10.3.A], Type B, or Type C (see attached competent authority certificate)	☐	☐	☐
18.	Words "Overpack Used" shown on the DGD [10.8.3.9.2, Step 8]	☐	☐	☐
Packing Instructions				
19.	Category of package(s) and overpack if applicable [10.5.15.1 (a), 10.8.3.9.3, Step 9 (a) and Table 10.5.C]	☐	☐	
20.	Transport Index and dimensions (preferably in sequence Length x Width x Height) for Category II and Category III only [10.8.3.9.3, Step 9 (b) and (c)]	☐	☐	☐
21.	For Fissile Material the Criticality Safety Index (with, in addition and if applicable*, reference to paragraphs 10.6.2.8.1.3 (a) to (c) or 10.6.2.8.1.4), or the words "Fissile Excepted" [10.8.3.9.3, Step 9 (d)]	☐	☐	☐
Authorizations				
22.	Identification marks shown and a copy of the document in English attached to DGD for the following [10.5.7.2.3; 10.8.3.9.4, Step 10; 10.8.7]:			
22.1	– Special Form approval certificate	☐	☐	☐
22.2	– Type B package design approval certificate	☐	☐	☐
22.3	– Other approval certificates as required	☐	☐	☐
23.	For radionuclides not listed in 10.3.A, the type of radiation and use of Table 10.3.B is referenced [10.3.2.2; 10.3.2.5.2; 10.8.3.9.4, Step 13]	☐	☐	☐
24.	**Additional Handling Information** [10.8.3.11]	☐	☐	☐

Clear Form Print

66th EDITION, 1 JANUARY 2025

	YES	NO*	N/A
25. **Name of Signatory and Date** indicated [10.8.3.13 and 10.8.3.14] and **Signature** of Shipper [10.8.3.15]	☐	☐	
26. **Amendment** or alteration signed by Shipper [10.8.1.7]	☐	☐	☐
AIR WAYBILL–HANDLING INFORMATION			
27. The statement: "Dangerous goods as per associated Shipper's Declaration" or "Dangerous Goods as per associated DGD" [10.8.8.1(a)]	☐	☐	
28. "Cargo Aircraft Only" or CAO, if applicable [10.8.8.1(b)]	☐	☐	☐
29. Where non-dangerous goods are included, the number of pieces of dangerous goods shown [10.8.8.2]	☐	☐	☐
PACKAGE(S) AND OVERPACKS			
30. Same number and type of packagings and overpacks delivered as shown on DGD, and are in proper condition for carriage [9.1.3; 9.1.4]	☐	☐	
31. Unbroken transportation seal [10.6.2.4.1.2]	☐	☐	☐
Marks			
32. UN number, preceded by prefix [10.7.1.3.1]	☐	☐	
33. The Proper Shipping Name and where Special Provision A78 applies, the supplementary information in brackets [10.7.1.3.1]	☐	☐	
34. The full name and address of the Shipper and Consignee [10.7.1.3.1]	☐	☐	
35. The permissible gross weight if the gross weight of the package exceeds 50 kg [10.7.1.3.1]	☐	☐	☐
36. Type A packages, marked as per 10.7.1.3.4	☐	☐	☐
37. Type B packages, marked as per 10.7.1.3.5	☐	☐	☐
38. Type C packages, Industrial Packages and packages containing Fissile material marked as per 10.7.1.3.6, 10.7.1.3.3 or 10.7.1.3.7	☐	☐	☐
Labelling			
39. Same category labels as per DGD properly affixed to two opposite sides of package. [10.7.4]	☐	☐	
39.1 – Symbol of radionuclide and/or LSA/SCO indicated as required. [10.7.3.3.1]	☐	☐	
39.2 – Activity in Bq (or multiples thereof). For Fissile material, the total mass in grams may be used instead [10.7.3.3.2]	☐	☐	
39.3 – For Category II & III, same TI as per DGD, rounded-up to one decimal place. [10.7.3.3.3]	☐	☐	☐
40. Applicable label(s) identifying the subsidiary hazard [10.7.3.2; 10.7.4.3]	☐	☐	☐
41. Two "Cargo Aircraft Only" labels, if required, on the same surface near the hazard labels [10.7.4.2.4; 10.7.4.3.1; 10.7.4.4.1]	☐	☐	☐
42. For fissile materials, two correctly completed Criticality Safety Index (CSI) labels on the same surface as the hazard labels [10.7.3.3.4; 10.7.4.3.1]	☐	☐	☐
43. Any irrelevant marks and labels removed or obliterated [10.7.1.1; 10.7.2.1]	☐	☐	☐
For Overpacks			
44. Package use marks and labels clearly visible or reproduced on the outside of the overpack [10.7.1.4.1; 10.7.4.4]	☐	☐	☐
45. The word "Overpack" marked if marks and labels are not visible on packages within the overpack [10.7.1.4.1]	☐	☐	☐
46. If more than one overpack is used, identification marks shown [10.7.1.4.3]	☐	☐	☐
47. Hazard labels reflect the content(s) and activity of each individual radionuclide and the TI of the overpack [10.7.3.4]	☐	☐	☐
GENERAL			
48. State and Operator variations complied with [2.8]	☐	☐	☐
49. Cargo Aircraft Only shipments, a cargo aircraft operates on all sectors	☐	☐	☐
50. Packages containing Carbon dioxide solid (dry ice), the marking, labelling and documentary requirements complied with [Packing Instruction 954; 7.1.4.1 (d); 7.2.3.9.1]	☐	☐	☐

Comments: _____

_____

Checked by: _____

Place: _____ Signature: _____

Date: _____ Time: _____

*** IF ANY BOX IS CHECKED "NO", DO NOT ACCEPT THE SHIPMENT AND GIVE A DUPLICATE COPY OF THIS COMPLETED FORM TO THE SHIPPER.**

Clear Form Print

66th EDITION, 1 JANUARY 2025

Acceptance checklist for Dry Ice ***Чек-лист приймання сухого льоду***

2025
ACCEPTANCE CHECKLIST FOR DRY ICE (Carbon Dioxide, solid)
(For use when a Shipper's Declaration for Dangerous Goods is not required)

A checklist is required for all shipments of dangerous goods (9.1.4) to enable proper acceptance checks to be made. The following example checklist is provided to assist shippers and carriers with the acceptance of dry ice when packaged on its own or with non-dangerous goods.

Copies of the checklist can be obtained from:

Website: https://www.iata.org/dgr-updates

Is the following information correct for each entry?

DOCUMENTATION

Air Waybill No.:	Origin:	Destination:

	YES	NO*	N/A
The "Nature and Quantity of Goods" box of the Air Waybill or an alternate transport documentation contains the following information [8.2.3]			
1. "UN1845"	☐	☐	
2. The words "Carbon dioxide, solid" or "Dry ice"	☐	☐	
3. Number of packages (unless these are the only packages within the consignment)	☐	☐	
4. The net weight of dry ice in kilograms	☐	☐	
State and Operator Variations			
5. State and operator variations complied with [2.8]	☐	☐	☐
Note: *The following questions do not apply where the dry ice, or packages containing dry ice, is offered in a ULD.*			
Quantity			
6. The quantity of dry ice per package is 200 kg or less [4.2]	☐	☐	
PACKAGES AND OVERPACKS			
7. Same number of packages as shown on the Air Waybill	☐	☐	
8. Packages free from damage and leakage	☐	☐	
9. The packaging conforms with Packing Instruction 954 and the package is vented to permit the release of gas	☐	☐	
Marks & Labels			
10. "UN1845" marked [7.1.4.1(a)]	☐	☐	
11. The words "Carbon dioxide, solid" or "Dry ice" [7.1.4.1(a)]	☐	☐	
12. Full name and address of the shipper and consignee [7.1.4.1(b)]	☐	☐	
Note: *The name and address of the shipper and consignee marked on the package may differ from that on the AWB.*			
13. The net weight of dry ice within each package [7.1.4.1(d)]	☐	☐	
14. Class 9 label properly affixed [7.2.3.9, 7.2.6]	☐	☐	
15. Irrelevant marks and labels removed or obliterated [7.1.1(b); 7.2.1(a)]	☐	☐	☐
For Overpacks			
16. Packaging Use marks and hazard and handling labels, as required must be clearly visible or reproduced on the outside of the overpack [7.1.7.1, 7.2.7]	☐	☐	☐
17. The word "Overpack" marked if marks and labels are not visible on packages within the overpack [7.1.7.1]	☐	☐	☐
18. The total net weight of carbon dioxide, solid (dry ice) in the overpack [7.1.7.1.1]	☐	☐	☐

Comments: _____

Checked by: _____

Place: _____ Signature: _____

Date: _____ Time: _____

*** IF ANY BOX IS CHECKED "NO", DO NOT ACCEPT THE SHIPMENT AND GIVE A DUPLICATE COPY OF THIS COMPLETED FORM TO THE SHIPPER.**

Clear Form Print

66th EDITION, 1 JANUARY 2025

INTENTIONALY LEFT BLANK

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНА НЕЗАПОВНЕНОЮ

Annex 2. Dangerous Goods Occurrence Report

Додаток 2. Форма повідомлення про події, що пов'язані з небезпечними вантажами

See Notes on the next page of this form. ***Those boxes where the heading is in italics need only be completed if applicable****./* Див. Примітки на наступній сторінці цієї форми. *Клітинки, в яких заголовок надруковано курсивом, заповнюються лише за потреби.*

Mark type of occurrence/відмітьте тип події**:**

Accident/Подія □ **Incident/**Інцидент □ **Other Occurrence/**Інша подія □

1. **Operator** / Експлуатант:	2. **Date of Occurrence** / Дата події:	*3.* ***Local time of occurrence*** */ Місцевий час події:*	
4. ***Flight date*** */ Дата польоту:*		*5.* ***Flight No*** */ Рейс №:*	
6. ***Departure aerodrome*** */ Аеродром вильоту:*		*7.* ***Destination aerodrome*** */ Аеродром призначення:*	
8. ***Aircraft type*** */ Тип ПС:*		*9.* ***Aircraft registration*** */ Реєстраційний номер ПС:*	
10. **Location of occurrence** / Місце події:		11. **Origin of the goods** / Походження вантажу:	
12. **Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc. (if necessary, continue on the reverse of this form)** / Опис події, у тому числі детальний опис травм, пошкоджень і т.д. (за необхідності продовжити на звороті цієї форми):			
13. **Proper shipping name (*including the technical name*)** / Належне вантажне найменування (*включаючи технічну назву*):		14. **UN/ID No (when known)** / Номер за класифікацією ООН/ID номер (якщо відомо):	
15. **Class/Division (when known)** / Клас/категорія (якщо відомо):	*16.* ***Subsidiary risk(s)*** */ Додаткова небезпека(и):*	*17.* ***Packing group*** */ Група пакування:*	*18.* ***Category (Class 7 only)*** */ Категорія (лише для класу 7):*
19. ***Type of packaging*** */ Тип пакувального комплекту:*	*20.* ***Packaging specification marking*** */ Маркування специфікації пакувального комплекту*	*21.* ***No of packages*** */ Кількість упаковок:*	*22.* ***Quantity (or transport index, if applicable)*** */ Кількість (або транспортний індекс, якщо застосовується):*
23. ***Reference No of Airway Bill*** */ Номер вантажної накладної:*			
24. ***Reference No of courier pouch, baggage tag, or passenger ticket*** */ Номер кур'єрського пакета, багажної бирки, або пасажирського квитка:*			
25. **Name and address of shipper, agent, passenger, etc**. / Назва та адреса вантажовідправника, агента, пасажира тощо:			
26. **Other relevant information (including suspected cause, any action taken)** / Інша важлива інформація (включаючи ймовірну причину, вжиті заходи):			
27. **Name and title of person making report** / Ім'я та посада особи, яка склала звіт:		28. **Telephone No** / Номер телефону:	

29. **Company/dept.code, E-mail or InfoMail code** / Код Компанії, e-mail, код InfoMail:	*30.* ***Reporters ref*** */ Посилання того хто звітує:*
31. **Address** / Адреса:	32. **Signature** / Підпис:
	33. **Date** / Дата:
Description of the occurrence (continuation) / Опис події (продовження)	

Notes:

1. *Any type of dangerous goods occurrence must be reported, irrespective of whether the dangerous goods are contained in cargo, mail or baggage.*

2. *A dangerous goods accident is an occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods which results in fatal or serious injury to a person or major property damage. For this purpose, a serious injury is an injury which is sustained by a person in an accident and which:*

   a) *requires hospitalization for more than 48 hours, commencing from the time the injury was received;*

   b) *results in a fracture of any bones (except small fractures of fingers, toes, or nose);*

   c) *involves lacerations which cause severe hemorrhage, nerve, muscle or tendon damage;*

   d) *involves injury to any internal organ;*

   e) *involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5% of the body surface; or*

   f) *A dangerous goods accident may also be an aircraft accident; in which case the normal procedure for dangerous goods accidents must be followed.*

1. *Про будь-яку подію з небезпечними вантажами має бути повідомлено, незалежно від того, містився небезпечний вантаж у вантажному відправленні, пошті або багажі.*

2. *Подія з небезпечним вантажем - це подія, пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів повітряним транспортом, що призводить до смертельних тілесних ушкоджень або тяжких тілесних ушкоджень або серйозного пошкодження майна. При цьому тяжке тілесне ушкодження - це травма, яка була нанесена людині в момент аварії, в результаті чого:*

   a) *госпіталізація більш ніж на 48 годин з моменту отримання травми;*

   b) *перелом будь-якої кістки (за винятком незначних переломів пальців або носа);*

   c) *отримання ран з сильною кровотечею, пошкодженням нервів, м'язів або сухожиль;*

   d) *пошкодження будь-якого внутрішнього органу;*

   e) *опіки 2-го або 3-го ступеня або опіки, що вражають більше 5% шкіри; або*

   f) *Подія, пов'язана з небезпечними вантажами, також може являти собою авіаційний інцидент, в цьому випадку необхідно дотримуватися звичайних процедур у разі інциденту з небезпечними вантажами.*

2. *A dangerous goods incident is an occurrence, other than a dangerous goods accident, associated with and related to the transport of dangerous goods, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid or radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained. Any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardizes the aircraft or its occupants is also deemed to constitute a dangerous goods incident.*

3. *This form may also be used to report any occasion when undeclared or misdeclared dangerous goods are discovered in cargo or when baggage contains dangerous goods which passengers are not permitted to take on board aircraft.*

4. *An initial report should be dispatched within 72 hours of the occurrence, unless exceptional circumstances prevent this. The initial report may be made by any means but a written report should be sent as soon as possible, even if all the information is not available.*

5. *Competed reports are normally sent to the competent authority.*

6. *Copies of all relevant documents should be included with the report.*

7. *Providing it is safe to do so, all dangerous goods, packagings, documents etc. relating to the occurrence must be retained until after the initial report has been made.*

8. *Requirements and procedures differ from state to state, it is recommended that the local competent authority be contacted in order to clarify the exact procedures to be followed in the event of a dangerous goods incident or accident.*

3. *Інцидент з небезпечним вантажем - це випадок, інший, ніж подія з небезпечним вантажем, пов'язаний з перевезенням небезпечних вантажів, не обов'язково відбувається на борту повітряного судна, що призводить до нанесення тілесних ушкоджень, пошкодження майна, пожежі, знищення, розливу, витоку рідини або радіації, або інших доказів того, що цілісність упаковки не збереглася. Будь-який випадок, пов'язаний з перевезенням небезпечних вантажів, які серйозно загрожують повітряному судну або його пасажирам, також вважається інцидентом з небезпечним вантажем.*

4. *Ця форма також може бути використана для повідомлення про будь-який випадок, коли у вантажі виявлені незадекларовані або невірно задекларовані небезпечні вантажі або коли багаж містить небезпечні вантажі, які пасажирам не дозволяється брати на борт повітряного судна.*

5. *Первинне повідомлення має бути відправлене протягом 72 годин після події, якщо тільки виняткові обставини не перешкоджають цьому. Первинне повідомлення може бути заповнене будь-якими засобами, але письмове повідомлення має бути відправлене якомога швидше, навіть якщо вся інформація недоступна.*

6. *Заповнені повідомлення, як правило, надсилаються до компетентного органу.*

7. *Копії всіх відповідних документів повинні бути включені до повідомлення.*

8. *За умови, що це безпечно, всі небезпечні вантажі, упаковки, документи і т.д., пов'язані з подією, повинні зберігатися до тих пір, поки не буде надіслане первинне повідомлення.*

9. *Вимоги та процедури можуть відрізнятися в різних країнах, рекомендується зв'язатися з місцевим компетентним органом з метою уточнення процедур, яких слід дотримуватися у випадку інциденту або події з небезпечним вантажем.*

INTENTIONALY LEFT BLANK

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНА НЕЗАПОВНЕНОЮ

Annex 3. Shipper's Declaration for Dangerous Goods Sample

Додаток 3. Приклад Декларації вантажовідправника про небезпечні вантажі

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS

IATA

Shipper	Air Waybill No. Page of Pages Shipper's Reference No. (optional)
Consignee	
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.	**WARNING** **Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.**

TRANSPORT DETAILS

This shipment is within the limitations prescribed for:

(delete non-applicable)

PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT | CARGO AIRCRAFT ONLY

Airport of Departure (optional):

Airport of Destination (optional):

Shipment type: *(delete non-applicable)*

NON-RADIOACTIVE | RADIOACTIVE

NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS

Dangerous Goods Identification				Quantity and Type of Packing	Packing Inst.	Authorization
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (subsidiary hazard)	Packing Group			

Additional Handling Information

I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.

Name of Signatory

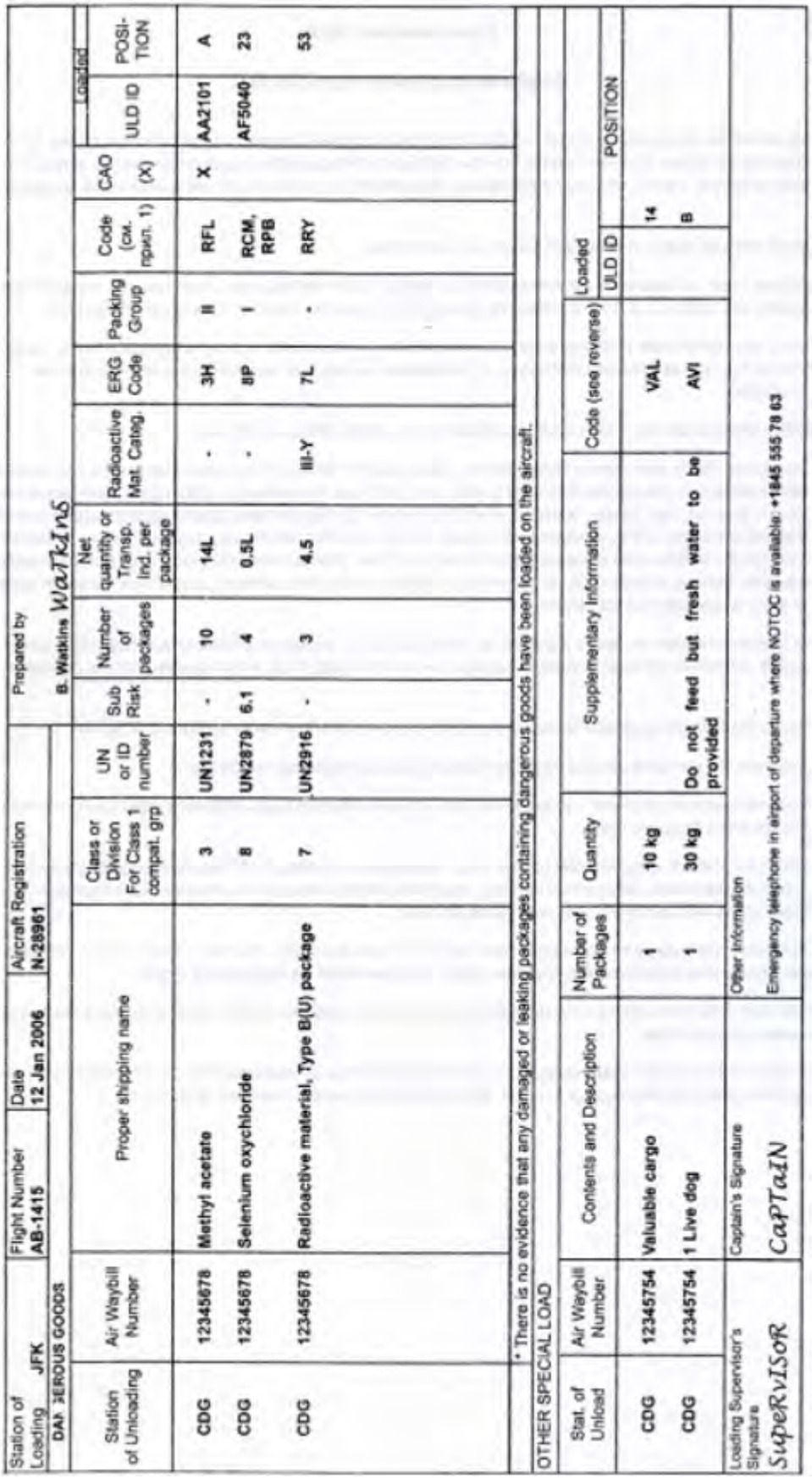
Date

Signature
(See warning above)

INTENTIONALY LEFT BLANK

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНА НЕЗАПОВНЕНОЮ

Annex 4. NOTOC Sample **Додаток 4. Приклад заповнення NOTOC**



Station of Loading: JFK | Flight Number: AB-1415 | Date: 12 Jan 2006 | Aircraft Registration: N-28961 | Prepared by: B. Watkins Watkins

DANGEROUS GOODS

Station of Unloading	Air Waybill Number	Proper shipping name	Class or Division For Class 1 compat. grp	UN or ID number	Sub Risk	Number of packages	Net quantity or Transp. Ind. per package	Radioactive Mat. Categ.	ERG Code	Packing Group	Code (см. прил. 1)	CAO (X)	Loaded ULD ID	Loaded POSITION
CDG	12345678	Methyl acetate	3	UN1231	-	10	14L	-	3H	II	RFL	X	AA2101	A
CDG	12345678	Selenium oxychloride	8	UN2879	6.1	4	0.5L	-	8P	I	RCM, RPB		AF5040	23
CDG	12345678	Radioactive material, Type B(U) package	7	UN2916	-	3	4.5	III-Y	7L	-	RRY			53

* There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft.

OTHER SPECIAL LOAD

Stat. of Unload	Air Waybill Number	Contents and Description	Number of Packages	Quantity	Supplementary Information	Code (see reverse)	Loaded ULD ID	Loaded POSITION
CDG	12345754	Valuable cargo	1	10 kg		VAL		14
CDG	12345754	1 Live dog	1	30 kg	Do not feed but fresh water to be provided	AVI		B

Loading Supervisor's Signature: SuperVisor | Captain's Signature: Captain

Other Information

Emergency telephone in airport of departure where NOTOC is available: +1845 535 78 63

INTENTIONALY LEFT BLANK

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНА НЕЗАПОВНЕНОЮ

TABLE OF CONTENTS / ЗМІСТ

10. AVIATION SECURITY 10-5
10. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА 10-5
10.1. Aircompany policy to maintain the AVSEC appropriate level 10-5
10.1. Політика Авіакомпанії щодо підтримання відповідного рівня АБ 10-5
10.2. Flight crew Members authorities 10-6
10.2. Повноваження членів екіпажу 10-6
10.2.1. Pilot-in-Command 10-6
10.2.1. Командир повітряного судна 10-6
10.2.2. Flight attendants 10-7
10.2.2. Бортпровідники 10-7
10.2.3. Members of the crew 10-7
10.2.3. Члени екіпажу 10-7
10.3. Avsec Aspects in Preparation for Air Transportation 10-8
10.3. Аспекти авіаційної безпеки при підготовці до виконання авіаційних перевезень 10-8
10.3.1. Organizational measures 10-8
10.3.1. Організаційні заходи 10-8
10.3.2. AVSEC Preliminary training for aviation personnel during air transportation 10-8
10.3.2. Попередня підготовка з АБ авіаційного персоналу під час виконання авіаційних перевезень 10-8
10.4. Basic Requirements for Personal Security of Staff in the Host State 10-9
10.4. Основні вимоги до особистої безпеки персоналу в державі перебування 10-9
10.5. Security Procedure after Arrival at the Temporary Base Airport 10-10
10.5. Порядок забезпечення безпеки після прибуття на аеродром тимчасового базування 10-10
10.6. Ensuring Aviation Security when Performing Aviation Transportation 10-11
10.6. Забезпечення АБ при виконанні авіаційних перевезень 10-11
10.7. Performance of Air Transportation in the State with Restricted Flights 10-13
10.7. Виконання авіаційних перевезень в державі з обмеженим виконанням польотів 10-13
10.7.1. The procedure for ensuring flight security 10-13
10.7.1. Порядок забезпечення безпеки в польоті 10-13
10.8. Actions of the flight crew members in case of emergency situations 10-15
10.8. Дії членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій 10-15
10.8.1. PIC 10-15
10.8.1. КПС 10-15
10.8.2. Flight attendant 10-18
10.8.2. Бортпровідник 10-18
10.9. Flight crew negotiating with the offenders 10-20
10.9. Ведення екіпажем ПС переговорів з правопорушниками 10-20
10.9.1. Negotiating with the offenders 10-20
10.9.1. Переговори з правопорушниками 10-20
10.9.2. The aim of negotiations: 10-20
10.9.2. Мета переговорів 10-20
10.9.3. Methods of negotiating 10-20
10.9.3. Способи ведення переговорів 10-20
10.9.4. Form and tactics of negotiating 10-21

10.9.4. Форма та тактика ведення переговорів....10-21
10.9.5. The content of negotiations....10-21
10.9.5. Зміст переговорів....10-21
10.9.6. During negotiations....10-21
10.9.6. Під час переговорів....10-21
10.10. Actions of the flight crew members in case of explosion threat of the aircraft....10-23
10.10. Дії членів екіпажу у разі Загрози вибуху ПС....10-23
10.10.1. Pilot in command....10-23
10.10.1. Командир повітряного судна....10-23
10.10.1.1. When the aircraft is on ground....10-23
10.10.1.1. При знаходженні ПС на землі....10-23
10.10.1.2. In the airport (aerodrome) area....10-24
10.10.1.2. В районі аеропорту (аеродрому)....10-24
10.10.1.3. En-route....10-24
10.10.1.3. В польоті....10-24
10.10.1.4. After finding the suspicious object (device)....10-25
10.10.1.4. Після виявлення підозрілого предмету (пристрою)....10-25
10.10.2. Flight crew members....10-25
10.10.2. Члени екіпажу....10-25
10.10.3. Flight attendant....10-26
10.10.3. Бортпровідник....10-26
10.11. Actions of the flight crew members in case of finding chemical / biological substance on board of the aircraft during the flight....10-27
10.11. Дії членів екіпажу у разі знаходження хімічної/біологічної речовини на борту ПС в польоті....10-27
10.11.1. PIC Responsibilities....10-27
10.11.1. Обов`язки КПС....10-27
10.11.1.1. When device is in the cabin of the aircraft, but is not activated....10-27
10.11.1.1. Коли пристрій знаходиться в салоні ПС, але не активований....10-27
10.11.1.2. When device is in the cabin of the aircraft and is activated....10-27
10.11.1.2. Коли пристрій знаходиться в салоні ПС та активований....10-27
10.11.1.3. When device is in the cargo compartment....10-28
10.11.1.3. Коли пристрій знаходиться в відсіку для вантажу....10-28
10.11.2. Flight Attendant Responcibilities....10-28
10.11.2. Обов`язки Бортпровідника....10-28
10.11.2.1. In case of finding the substance, that was spilled and arouses suspicion, on board of the aircraft during the flight....10-28
10.11.2.1. У разі знаходження під час польоту на борту ПС речовини, що розсипана та викликає підозру....10-28
10.11.2.2. In case of finding a package/envelope, that arouses suspicion, on board of the aircraft during the flight....10-29
10.11.2.2. У разі знаходження під час польоту на борту ПС пакунка/конверта, що викликає підозру....10-29
10.11.3. Joint responsibilities of the PIC and the Flight Attendant....10-29
10.11.3. Спільні обов'язки КПС та Бортпровідника....10-29
10.12. actions after resolution of the critical situation....10-30
10.12. Дії після врегулювання кризової ситуації....10-30
10.12.1. Pilot in command....10-30

10.12.1. Командир повітряного судна 10-30
10.13. Determination of accessories of checked passenger baggage 10-31
10.13. Визначення приналежності зареєстрованого багажу пасажирів 10-31
10.14. Security control of cargo and postal items (mail) 10-32
10.14. Контроль на безпеку вантажу та поштових відправлень (пошти) 10-32
10.15. Transportation of Weapon and potentially dangerous passengers 10-33
10.15. Перевезення на борту ПС зброї, потенційно небезпечних пасажирів 10-33
10.15.1. The order of transportation of firearms and other weapon 10-33
10.15.1. Порядок перевезення вогнепальної та іншої зброї 10-33
10.15.1.1. Legal status and rules 10-33
10.15.1.1. Правові положення і правила 10-33
10.15.1.2. The transportation order of weapon and ammunition 10-33
10.15.1.2. Порядок транспортування зброї та боєприпасів 10-33
10.15.1.3. The transportation order of passengers with weapon in aircraft compartment 10-33
10.15.1.3. Порядок перевезення пасажирів зі зброєю в салоні ПС 10-33
10.15.1.4. 34BArrangement of weapons carriage 10-34
10.15.1.4. 35BОрганізація перевезеня зброї 10-34
10.16. Potentially dangerous passengers 10-36
10.16. потенційно небезпечні пасажири 10-36
10.16.1. Actions of the flight crew concerning undisciplined passengers 10-36
10.16.1. Дії членів екіпажу щодо недисциплінованих пасажирів 10-36
10.16.1.1. If the aircraft is on ground 10-36
10.16.1.1. При знаходженні ПС на землі 10-36
10.16.1.2. If the aircraft is airbone 10-37
10.16.1.2. При знаходженні ПС в польоті 10-37
10.16.2. The order of the report delivery 10-38
10.16.2. Порядок подання повідомлень 10-38
10.16.2.1. After return to the base airport: 10-38
10.16.2.1. Після повернення екіпажу до базового аеропорту: 10-38
10.17. aircraft Security check 10-39
10.17. огляд ПС з метою безпеки 10-39
10.18. Aircraft security Search 10-40
10.18. Догляд ПС з метою забезпечення безпеки 10-40
10.19. Aircraft equipment and Aviation security documentation on board 10-42
10.19. обладнання ПС ТА Бортова документація ПС з авіаційної безпеки 10-42
10.20. Arrangement of security escort for the aircraft 10-43
10.20. Організація охорони ПС 10-43
10.21. General requirements for the organization of training 10-44
10.21. Загальні вимоги до навчання в галузі авіаційної безпеки 10-44
10.22. Requirements for assessing the level of threats and risks of aviation security 10-45
10.22. Вимоги з оцінки рівня загрози та ризиків Авіаційної безпеки 10-45
ANNEXES 10-46
ДОДАТКИ 10-46
Annex 1. Checklist for aircraft security check 10-46
Додаток 1. Чек-лист огляду ПС з метою безпеки 10-46

Annex 2. Checklist for the aircraft security search....10-50
Додаток 2. Чек-лист з догляду ПС з метою забезпечення безпеки....10-50
Annex 3. An-26 security Check and Search....10-52
Додаток 3. Огляд з метою безпеки та догляд з метою забезпечення безпеки ПС типу Ан-26....10-52
Annex 4. Boeing 737-300 aircraft security check&search....10-59
Додаток 4. Огляд Boeing 737-300 з метою безпеки та догляд Boeing 737-300 з метою забезпечення безпеки....10-59
Annex 5. AN-74ТК-100 security check&search....10-63
Додаток 5. Огляд з метою безпеки та догляд з метою забезпечення безпеки ПС типу Ан-74ТК-100....10-63
Annex 6. OFFICIAL REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE REPORT ON ACT OF UNLOWFUL INTERFERENCE....10-67
Додаток 6. ОФІЦІЙНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВЧИНЕННЯ СПРОБИ АБО АКТ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ....10-67
Annex 7. Written final warning....10-69
Додаток 7. Останнє письмове попередження....10-69
Annex 8. Passenger disturbance report for the authorities....10-70
Додаток 8. Акт про правопорушення на борту повітряного судна....10-70
Annex 9. Cargo Security declaration....10-74
Додаток 9. Декларація про безпеку вантажного відправлення....10-74
Annex 10. Notice to armed individuals' onboard aircraft (double-sided printing)....10-75
Додаток 10. Пам'ятка для осіб, які мають при собі зброю на борту ПС....10-75
Annex 11. Card on Withdrawal of Weapon from Passenger During his Flight....10-77
Додаток 11. Картка про вилучення зброї у пасажира на час його польоту літаком Авіакомпанії....10-77

10. AVIATION SECURITY

ORO.SEC.100.

10.1. AIRCOMPANY POLICY TO MAINTAIN THE AVSEC APPROPRIATE LEVEL

The main purpose of aviation security (AS, AVSEC) is to take measures to safeguard and protect passengers, crew members, aircraft personnel, aircraft, objects and property of the Aircompany against acts of unlawful interference.

The Aircompany has implemented a corporate policy to ensure and maintain the appropriate level of AVSEC, with a commitment to a culture of security as one of the main operational priorities. The basis of the Aircompany AVSEC policy is to ensure a standardized level of AVSEC in the Aircompany in accordance with the requirements of current legislation of Ukraine, international standards and recommendations.

When flying in countries that require compliance with specific security requirements, the Aircompany will use the security programs of the specified countries, which have been officially approved by the Aircompany's Director General (for example, the Foreign Air Carrier Security Program for the Federal Republic of Germany or the All-Cargo International Security Program (ACISP) of the USA).

The Aircompany AVSEC Program and other regulatory documents developed on its basis, as well as this Section, are subject to timely and regular revisions, considering changes in the legal and regulatory framework and the operational situation, as well as threat and risk assessment.

10. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

ORO.SEC.100.

10.1. ПОЛІТИКА АВІАКОМПАНІЇ ЩОДО ПІДТРИМАННЯ ВІДПОВІДНОГО РІВНЯ АБ

Основна мета авіаційної безпеки (АБ) – здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, ПС, об'єктів та майна Авіакомпанії від актів незаконного втручання.

Авіакомпанією впроваджено корпоративну політику щодо забезпечення та підтримання відповідного рівня АБ, із визначенням прихильності до культури безпеки, як одного з основних операційних пріоритетів. Основою політики Авіакомпанії в сфері АБ є забезпечення стандартизованого рівня АБ в Авіакомпанії згідно з вимогами чинного законодавства України, міжнародних стандартів і рекомендацій.

Під час виконання польотів у державах, що вимагають дотримання особливих вимог з питань АБ, Авіакомпанія користуватиметься Програмами з АБ вказаних держав, згоду на дотримання яких було офіційно надано генеральним директором Авіакомпанії (наприклад, Програма з АБ для іноземних авіаперевізників (Foreign Air Carrier Security Programme) ФРН чи Програма з АБ для міжнародних вантажних авіаперевізників (All-Cargo International Security Program) США).

Програма АБ Авіакомпанії та розроблені на її основі інші керівні документи, у тому і цей Розділ, підлягають своєчасному й регулярному перегляду з урахуванням змін у законодавчій і нормативній базі, оперативній обстановці, оцінці загроз та ризиків.

10.2. FLIGHT CREW MEMBERS AUTHORITIES

10.2.1. Pilot-in-Command

Pilot-in-Command should (PIC):

- bears responsibility for controlling the aircraft and is provided with the maximum authority and responsibility over the provision of security of the aircraft as well as all the persons on board during the flight;
- possesses the plenary authority concerning all members of the flight crew and passengers during the period of flight;
- provides the fulfillment of their official duties by all the members of the flight crew;
- possesses the right to demand the implementation of additional security measures, that ensure the security of the flight, on ground prior to the beginning of the flight;
- is responsible for the abidance of the discipline and the order on board of the aircraft during the flight;
- takes decisions regarding the choice and implementation of appropriate measures towards the offenders as back actions in response to the illegal attempts of offenders, coming out of the most important necessity to preserve health and life of the passengers and flight crew members;
- leaves the cockpit during the flight only in case of urgent necessity and only in complete confidence in the provision of the security of the flight and fright crew members, which have stayed at their working places;
- refrains from using physical measures towards the offenders, if it may cause the worsening of the situation on board of the aircraft;
- has a right to diverge from the set order of actions within authority and on own initiative, when the conditions of aircraft on board security demand it.

PIC prior to the flight, and also in case of the aircraft or flight crew change, holds a pre-flight briefing of the flight crew, during which specific issues concerning AVSEC of the given flight are discussed. The form and control list of questions to be discussed during briefing in the Aircompany is worked out considering the specifics of the flights it performs.

PIC during a committal of an act of unlawful interference (hereinafter – AUI) must take all the necessary measures to maintain the control over the aircraft and the situation at a whole.

The primary task of the PIC during the committee of an AUI is to take all measures to provide security of the passengers, members of the flight crew, the aircraft and on board equipment until this responsibility is turned over to an authorized person of ground staff.

The actions of the PIC are determined by the recommendations, received from an air traffic control agency (hereinafter – ATC) unit according to the information, which comes from authorized units, which provide security.

10.2. ПОВНОВАЖЕННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ

10.2.1. Командир повітряного судна

Командир повітряного судна (КПС):

- несе відповідальність за керування ПС та наділяється максимальними повноваженнями і відповідальністю за забезпечення безпеки ПС, а також усіх осіб, які знаходяться на його борту під час польоту;
- має всю повноту влади у відношенні до всіх членів екіпажу та пасажирів протягом всього польоту;
- забезпечує виконання всіма членами екіпажу своїх посадових обов'язків;
- має право вимагати до початка польоту, на землі, вжиття додаткових заходів безпеки, що забезпечують безпеку польоту;
- відповідає за дотримання дисципліни та порядку на борту ПС під час польоту;
- приймає рішення стосовно вибору та застосування відповідних заходів до правопорушників, як зворотних дій у відповідь на протиправні замахи правопорушників, виходячи з першочергової необхідності збереження здоров'я та життя пасажирів і членів екіпажу;
- залишає кабіну екіпажу під час польоту за необхідністю і тільки за цілковитої впевненості у забезпеченні безпеки польоту та членів екіпажу, які залишились на своїх робочих місцях;
- утримується від застосування фізичних заходів стосовно правопорушників, якщо це може призвести до погіршення ситуації на борту ПС;
- має право за власною ініціативою, у межах своїх повноважень, відійти від встановленого порядку дій, коли умови дотримання безпеки на борту ПС вимагають цього.

КПС перед початком рейсу, а також у разі заміни ПС або екіпажу, проводить передпольотний інструктаж (брифінг) екіпажу, на якому обговорюються конкретні питання щодо забезпечення АБ для даного рейсу. Форма та контрольний перелік питань інструктажу (брифінгу) екіпажу в Авіакомпанії відпрацьовується з урахуванням особливостей рейсів, які вона виконує.

КПС під час вчинення акту незаконного втручання (далі – АНВ) повинний вжити всіх необхідних заходів щодо зберігання контролю над ПС і ситуацією в цілому.

Першочерговою задачею КПС під час вчинення АНВ є вжиття всіх заходів щодо забезпечення безпеки пасажирів, екіпажу, ПС та обладнання, що знаходиться на борту ПС, до передання цієї відповідальності повноважній особі наземного персоналу.

Дії КПС визначаються рекомендаціями, отриманими ним від органу обслуговування повітряного руху (далі – ОПР) відповідно до інформації, що надходить від повноважних органів, які забезпечують задачі безпеки.

10.2.2. Flight attendants

Flight attendants must:

- be trained to neutralize all kinds of order offense in the cabin of the aircraft without the direct help of the pilots;
- monitor the behavior of the passengers in the cabin during the flight;
- treat anything suspicious or unusual in the behavior of the passengers and finding any unusual objects on board of the aircraft with caution. The results of such monitoring, as well as the notifications of the passengers, regardless of their form, joking or serious, are to be reported to the PIC immediately;
- pay special attentions to the passengers heading towards the cockpit or changing their seats in the cabin;
- check the seat, left by the passenger, for the presence of foreign objects;
- in case of arising of a situation, that may threaten the flight, immediately report to the PIC and act according to his instructions;
- protect the inviolacy of the cockpit and use any measures to prevent the possibility of unlawful entry of outsiders into the cockpit, to prevent a hijacking attempt and to save the lives of the passengers;
- be in constant readiness for a sudden event, the purpose of which is to impose a paralyzing effect on the flight crew's actions regarding prevention of outsiders taking the control over the cockpit and, as a result, the whole aircraft.

10.2.2. Бортпровідники

Бортпровідники повинні:

- бути підготовлені до нейтралізації всіх видів порушення порядку в салоні ПС без безпосередньої допомоги пілотів;
- під час виконання польоту вести спостереження за поведінкою пасажирів в салоні;
- уважно і обережно ставитися до всього підозрілого або незвичайного в поведінці пасажирів та всіх незвичайних предметів, знайдених на борту ПС. Про наслідки спостережень, у тому числі про заяви пасажирів, незалежно від того, в якій формі вони здійснені, жартівливій або серйозній, негайно доповідати КПС;
- особливу увагу звертати на пасажирів, що прямують до пілотської кабіни або змінюють початково зайняте місце в салоні на інше;
- перевіряти місце, що залишив пасажир, на наявність сторонніх предметів;
- у разі виникнення ситуацій, що можуть нести загрозу безпеці польоту, негайно доповідати КПС та діяти за його вказівками;
- захищати недоторканість пілотської кабіни та використовувати будь-які заходи з метою недопущення можливості несанкціонованого проникнення сторонніх осіб в пілотську кабіну, запобігання угону ПС та рятування життя пасажирів;
- бути у постійній готовності до раптової події, мета якої здійснити паралізуючий ефект на дії екіпажу щодо недопущення опанування сторонніми особами контролю над кабіною пілотів, та, як наслідок, контролю над усім ПС.

10.2.3. Members of the crew

Members of the flight crew must be trained to take response according to the level of the threat, namely:

1 level - behavior, that violates the set order (suspicious or accompanied by the verbal threats);

2 level - behavior, that is accompanied by physical actions;

3 level - behavior, that poses a life threat;

4 level - an attempt or actual entry to the cockpit.

10.2.3. Члени екіпажу

Члени екіпажу повинні бути підготовлені до здійснення дій у відповідь згідно рівня загрози, а саме:

1 рівень - поведінка, що порушує встановлений порядок (підозріла, або яка супроводжується усними погрозами);

2 рівень - поведінка, що супроводжується фізичними діями;

3 рівень - поведінка, що становить загрозу життю;

4 рівень - спроба або дійсне проникнення в пілотську кабіну.

10.3. AVSEC ASPECTS IN PREPARATION FOR AIR TRANSPORTATION

10.3.1. Organizational measures

The Director General ensures the conclusion of an agreement (contract) with the customer air transportation, where which shall provide for the requirements for aviation security and the distribution of responsibility in this regard between the Aircompany and the customer.

A person from among the personnel involved in the organization of aviation activities in the host country, must be appointed as a person responsible for the organization of measures to ensure aviation safety by order of the General Director of "Aircompany Constanta" PrJSC. The responsible person must:

- carry out constant control and provide information to the Aircompany management regarding the fulfillment of contractual obligations customer air transportation in matters of ensuring aviation security measures;
- monitor the performance of functional duties by the Aircompany staff with regards to aviation security;
- manage the actions of personnel in the case of AUI against aviation personnel or Aircompany property in the host country;
- have means of international communication and be able to use them;
- know the contact numbers of the Aircompany, Flight Coordination Department – CA Central Dispatch Service of the SAAU, diplomatic missions and consular institutions of Ukraine in the host country.

10.3.2. AVSEC Preliminary training for aviation personnel during air transportation

AVSEC manager conducts preliminary AVSEC training in accordance with the Flights Organization Instructions (FO.REG-04)

10.3. АСПЕКТИ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ПРИ ПІДГОТОВЦІ ДО ВИКОНАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

10.3.1. Організаційні заходи

Генеральній директор забезпечує укладення угоди (контракту) із замовником авіаційних перевезень, де повинні бути передбачені вимоги щодо забезпечення авіаційної безпеки та розподілення відповідальності з цього питання між Авіакомпанією та замовником.

Наказом Генерального Директора ПрАТ «Авіакомпанія Константа» призначається особа з числа персоналу, задіяного в організації авіаційної діяльності у державі перебування, як така, що відповідає за організацію заходів забезпечення авіаційної безпеки. Відповідальна особа повинна:

- здійснювати постійний контроль та надавати керівництву Авіакомпанії інформацію щодо виконання договірних зобов'язань замовником авіаційних перевезень, з питань забезпечення заходів АБ;
- контролювати виконання функціональних обов'язків персоналом Авіакомпанії з питань АБ;
- керувати діями персоналу у разі вчинення АНВ проти авіаційного персоналу чи майна Авіакомпанії в державі перебування;
- мати засоби міжнародного зв'язку та вміти ними користуватися;
- знати контактні телефони Авіакомпанії, Відділу координації польотів – Центральної диспетчерської служби ЦА ДАСУ, дипломатичних представництв та консульських установ України в державі перебування.

10.3.2. Попередня підготовка з АБ авіаційного персоналу під час виконання авіаційних перевезень

Заступник генерального директора з АБ проводить попередню підготовку з питань АБ згідно Інструкції з організації польотів (FO.REG-04)

10.4. BASIC REQUIREMENTS FOR PERSONAL SECURITY OF STAFF IN THE HOST STATE

The main requirements for the personal security of Aircompanypersonnel in the host country include the following:

- to know the locations of diplomatic missions and consular offices of Ukraine, if there are any in this country, and as well as police stations, hospitals, military commandant's offices and determination of traffic routes to them;
- after arriving in the host state, get acquainted with the official representatives of the authorities of the host state with information about the presence of certain restrictions (curfew, regimes, time of movement and stay outside the bordes of residence, criminally dangerous places), find out local contact numbers;
- to know the plan of the city, settlement, area near the airport in order to determine the dangerous zones for staff stay;
- avoid participation in any political or religious meetings, do not enter contact with political or religious organizations;
- avoid staying alone in a settlement located near an airport (airfield) in another state, especially at night and in the evening. If necessary, use official transport, which must be used to be provided to the staff in accordance with the terms of the contract;
- not to divulge official information during contacts with the local population, avoid unwanted contacts;
- consider the religious features of the region of stay.
- not to create conflict situations, if they arise, seek help from the police or military patrol.
- carry identity documents, international standard
- store money and valuables in storage rooms and hotel safes to prevent their theft.
- have medical certificates and insurance policies valid for the host country.

10.4. ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО ОСОБИСТОЇ БЕЗПЕКИ ПЕРСОНАЛУ В ДЕРЖАВІ ПЕРЕБУВАННЯ

Основні вимоги до особистої безпеки персоналу Авіакомпанії в державі перебування включають наступне:

- знати місця розташування дипломатичного представництва та консульської установи України, якщо такі є в даній державі, а також відділень поліції, шпиталів, лікарень, військових комендатур та визначення маршрутів руху до них;
- після прибуття до держави перебування ознайомитись через офіційних представників влади держави перебування з інформацією про наявність у цій державі, населеному пункті певних обмежень (комендантська година, режими, час пересування і перебування поза межами проживання, кримінально небезпечні місця), з'ясувати місцеві контактні телефони;
- знати план міста, населеного пункту, місцевості в районі аеропорту з метою визначення небезпечних зон для перебування персоналу;
- уникати участі в будь-яких політичних чи релігійних зборах, не входити в контакт з політичними або релігійними організаціями;
- уникати поодинокого перебування в населеному пункті, розташованому біля аеропорту (аеродрому) в іншій державі, особливо в нічний та вечірній час. У разі необхідності використовувати службовий транспорт, який обов'язково повинен надаватися персоналу згідно з умовами договору;
- не розголошувати службову інформацію при контактах з місцевим населенням, уникати небажаних контактів;
- ураховувати релігійні особливості регіону перебування;
- не створювати конфліктних ситуацій, при їх виникненні звертатися за допомогою до поліцейських або військового патруля;
- мати при собі документи, що посвідчують особу, міжнародного зразка;.
- зберегати гроші, цінні речі в камерах схову і сейфах готелю для запобігання їх крадіжці;
- мати медичні свідоцтва та страхові поліси, чинні для держави перебування.

10.5. SECURITY PROCEDURE AFTER ARRIVAL AT THE TEMPORARY BASE AIRPORT

Responsibility for the aviation security at the airfield of the temporary base in the host state lays upon PIC.

Upon arrival in the host country, the responsible person (PIC) organizes the establishment of contacts:

- with the diplomatic representation and consular institution of Ukraine in this country for the purpose of aiding in communication with by the authorities of the host state, as well as in case of crimes committed on board the aircraft, accident, forced landing or another extraordinary event;
- with the administration of the base airport (if necessary, with the aviation administration of the host state);
- with the authorized representative of the customer in the host country;
- with the head of the Aircompany and the OCC;
- with the administration of the airport (airfield) regarding the locations of aircraft at a safe distance from dangerous objects (military warehouses, fuel tanks, etc.);
- regarding conducting an additional assessment of the threat level when performing air transportation in the host state;
- regarding the determination of additional measures to ensure aviation safety during the performance of air transportation in the host country considering the assessment of the level of the threat and providing the results of its assessment and the measures taken to the AVSEC manager.

10.5. ПОРЯДОК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПІСЛЯ ПРИБУТТЯ НА АЕРОДРОМ ТИМЧАСОВОГО БАЗУВАННЯ

Організація забезпечення авіаційної безпеки на аеродромі тимчасового базування в державі перебування покладається на КПС.

Після прибуття в державу перебування відповідальна особа (КПС) організовує налагодження контактів:

- з дипломатичним представництвом та консульською установою України в даній державі з метою надання допомоги у зносинах з властями держави перебування, а також у разі вчинення злочинів на борту ПС, аварії, вимушеної посадки чи іншої надзвичайної події;
- з адміністрацією аеропорту базування (за необхідності із авіаційною адміністрацією держави перебування);
- з повноважним представником замовника в державі перебування;
- з керівником Авіакомпанії та з ЦОКП ;
- з адміністрацією аеропорту (аеродрому) щодо місць розміщення повітряних суден на безпечній відстані від небезпечних об'єктів (складів військового призначення, ємностей з паливом тощо);
- щодо проведення додаткової оцінки рівня загрози при виконанні авіаційних перевезень у державі перебування;
- щодо визначення додаткових заходів забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень в державі перебування з урахуванням проведеної оцінки рівня загрози та надання результатів її оцінки та вжитих заходів заступнику генерального директора з АБ.

10.6. ENSURING AVIATION SECURITY WHEN PERFORMING AVIATION TRANSPORTATION

During the organization of ensuring aviation security for the performance of air transportation, the responsible person appointed by the Director General of the Aircompany, must be guided by the current Aircompany's AVSEC documents and contractual obligations to ensure aviation security.

Ensuring aviation security when performing aviation transportation aircompany are performed as follows:

- during a pre-flight briefing, each member must specify the procedure for performing aviation security procedures on entering /leaving the cockpit during the flight, as well as the procedure for communication and interaction of the crew in case of act of unlawful interference on board the aircraft;
- in accordance with the requirements of international and national law, each aircraft crew member is required to undergo screening in accordance with the rules established at each airport;
- after passing screening, aircraft crew member are prohibited from going beyond the a sterile zone (protected restricted access area), except for a need-to-know basis. If this happens, the crew member must undergo another security control in due course;
- upon arrival at the airfield (aircraft parking lot), the crew conducts security check of the parking lot in order to identify suspicious objects near the aircraft;
- before starting to prepare the aircraft for departure, the crew must carry out a pre-flight check of the aircraft in order to detect weapons, explosives or other dangerous objects and devices (AVSEC.PR-02);
- in case of detection of a suspicious object, damaged seals, attempts to penetrate the aircraft or its compartments, it is reported airport security service to remove a suspicious object from the aircraft or tow the aircraft to another location for inspection according to the instructions (AVSEC.PR-02);
- in the case of receiving a notification about the threat of an act of unlawful interference, the person who received such information is obliged to act in accordance with the notification scheme. (AVSEC.PR-05);
- the access of third parties who are not authorized to carry out cargo operations to the parking lot and on board the aircraft is prohibited. All attempts the penetration of third parties should be considered as a potential threat to the security of the aircraft (AVSEC.PR-12);
- in the case of receiving information about the placement of dangerous objects and substances on board the aircraft before departure, the aircraft must be unloaded. Loading and the continuation of the flight of such an aircraft may be allowed only after re-inspection and drawing up of the corresponding act (AVSEC.PR-10, AVSEC.PR-02);
- during a temporary stay at the transit airfield, the aircraft must be under constant surveillance by the crew members assigned by the PIC (AVSEC.PR-12);
- in case of PIC received information that the level of Aviation Security is predicted to deteriorate below the level

10.6. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АБ ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Під час організації забезпечення авіаційної безпеки для виконання авіаційних перевезень, відповідальна особа, яка призначена Генеральним директором Авіакомпанії, повинна керуватися чинними документами з АБ Авіакомпанії та договірними обов'язками щодо забезпечення авіаційної безпеки.
Забезпечення АБ при виконанні авіаційних перевезень Авіакомпанії виконується наступним чином:

- при проведенні передпольотного брифінгу кожен член екіпажу обов'язково уточнює порядок виконання процедур АБ при вході/виході до/з пілотської кабіни під час рейсу, а також порядок зв'язку та взаємодії екіпажу в разі здійснення АНВ на борту ПС;
- згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства кожен член екіпажу ПС зобов'язаний пройти догляд на безпеку відповідно до правил, встановлених в кожному аеропорту;
- після проходження догляду членам екіпажу ПС забороняється виходити за межи стерильної зони (зони обмеженого доступу, що охороняється), за винятком службової необхідності. Якщо це сталося, член екіпажу повинен повторно пройти контроль на безпеку в установленому порядку;
- після прибуття на аеродром (стоянку ПС) екіпаж проводить огляд місця стоянки з метою виявлення підозрілих предметів біля ПС;
- перед початком підготовки ПС до вильоту екіпаж повинен здійснити його огляд з метою безпеки з метою виявлення зброї, вибухових чи інших небезпечних предметів та пристроїв (AVSEC.PR-02);
- у разі виявлення підозрілого предмета, пошкоджених печаток, спроб проникнення в ПС або його відсіки повідомляється служба безпеки аеропорту для віддалення підозрілого предмета від ПС або буксирування ПС на інше місце для проведення догляду ПС з метою безпеки згідно з інструкцією (AVSEC.PR-02);
- у разі надходження повідомлення про загрозу здійснення акту незаконного втручання особа, яка отримала таку інформацію, зобов'язана діяти згідно із схемою оповіщення. (AVSEC.PR-05);
- забороняється доступ сторонніх осіб, які не уповноважені здійснювати операції з вантажем, на стоянку та на борт ПС. Усі спроби проникнення сторонніх осіб розглядати як потенційну загрозу безпеці ПС (AVSEC.PR-12);
- у разі отримання перед вильотом інформації про розміщення на борту ПС небезпечних предметів і речовин це повітряне судно має бути розвантажене. Завантаження і продовження польоту такого ПС може бути дозволено тільки після догляду ПС з метою безпеки, заповнення відповідного чек-листа (AVSEC.PR-10, AVSEC.PR-02);
- при тимчасовому перебуванні на транзитному аеродромі повітряне судно має бути під постійним спостереженням членів екіпажу, призначених КПС (AVSEC.PR-12);
- якщо при польоті на аеродром КПС отримав інформацію що прогнозується погіршення рівня

of "Acceptable" at the destination aerodrome while in flight, he obliged to take additional measures namely:

a) determine the actual features and AVSEC status at the destination airfield;

b) point to each crew member a surveillance sector relative to its functional duties;

c) the movement of crew members outside the parking area of the aircraft should preferably be carried out bymotor vehicles or along designated routes;

d) all crew members should perform increased caution;

забезпечення АБ нижче «Прийнятного», він зобов'язаний вжити додаткових заходів, а саме:

a) з'ясувати актуальні особливості та обставини з АБ на аеродромі призначення;

b) призначити кожному з членів екіпажу сектор спостереження відповідно до його функціональних обов'язків;

c) переміщення членів екіпажу за межі стоянки ПС бажано виконувати на автотранспорті або по визначених маршрутах;

d) усім членам екіпажу виявляти підвищену обачливість;

- after the completion of the work, all doors and hatches of the aircraft are closed and sealed in the places provided by the Instruction AVSEC.PR-12.

- після закінчення робіт усі двері і люки ПС зачиняються, опломбовуються в місцях, передбачених Інструкцією AVSEC.PR-12.

10.7. PERFORMANCE OF AIR TRANSPORTATION IN THE STATE WITH RESTRICTED FLIGHTS

Flights to the country, which are defined as restricted for flights, are allowed if the level of AVSEC risks is reduced to the level of the acceptability criterion – “ACCEPTED” according to the results of of the current level of threats and aviation security risks assessment (procedure AVSEC.PR-08).

When carrying out air transportation in a state with restricted flights, the following is additionally required:

a) limit the time of stay at the airports of such countries to the time of unloading/loading and preparation for departure to the next landing point.

b) PIC before the start of work (loading/unloading) preparation for departure, assign each crew member a sector of observation in accordance with his functional duties to ensure the safety of the aircraft.

c) PIC in accordance with the recommendations of Annex "J" of the "Manual on Aviation Safety" (ICAO), has the right to request the management of the airfield to strengthen security measures both at the airfield and in the airspace of the area of responsibility of the aerodrome, which may include:

- periodic detailed security check of potentially dangerous areas before take-off, landing and during stay on land;
- strengthening surveillance of such areas through patrolling;
- appeal for help to the local population, who will inform the aviation authorities of the airfield about any emergency;
- preliminary determination of high-risk flight zones, where special take-off and landing schemes must be performed;
- receive advice on areas from which aircraft may be fired upon.

d) PIC to receive advice about on safe flight routes, alternate routes, safe zones and landing schemes.

10.7.1. The procedure for ensuring flight security

Flight routes are chosen in the safest areas and directions.

When flying over a dangerous zone, where there is a possible threat of fire on the aircraft, the crew must:

- withstand the maximum permissible time at a height of at least the defined safe for dangerous area;
- when taking off and landing, use the maximum necessary thrust;
- calculate the landing maneuver under the condition of its execution in the shortest time;
- take off on the route after reaching a safe height of the dangerous zone of the take-off airfield;
- if necessary, fly at night with the lights turned off to disguise the aircraft;

When approaching the landing aerodrome, the ATS Dispatcher should provide information on ensuring security in the area of

10.7. ВИКОНАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ДЕРЖАВІ З ОБМЕЖЕНИМ ВИКОНАННЯМ ПОЛЬОТІВ

Польоти до країн, які визначені як обмеженні для виконання польотів, дозволяються у тому разі, якщо рівень ризиків АБ знижено до рівня критерію прийнятності – «ПРИЙНЯТНИЙ», *відповідно до результатів оцінки стану поточного рівня загрози та ризиків авіаційної безпеки (AVSEC.PR-08).

При виконанні авіаційних перевезень в державі з обмеженим виконанням польотів додатково потрібно:

a) обмежувати час перебування в аеропортах таких держав часом розвантаження/ завантаження та підготовки до вильоту в наступний пункт посадки.

b) КПС перед початком робіт (завантаження/розвантаження), підготовки до вильоту, повинен призначити кожному з членів екіпажу сектор спостереження відповідно до його функціональних обов'язків для забезпечення безпеки ПС.

c) КПС згідно з рекомендаціями додатка "J" "Керівництва з авіаційної безпеки" (ІКАО) має право звернутися до керівництва аеродрому з проханням щодо посилення заходів безпеки як в аеропорту, так і в повітряному просторі зони відповідальності аеродрому, які можуть включати:

- періодичне проведення детального огляду потенційно небезпечних зон перед зльотом, посадкою та під час перебування на землі;
- посилення спостереження за такими зонами шляхом патрулювання;
- звернення за допомогою до місцевого населення, яке інформуватиме авіаційну владу аеропорту про будь-яку надзвичайну ситуацію;
- попереднє визначення зон польотів підвищеного ризику, де необхідно виконувати спеціальні схеми зльоту і посадки;
- одержувати консультацію про зони, з яких може бути здійснено обстріл ПС.

d) КПС повинен отримати консультацію про безпечні маршрути польоту, запасні маршрути, безпечні зони і схеми заходження на посадку.

10.7.1. Порядок забезпечення безпеки в польоті

Маршрути польотів обираються в найбільш безпечних зонах та напрямах.

При польоті над небезпечною зоною, де можливе виникнення загрози обстрілу ПС ,екіпаж повинен:

- витримувати максимально допустимий час на висоті не менше визначеної безпечної для небезпечної зони;
- при зльоті та посадці використовувати максимально потрібну тягу;
- розраховувати посадковий маневр за умови його виконання в найкоротший час;
- вихід на маршрут здійснювати після набору безпечної висоти небезпечної зони аеродрому зльоту;
- при необхідності політ у нічний час проводити з вимкненими вогнями для маскування ПС;

При підльоті до аеродрому посадки слід одержати від диспетчера керування повітряним рухом інформацію щодо

the aerodrome and on the ground. In the case of a threat to the safety of the aircraft during the approach to landing or in case of danger at the airport, landing at the specified airfield is prohibited.

забезпечення безпеки в районі аеродрому та на землі. У разі загрози безпеці ПС на заході на посадку або при небезпеці в аеропорту виконувати посадку на зазначеному аеродромі забороняється.

10.8. ACTIONS OF THE FLIGHT CREW MEMBERS IN CASE OF EMERGENCY SITUATIONS

The basic purpose of actions of the flight crew members in case of emergency situations on board of the aircraft is to provide safety of life and health of the passengers, flight crew, as well as prevention of taking over and hijacking of the aircraft.
During the act of hijacking, airmen must:

- try to land the aircraft and keep it on ground;
- maintain reliable communication with an ATS Dispatcher, aircraft operator, between members of the flight crew using speech, electronic, visual signals of the hidden warning system;
- follow the appropriate rules, established for the airmen;
- implement security measures to prevent offenders from knowing the flight crew's intentions of response to the illegal attempts of the offenders;
- remain in the cockpit, leaving it only in cases, when it is conditioned by the need to calm down the worried passengers, aid the wounded or sick or to remove mechanical or other faults;
- avoid maneuvering the aircraft with the aim to seizure the offenders;
- be aware of the possibility of being intercepted by a military aircraft.

First of all, the flight crew must prevent the offenders from entering to the cockpit, and the flight attendants, in the name of the PIC, must try to assure the offenders in the complete fulfillment of their demands, that is why there is no need for them to enter the cockpit and interrupt the work of the flight crew.

The doors must be closed before starting the engine for take-off and locked to comply with aviation security procedures or at the discretion of the PIC until the engine is shut down after landing, except when deemed to be necessary for authorized persons to have access to the flight crew cabin or egress according to the provisions of instructions AVSEC.PR-01 (for passanger air transportations) and AVSEC.PR-21 (for cargo air transportations).

On the basis of the data obtained during the negotiation with the offenders the flight crew must decide, whether the fulfillment of their illegal intention is real, whether they possess weapon, explosive devices or they just imitate their presence.

PIC must choose the most effective course of further actions to prevent hijacking of the aircraft on the basis of obtained information.

10.8.1. PIC

The pilot in command of the aircraft, that became an object of unlawful interference, makes an attempt to inform the ATC unit, under whose command he is at the present time, about the incident and all the important circumstance, which are connected to it, about any deviations from the flight plan with the purpose of giving the ATC unit possibility to provide the first priority for this aircraft and to reduce to a minimum the

10.8. ДІЇ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ У РАЗІ ВИНИКНЕННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ

Основною метою дій членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту ПС є забезпечення безпеки життя та здоров'я пасажирів, екіпажу, а також недопущення захоплення та угону ПС.

Під час акту захоплення ПС льотний екіпаж повинен:

- намагатися здійснити посадку та утримувати ПС на землі;
- підтримувати надійний зв'язок з диспетчером ОПР, експлуатантом ПС, між членами екіпажу з використанням мовних, електронних, візуальних сигналів, прихованої системи сигналізації;
- виконувати відповідні правила, що встановлені для льотного екіпажу;
- впроваджувати заходи безпеки з метою унеможливлення ознайомлення правопорушників з намірами екіпажу щодо дій у відповідь на протиправні замахи правопорушників;
- знаходитися в кабіні пілотів, залишаючи її лише в тих випадках, коли це обумовлено потребою заспокоїти стурбованих пасажирів, надати допомогу пораненим чи хворим та усунути механічні або інші неполадки;
- уникати виконання маневрування ПС з метою захоплення правопорушників;
- знати про можливість потенційного перехоплення військовими літаками.

В першу чергу, екіпаж повинен перешкоджати проникненню правопорушників до кабіни пілотів, а бортпровідники від імені КПС намагатися запевнити правопорушників у цілковитому виконанні їх вимог, у зв'язку з чим нема потреби їм входити до пілотської кабіни та порушувати роботу екіпажу.

Двері повинні бути закриті перед запуском двигуна для зльоту та замкнені для забезпечення процедур з АБ або за рішенням КПС, доки двигун буде вимкнутий після посадки, за винятком випадків, коли уповноваженим особам є за необхідне мати доступ до кабіни льотного екіпажу або вихід відповідно до положень інструкції AVSEC.PR-01 (при виконанні пасажирських авіаперевезень) та інструкції AVSEC.PR-21 (при виконанні вантажних авіаперевезень).

На підставі даних, отриманих під час переговорів з правопорушниками, екіпаж повинен визначити, чи є реальним здійснення їхнього протиправного наміру, чи є в них зброя, вибухові пристрої або вони тільки імітують їх наявність.

КПС на підставі отриманої інформації повинен обрати найефективніший спосіб подальших дій екіпажу щодо запобігання захоплення ПС.

10.8.1. КПС

Командир ПС, яке стало об'єктом незаконного втручання, здійснює спробу повідомити орган ОПР, під керуванням якого він знаходиться, про подію та про всі важливі обставини, що з нею пов'язані, будь-які відхилення від плану польоту з метою надання можливості органу ОПР забезпечити першочерговість дій відносно цього ПС та зменшити до мінімуму вірогідність конфліктних ситуацій

possibility of conflicts between this and other aircraft, avoid the risk of the aircraft flying into a portion of airspace, where a temporary or a permanent prohibition of airspace use is established.

PIC is obliged (on the receipt of "DANGER" signal or information about it, regardless of the source or means of information provision):

- to check the reliability of locks on the door to the cockpit with the aim of deprivation of the persons, who are not members of the flight crew, of access to it;
- to clarify the circumstances, which have occurred in the cabin of the aircraft, via flight attendants by means of flight intercommunication and by means of observation through "peephole" on the cockpit door or through the system;
- to turn on illuminated indicator board "No smoking", "Fasten your seat belts";
- after making sure that the threat of hijacking of the aircraft or other AUI, to turn the responder in mode "Mayday";
- to inform passengers about the prohibition to smoke on board, to realize illegal acts that may hinder the security of the flight, and also about responsibility for realization of illegal acts;
- to report to the ATS Dispatcher, in whose area of responsibility the aircraft is located, about the danger, demands of the offenders, aircraft call-sign, position, heading and altitude of the flight, fuel endurance, situation on board of the aircraft;
- to request data about the quality and peculiarities of passenger security control of the given flight in case if the offenders apparently do not possess real weapon (explosive device);
- to follow the principle of the priority of protecting the life and rights of persons, that are exposed to danger as a result of terrorist activities;
- to brief the members of the flight crew on actions, directed on the provision of the security of the flight, passengers, flight crew members and actions after landing of the aircraft;
- to appoint one of the flight crew members to negotiate with the offenders, instruct them about the negotiating tactics and goal, prearranged signal for the coordination of actions of all flight crew members in case if the situation in the cabin of the aircraft changes;
- prior to allowing one of the flight crew members to leave the cockpit, to make sure that opening the door will not cause outsiders to enter the cockpit via "peephole" (the other flight crew member must ensure immediate closing of the door and be ready to prevent the attempts of the offenders to enter the cockpit);
- to estimate the situation on the basis if information, obtained from all sources and own observations, comparing the level of existent threat to the abilities of the flight crew to settle the critical situation;
- to require the offenders' consent to land the aircraft in the nearest airport alleging the necessity of solving the issues connected to the shortage of fuel, absence of necessary flight charts, presence of serious failures of avionics, etc;

між цим та іншими ПС, уникнути загрози входження ПС в повітряний простір, в якому постійно або на тимчасовій основі встановлена заборона використання повітряного простору.

КПС зобов'язаний (під час одержання сигналу „Небезпека" або інформації про нього, незалежно від джерела та способу надання інформації):

- перевірити надійність замкнення дверей кабіни пілотів з метою виключення доступу до неї осіб, які не є членами екіпажу;
- уточнити обставини, що склались в салоні ПС, через бортпровідників за допомогою літакового переговорного пристрою та шляхом спостереження через "оглядове вічко" дверей кабіни;
- ввімкнути в салоні світлосигнальне табло "Не палити", "Застебнути ремені";
- переконавшись у реальності загрози захоплення ПС або іншого АНВ, встановити відповідач в режим "Лихо";
- інформувати пасажирів щодо заборони паління на борту ПС, здійснення протиправних дій, що можуть перешкоджати безпеці польоту, а також про відповідальність за здійснення протиправних дій;
- доповісти диспетчеру ОПР, в зоні відповідальності якого знаходиться ПС, про небезпеку, вимоги правопорушників, свій позивний, місцезнаходження, курс та висоту польоту, залишок пального, обстановку на борту ПС;
- запросити дані про якість і особливості контролю на безпеку пасажирів даного рейсу при видимій відсутності у правопорушників реальної зброї (вибухового пристрою);
- керуватися принципом пріоритетності захисту життя і прав осіб, які наражаються на небезпеку внаслідок терористичної діяльності;
- провести інструктаж членів екіпажу щодо дій, спрямованих на забезпечення безпеки польоту, пасажирів, членів екіпажу та дій після приземлення ПС;
- призначити одного із членів екіпажу для ведення переговорів з правопорушниками, проінструктувати його відносно тактики ведення та мети переговорів, умовні сигнали для погодження дій всіх членів екіпажу у разі зміни обставин у салоні ПС;
- перед виходом одного із членів екіпажу з пілотської кабіни через „оглядове вічко" упевнитися у тому, що відкриття дверей не приведе до проникнення в кабіну сторонніх осіб (другий член екіпажу повинен забезпечити негайне закриття дверей та бути готовим не допустити спроби правопорушників проникнути до кабіни);
- оцінити обставини на підставі інформації, отриманої з усіх джерел та особистих спостережень, порівнюючи рівень існуючої загрози з можливостями врегулювання кризової ситуації силами екіпажу;
- домагатися згоди правопорушників на посадку в найближчому аеропорту з посиланням на необхідність вирішення питань, пов'язаних з недостачею пального, відсутністю необхідних польотних карт, наявністю серйозних несправностей авіатехніки тощо;

- to take all the necessary measures towards the persons, that create danger to the security of the flight;
- in case of attack on the flight crew, hijacking of the aircraft during the flight – make everything possible to set the transponder into mode A, squawk 7500, to inform about the situation, if unable – use squawk 7700.

In case if illegal act is carried out on board of the aircraft, PIC estimates the situation, that has occurred and, using rights given to him, performs all necessary actions coming out of the most important necessity to preserve health and life of the passengers and flight crew members.

PIC of the aircraft, which became an object of unlawful interference, must begin attempts to perform landing in the closest suitable aerodrome, appointed by the appropriate authority, in the shortest time, unless on board situation requires other actions.

During AUI the PIC takes all measures to preserve his authority regarding the flight crew members, passengers and control over the aircraft, herewith acts on the basis of instructions and recommendations, which he receives from authorities on the ground, taking into account demands of the offenders to the extent, where it corresponds to the provision of the security on board of the aircraft.

PIC makes decisions (after making sure that offenders are not going to enter the cockpit and estimating the situation on the basis of information obtained from all sources and own observations):

a) to continue the flight according to the initial route provided that:

- the offenders gave up their demands;
- he is sure there is no real threat (reliable information that the offenders do not possess weapon or any other objects of real threat was obtained);

b) to make an emergency landing on the alternate, or the closest, aerodrome (airport) provided that:

- the offenders give their consent;
- it is not possible to continue the flight due to technical reasons (fuel shortage, engine or on board systems failure, etc), and informs the offenders about this;
- there is an uncertainty regarding the absence of real threat;
- offenders demand so, taking these demands into account to the extent, where it corresponds to the provision of the security on board of the aircraft.

PIC maintains communication with an ATS Dispatcherall the time, updates the information about the situation on board of the aircraft and the decisions made.

The report of PIC to an ATS Dispatcher (if possible) must contain information about:

- the number of passengers and offenders;
- the number and condition of wounded and killed (if any) on board the aircraft;
- the number of units of weapon, explosive (inflammable) devices and substances, which the offenders have or may have;
- the physical state of the flight crew members;

- прийняти усі необхідні заходи до осіб, які своїми діями створюють загрозу безпеці польоту ПС;
- у разі нападу на екіпаж, захоплення ПС, що перебуває в польоті, здійснити все можливе для встановлення прийомовідповідача в режим А, код 7500, щоб повідомити про обставини, у разі неможливості – використати код 7700.

За умов, коли на борту ПС скоюються протиправні дії, КПС оцінює обстановку, що склалася, та, використовуючи надані йому права, здійснює необхідні дії, виходячи із першочергової задачі збереження життя та здоров'я пасажирів та екіпажу.

КПС літака, який став об'єктом незаконного втручання, повинен розпочати спроби в найкоротший термін здійснити посадку на найближчому придатному аеродромі, або спеціальному аеродромі, призначеному повноважним органом, якщо обстановка на борту не вимагає інших дій.

Під час АНВ КПС вживає всі заходи щодо збереження своїх повноважень по відношенню до членів екіпажу, пасажирів та контролю над ПС, при цьому діє на підставі вказівок та рекомендацій, які отримує від повноважних органів на землі, враховуючи вимоги правопорушників в тій мірі, в якій це може відповідати забезпеченню безпеки на борту ПС.

Переконавшись, що правопорушники не збираються проникнути в пілотську кабіну та оцінивши обставини на підставі інформації, отриманої з усіх джерел та особистих спостережень, КПС приймає рішення:

а) на продовження польоту по заданому маршруту за умов:

- відмови правопорушників від своїх вимог;
- впевненості у відсутності реальної загрози (існує достовірна інформація про відсутність у правопорушників зброї або інших предметів реальної загрози);

б) на вимушену посадку на запасному, або найближчому аеродромі (аеропорту) за умов:

- згоди правопорушників;
- у разі неможливості продовжувати політ за технічних причин (нестача пального, відмова одного з двигунів, бортових систем, тощо), сповістивши про це правопорушників;
- невпевненості у відсутності реальної загрози;
- на виконання вимог правопорушників, враховуючи їх вимоги в тій мірі, в якій це може відповідати забезпеченню безпеці польоту.

КПС постійно підтримує зв'язок з диспетчером ОПР, доповнює інформацію про обставини на борту ПС та рішення, що приймаються.

Доповідь КПС диспетчеру ОПР (за можливості) має містити інформацію про:

- кількість пасажирів та правопорушників;
- кількість та стан поранених і загиблих (якщо такі є) на борту ПС;
- кількість одиниць, типів зброї, вибухових (запалювальних) пристроїв або речовин, що мають або можуть мати правопорушники;
- фізичний стан членів екіпажу;

- the known or probable route;
- time of the flight, based of remaining fuel;
- the known or probable point of landing of the aircraft, estimated time of arrival;
- the staff of the flight crew, their knowledge of probable route and their experience in performing flights by this route;
- the presence of navigation charts and appropriate documents for provision of the flight by the probable route.
- In case of adopting the decision to land on an agreed aerodrome, PIC:
- by agreement with an ATS Dispatcher (as appropriate) drags out the time of landing until the task groups arrive to the defined place of parking, considering fuel endurance, on board equipment state and situation on board of the aircraft;
- acts in accordance with the instructions of the ATS Dispatcher;
- after landing in the aerodrome directs the aircraft to the defined parking stand, reports the situation on board of the aircraft, under the commands from ground provides the work of engines in necessary regimes or provides the work of auxiliary power unit, conditioning system, and performs other actions to assist special operation;
- takes all measures to help the passengers immediately and to return to the planned route of the flight in the shortest time;
- in case of necessity and if possible establishes, contact with official representatives of Ukraine in the country where the aircraft is to be landed.

Depending on the circumstances on board of the aircraft, PIC is authorized to deviate from the set requirements to the actions of the flight crew members, if it is caused by the necessity to provide security of the flight, preserving of the life and health of the passengers and flight crew members.

- відомий або вірогідний маршрут польоту;
- час польоту, виходячи із запасу палива;
- відомий або вірогідний пункт посадки ПС, розрахований час прибуття;
- склад екіпажу, знання ними вірогідного маршруту та досвід виконання польотів за цим маршрутом;
- наявність на борту ПС навігаційних карт та відповідної документації для забезпечення польоту за вірогідним маршрутом.
- У разі ухвалення рішення про посадку на погодженому аеродромі КПС:
- за узгодженням з диспетчером ОПР (за необхідності) затягує час посадки до прибуття оперативних груп до місця визначеної стоянки, враховуючи запас палива, стан авіаційної техніки та обстановку на борту ПС;
- діє згідно з вказівками диспетчера ОПР;
- після посадки на аеродромі спрямовує ПС на визначену стоянку, доповідає про обстановку на борту ПС, за командами з землі забезпечує роботу в необхідних режимах двигунів або допоміжної установки, системи кондиціювання, а також здійснює інші дії по забезпеченню заходів у рамках спеціальної операції;
- вживає заходи щодо надання допомоги пасажирам та з метою продовження польоту за запланованим маршрутом у найкоротший термін;
- встановлює, в разі необхідності та за можливістю, контакт з офіційними представниками України в державі посадки ПС.

Залежно від обставин, що склалися на борту ПС, КПС вправі відступити від встановлених вимог щодо дій членів екіпажу, якщо це викликано нагальністю забезпечення безпеки польоту, збереження життя та здоров'я пасажирів та членів екіпажу.

10.8.2. Flight attendant

Flight attendants are obliged to:

- after obtaining information about the demands of the offenders in any form, make sure of seriousness of their intentions;
- use hidden signaling system to send signal "DANGER" (or by means of coded phrases, agreed upon during briefing) to the flight crew;
- if possible, transfer the information about the situation in the cabin (the number, armaments of the offenders, their demands and actions, etc) to the PIC;
- perform their duties with the purpose to prevent the situation on board of the aircraft from aggravation, to prevent panic among the passengers, to appease the offenders and keep them from extreme actions, to detect possible accomplices of the offenders among the passengers and to gain time for the flight crew to take necessary measures;
- after making sure that the offenders possess weapon or other objects obviously posing threat,

10.8.2. Бортпровідник

Бортпровідники зобов'язані:

- отримавши в будь-якому вигляді інформацію про вимоги правопорушників, переконатися у серйозності їх намірів;
- використати приховану систему сигналізації для передачі екіпажу сигналу "Небезпека" (або за допомогою системи кодованих фраз, які обговорюються на брифінгу);
- за можливості - передати КПС обстановку в салоні (чисельність, озброєння правопорушників, їх вимоги та дії, інші дані);
- виконувати свої обов'язки з метою попередження загострення обстановки на борту ПС, недопущення паніки серед пасажирів, заспокоєння правопорушників та стримування їх від екстремальних дій, виявлення серед пасажирів можливих спільників правопорушників та виграшу часу для здійснення екіпажем необхідних дій;
- переконавшись в наявності у правопорушників зброї або інших предметів явної загрози,

refrain from conversations and actions, that may irritate the offenders and provoke them into aggressive actions;

- show necessary caution to prevent excitement among passengers, attempts of blocking or rendering the offenders harmless by the passengers, that may pose threat to the security of the flight, recommend the passengers to fasten their seat belts;
- stop serving spirits.

After the landing of the aircraft flight attendants:

- stay with the passengers, take all necessary measures to prevent panic;
- prepare for the emergency evacuation of the passengers;
- exert themselves to obtain the consent of the offenders for evacuation of the passengers and to provide information about the situation on board of the aircraft through them;
- act on the instructions of the PIC.

утримуватися від розмов та дій, що можуть роздратувати правопорушників та спровокувати їх до агресивних дій;

- проявляти необхідну обережність для запобігання збудження пасажирів, спроби блокування чи знешкодження правопорушників з боку пасажирів, що може спричинити загрозу безпеці польоту, рекомендувати пасажирам застебнути ремені безпеки;
- припинити обслуговування алкогольними напоями.

Бортпровідники після посадки ПС:

- знаходяться серед пасажирів, приймають всі можливі заходи щодо попередження паніки;
- готують до аварійної евакуації пасажирів;
- докладають зусиль щодо отримання дозволу від правопорушників на евакуацію пасажирів та надання через них інформації стосовно обстановки на борту ПС;
- діють за вказівкою КПС.

10.9. FLIGHT CREW NEGOTIATING WITH THE OFFENDERS

10.9.1. Negotiating with the offenders

Negotiating with the offenders:

- must be conducted by the prepared flight crew member, which was appointed by the PIC;
- starts after the receipt of approval on its conduction from the offenders and confirmation of appropriate guarantees on the security of the flight crew members;
- is conducted with its intentional and argumented protraction with the purpose of persuading the offenders into giving up illegal acts, imposing constraining influence on them and providing the possibility of preparation and realization of measures to stop the AUI.

The flight crew member, upon starting to negotiate with the offender, may declare that they were delegated by the PIC to clear and determine the possibility of fulfilling their demands.

10.9.2. The aim of negotiations:

- preservation of life and health of people, inventories;
- persuasion of the offenders into giving up their illegal acts;
- imposing constraining influence on them (by means of explanation of penal consequences of hijacking, inevitability of the punishment for taking part in terrorist activities, etc);
- gathering of data on the offenders (age, distinctive marks, demands, physical and psychical state, degree of aggression, armaments, etc) for the further analysis and estimation of the situation on board of the aircraft;
- estimation of physical and intellectual data, psychical peculiarities, aggressiveness of the offenders, ability for visual orientation, their armaments;
- an attempt to figure out the reasons of the offense, discover the accomplices and the possibility of their liquidation during the flight;
- persuasion of the offenders to give up using weapon, explosive or inflammable devices on board of the aircraft in the interest of preservation of lives and health of all persons on board;
- clarification of the possibility to stop AUI.

10.9.3. Methods of negotiating

- using hidden signaling system when the offenders act aggressively and there is no confidence in the security of the flight crew member;.
- direct communication – in case of confidence in the security of the flight crew member, appointed to negotiate.

10.9. ВЕДЕННЯ ЕКІПАЖЕМ ПС ПЕРЕГОВОРІВ З ПРАВОПОРУШНИКАМИ

10.9.1. Переговори з правопорушниками

Переговори з правопорушниками:

- має вести підготовлений член екіпажу, який призначений КПС;
- починаються після отримання згоди на їх проведення з боку правопорушників та підтвердження відповідних гарантій щодо безпеки членів екіпажу;
- ведуться з навмисним й аргументованим їх затягуванням з метою схилення правопорушників до відмови від протиправних дій, справляння на них стримуючого впливу й забезпечення можливості підготовки та проведення заходів щодо припинення АНВ.

Член екіпажу, починаючи переговори з правопорушником, може заявити, що він делегований КПС для уточнення та визначення можливості виконання їх вимог.

10.9.2. Мета переговорів

- збереження життя та здоров'я людей, матеріальних цінностей;
- схилення правопорушників до відмови від протиправних дій;
- здійснення на них стримувального впливу (шляхом роз'яснення кримінально-правових наслідків захоплення ПС, невідворотності покарання за участь у терористичній діяльності тощо);
- збір даних про правопорушників (вік, прикмети, вимоги, фізичний та психічний стан, ступінь агресивності, озброєність тощо) для наступного аналізу й оцінки ситуації, що склалася на борту ПС;
- оцінка фізичних і інтелектуальних даних, психологічних особливостей, агресивності правопорушників, уміння до візуальної орієнтації, їхнього озброєння;
- спроба з'ясувати мотиви правопорушення, виявити спільників та можливість їхньої ліквідації в польоті;
- схилення правопорушників до відмови від застосування зброї, вибухових або запалювальних пристроїв на борту ПС в інтересах збереження життя та здоров'я всіх осіб, які перебувають на борту;
- з'ясування можливості припинення АНВ.

10.9.3. Способи ведення переговорів

- з використанням системи прихованих сигналів за наявності агресивної поведінки правопорушників, відсутності впевненості у безпеці члена екіпажу;
- безпосереднім спілкуванням - за умови впевненості у безпеці члена екіпажу, який уповноважений КПС вести переговори.

10.9.4. Form and tactics of negotiating

- peremptory tone with physically and psychically weak, without indications of aggressive behavior offenders, persuading them into giving up criminal intent;
- soft tone with permissible attenuation with physically and mentally confident offenders, that show signs of aggression, proving them in a tactful manner the purposelessness of using weapon, explosive or inflammable devices on innocent passengers.

Considering the contingency of the offenders' conduct, the flight crew member must be ready to introduce flexible tactics of negotiating, strive for the maximum use of negotiation, showing constraint, steadiness, patience and politeness, avoiding phrases that may irritate the offenders.

10.9.4. Форма та тактика ведення переговорів

- владний тон стосовно фізично та психологічно слабких правопорушників, що не мають ознак агресивної поведінки, схиляючи їх до відмови від злочинних намірів;
- м'який тон з допустимим послабленням стосовно фізично та морально впевнених у собі правопорушників, які проявляють ознаки агресії, доводячи їм у тактовній формі недоцільність застосування зброї, вибухових або запалювальних пристроїв до безвинних пасажирів.

Враховуючи непередбаченість поведінки правопорушників, член екіпажу має бути готовий до гнучкої тактики переговорів, прагнути до максимального використання переговорів, проявляючи стриманість, урівноваженість, терпіння та ввічливість, не припускаючи висловлювань, що можуть роздратувати правопорушників.

10.9.5. The content of negotiations

- to declare to the offenders that the flight crew member, appointed by the PIC, is authorized to listen to the demands without a right to make a decision of their fulfillment;
- upon hearing the demands of the offenders, warn about the inevitability of punishment for the given offense;
- using the means of imposed influence on the will and consciousness of the offenders, to try to convince them to give up their plans or convince of the necessity to make a stopover in one of the airports (aerodromes) of Ukraine or in the nearest airport along the route for refueling, change (preparations) of the flight crew;
- pledging the impossibility of fulfillment of their demands (due to fuel shortage, bad meteorological conditions, absence of the necessary charts to perform the flight, lack of knowledge of a foreign language, unpreparedness of the flight crew to perform the flight along the changed route, etc);
- to explain to the offenders that in case of landing in a foreign airport (aerodrome) they will fall under the jurisdiction of the state where the aircraft will land

10.9.5. Зміст переговорів

- заявити правопорушникам, що член екіпажу, уповноважений КПС, має право вислухати вимоги без права прийняття рішення щодо їх задоволення;
- вислухавши вимоги правопорушників, попередити про неминучість покарання за дане правопорушення;
- використовуючи способи нав'язаного впливу на волю й свідомість правопорушників старатися переконати їх відмовитися від виконання задумів або в необхідності виконати проміжну посадку в одному з аеропортів (аеродромів) України або в найближчому аеропорту за маршрутом прямування для заправки пальним, заміни (підготовки) екіпажу;
- послатись на те, що здійснення їх вимог неможливе (за нестачі пального, поганих метеорологічних умов, відсутності необхідних карт для виконання польоту, незнання іноземної мови, непідготовленості екіпажу до виконання польоту за зміненим маршрутом тощо);
- пояснити правопорушникам, що в разі посадки у іноземному аеропорту (аеродромі) вони перейдуть під юрисдикцію держави посадки.

10.9.6. During negotiations

- constantly monitor the situation in the cabin, behavior of the offenders, behavior and condition of the passengers, gathering more data for the PIC to make the decision;
- consider the possibility of use of weapon or other objects posing threat by the offenders;
- returning to the cockpit is to be explained by the necessity to report the advanced demands to the PIC, as well as the necessity to carry out the functions as a flight crew member;
- take all measures to prevent unsanctioned actions, executed by the passengers with the purpose of introducing measures to detain or render the offenders harmless on their own (spontaneously),

10.9.6. Під час переговорів

- постійно вести спостереження за обстановкою в салоні, поведінкою правопорушників, поводженням і станом пасажирів, збираючи більше даних для прийняття рішення КПС;
- враховувати ймовірність застосування правопорушниками зброї або інших небезпечних предметів;
- повернення до кабіни мотивувати необхідністю доповіді КПС про висунуті вимоги, а також виконанням своїх функцій як члена екіпажу;
- вжити всіх заходів щодо недопущення несанкціонованих дій з боку пасажирів з метою самостійно (стихійно) впровадити заходи до затримки або знешкодження правопорушників, що

which can cause dangerous for the flight consequences;

- keep a closer watch over the passengers, especially over those, who did not comply with the “Fasten your seat belts” instruction – there may be both accomplices of the offenders and volunteers, ready to assist in their neutralization, among them;
- in case, when the offenders forbid the radio exchange, it should be explained to them, that the maintenance of radio communication with the ATS Dispatcher is necessary for prevention of collision with other aircraft in mid-air and provision of safe landing in the airport.

може призвести до небезпечних для польоту наслідків;

- посилити спостереження за пасажирами, особливо за тими, які не виконали команду „Застебнути ремні” – серед них можуть бути як спільники правопорушників, так і волонтери, які готові надати допомогу в їх знешкоджені;
- у випадку, коли правопорушники забороняють вести радіообмін, слід роз’яснити їм, що підтримка радіозв’язку з диспетчером ОПР необхідна для виключення зіткнення з іншими ПС в повітрі та здійснення безпечної посадки в аеропорту.

10.10. ACTIONS OF THE FLIGHT CREW MEMBERS IN CASE OF EXPLOSION THREAT OF THE AIRCRAFT

In case of receipt and confirmation of the information about the threat of the aircraft explosion and the estimation of such information as real, the present information about the threat of explosion and use of an explosive device, as well as recommendations on the actions that the flight crew should perform, is brought to the PIC's notice directly by the specialists, who have performed the estimation of the threat, or via an ATS Dispatcher.

PIC, in case of receipt of the information about the threat of the aircraft explosion from a person, which is on board of the aircraft, must immediately report the present information about the explosion threat and data concerning the explosive (inflammable) device on board of the aircraft to an ATS Dispatcher.

In case of receipt of the information about the threat of the aircraft explosion or about the discovery of an explosive (inflammable) device on board of the aircraft, PIC must give instructions on the carrying out aircraft security search and avoiding creating panic between passengers while doing so.

The action of the flight crew upon discovering the information about the presence of an explosive (inflammable) device on board will depend on the type of exploder of such device (barometric, chemical, combined or deferred-action), its location on board of the aircraft, remaining fuel and the distance to the nearest airport, on which it is able to land the aircraft.

The flight crew is obliged to take measures to render the listening of the communication with an ATS Dispatcher by the outsiders from the cabin of the aircraft impossible.

10.10.1. Pilot in command

10.10.1.1. When the aircraft is on ground

- performs the estimation of the threat level;
- reports about the explosion threat to the ground movement service and requests place for isolated parking of the aircraft, urgent drop-off of the passengers and unloading of the baggage, cargo, post, on board supplies, etc;
- requests ramp, vehicles to transfer passengers, baggage, cargo to the parking place;
- informs the flight crew members about the explosion (fire) threat, gives instructions not to move and not to open suspicious objects (devices), leave them where they are;
- gives instructions on preparation to the evacuation of the passengers, intensification of observation over them, provision of calmness and order on board of the aircraft and adherence to security measures;
- occupies the isolated place of parking of the aircraft;
- after engine shutdown, manages the actions of the flight crew members which concern passenger drop-off, preventing their attempts to violate the set order of exit and disorder occurrence (in case of emergency drop-off passengers may leave their hand luggage in the cabin);
- takes measures to orderly transfer passengers, as well as the flight crew members and appropriate ground

10.10. ДІЇ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ У РАЗІ ЗАГРОЗИ ВИБУХУ ПС

У разі отримання та підтвердження інформації про загрозу вибуху ПС та оцінки її як реальної, наявна інформація про загрозу вибуху та застосування вибухового пристрою, а також рекомендації щодо дій, які необхідно здійснити екіпажу, доводяться до КПС безпосередньо фахівцями, які здійснювали оцінку загрози, або через диспетчера ОПР.

КПС, у разі отримання інформації про загрозу вибуху ПС від особи, що знаходиться на борту ПС, повинен невідкладно повідомити наявну інформацію про загрозу вибуху та стосовно вибухового (запалювального) пристрою на борту ПС диспетчеру ОПР.

При отриманні інформації про загрозу вибуху ПС або знаходження вибухового (запалювального) пристрою на борту ПС КПС повинен дати вказівки членам екіпажу щодо проведення прихованого догляду ПС і уникнення при цьому паніки серед пасажирів.

Дії екіпажу після надходження інформації про наявність на борту ПС вибухового (запалювального) пристрою будуть залежати від типу підривника такого пристрою (барометричний, хімічний, комбінований або уповільненої дії), місця його знаходження на ПС, запасу палива та відстані до найближчого аеродрому, на який є можливість здійснити посадку.

Екіпаж зобов'язаний вжити заходів щодо унеможливлення прослуховування сторонніми особами у салоні ПС ведення переговорів з диспетчером ОПР.

10.10.1. Командир повітряного судна

10.10.1.1. При знаходженні ПС на землі

- здійснює оцінку рівня загрози;
- доповідає службі наземного руху про загрозу вибуху та запитує місце для ізольованої стоянки ПС, термінової висадки пасажирів та розвантаження багажу, вантажу, пошти, бортових припасів тощо;
- запитує до місця стоянки трап, транспортні засоби для перевезення пасажирів, багажу, вантажу;
- інформує членів екіпажу про загрозу вибуху (пожежі), дає розпорядження не переміщувати та не відкривати підозрілий предмет (пристрій), залишити його на тому місці, де він знаходиться;
- дає вказівки щодо підготовки до евакуації пасажирів, посилення спостереження за ними, забезпечення спокою й порядку на борту ПС та дотримання заходів безпеки;
- займає місце ізольованої стоянки ПС;
- після зупинки двигунів керує діями членів екіпажу щодо висадки пасажирів, не допускаючи з їх боку порушення встановленої черговості до виходу та виникнення безладу (у разі аварійної евакуації можливо залишення пасажирами в салонах ручної поклажі, що належить їм);
- вживає заходів щодо організованого переміщення пасажирів разом із членами екіпажу та відповідним

personnel, to the distance not less than 200m away from the aircraft in the direction, from which the wind blows;

- after dropping-off the passengers, appoints one or more members of the flight crew to assist search groups in finding the explosive device.

Note: with the purpose of prevention of passengers being hurt, the decision to use inflatable emergency slide is taken by the PIC in case of a real necessity of such measures.

наземним персоналом на відстань не менш як за 200 м від ПС в напрямку звідки дме вітер;

- після закінчення висадки пасажирів, призначає одного або декілька членів екіпажу на допомогу пошуковим групам з метою виявлення вибухового пристрою.

Примітка: з метою запобігання травмування пасажирів, рішення щодо використання аварійних надувних трапів приймається КПС винятково в разі дійсної потреби таких заходів

10.10.1.2. In the airport (aerodrome) area

- performs the estimation of the threat level;
- turns on “Mayday” signal;
- reports the explosion threat to an ATS Dispatcher;
- takes a decision about returning, forced landing in the airport (aerodrome) of departure or alternate aerodrome;
- requests priority approach, if he recognizes the situation as an emergency one;
- informs flight crew members about the explosion threat;
- gives instructions not to move and not to open suspicious objects (devices), leave them where they are, fix by an adhesive tape, cover it firstly with a material, that does not let liquid through, and then with a soft material, previously wetted, several times, not allowing liquid to fall on the suspicious object (device);
- reports all changes in the situation on board of the aircraft to an ATS Dispatcher immediately, strictly follows obtained instructions and recommendations;
- after landing acts in accordance to the subparagraph 10.10.1.1. “When the aircraft is on ground”.

10.10.1.2. В районі аеропорту (аеродрому)

- здійснює оцінку рівня загрози;
- вмикає сигнал “Лихо”;
- доповідає диспетчеру ОПР про загрозу вибуху;
- приймає рішення на повернення, вимушену посадку в аеропорту (аеродромі) вильоту або запасному;
- запитує позачерговий захід на посадку, якщо визнає ситуацію за аварійну;
- інформує членів екіпажу про загрозу вибуху (пожежі);
- дає розпорядження не переміщувати та не відкривати підозрілий предмет (пристрій), залишити його на тому місці, де він знаходиться, зафіксувати липкою стрічкою, накрити його матеріалом, який не пропускає вологу, а потім у кілька шарів м’якими матеріалами, попередньо змоченими водою, не допускаючи при цьому попадання її на сам підозрілий предмет (пристрій);
- про всі зміни в обстановці на борту ПС негайно доповідає диспетчеру ОПР, чітко виконує отримані вказівки й рекомендації;
- після посадки діє згідно з підпунктом 10.10.1.1. “При знаходженні ПС на землі”.

10.10.1.3. En-route

- performs the estimation of the threat level;
- reports the explosion threat to an ATS Dispatcher;
- turns on “Mayday” signal”;
- obtains recommendations concerning further actions from ground;
- provides the flight crew members with the obtained information;
- informs the passengers about the situation, which has occurred, taking measures to prevent panic while doing so;
- determines the airport/aerodrome for a forced landing;
- reports back to an ATS Dispatcher, obtains recommendations regarding the suspicious object from the specialists, obtains clearance to change the route (in case of necessity);
- takes the decision to execute aircraft security check during the flight, and, in case of necessity, security control of hand luggage and passenger and flight crew baggage;
- assigns responsibilities among the flight crew members for the execution of aircraft security search according to the list of places for the aircraft security search (Annex 2), instructs the flight crew members on the security rules

10.10.1.3. В польоті

- здійснює оцінку рівня загрози;
- доповідає диспетчеру ОПР про загрозу вибуху;
- вмикає сигнал “Лихо”;
- отримує рекомендації з землі щодо подальших дій;
- доводить отриману інформацію членам екіпажу;
- інформує пасажирів про ситуацію, що склалася, вживаючи при цьому заходи щодо попередження паніки;
- визначає аеропорт /аеродром для вимушеної посадки;
- доповідає диспетчеру ОПР, отримує від спеціалістів рекомендації стосовно підозрілого предмету, отримує дозвіл на зміну маршруту (у разі потреби);
- приймає рішення на проведення догляду ПС в польоті, а, у разі необхідності, контролю на безпеку ручної поклажі та багажу пасажирів членами екіпажу;
- розподіляє обов’язки серед членів екіпажу на проведення догляду ПС згідно з переліком місць догляду (Додаток 2), проводить інструктаж членів екіпажу щодо правил безпеки при поводженні з

while dealing with suspicious objects and taking measures to prevent disorder on the aircraft

10.10.1.4. After finding the suspicious object (device)

- reports the description of the suspicious object (the one that does not belong to the passengers, flight crew members and is not considered a standard aircraft equipment), place where it was found to an ATS Dispatcher;
- obtains consultation on the further actions from a specialist via an ATS Dispatcher and shares the information with the flight crew members;
- gives an order to allocate the passengers as far away from the suspicious object (device) as possible, to fix seat backs into vertical position, to fasten seat belts and for the passengers to sit in such a way, so that their head would be below the upper part of the seat back;
- with an ATS Dispatcher's consent, descends to the safe altitude for depressurization of the aircraft and performs its depressurization, using the slow depressurization mode;
- performs an emergency landing in the nearest airport (aerodrome) in a brief period of time;
- if it is not possible to perform an emergency landing, determines the possibility of moving the suspicious object (device), especially in a case, when its location poses a real threat to the aircraft in case of its explosion;
- after receiving recommendations “from ground”, in case of establishment of a possibility to move safely the suspicious object (device), appoints the safest place on board of the aircraft for its positioning and gives a direction to move the suspicious object (device), without disturbing its initial space orientation, to the safest place and gives directions regarding the actions to minimize consequences in case of its explosion.

10.10.2. Flight crew members

- perform the search of explosive device or suspicious object according to the list of places for the aircraft security search;
- report description and location of the explosive device or suspicious object to the PIC;
- allocate the passengers away from the suspicious object (for not less that three rows of seats), and put soft materials at hand (rugs, pillows, life jackets, etc) on the vacated seats;
- control the process of fixing seat backs into vertical position and fastening their seat belts by the passengers
- determine the possibility of moving the explosive device or suspicious object, put a thread or a dense paper (cardboard) under it without lifting it. If no obstacles were met while doing so, then there is no mechanical exploder of the push type;
- after the instruction of the PIC following the security measures, move the suspicious object to the place, safest for the aircraft (in case of explosion);

підозрілими предметами та вжитті заходів із попередження безладу на ПС.

10.10.1.4. Після виявлення підозрілого предмету (пристрою)

- передає диспетчеру ОПР опис підозрілого предмету (такого, що не належить пасажирам, членам екіпажу та не входить до штатного обладнання ПС), місце виявлення;
- отримує через диспетчера ОПР консультацію спеціаліста щодо подальших дій та доводить до членів екіпажу;
- дає команду на розміщення пасажирів на якомога більшій відстані від підозрілого предмету (пристрою), на приведення спинок крісел у вертикальне положення, застібання ременів безпеки та заняття пасажирами такого положення, щоб голова знаходилися нижче верхньої частини спинки крісла;
- з дозволу диспетчера ОПР зменшує висоту польоту до безпечної для розгерметизації ПС та здійснює розгерметизацію його, використовуючи режим повільної розгерметизації;
- здійснює екстрену посадку у найближчому аеропорту (на аеродромі) у стислий термін;
- за умов неможливості виконати екстрену посадку, визначає можливість переміщення підозрілого предмету (пристрою), особливо у випадку, коли місце його знаходження становить реальну загрозу для ПС у разі його вибуху;
- після одержання рекомендацій „з землі”, у разі встановлення можливості безпечного переміщення підозрілого предмету (пристрою), вказує найбільш безпечне місце для розташування його на борту ПС та дає команду на переміщення підозрілого предмету (пристрою), не порушуючи його початкову просторову орієнтацію, до найбільш безпечного місця та дій щодо мінімізації наслідків у разі його вибуху.

10.10.2. Члени екіпажу

- здійснюють пошук вибухового пристрою або підозрілого предмету згідно з переліком місць догляду ПС;
- доповідають КПС опис і місце знаходження вибухового пристрою або підозрілого предмету;
- пересаджують пасажирів від небезпечного предмету (не менш, ніж на три ряди крісел), а на місця, що звільнилися, укладають підручні м’які предмети (пледи, подушки, рятувальні жилети тощо);
- контролюють приведення пасажирами спинок крісел у вертикальне положення та застібання ременів безпеки;
- визначають можливість переміщення вибухового пристрою або підозрілого предмету, не підіймаючи його пропускають під ним нитку, або аркуш цупкого паперу (картону). Безперешкодне проходження їх під предметом свідчить про відсутність механічного підривника натискного типу;
- за командою КПС, дотримуючись заходів безпеки, переносять підозрілий предмет у місце, найбільш безпечне для ПС (у разі вибуху);

- fix the suspicious object with an adhesive tape, cover it firstly with a material, that does not let liquid through, and then with a soft material, previously wetted, several times, not allowing liquid to fall on the suspicious object (device);

- finish the the aircraft security search according to the list of places for the aircraft security search, labeling every checked place.

- фіксують підозрілий предмет липкою стрічкою, накривають його матеріалом, який не пропускає вологу, а потім у кілька шарів м'якими матеріалами, попередньо змоченими водою, не допускаючи при цьому попадання її на сам підозрілий предмет (пристрій);

- завершують догляд ПС згідно з переліком місць догляду ПС, маркіруючи кожне перевірене місце.

10.10.3. Flight attendant

Upon receiving the instruction to start the search of the suspicious object from the PIC:

- is found among the passengers, preventing any possible display of panic;
- takes part in the search of the suspicious object in the cabin of the aircraft;
- allocates the passengers on a safe distance away from the suspicious object (device), controls their following the security measures, fixing seat backs into vertical position, fastening seat belts and them sitting in such a way, so that their head would be below the upper part of the seat back;
- assists the free passing during the moving of the suspicious object to a safe place;
- assists in screening the suspicious object;
- prepares the passengers for the emergency evacuation after the landing of the aircraft, assists them during emergency evacuation;
- in case of explosion, as a result of which people were injured, gives medical aid, resorts to the passengers-doctors.

10.10.3. Бортпровідник

Після отримання команди про початок пошуку вибухового пристрою:

- знаходиться серед пасажирів, попереджуючи можливі прояви паніки;
- приймає участь у пошуку підозрілого предмету в салоні ПС;
- розміщує пасажирів на безпечній відстані від підозрілого предмету та контролює дотримання ними заходів безпеки, приведення спинок крісел у вертикальне положення, застібання ременів безпеки та заняття такого положення, щоб голова знаходилися нижче верхньої частини спинки крісла;
- сприяє вільному проходу при переміщенні підозрілого предмету у безпечне місце;
- надає допомогу в екрануванні підозрілого предмету;
- готує пасажирів до аварійної евакуації після посадки ПС, надає їм допомогу в ході аварійної евакуації;
- у разі вибуху, внаслідок якого з'являться поранені, надає їм медичну допомогу, звертається за допомогою до пасажирів-лікарів.

10.11. ACTIONS OF THE FLIGHT CREW MEMBERS IN CASE OF FINDING CHEMICAL / BIOLOGICAL SUBSTANCE ON BOARD OF THE AIRCRAFT DURING THE FLIGHT

Any substance or a package, which were found on board of the aircraft and arouse suspicion, must be considered threatening, until their origin is determined. Any substance or a package, whose being on board of the aircraft is not usual and which have inherent signs, must alert the flight crew member with the aim to take preventative measures.

The package, that arouses suspicion, may:

- have stains from grease, colorless or scentless stains;
- not belong to any person on board of the aircraft.

The substance, that arouses suspicion, may be:

- a white, brown or beige powder;
- alike to talc.

Flight crew members must be prepared and know about the possibility of usage of such type of weapon (chemical, biological, etc), about the threat, which may arise due to its presence on board of the aircraft, and about response to regulate the given emergency situation during the flight.

10.11.1. PIC Responsibilities

10.11.1.1. When device is in the cabin of the aircraft, but is not activated

- put mask and eye protector on;
- report to an ATS Dispatcher and declare the emergency state;
- set the transponder into mode “A”, use squawk 7700;
- not to change the flight level until the receipt of proper instructions;
- turn off the conditioning system and decrease the temperature in the cabin of the aircraft;
- make an attempt to move the device into a container or wrap it;
- perform slow descent to the nearest alternate aerodrome;
- until help arrives, isolate and keep the passengers on that side of the aircraft, from which the wind blows.

10.11.1.2. When device is in the cabin of the aircraft and is activated

- put mask and eye protector on;
- report to an ATS Dispatcher and declare the emergency state;
- set the transponder into mode “A”, use squawk 7700;
- turn off the conditioning system in the cabin of the aircraft;
- decrease the temperature in the cabin of the aircraft;

10.11. ДІЇ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ У РАЗІ ЗНАХОДЖЕННЯ ХІМІЧНОЇ/БІОЛОГІЧНОЇ РЕЧОВИНИ НА БОРТУ ПС В ПОЛЬОТІ

Усяка речовина чи пакет, що знайдені на борту ПС та викликають підозру, повинні розглядатися як загрозливі, доки не буде встановлено їх походження. Усяка речовина чи пакет, знаходження яких на борту ПС не є звичайним та які мають притаманні ознаки, повинні насторожити члена екіпажу з метою прийняття запобіжних заходів.

Пакет, що викликає підозру, може:

- мати плями з під мастила, плями без кольору або аромату;
- не належати нікому з тих, хто знаходиться на борту ПС.

Речовина, що викликає підозру, може бути:

- порошком білого, коричневого або бежевого кольору;
- схожою за ознаками на тальк.

Члени екіпажу повинні бути підготовлені та володіти інформацією стосовно можливості застосування такого типу зброї (хімічної, біологічної, тощо), загрози, що може виникнути в разі знаходження її на борту ПС, та дій у відповідь щодо реагування на дану надзвичайну ситуацію в польоті.

10.11.1. Обов`язки КПС

10.11.1.1. Коли пристрій знаходиться в салоні ПС, але не активований

- надіти маску та захисні окуляри;
- доповісти диспетчеру ОПР та привести ПС в надзвичайний стан;
- встановити прийомовідповідач в режим А, використати код 7700;
- не змінювати ешелон польоту до отримання відповідних вказівок;
- вимкнути систему кондиціювання повітря та зменшити температуру в салоні ПС;
- здійснити спробу розташувати пристрій в контейнер або обернути його;
- виконати повільне зниження на найближчий запасний аеродром;
- до прибуття допомоги, ізолювати та утримувати пасажирів з тієї сторони ПС, звідки дме вітер.

10.11.1.2. Коли пристрій знаходиться в салоні ПС та активований

- надіти маску та захисні окуляри;
- доповісти диспетчеру ОПР та привести ПС в надзвичайний стан;
- встановити прийомовідповідач в режим А, використати код 7700;
- вимкнути систему кондиціювання повітря в салоні ПС;
- зменшити температуру в салоні ПС;

- perform emergency descent;
- report the taken measures and act according to the instructions, given by an ATS Dispatcher;
- after landing, perform the evacuation of the passengers from that side of the aircraft, from which the wind blows;
- until help arrives, isolate and keep the passengers on that side of the aircraft, from which the wind blows.

10.11.1.3. When device is in the cargo compartment

- put mask and eye protector on;
- report to an ATS Dispatcher and declare the emergency state;
- set the transponder into mode “A”, use squawk 7700;
- turn off the conditioning system in the cabin of the aircraft;
- act according to the situation “Fire/smoke in the cargo compartment”;
- maintain the pressure in the cabin until the landing;
- stop the aircraft at an angle to the direction of the wind near the ground surface;
- after landing, perform the evacuation of the passengers from that side of the aircraft, from which the wind blows;
- until help arrives, isolate and keep the passengers on that side of the aircraft, from which the wind blows.

10.11.2. Flight Attendant Responcibilities

10.11.2.1. In case of finding the substance, that was spilled and arouses suspicion, on board of the aircraft during the flight

- not take measures to neutralize it;
- report to the PIC, conditioning system has to be turned to the minimum;
- be ready to switch to oxygen breathing;
- take measures to enable it for the passengers to switch to oxygen breathing;
- immediately wash hands and forearms more than once, in case of contact with the suspicious substance;
- wear protective clothing – gloves and masks, following special rules of putting on and off for mask and gloves, while doing so;
- immediately cover the given substance with anything at hand, following which create as many protective layers between the substance and the air in the cabin of the aircraft as possible, covering the given substance several times with plastic garbage bags, dry blankets, more plastic garbage bags, wet blankets, then more dry blankets, rugs, with the purpose of prevention of its flowing out and diffusing in the cabin of the aircraft;
- isolate this zone, forbid the passengers to approach the dangerous place for closer than 3 m (relocate the passengers);

- здійснити аварійне зниження;
- повідомити про прийняті заходи та діяти за вказівками, що отримані від диспетчера ОПР;
- після посадки евакуацію пасажирів здійснювати з тієї сторони ПС, звідки дме вітер;
- до прибуття допомоги, ізолювати та утримувати пасажирів із тієї сторони ПС, звідки дме вітер.

10.11.1.3. Коли пристрій знаходиться в відсіку для вантажу

- надіти маску та захисні окуляри;
- доповісти диспетчеру ОПР та привести ПС в надзвичайний стан;
- встановити прийомовідповідач в режим А, використати код 7700;
- вимкнути систему кондиціювання повітря в салоні ПС;
- виконати дії згідно з ситуацією „Пожежа/задимлення в відсіку для вантажу”;
- підтримувати тиск у салоні до приземлення;
- зупинити ПС під кутом по відношенню до напрямку вітру біля поверхні землі;
- після посадки евакуацію пасажирів здійснювати з тієї сторони ПС, звідки дме вітер;
- до прибуття допомоги, ізолювати та утримувати пасажирів із тієї сторони ПС, звідки дме вітер.

10.11.2. Обов`язки Бортпровідника

10.11.2.1. У разі знаходження під час польоту на борту ПС речовини, що розсипана та викликає підозру

- не вживати заходів щодо її знешкодження;
- доповісти КПС, система кондиціювання повітря повинна бути ввімкнена на мінімум;
- бути готовим перейти на дихання киснем;
- вжити заходи щодо забезпечення переходу пасажирів на дихання киснем;
- у разі контакту з підозрілою речовиною, негайно неодноразово вимити кисті рук та передпліччя;
- одягнути захисні засоби - рукавички та маску, дотримуючись при цьому особливих правил надівання та зняття маски та рукавичок;
- негайно накрити дану речовину будь-чим, що знаходиться під рукою, після чого утворити якомога більшу кількість захисних шарів між речовиною та повітрям в салоні ПС, для чого накрити дану речовину декілька разів пластиковими пакетами для сміття, сухими ковдрами, після цього ще пластиковими пакетами для сміття, вологими ковдрами, потім ще сухими ковдрами, пледами з метою запобігання її витоку та розповсюдження в салоні ПС;
- ізолювати цю зону, заборонити пасажирам наближатися до небезпечного місця ближче ніж на 3 м (перемістити пасажирів);

- relocate the passengers on a safe distance away from the suspicious object;
- in case if other person made contact with the suspicious substance, immediately oblige them to wash their hands and forearms more that once;
- forbid the access to the dangerous place to prevent the violation of its preservation;
- change clothes, that had a chance of contamination, and isolate it, putting it into a hermetic bag;
- estimate the level of contamination;
- make a list of all the persons, who could have contact with the dangerous substance;
- give the PIC and further an ATS Dispatcher detailed description of the suspicious substance.

- розмістити пасажирів на безпечну відстань від підозрілого предмету;
- у разі контакту з підозрілою речовиною інших осіб, негайно зобов'язати їх неодноразово вимити кісті рук та передпліччя;
- заборонити доступ до небезпечного місця, щоб уникнути порушення умов його зберігання;
- замінити одяг, який мав можливість забруднення, та ізолювати його, для чого помістити його в герметичний пакет;
- оцінити ступінь забруднення;
- скласти список усіх осіб, які могли мати контакт з небезпечною речовиною;
- надати КПС і далі диспетчеру ОПР детальний опис підозрілої речовини.

10.11.2.2. In case of finding a package/envelope, that arouses suspicion, on board of the aircraft during the flight

- not shake and not pour out the content of the package or envelope;
- report to the PIC;
- wear protective clothing – gloves and masks, following special rules of putting on and off for mask and gloves, while doing so, protect all exposed parts of the body;
- isolate this zone – relocate the passengers and other flight crew members on a safe distance away from the suspicious object, forbid the passengers to approach the dangerous zone;
- do not touch the given object;
- create as many protective layers between the substance and the air in the cabin of the aircraft as possible (see para 10.11.2.1);
- give passengers wet napkins to serve as filters for breathing;
- take measures to enable it for the passengers to switch to oxygen breathing;
- immediately wash hands and forearms more than once, in case of contact with the suspicious substance;
- forbid the access to the dangerous place to prevent the violation of its preservation;
- make a list of all the persons, who could have contact with the dangerous substance;
- give the PIC and further an ATS Dispatcherdetailed description of the suspicious substance.

10.11.2.2. У разі знаходження під час польоту на борту ПС пакунка/конверта, що викликає підозру

- не трясти та не висипати з пакунку чи конверту те, що в ньому міститься;
- доповісти КПС;
- одягнути захисні засоби - рукавички та маску, дотримуючись при цьому особливих правил надівання їх та зняття, захистити всі відкриті частини тіла;
- ізолювати цю зону - розмістити пасажирів та інших членів екіпажу на безпечній відстані від підозрілого предмету, заборонити пасажирам наближатися до небезпечної зони;
- не торкатися даного предмету;
- утворити якомога більшу кількість захисних шарів між речовиною та повітрям в салоні (див.п.10.11.2.1);
- надати пасажирам зволожені салфетки в якості фільтрів для дихання;
- вжити заходи щодо забезпечення переходу пасажирів на дихання киснем;
- у разі контакту з підозрілою речовиною, негайно неодноразово вимити кісті рук та передпліччя;
- заборонити доступ до небезпечного місця, щоб уникнути порушення умов його зберігання;
- скласти список усіх осіб, які могли мати контакт з небезпечним предметом;
- надати КПС і далі диспетчеру ОПР детальний опис підозрілого предмету.

10.11.3. Joint responsibilities of the PIC and the Flight Attendant

PIC together with the flight attendant:

- constantly thoroughly estimate the situation with the purpose of further taking the prevention measures;
- prepare the passengers for emergency evacuation after the landing of the aircraft, assist them during the emergency evacuation.

10.11.3. Спільні обов'язки КПС та Бортпровідника

КПС разом з бортпровідником:

- постійно ретельно оцінюють ситуацію з метою подальшого вжиття запобіжних заходів;
- готують пасажирів до аварійної евакуації після посадки ПС, надають їм допомогу в ході аварійної евакуації.

10.12. ACTIONS AFTER RESOLUTION OF THE CRITICAL SITUATION

After resolution of the critical situation, PIC and flight crew members of the aircraft, towards which the attempt or AUI was made, inform the Director General of the Aircompany about measures, taken to prevent or liquidate the consequences of such act in written form.

10.12.1. Pilot in command

Writes himself and demands from the flight crew members reports on the situation, which has occurred, and, in case of necessity, from other persons, who are present on board of the aircraft (every witness must make a report independently from each other) due to instruction AVSEC.PR-11.

Reports to the Director general of the Aircompany about the offense, which has occurred on board of the aircraft, conditions of its localization and taken measures using the most available means of communication (phone, e-mail).

Shares the information about the incident and all present materials to Deputy Director General for AVSEC.

10.12. ДІЇ ПІСЛЯ ВРЕГУЛЮВАННЯ КРИЗОВОЇ СИТУАЦІЇ

Після врегулювання кризової ситуації КПС та члени екіпажу ПС, щодо якого була вчинена спроба або АНВ, письмово інформують Генерального директора Авіакомпанії про заходи, вжиті для запобігання або ліквідації наслідків такого акту.

10.12.1. Командир повітряного судна

Складає сам і вимагає від членів екіпажу доповідні записки про подію, що сталася, та, у разі необхідності, від осіб, що присутні на борту ПС (кожний свідок повинен скласти доповідну записку незалежно один від одного) відповідно до положень інструкції AVSEC.PR-11.

Доповідає Генеральному директору Авіакомпанії із застосуванням найбільш доступних засобів зв'язку (телефоном, .електронною поштою) про правопорушення, що мало місце на борту ПС, обставини його локалізації та вжиті заходи.

Передає інформацію про подію та всі матеріали, що є в наявності, Заступнику генерального директора з АБ.

10.13. DETERMINATION OF ACCESSORIES OF CHECKED PASSENGER BAGGAGE

10.8.1 Purpose of the measures

The procedure of security control, search of luggage transported in the cargo compartment is designed to establish that the luggage loaded into the luggage compartment of the aircraft really belongs to departing passengers, and is transported only after passing the security control and search.

Aircompany, as well as the ground handling entities authorized by it, shall take measures to establish that the baggage carried in the cargo compartment of the aircraft belongs to the persons departing on this aircraft.

Baggage carried in the luggage compartment should be placed on board the aircraft only in the following cases:

- - luggage carried in the luggage compartment must be marked accordingly on the outside in order to establish its affiliation to the passenger;
- - until the moment of loading into the luggage compartment of the aircraft, the luggage must be in the airport controlled area, access to which is allowed only to authorized personnel;
- - baggage carried in the baggage compartment of the aircraft must be identified as accompanying or unaccompanied baggage.

10.8.2 Description of procedures

At the point of departure:

- the passenger must indicate the baggage belonging to him / her and indicate the number of baggage pieces;
- for each piece of checked baggage, a numbered baggage tag is issued, one part of which is attached to the baggage, and the other is issued to the passenger;
- data on the number of pieces and weight of each passenger's baggage are entered into the passenger manifest of the flight, indicating the number of the baggage tag;
- strict control has been established for baggage tags in order to exclude access to them by unauthorized persons;
- accepted for carriage baggage in its loading in the aircraft is under control in a restricted access area, guarded.

Before loading, the baggage tag numbers are checked against the list of baggage tag numbers in the passenger manifest.

If a passenger for some reason did not appear on board the aircraft, the checked baggage of such a passenger is subject to search and is not allowed to be loaded onto the aircraft. If the baggage has already been loaded on board the aircraft, it must be immediately unloaded from the aircraft.

The security control of passengers and baggage at the airports (fields) where, for any reason, the screening service is not available is taken care of by the aircraft crew (AVSEC.PR-19).

10.13. ВИЗНАЧЕННЯ ПРИНАЛЕЖНОСТІ ЗАРЕЄСТРОВАНОГО БАГАЖУ ПАСАЖИРІВ

10.8.1 Мета заходів

Процедура контролю на безпеку, догляду багажу, який перевозиться у вантажному відсіку покликана встановити, що завантажений у багажний відсік ПС багаж дійсно належить пасажирам, які вилітають, і перевозиться лише після проходження контролю на безпеку, догляду.

Авіакомпанія, а також уповноважені нею суб'єкти наземного обслуговування здійснюють заходи щодо встановлення належності багажу, що перевозиться у вантажному відсіку ПС, особам, які вилітають на цьому ПС.

Багаж, який перевозиться в багажному відсіку, слід розміщувати на борту ПС лише в наступних випадках:

- багаж, який перевозиться в багажному відсіку, повинен відповідно маркуватися із зовнішньої сторони з метою встановлення його приналежності пасажиру;
- до момента завантаження в багажний відсік ПС, багаж повинен знаходитися в контрольованій зоні аеропорту, доступ до якої дозволено лише уповноваженому персоналу;
- багаж, який перевозиться у багажному відсіку ПС повинен бути ідентифікований як супроводжуваний чи несупроводжуваний.

10.8.2 Опис процедур

У пункті відправлення:

- пасажир повинен вказати приналежний йому/їй багаж і повідомити кількість багажних місць;
- на кожне місце зареєстрованого багажу видається номерна багажна бирка, одна частина якої прикріплюється до багажа, а інша видається пасажирові;
- у пасажирський маніфест рейсу заносяться дані про кількість місць і вагу багажу кожного пасажира із зазначенням номера багажної бирки;
- за багажними бирками встановлений суворий контроль із метою виключення доступу до них сторонніх осіб;
- прийнятий до перевезення багаж до його завантаження в ПС перебуває під контролем в зоні обмеженого доступу, що охороняється.

Перед завантаженням номери бирок багажу звіряються з переліком номерів багажних бирок пасажирського маніфесту.

Якщо пасажир з будь-якої причини не з'явився на борт ПС, зареєстрований багаж такого пасажира підлягає розшуку і до завантаження на ПС не допускається. В разі, якщо багаж вже було завантажено на борт ПС, він підлягає негайному вивантаженню з борту ПС.

Контроль на безпеку пасажирів та багажу на аеродромах (польових майданчиках) на яких з будь-яких причин видсутня служба догляду виконує екіпаж ПС (AVSEC.PR-19).

10.14. SECURITY CONTROL OF CARGO AND POSTAL ITEMS (MAIL)

On the territory of Ukraine, the security control of cargo and postal items (mail) is carried out by the staff of the regulated agent of the departure airport prior to entering the security restricted area and being loaded onto the aircraft.

Outside Ukraine, the security control of cargo and postal items (mail) is provided by a regulated agent or MOVCON personnel of UN mission at the airport of departure, or by another regulated agent or known consignor, provided that the consignments have been adequately protected from unauthorized interference from the time security controls were applied until loading onto the aircraft.

Cargo and postal items (mail) intended for passenger flights are subject to security control before loading on board the aircraft.

Cargo that has not passed or lacks transport documents with a security control mark is not accepted for transportation.

Responsibility for the fact that the cargo intended for transportation is safe and has passed is the responsibility of the service that carried out the screening.

Security control of cargo and postal items (mail) at airfields (field sites) where, for any reason, there is no regulated agent or MOVCON personnel of UN mission, is carried out by the aircraft crew, through a visual manual inspection (AVSEC.PR-19). In case of doubt or any explosive device or items prohibited for transportation by air cargo/mail and courier shipments are not accepted on board the aircraft.

Acceptance of cargo / mail for transportation on the aircraft is carried out on the basis of the cargo manifest, air waybill and declaration on security of cargo shipment filled in by the registered agent (Annex 8), which indicates the guarantee of its safety for transportation on the aircraft, properties and name

PIC does not accept cargo if there are errors in filling, correction or there is no mark on the method of screening

- physical search (PHS);
- screening with RTI (XRY);
- screening using an explosive detection system (EDS);
- security control with the use of dogs trained to detect explosives (EDD);
- security control using an explosive trace detector (ETD);
- visual check (VCK);
- security control with the use of metal detection equipment (CMD).

PIC calls an authorized representative of regulated agent or MOVCON of UN mission, who will send the cargo for re-security control of cargo and postal items (mail).

10.14. КОНТРОЛЬ НА БЕЗПЕКУ ВАНТАЖУ ТА ПОШТОВИХ ВІДПРАВЛЕНЬ (ПОШТИ)

На території України контроль на безпеку вантажу та поштових відправлень (пошти) здійснюється зареєстрованими агентами аеропорту відправлення до потрапляння до зони обмеженого доступу, що охороняється, та завантаження на борт ПС.

За межами України контроль на безпеку вантажу та поштових відправлень (пошти) забезпечується зареєстрованим агентом чи персоналом MOVCON місії ООН аеропорту відправлення, або іншим зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником, якщо відправлення були належним чином захищені від несанкціонованого втручання з моменту здійснення контролю на безпеку до завантаження на борт ПС.

Вантаж, поштові відправлення (пошта), призначені для перевезення пасажирський рейсами, підлягають контролю на безпеку перед завантаженням на борт ПС.

Вантаж, якій не пройшов або на нього відсутні перевізні документи з відміткою про контроль на безпеку, до перевезення не приймається.

Відповідальність за те, що вантаж, призначений для перевезення, є безпечний, несе служба, яка виконувала догляд.

Контроль на безпеку вантажу та поштових відправлень (пошти) на аеродромах (польових майданчиках) на яких з будь-яких причин відсутній зареєстрований агент чи персоналу MOVCON місії ООН, виконує екіпаж ПС шляхом візуального та ручного огляду (AVSEC.PR-19). У разі винекнення сумніву або якихось ознак вибухового пристрою або речей, заборонених до перевозки повітряним транспортом, вантаж/пошта та кур'єрські відправлення на борт ПС не приймаются.

Прийом вантажу /пошти до перевезення на ПС здійснюється на підставі вантажного маніфесту, авіа-накладної та заповненої зареєстрованим агентом декларації про безпеку вантажного відправлення (див. Додаток 8), у якій вказується гарантія його безпеки для перевезення на ПС, властивості та найменування.

КПС не приймає вантаж, якщо є помилки у заповненні, виправлення або відсутня одна з відміток про метод догляду :

- ручний догляд (PHS);
- догляд за допомогою PTI (XRY);
- догляд із застосуванням системи виявлення вибухових речовин (EDS);
- контроль на безпеку із застосуванням собак, навчених виявляти вибухівку (EDD);
- контроль на безпеку із застосуванням детектора слідів вибухових речовин (ETD);
- візуальний огляд (VCK);
- контроль на безпеку із застосуванням обладнання для виявлення металів (CMD).

КПС викликає уповноваженого представника зареєстрованого агента чи MOVCON місії ООН, який спрямує вантаж повторно на контроль на безпеку вантажу та поштових відправлень (пошти).

10.15. TRANSPORTATION OF WEAPON AND POTENTIALLY DANGEROUS PASSENGERS

10.15.1. The order of transportation of firearms and other weapon

10.15.1.1. Legal status and rules

The order of transportation of firearms and other weapon is conducted according to the Law of Ukraine "On State programme of civil aviation security" from 21.03.17 № 1965-VIII taking into account recommendations and standards of security for protection of civil aviation from acts of unlawful interference authority (Doc 8973), and according to the Instruction on the order of transportation of weapon by air, approved by the order of State Aviation Administration № 199 dd. 18.03.05.

10.15.1.2. The transportation order of weapon and ammunition

The transportation of weapon and ammunition a by passenger flights of the Aircompany aircraft is not conducted, except for the cases specified in para 10.15.1.3

List of dangerous objects and substances prohibited for carriage by air is in Annex 16 of the Aircompany's Aviation security program.

10.15.1.3. The transportation order of passengers with weapon in aircraft compartment

The transportation of weapons in the passenger cabin of the aircraft shall be permitted only to the law enforcement officers and other authorized personnel in the following cases:

- providing protection for official persons;
- accompanying special or diplomatic cargo;
- in other cases, as per the legislation in force

The use of firearms on aircraft board during flight is **FORBIDDEN.**

Sporting guns, hunting rifles and pistols belonging to accompanying passengers, intended for their personal use and any other types of small arms may be carried aboard the aircraft only as checked luggage, unloaded and suitably packed in container.

To transport weapons on board the aircraft must be placed a container designed to transport weapons, with a reliable locking system, the appropriate capacityand size.

Authorized law enforcement officials in stipulated by the law of Ukraine cases, including Department of State Protection employees during state protection of officials, which are mentioned in Annex № 2 to the AVSEC Programme and are transported on the the aircraft belonging to the Aircompany, are authorized to transport weapon and ammunition on the cabin of this aircraft, upon the presentation of their service certificates and business trip certificate during the passenger check-in procedure.

10.15. ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА БОРТУ ПС ЗБРОЇ, ПОТЕНЦІЙНО НЕБЕЗПЕЧНИХ ПАСАЖИРІВ

10.15.1. Порядок перевезення вогнепальної та іншої зброї

10.15.1.1. Правові положення і правила

Порядок перевезення вогнепальної та іншої зброї здійснюється відповідно до Закону України „Про Державну програму авіаційної безпеки ЦА" від 21.03.17 № 1965-VIII з урахуванням рекомендацій і стандартів Керівництва з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (Doc 8973), а також відповідно до Інструкції про порядок перевезення зброї повітряним транспортом, затвердженої наказом Державіаслужби від 18.03.05 № 199.

10.15.1.2. Порядок транспортування зброї та боєприпасів

Транспортування зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами ПС Авіакомпанії не здійснюється, окрім випадків вказаних у пункті 10.15.1.3

Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом зазначений у Додатоку 16 До Програми авіаційної безпеки Авіакомпанії

10.15.1.3. Порядок перевезення пасажирів зі зброєю в салоні ПС

Перевезення зброї в пасажирському салоні ПС дозволяється співробітникам правоохоронних органів та іншому уповноваженому персоналу в наступних випадках:

- при забезпеченні безпеки державних осіб;
- при супроводі спеціальних або дипломатичних вантажів;
- в інших випадках відповідно до чинного законодавства.

Застосування вогнепальної зброї на борту ПС під час польоту **ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ.**

Спортивні, мисливські рушниці і пістолети, що належать пасажирам, призначені для їх особистого використання і будь-які інші види невеликої зброї можуть перевозитися на борту ПС тільки в якості зареєстрованого багажу, розряджені і закриті у контейнері.

Для перевезення зброї на борту літака повинен бути розміщений контейнер, призначений для транспортування зброї, з надійною системою замикання, відповідного об'єму та розміру.

Уповноважені співробітники правоохоронних органів у передбачених законодавством України випадках, в т.ч. співробітники Управління Державної охорони при здійсненні державної охорони посадових осіб, які зазначені у Додатку № 2 до Програми АБ і перевозяться на ПС Авіакомпанії, мають право провозити зброю та боєприпаси в пасажирському салоні цього ПС при пред`явленні ними при реєстрації пасажирів рейсу своїх службових посвідчень і посвідчень про відрядження.

Weapons are transported in a discharged state with separate ammunition, constantly stored out of reach of passengers

Зброя перевозиться у розрядженому стані окремо від боєзапасу, постійно зберігається у недоступному для пасажирів місці.

10.15.1.4. Arrangement of weapons carriage

The transportation of weapons on Aircompany aircraft board is possible only under condition of presence of licence according to the legislation of Ukraine.

The acceptance of weapons for carriage, preparation of appropriate documents and handing in the weapons at the airport shall be carried out by the airport aviation security officers (hereinafter – “authorized person”).

Delivery of weapons to the aircraft is carried out by an authorized person of the airport of departure.

Authorized person of departure airport:

- fills in a card on the Temporary Withdrawal of Weapons and Ammunition from the passenger for the duration of his flight in 4 copies (hereinafter - the Card). The form of the Card is given in Annex 10 to this section
- passes issued and signed cards:
  - No.1 – to the passenger;
  - No.2 – air ticket registration agent (if applicable);
  - No.3 – PIC;
  - No.4 remains in the Aviation Security Service of the airport;
- accepts weapons and ammunition from the passenger under the signature in cards No. 1 and No. 2;
- controls the check by the passenger of the state of the weapon for unloading;
- places the weapon in the container separately from the ammunition, locks the container, seals it,
- accompanies the containers with weapons and ammunition to the aircraft and hands them over to the crew member responsible for loading the aircraft, signed in cards No.3 and No.4;
- conducts, under the signature in the Notice to armed individuals onboard aircraft (hereinafter referred to as the Notice) instructing the armed persons on the rules of conduct on board the aircraft. The Notice Form is given in Annex 9 to this section;
- the first copy of the Memorandum is issued to the PIC, the second - remains with the head of the Aviation Security Service of the airport;
- inform the flight attendant (if applicable) of the number of armed passengers and their seats in the cabin.

At a foreign airport, this procedure is performed in accordance with the rules established in the host country.

The crew member in charge of loading the aircraft places the containers with weapons and ammunition in the luggage compartment, and the key of the sealed container is handed over to the PIC for safekeeping.

10.15.1.4. Організація перевезеня зброї

Перевезення зброї на борту ПС Авіакомпанії можливо лише за умови наявності дозволу, який відповідає законодавству України.

Прийом зброї до перевезення, оформлення відповідних документів, доставку і видачу зброї в аеропорту здійснюють представники служби авіаційної безпеки аеропорту (далі - «уповноважена особа»).

Підготовку зброї до транспортування та доставку зброї на борт ПС здійснює уповноважена особа аеропорту відправлення відповідно до вимог внутрішніх процедур.

Уповноважена особа аеропорту відправлення:

- заповнює картку про тимчасове вилучення зброї та боєприпасів у пасажира на час його перельоту ПС у 4 примірниках (далі – Картка). Форму Картки наведено у Додатку 10 до цього розділу;
- передає оформлені і підписані картки:
  - № 1 – пасажиру;
  - № 2 – агенту з реєстрації авіаквитків (якщо застосовно);
  - № 3 – КПС;
  - № 4 залишається в Службі АБ аеропорту;
- приймає зброю та боєприпаси від пасажира під підпис в картках № 1 та № 2;
- контролює перевірку пасажиром стану зброї на розрядження;
- розміщує зброю в контейнері окремо від боєприпасів, закриває контейнер на замок, пломбує або запечатує його;
- супроводжує контейнери зі зброєю та боєприпасами до ПС і передає їх члену екіпажу, відповідальному за завантаження ПС, під підпис в картках № 3 та № 4;
- проводить під підпис у Пам'ятці пасажиру, який має зброю на борту ПС (далі – Пам’ятка) інструктаж озброєних осіб про правила поведінки на борту ПС. Форму Пам’ятки наведено в Додатку 9 до цього розділу;
- перший примірник Пам'ятки видається КПС, другий – залишається у начальника зміни Служби АБ аеропорту;
- інформує бортпровідника (якщо застосовно) про кількість озброєних пасажирів, їх місця в салоні.

В іноземному аеропорту ця процедура виконується згідно з правилами, установленими в країні перебування.

Член екіпажу, який відповідає за завантаження ПС, розміщує контейнери зі зброєю та боєприпасами у багажному відсіку, а ключ опечатаного контейнеру передає КПС для збереження.

For the period of the flight, the key to the container is kept by the PIC.

Aircompany Crew:

- flight attendant - accepts a passenger (passengers) with a weapon and informs the PIC and other passengers with a weapon about the place of each of them; carries out boarding of passengers carrying weapons, to the general boarding of passengers, disembarkation - after all passengers have left
- does not serve alcoholic beverages to persons carrying weapons during the flight;
- informs the persons carrying weapons that they should not interfere in the event of any incidents during the flight without the consent of the aircraft commander.

The transfer of weapons to the authorized person of the airport by the PIC (or a member of the crew authorized by him, depending on the aircraft configuration) is carried out only after providing him with an identity document and official authority. The preservation of the seal and compliance with the contents of the container is checked. Then the authorized person signs the second copy of the Card for obtaining a weapon from PIC.

Removal of weapons from the aircraft is carried out by an authorized person of the destination airport.

The procedures for the preparation of documents in the Aircompany for the transport of goods are detailed in the procedures AVSEC.PR-04.

На час польоту ПС ключ від контейнера зберігається у КПС.

Екіпаж Авіакомпанії:

- бортпровідник - приймає пасажира (пасажирів) зі зброєю й інформує КПС та інших пасажирів зі зброєю про місце кожного з них; здійснює посадку в літак пасажирів, які мають при собі зброю, до загальної посадки пасажирів, висадку - після виходу всіх пасажирів;
- не подає алкогольні напої особам, які мають при собі зброю під час польоту;
- інформує осіб, які мають при собі зброю, про те, що вони не повинні втручатись у разі виникнення будь-яких інцидентів під час польоту без згоди командира ПС.

Передачу зброї уповноваженій особі аеропорту КПС (або уповноважений ним член екіпажу) здійснює тільки після надання йому документа, що посвідчує особу, та посадових повноважень. При цьому перевіряється збереження пломби і відповідність вмісту контейнера. Далі уповноважена особа у другому примірнику Картки робить запис про отримання зброї від КПС.

Зняття зброї з борта ПС здійснює уповноважена особа аеропорту призначення.

Процедури підготовки документів Авіакомпанії для перевезення зброї деталізовано в окремій процедурі AVSEC.PR-04.

10.16. POTENTIALLY DANGEROUS PASSENGERS

Potentially dangerous passengers:

deported – persons, that were accepted legally in the state or entered illegally, and obtained a formal demand of appropriate authorized body to leave this state;

persons, that were **refused** to enter the state by an appropriate authority;

persons, that serve a sentence for committed crimes – persons, arrested or convicted to serve a sentence, that need to be transported to another country on the basis of law;

undisciplined passengers – persons, that violate the rules of behavior on board of the aircraft from the moment of closing the aircraft doors before departure and until the moment of opening the doors after landing and commit the following offenses:

- attack, intimidation or intentional unreasonable actions, that violate the set order on board of the aircraft and constitute a menace to property and people;
- attack, intimidation or interference with the actions of the flight crew members, which makes it impossible for them to carry out their duties;
- intentional unreasonable actions or damage to the aircraft, its equipment or systems and devices, which violates the set order on board of the aircraft and constitutes a menace to the aircraft and the passengers;
- transfer of false information, that endangers the aircraft during the flight;
- failure to execute the norms of law or instructions on security, impeding the execution of organized operations, as well as other actions, the responsibility for which is foreseen by the current legislation.

Transportation of passengers with no right of entry, deported persons and persons, that serve a sentence (arrested or convinced for punishment) on the aircraft belonging to the Aircompany is not allowed.

PIC and all other flight crew members have the authority, in case of necessity, to refuse transporting the passengers that create the atmosphere of tension on board of the aircraft, constituting a menace to the security of the flights.

Flight crewmembers must react to all violations of the rules of conduct on board of the aircraft by the passengers and not leave any displays of physical violence or insults directed onto them or onto passengers without consequences.

10.16.1. Actions of the flight crew concerning undisciplined passengers

10.16.1.1. If the aircraft is on ground

Undisciplined passenger is warned about inadmissibility of illegal actions and the violation of public order on board of the aircraft. In case of defiance of the flight crew's demands such passenger is removed from the flight and handed to the law-enforcement authorities.

10.16.ПОТЕНЦІЙНО НЕБЕЗПЕЧНІ ПАСАЖИРИ

До категорії потенційно небезпечних пасажирів належать:

депортовані – особи, які були допущені в країну легально або в'їхали нелегально, та отримали формальну вимогу відповідного повноважного органу залишити цю країну;

особи, яким повноважним органом **відмовлено** у в'їзді до країни.

особи, які відбувають покарання за скоєні злочини – особи, заарештовані або засуджені до покарання, яких необхідно перевезти до іншої країни на підставі закону.

недисципліновані пасажири – особи, які порушують правила поведінки на борту ПС з моменту закриття дверей ПС перед вильотом і до моменту відкриття дверей після посадки та допускають наступні правопорушення:

- напад, залякування, або навмисні нерозважливі дії, що порушують встановлений порядок на борту ПС та становлять загрозу майну та людям;
- напад, залякування, погроза або втручання в дії членів екіпажу, що робить неможливим виконання ними своїх обов'язків;
- навмисні нерозважливі дії або пошкодження ПС, його обладнання або систем і приборів, що порушує встановлений порядок на борту ПС та становить загрозу для ПС та пасажирів;
- передача неправдивої інформації, що наражає на небезпеку ПС під час польоту;
- невиконання вимог закону або інструкцій по безпеці, перешкоджання виконанню організованим операціям, а також інші дії, відповідальність за які передбачена чинним законодавством.

Перевезенння пасажирів без права на в'їзд, депортованих осіб та осіб, які відбувають покарання за скоєні злочини (заарештовані або засуджені до покарання) ПС Авіакомпанії не виконуються.

КПС та інші члени екіпажу мають усі повноваження у разі необхідності відмовляти в перевезенні пасажирам, які створюють напружену обстановку на борту ПС, чим здійснюють загрозу безпеці польотів.

Члени екіпажу повинні реагувати на всі порушення пасажирами правил поведінки на борту ПС та не залишати без наслідків прояви усякого фізичного насильства або словесних образ у свою адресу або адресу пасажирів.

10.16.1. Дії членів екіпажу щодо недисциплінованих пасажирів

10.16.1.1. При знаходженні ПС на землі

Недисциплінований пасажир попереджається про недопущення протиправних дій та порушення громадського порядку на борту ПС. У разі ігнорування вимог екіпажу такий пасажир знімається з рейсу та передається правоохоронним органам.

10.16.1.2. If the aircraft is airbone

Passenger violates the public order by their conduct – verbal warning is applied.

In case, if the passenger stops violating the state order, – no other measures are taken concerning them (the violation is not recorded).

In case, if the passenger continues to violate the state order – the flight crew informs the passenger about the illegal actions during the flight by the Final written warning (Annex 6), one copy of which is handed to the passenger-offender personally after the PIC puts his signature, along with drawing up the Notice of tort onboard the aircraft (Annex 7).

Passenger continues to violate the state order – message about the violation of state order in the cabin is passed to appropriate authorized bodies. PIC contacts an ATS Dispatcher (OCC or an Aircompany representative in other airport) with a request to provide the arrival of law-enforcement authorities and aviation security service officers to the aircraft after its landing to make the decision regarding the removal from the flight of the passenger, who has created a threat to the security of the flight by their conduct, and reports the flight number, landing time and information about the illegal act, committed on board of the aircraft.

In case of violation of the rules of conduct on board of the aircraft by any persons, them endangering the safe conduct of the flight or their refusal to fulfill the legal demands of the flight crew members, restraint measures may be taken towards the offenders.

Restraint measures are used in cases, when other means of renewal of the order on board of the aircraft failed. Restraint measures consist in temporary restriction of the offender's freedom of movement and prevention of physical violence displays on their part relative to to other persons, present on board of the aircraft.

In cases of emergency, when special restraint means are absent on board of the aircraft, and the offender's actions to the security of the flight or personal security of those around them, the offender's freedom of movement may be restricted by means of anything available.

If the offender acts so aggressively that their actions constitute a serious menace to the security of the flight, PIC may make the decision to land in the airport (aerodrome) of off-schedule landing, where the offender is to be handed to an appropriate law-enforcement body.

Passenger-offender is held on board of the aircraft until the law-enforcement body representatives arrive.

PIC or other flight crewmember under his instruction informs the passengers about the reason of the law-enforcement body representative’s arrival to the aircraft.

In case, when the offense is committed (continues) on the phase of taxiing, PIC, upon the estimation of the situation, takes the decision about returning to the parking place and meanwhile organizes all appropriated measures.

In case of committal of offenses on board of the aircraft by a person, that is not a citizen of Ukraine, a Security service of Ukraine officer, which would take part in consideration of the fact of the illegal act in that part, where he is concerned, is asked on board of the aircraft in the airport of landing.

10.16.1.2. При знаходженні ПС в польоті

Пасажир своєю поведінкою порушує громадський порядок - застосовується усне попередження.

У разі, якщо пасажир припиняє порушувати громадський порядок, - ніякі інші заходи до нього не застосовуються (порушення не фіксується).

Якщо пасажир продовжує порушувати громадський порядок - екіпаж сповіщає пасажира про протиправні дії в польоті Останнім письмовим попередженням (Додаток 6), один примірник якого після підпису КПС вручається пасажиру-правопорушнику особисто в руки, із складенням Акту про правопорушення на борту ПС (Додаток 7).

Пасажир продовжує порушувати громадський порядок – повідомлення про порушення громадського порядку у пасажирському салоні надається відповідним повноважним органам. КПС зв’язується з диспетчером ОПР (ЦОКП або представником Авіакомпанії в іншому аеропорту) з проханням про необхідність прибуття до борту ПС після його посадки представників правоохоронних органів та співробітників Служби АБ аеропорту для прийняття рішення щодо зняття з рейсу пасажира, який своїми діями створив загрозу безпечному виконанню польоту, та повідомляє номер рейсу, час приземлення та про протиправну дію, яку вчинено на борту ПС.

У разі порушення будь-якими особами правил поведінки на борту ПС, створення ними загрози безпечному виконанню польоту або відмови виконувати законні вимоги членів екіпажу до порушників можуть бути застосовані заходи стримування.

Заходи стримування застосовуються у випадках, коли інші методи відновлення порядку на борту ПС виявились недієвими. Заходи стримування полягають у тимчасовому обмеженні свободи пересування порушника та унеможливлення проявів фізичного насильства з його боку стосовно інших осіб, які перебувають на борту ПС.

У випадках крайньої необхідності, коли на борту ПС відсутні спеціальні засоби стримування, а дії порушника становлять значну загрозу безпеці виконання польоту або особистій безпеці оточуючих, свобода пересування порушника може бути обмежена за допомогою підручних засобів.

Якщо порушник веде себе настільки агресивно, що його дії створюють серйозну загрозу безпеки польоту, КПС може прийняти рішення про приземлення в аеропорту (на аеродромі) позапланової посадки, де передати порушника представнику відповідного правоохоронного органу.

Пасажир-порушник затримується на борту ПС до прибуття до нього представників правоохоронних органів.

КПС або за його вказівкою інший член екіпажу інформує пасажирів про причину прибуття до борту ПС представників правоохоронних органів.

У випадку, коли правопорушення вчинено (продовжується) на етапі руління, КПС, оцінивши обстановку, приймає рішення про повернення на стоянку та організовує у цей час належні заходи.

У разі вчинення протиправних дій на борту ПС особою, яка не є громадянином України, до ПС також запрошується співробітник Служби безпеки України в аеропорту посадки, який буде брати участь у розгляді факту протиправної дії в частині, що його стосується.

10.16.2. The order of the report delivery

PIC reports to the Flifgt Operations Manager about the offense, which has occurred on board of the aircraft, conditions of its localization and taken measures using the most available means of communication.

10.16.2.1. After return to the base airport:

PIC reports to the Aircompany management about the offense, which has occurred on board of the aircraft and conditions of its localization by means of report.

Flight attendant expounds the same information in the flight report and adds second copies of the Final written warning (Annex 6), the Notice of tort onboard the aircraft t (Annex 7) and the Information of the witnesses (if these documents were not previously provided to the Aircompany management through the operational manager).

In the foreign airport, where the change of the flight crew, that took part in the termination of the illegal act on board of the aircraft, is conducted, all the documents about the offense are passed to the representative of the Aircompany (Site Manager), who provides their immediate transfer to the Aircompany management and gives detailed information about the circumstances of the offense, the decision made by the law-enforcement bodies, the name of this body and the surnames of its employees, who took part in the investigation of the fact of the illegal action on board of the aircraft in written form.

All appeals (written, spoken) of the persons (guilty or victims) to the Aircompany the Aircompany must pass to the body, whose representative will conduct the consideration of the fact of the offense.

The information about the offense on board of the aircraft is provided to the interacting subdivisions and law-enforcement bodies.

The Director general of the Aircompany submits the information about the offense, which has occurred on board of the aircraft, conditions of its localization and taken measures (the primary message – during 3 hours after obtaining the information, the final message – according to the results of the investigation) to the authorized civil aviation authority.

10.16.2. Порядок подання повідомлень

КПС доповідає керівнику льотної служби із застосуванням засобів зв'язку про правопорушення, що мало місце на борту ПС, обставини його локалізації та прийняті заходи

10.16.2.1. Після повернення екіпажу до базового аеропорту:

КПС доповідає керівництву Авіакомпанії рапортом про правопорушення, що мало місце на борту ПС, та обставини його локалізації.

Бортпровідник викладає цю ж інформацію у Звіті про рейс та додає до нього другі примірники Останнього письмового попередження (Додаток 6), Акта про порушення громадського порядку на борту ПС (Додаток 7) та Інформацію свідків (якщо ці документи не були раніше передані керівництву Авіакомпанії через менеджера з операційної діяльності)

У закордонному аеропорту, де проводиться заміна екіпажу, який приймав участь у припиненні протиправної дії на борту ПС, усі документи про правопорушення передаються представнику Авіакомпанії (менеджеру з операційної діяльності), який забезпечує їх негайну передачу керівництву Авіакомпанії та письмово надає докладну інформацію щодо обставин правопорушення, прийнятого правоохоронними органами рішення, найменування цього органу та прізвища його співробітників, які приймали участь у розслідуванні факту протиправної дії на борту ПС.

Усі звернення (письмові, усні) до Авіакомпанії осіб (винних чи потерпілих) Авіакомпанія повинна передати до органу, представником якого буде проводитися розгляд факту правопорушення.

Інформація про правопорушення на борту ПС доводиться до взаємодіючих підрозділів та правоохоронних органів.

Генеральний директор Авіакомпанії подає до уповноваженого органу з питань цивільної авіації інформацію про правопорушення, що мало місце на борту ПС, обставини його локалізації та прийняті заходи (первинне повідомлення - протягом 3-х годин після отримання інформації, остаточне повідомлення - за результатами розслідування).

10.17. AIRCRAFT SECURITY CHECK

The aircraft security check shall be provided by the crew during the preparation of the aircraft for flight and after completion of the flight and shall include an inspection of the interior of the aircraft to which passengers had access and a baggage compartment for the detection of suspicious objects, weapons, explosives or other dangerous devices, articles or substances that can be used to implement AUI.

The aircraft security check before flight is conducted by the crew immediately prior to the flight, if the aircraft was not under constant control between flights and no threat information was available at the time of the flight check.

The pre-flight check does not foresee the opening of technological hatches of the aircraft, but only checks the integrity of seal stickers in certain places, the presence of signs of opening or attempting to open doors, hatches, spare exits, etc. Special attention is given to identifying items that may be a threat in open access areas.

The aircraft security check is only carried out after it has been left by all support staffl (on-board suppliers, cabin cleaners, etc.).

In order to prevent the possibility of passengers or other persons leaving on board the aircraft or around the aircraft any items are subject to after-flight check equal to the pre-flight check.

During the transit flight and during the stops at the intermediate airports, the aircraft shall be subject to the obligatory ~~pre-flight~~ check after boarding, or taking on board passengers, baggage and cargo.

On take-off and landing areas, the flight check is carried out by the PIC or by his designated crew member.

The flight crew members report on the results of the aircraft security search to the PIC, who signs the completed checklist Check (Annex 1 to this Chapter) form AVSEC.PR-02.01 or AVSEC.PR-02.02, depending on the aircraft configuration.

The checklist of the aircraft security check is filled in duplicate (one copy is filed with the Journey Log, the second is transmitted to the service agent that is to be kept during the next 24 hours or throughout all the flight (depending on which one lasts longer).

After the security check aircraft should be under constant control of the crew, Aircompany maintenance personnel, or Approved maintenance organization personnel until all exterior doors are closed.

In case of detection of signs of placement on the aircraft of the forbidden items, the aircraft security check shall be terminated and at the request of the PIC aircraft security search should be conducted.

10.17. ОГЛЯД ПС З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ

Огляд ПС з метою безпеки здійснюється екіпажем під час підготовки ПС до польоту та після завершення польоту і включає огляд внутрішніх приміщень ПС, до яких пасажири мали доступ, та багажного відсіку з метою виявлення підозрілих предметів, зброї, вибухових речовин чи інших небезпечних пристроїв, виробів або речовин, що можуть використовуватися для здійснення АНВ.

Огляд ПС з метою безпеки проводиться екіпажем безпосередньо перед польотом, якщо між рейсами ПС не перебувало під постійним контролем та на час проведення огляду відсутня інформація про загрози щодо цього ПС.

Під час проведення огляду перед польотом не передбачається відкриття технологічних люків ПС, а лише перевіряється цілісність пломб-стікерів у визначених місцях, наявність ознак відкриття чи спроби відкриття дверей, люків, запасних виходів тощо. При цьому особлива увага приділяється виявленню предметів, що можуть являти загрозу в місцях вільного доступу.

Огляд ПС з метою безпеки проводиться тільки після того, як його покинуть усі працівники допоміжних служб (постачальники бортових припасів, прибиральники салонів та ін.).

З метою запобігання можливості залишення пасажирами чи іншими особами на борту ПС або навколо ПС будь-яких предметів, здійснюється післяпольотний огляд в обсязі передпольотного огляду.

Під час здійснення транзитного польоту та під час стоянок у проміжних аеропортах ПС підлягає обов'язковому огляду після висадки чи прийому на борт пасажирів, багажу та вантажу.

На злітно-посадкових майданчиках огляд проводить КПС або призначений ним член екіпажу.

Про результати догляду ПС з метою забезпечення безпеки члени екіпажу доповідають КПС, який підписує відповідний заповнений чек-лист (Додаток 1 до цього розділу) форма AVSEC.PR-02.01 або AVSEC.PR-02.02 в залежності від конфігурації ПС.

Чек-лист огляду ПС з метою безпеки заповнюється у двох примірниках, один примірник підшивається до «Завдання на політ», другий передається агенту з обслуговування і зберегається протягом 24 годин або протягом усього польоту (залежно від того, що довше).

ПС після огляду з метою безпеки ПС мають знаходитися під постійним контролем екіпажу, персоналу з технічного обслуговування (далі – ТО) Авіакомпанії, чи персоналу схваленої організації з ТО до моменту закриття всіх зовнішніх дверей.

У разі виявлення ознак розміщення на борту ПС заборонених предметів огляд припиняють і на вимогу КПС призначають догляд ПС з метою забезпечення безпеки.

10.18. AIRCRAFT SECURITY SEARCH

Aircraft security search is a thorough internal and external inspection of the aircraft to identify any suspicious items, weapons, or other dangerous devices, items, or substances that may be used to implement the AUI.

An aircraft is subject to security search based on threat and risk assessment if:

- before departure, information about the presence of dangerous objects and substances on board the aircraft was received;
- there are grounds to consider an unauthorized access to the Aircraft;
- an aircraft arrived at a critical area of the protected restricted area from a country where security measures are not recognized by the civil aviation authority as being equivalent to the requirements of national AVSEC legislation;
- an aircraft came from a part of the place that is not critical in the protected restricted area;
- an aircraft that was located in a part that is not a critical area of the protected restricted area was moved to a critical area of the protected restricted area;
- an aircraft arrives from a country where security measures are recognized by the CAA as being equivalent to the requirements of national AVSEC legislation, but were in a transit zone of a country where security measures are not recognized by the CAA as being equivalent to the national requirements of AVSEC;
- violation of the integrity of stickers, seals, seals, etc., was detected during the receiving of the aircraft from the unit of the paramilitary guard or the approved Maintenance Organisation;
- during the flight check, signs of attempted penetration into an aircraft or into its separate compartments were identified;
- there is a requirement of the PIC.

An Aircraft may be released from security search if it arrives at a critical part of the protected restricted area after passing security measures that are recognized by the civil aviation authority as being equivalent to the requirements of national AVSEC legislation.

Methods of Aircraft security search:

- manual search of all zones;
- visual inspection of all zones as an alternative method of inspection of empty zones;
- search using service dogs trained to detect explosive devices as an additional method;

10.18. ДОГЛЯД ПС З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ

Проведення догляду ПС з метою безпеки полягає в ретельному внутрішньому й зовнішньому огляді ПС з метою виявлення підозрілих предметів, зброї чи інших небезпечних пристроїв, предметів або речовин, які може бути використано для здійснення АНВ.

ПС підлягає догляду з метою безпеки з урахуванням оцінки загроз та ризиків, якщо:

- перед вильотом отримано інформацію про знаходження на борту ПС небезпечних предметів і речовин;
- є підстави вважати про доступ до ПС неуповноважених на те осіб;
- ПС прибуло до критичної ділянки зони обмеженого доступу, що охороняється, з країни, де заходи безпеки не визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ;
- ПС прибуло із частини ділянки, яка не є критичною в зоні обмеженого доступу, що охороняється;
- ПС, яке знаходилося в частині, яка не є критичною ділянкою зони обмеженого доступу, що охороняється, було переміщено до критичної ділянки зони обмеженого доступу, що охороняється;
- ПС прибуває з країни, де заходи безпеки визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ, але знаходилось у транзитній зоні країни, де заходи безпеки не визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ;
- під час прийому ПС від підрозділу воєнізованої охорони чи схваленої організації з ТО було виявлено порушення цілісності стікерів, печаток, пломб тощо;
- під час огляду було виявлено ознаки спроби проникнення в ПС або в його окремі відсіки;
- є вимога КПС.

ПС може бути звільнено від догляду, якщо воно прибуває до критичної частини зони обмеженого доступу, що охороняється, після проведення щодо цього ПС заходів безпеки, які визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації як еквівалентні вимогам національного законодавства у сфері АБ.

Методи проведення догляду ПС:

- ручна перевірка всіх зон;
- візуальна перевірка всіх зон як альтернативний метод перевірки пустих зон;
- перевірка з використанням службових собак, які навчені виявляти вибухові пристрої, як додатковий метод;

– search using explosive trace detection equipment as an additional method.

The results of the security search shall be reported to the Aircraft PIC by the crew, who shall draw up and sign the Checklist for the Aircraft Security Search (Annex 2 to this Chapter) form AVSEC.PR-02.03**.**

Areas of an Aircraft to searched are given in Annex 3, Annex 4 and Annex 5 to this Chapter.

In the event of damage to the integrity of the seal stickers the relevant compartment or panel shall be opened and searched for the detection of foreign objects. After search, the compartments and panels are closed and sealed.

At the transit airports the aircraft shall be subject to the obligatory aircraft security check after boarding, and taking on board passengers, baggage and cargo.

The requirements for security search and check are described in detail in a separate document AVSEC.PR-02.

– перевірка з використанням обладнання для виявлення слідів вибухових речовин як додатковий метод.

Про результати проведення догляду члени екіпажу доповідають КПС, який оформлює та підписує Чек-лист догляду ПС на АБ (Додаток 2 до цього розділу) форма AVSEC.PR-02.03.

Зони ПС, які підлягають догляду, наведено в Додатку 3, Додатку 4 та Додатку 5 до цього розділу.

У разі виявлення пошкодження цілісності пломб-стікерів відповідний відсік або панель відкривається та доглядається з метою виявлення сторонніх предметів. Після догляду відсіки та панелі закривають і опечатують.

В транзитних аеропортах ПС підлягає обов'язковому огляду ПС з метою безпеки після висадки та прийому на борт пасажирів, багажу та вантажу.

Детально вимоги здійснення оглядів та доглядів описано в окремому документі AVSEC.PR-02.

10.19. AIRCRAFT EQUIPMENT AND AVIATION SECURITY DOCUMENTATION ON BOARD

To comply with the technical standards of aircraft equipment, according to the rules of the AVSEC, Aircompany aircraft have:

- the construction of doors and partitions to the cockpits, which reliably protect the flight crew from the penetration of outsiders
- the internal communication system between the cabin and the cockpit, as well as the "danger" signaling system (passenger aircraft)
- the possibility of closing the cockpit door from the inside and the “peephole”;

Each aircraft also has:

- metal detector
- telescopic mirror
- seal stickers with numbers.

Onboard aircraft documentation on AVSEC includes:

- Crew members actions in case of emergencies on aircraft board during passanger air ransportation AVSEC.PR-01 (digital copy);
- Instruction on organizing and conducting the security checks and search of the Aircompany aircraft AVSEC.PR-02 (digital copy);
- Crew members procedure upon receiving an information about an explosive (igniting) device presence on aircraft board AVSEC.PR-10 (digital copy);
- Crew members procedure in case of illegal actions on the aircraft board in aviation transportation AVSEC.PR-11 (digital copy);
- Procedures on Aircompany’s aircraft and objects security AVSEC.PR-12 (digital copy);
- Airfields Security Control Procedure AVSEC.PR-19 (digital copy);
- Passengers and Crew Members Security Screening with Handheld Metal Detector AVSEC.PR-18 (digital copy);
- Luggage Manual Security Check Instruction AVSEC.PR-20 (digital copy);
- Notification scheme in the event of a crisis situation (digital copy);
- Checklist for the Aircraft Security Search (hard and digital copy);
- Threat Report Form (hard and digital copy).

A digital copy is stored on the flight crew's EFB in accordance with procedure GEN.PR-01.

10.19. ОБЛАДНАННЯ ПС ТА БОРТОВА ДОКУМЕНТАЦІЯ ПС З АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

З метою дотримання технічних стандартів обладнання ПС, згідно правил АБ, ПС Авіакомпанії мають:

- конструкцію дверей та перегородки до кабін льотного екіпажу, які надійно захищають льотний екіпаж від проникнення сторонніх осіб;
- систему внутрішнього зв'язку між салоном і кабіною екіпажу, також систему сигналізації "небезпека" (пасажирське ПС)
- можливість зачинення дверей з внутрішнього боку кабіни екіпажу та оглядове вічко;

Також кожне ПС має:

- металодетектор;
- телескопічне дзеркало;
- номерні пломби-стікери.

Бортова документація ПС з АБ містить:

- Інструкція щодо дій членів екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту ПС під час виконання пасажирських авіаперевезень AVSEC.PR-01 (цифровий примірник);
- Інструкція про порядок організації і проведення оглядів, доглядів ПС Авіакомпанії AVSEC.PR-02 (цифровий примірник);
- Інструкція Про порядок дій екіпажу повітряного судна при одержанні інформації про наявність на борту вибухового (запалювального) пристрою AVSEC.PR-10 (цифровий примірник);
- Порядок дій та взаємодії екіпажу при виникненні протиправних дій на борту ПС під час виконання авіаційних перевезень AVSEC.PR-11 (цифровий примірник);
- Порядок організації охорони ПС та об'єктів Авіакомпанії AVSEC.PR-12 (цифровий примірник);
- Процедури контролю на безпеку на польових майданчиках AVSEC.PR-19 (цифровий примірник);
- Контроль на безпеку за допомогою ручного металодетектора пасажирів та членів екіпажу AVSEC.PR-18 (цифровий примірник);
- Порядок проведення ручного контролю на безпеку ручної поклажі та багажу (AVSEC.PR-20 (цифровий примірник);
- Схема оповіщення в разі винекнення кризової ситуації (цифровий примірник);
- Чек-лист з огляду ПС з метою безпеки (паперовий та цифровий примірник);
- Форма повідомлення про загрозу (паперовий та цифровий примірник).

Цифровий примірник зберігається на EFB членів льотного екіпажу відповідно до процедури GEN.PR-01.

10.20. ARRANGEMENT OF SECURITY ESCORT FOR THE AIRCRAFT

The aircraft must be constantly under guard:

- of the airport aviation security service – when the aircraft is on parking place and no maintenance or repair works are carried out on it;
- of the Aircompany technical personnel – during maintenance or repair works;
- of the flight crew – during the intended use of the aircraft and during the fulfillment of unloading and loading works.

The PIC is responsible for the security of the aircraft from the moment of its takeover from Aircompany maintenance personnel, contracted maintenance organisation personnel or the aviation securite service personnel of the airport to perform the flight and until the moment of its handover to the Aircompany maintenance personnel, personnel of the contracted maintenance organisation, or the airport ASS personnel (if it is possible according to the airport procedures).

In the airports of landing, where night rest is foreseen, or in case of forced delay of the aircraft for more, than 2 hours, due to meteorological conditions or other reasons, the aircraft is transferred under the responsibility of the Aircompany maintenance personnel/personnel of the contracted maintenance organisation. If there is no such personnel in the airport, aircraft shall be placed in the security restricted areas of the airport.

At airdromes without aircraft security services available (airfields), the security of aircraft is kept and provided by the crew members, as appointed by PIC.

The provisions on the Aircompany aircraft security are described in detail in a separate document AVSEC.PR-12, which is subjected to SAAU approval and is put into effect by the Approval Page from the date of its approval by SAAU.

10.20. ОРГАНІЗАЦІЯ ОХОРОНИ ПС

ПС повинно постійно перебувати під охороною:

- підрозділу охорони Служби АБ аеропроту – під час стоянки ПС, коли на ньому не здійснюється технічне обслуговування або ремонт;
- технічного персоналу Авіакомпанії – під час технічного обслуговування або ремонту;
- екіпажу ПС – при використанні ПС за призначенням та під час виконання на ПС розвантажувальних та завантажувальних робіт.

КПС відповідає за охорону ПС з моменту прийняття його від персоналу з ТО Авіакомпанії, персоналу контрактної організації з ТО, або підрозділів служби авіаційної безпеки аеропорту для виконання рейсу і до моменту передачі його персоналу з ТО Авіакомпанії, персоналу контрактної організації з ТО або персоналу служби авіаційної безпеки аеропорту (якщо така можливість передбачена процедурами аеропорту).

В аеропортах посадки, де передбачається нічний відпочинок, або в разі вимушеної затримки ПС більше, ніж як на 2 години за метеоумов та з інших причин, ПС передається персоналу з ТО, персоналу контрактної організації з ТО. Якщо такий персонал відсутній в аеропорту, ПС має бути розташоване в зоні обмеженого доступу, що охороняється.

На аеродромах без служб забезпечення охорони ПС (польові майданчики), охорона ПС здійснюється працівниками екіпажу за призначенням КПС.

Детально положення щодо охорони ПС Авіакомпанії описано в окремому документі – Інструкції AVSEC.PR-12, яка схвалюється ДАСУ та вводиться в дію Листом схвалення з дати її схвалення ДАСУ.

10.21. GENERAL REQUIREMENTS FOR THE ORGANIZATION OF TRAINING

The program of personnel training of “Constanta Aircompany” PrJSC on Aviation Security (AVSEC.PR-07) is developed in accordance with the requirements of the Aircompany Aviation Security Program and the Program of Aviation Personnel Training in Aviation Security (approved by the order of the Ministry of Transport of Ukraine from 18.06.07 № 508) and is a separate document.

Training programs for flight crews, engineering and technical staff are given in section 2.6 of OM Part D «Aviation Security training program at the «Aircompany Constanta» PrJSC».

10.21. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО НАВЧАННЯ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Програма підготовки персонала ПрАТ “Авіакомпанія Константа” з Авіаційної безпеки розроблена відповідно до вимог Програми авіаційної безпеки Авіакомпанії та Програми підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки (затверджена наказом Мінтрансзв’язку України від 18.06.07 р. № 508) та викладена в окремому документі (AVSEC.PR-07).

Програми підготовки льтних екіпажів, інженерно-технічного складу наведено у розділі 2.6 Частини D КЕ «Програма підготовки персоналу з авіаційної безпеки ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

10.22. REQUIREMENTS FOR ASSESSING THE LEVEL OF THREATS AND RISKS OF AVIATION SECURITY

In order to ensure a standardized protection level of the Aircompany from AUI, the implementation of appropriate preventive AVSEC measures and timely response to threats, the Aircompany constantly conducts AVSEC threat and risk assessment

The threat and risk assessment is periodically reviewed depending on changes in the nature of the threat, which may be caused by political, religious, social, public, personal and other motives of potential terrorists and other attackers.

10.22. ВИМОГИ З ОЦІНКИ РІВНЯ ЗАГРОЗИ ТА РИЗИКІВ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Для забезпечення стандартизованого рівня захисту Авіакомпанії від АНВ, запровадження відповідних превентивних заходів АБ та своєчасного реагування на загрози, в Авіакомпанії постійно проводиться оцінка рівня загрози та ризиків АБ

Оцінка рівня загрози та ризиків періодично переглядається в залежності від змін характеру загрози, що можуть бути обумовлені політичними, релігійними, соціальними, громадськими, особистими та іншими мотивами потенційних терористів та інших зловмисників.

ANNEXES

ДОДАТКИ

ANNEX 1. CHECKLIST FOR AIRCRAFT SECURITY CHECK

ДОДАТОК 1. ЧЕК-ЛИСТ ОГЛЯДУ ПС З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ

Cargo aircraft

CHECKLIST FOR THE AIRCRAFT SECURITY CHECK **Чек-лист з огляду ПС з метою безпеки**		AVSEC.PR-02.01
Flight №:_____ **Рейс №:**	**Airport of departure:** **Аеропорт вильоту** _____	**Aircraft security check completion**: **Огляд ПС з метою безпеки виконано** Date_____ time _____UTC
AC registration mark:_____ **Реєстраційний № ПС:**		
Origin of the previous flight: **Попередній аеропорт** _____	**Airport of destination:** **Аеропорт прибуття** _____	

	SECURITY CHECK AREAS/ ЗОНИ ОГЛЯДУ З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ	CHECKED Оглянуто
EXTERNALY/ Зовні	WHEEL WELLS / Ніші шасі	☐
	AIRCRAFT SERVICE PANELS AND SERVICE HATCHES/ Усі панелі та люки для обслуговування ПС	☐
	AIRCRAFT HOLDS/ Вантажні відсіки	☐
	ITEMS CONTAINED WITHIN THE HOLD/ Предмети, які знаходяться всередині вантажних відсіків	☐
	FUSELAGE/ Фюзеляж	☐
	ENGINES/ Двигуни	☐
	RIGHT WING SIDE/ Права сторона крила	☐
	LEFT WING SIDE/ Ліва сторона крила	☐
	EMPENAGE/ Хвостове оперення	☐
	CARGO (before loading) packaging integrity, security intel integrity correctness of accompanying documents/ Вантаж (до завантаження) цілісність упаковки та правильність оформлення документів.	☐
INTERIOR/ Всередині	MAIN CARGO COMPARTMENT/ основний вантажний відсік (FLOOR, INTERIOR COVERS, SERVICE BAYS/ підлога, килимове покриття, сервісні відсіки)	☐
	BAGGAGE COMPARTMENTS (for Boeing 737-300)*	☐
	AIRCRAFT DOOR/ двері ПС	☐
	MAIN CARGO COMPARTMENT DOOR/ Рампа	☐
	TOILET COMPARTMENTS/ Відсіки туалету	☐
	FLIGHT DECK, IF LEFT UNATTENDED/ кабіна екіпажу, якщо залишалась без нагляду	☐

*write N/A if not applicable – вкажіть N/A, якщо не застосовно

If irregularities occur, list below (if none detected, write N/A)/ У разі порушень, вказати їх нижче (якщо не зафіксовано, напишіть N/A):

The checklist aircraft security check, that was conducted before flight shall be kept on the aircraft for the duration of the flight or for 24 hours (whichever is longer). In case of irregularities, notify according to the Notification schemes (Section 3.3 of the Emergency response plan).
Чек-лист огляду ПС перед польотом має зберігатися на борту ПС на час польоту або протягом 24 год (залежно від того, що довше). У випадку порушень, сповістити відповідно до Схем сповіщення (розділ 3.3 Плану аварійного реагування).

PILOT IN COMMAND: _____ _____
КПС (П.І.Б./ NAME) (підпис/ signature)
(Person responsible for the implementation of the aircraft security check/ Особа відповідальна за проведення огляду ПС з метою безпеки)

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

Combi Passenger Aircraft

CHECKLIST FOR THE AIRCRAFT SECURITY CHECK **Чек-лист з огляду ПС з метою безпеки**		AVSEC.PR-02.02
Flight №:_____ **Рейс №:**	**Airport of departure:** **Аеропорт вильоту** _____	**Aircraft security check completion**: **Огляд ПС з метою безпеки виконано** Date_____
AC registration mark:_____ **Реєстраційний № ПС:**		
Origin of the previous flight: **Попередній аеропорт** _____	**Airport of destination:** **Аеропорт прибуття** _____	time _____UTC

	SECURITY CHECK AREAS ЗОНИ ОГЛЯДУ З МЕТОБ БЕЗПЕКИ		**CHECKED** **Оглянуто**
EXTERNALY/ Зовні	WHEEL WELLS/ Ніші шасі		☐
	AIRCRAFT SERVICE PANELS AND SERVICE HATCHES/ Усі панелі та люки для обслуговування ПС		☐
	AIRCRAFT HOLDS/ Вантажні відсіки		☐
	ITEMS CONTAINED WITHIN THE HOLD/ Предмети, які знаходяться всередині вантажних відсіків		☐
	FUSELAGE/ Фюзеляж		☐
	ENGINES/ Двигуни		☐
	RIGHT WING SIDE/ Права сторона крила		☐
	LEFT WING SIDE/ Ліва сторона крила		☐
	EMPENAGE/ Хвостове оперення		☐
	CARGO (before loading) packaging integrity, security intel integrity correctness of accompanying documents/ Вантаж (до завантаження) цілісність упаковки та правильність оформлення документів.		☐
INTERIOR/ Всередині	**PASSENGERS SALON/ пасажирський салон**	CUPBOARDS AND STORAGE COMPARTMENTS, INCLUDING CREW STORAGE AREAS/ Полиці і відсіки для зберігання речей, у тому числі місця зберігання речей екіпажу	☐
		AREAS UNDER SEATS, BETWEEN SEATS AND BETWEEN SEATS AND THE WALL/ Місця під сидіннями, між сидіннями та між сидіннями і фюзеляжем	☐
		SEAT POCKETS/ Кишені сидінь	☐
		BETWEEN 5% AND 10% OF LIFEJACKET POUCHES/ Від 5% до 10% від рятувальних жилетів	☐
		OVERHEAD BINS/ Багажні полиці	☐
		TOILET COMPARTMENTS/ Відсіки туалету	☐
	Main Deck Cargo/ Вантажна кабіна	FLOOR, INTERIOR COVERS, SERVICE BAYS/ підлога, килимове покриття, сервісні відсіки	☐
		MAIN CARGO COMPARTMENT DOOR/ Рампа	☐
	FLIGHT DECK, IF LEFT UNATTENDED/ кабіна екіпажу, якщо залишалась без нагляду		☐

*write N/A if not applicable – вкажіть N/A, якщо не застосовно

If irregularities occur, list below (if none detected, write N/A)/ У разі порушень, вказати їх нижче (якщо не зафіксовано, напишіть N/A):

The checklist aircraft security check, that was conducted before flight shall be kept on the aircraft for the duration of the flight or for 24 hours (whichever is longer). In case of irregularities, notify according to the Notification schemes (Section 3.3 of the Emergency response plan).
Чек-лист огляду ПС перед польотом має зберігатися на борту ПС на час польоту або протягом 24 год (залежно від того, що довше). У випадку порушень, сповістити відповідно до Схем сповіщення (розділ 3.3 Плану аварійного реагування).

SENIOR CABIN CREW MEMBER: _____ _____
Старший бортпровідник (П.І.Б./ NAME) (підпис/ signature)

PILOT IN COMMAND: _____ _____
КПС (П.І.Б./ NAME) (підпис/ signature)
(Person responsible for the implementation of the aircraft security check/ Особа відповідальна за проведення огляду ПС з метою безпеки)

ANNEX 2. CHECKLIST FOR THE AIRCRAFT SECURITY SEARCH

ДОДАТОК 2. ЧЕК-ЛИСТ З ДОГЛЯДУ ПС З МЕТОЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ

CHECKLIST FOR THE AIRCRAFT SECURITY SEARCH **Чек-лист з догляду ПС з метою забезпечення безпеки**		AVSEC.PR-02.03
Flight №:_____ **Рейс №:**	**Airport of departure** **Аеропорт вильоту** _____	**Aircraft security Search completed**: **Догляд ПС з метою забезпечення безпеки виконано** Date_____ time_____UTC
AC registration mark:_____ **Реєстраційний № ПС:**		
Origin of the previous flight: **Попередній аеропорт** _____	**Airport of destination:** **Аеропорт прибуття** _____	

_____
(name and surname who conducted search of the area/ПІБ хто проводив догляд)

OVERHEAD BINS/ Багажні полиці	☐
CUPBOARDS AND STORAGE COMPARTMENTS, INCLUDING CREW STORAGE AREAS/ Полиці і відсіки для зберігання речей, у тому числі місця зберігання речей екіпажу	☐
SEAT INTEGRITY/ Цілісність сидінь	☐
SEAT POCKETS/ Кишені сидінь	☐
AREAS UNDER SEATS, BETWEEN SEATS AND BETWEEN SEATS AND THE WALL/ Місця під сидіннями, між сидіннями та між сидіннями і фюзеляжем	☐
AIRCRAFT SERVICE PANELS AND SERVICE HATCHES/ Усі панелі та люки для обслуговування ПС	☐
At least 10 % of AVALIABLE LIFEJACKETS is searched/ Доглянуто як мінімум 10 % від НАЯВНИХ РЯТУВАЛЬНИХ ЖИЛЕТІВ	☐
GALLEYS AREAS (waste containers, trolleys and containers, storage lockers)/ Робочі зоні (візки, контейнери для відходів, шафи для зберігання)	☐
TOILET COMPARTMENTS/ Відсіки туалету	☐

_____
(name and surname who conducted search of the area/ПІБ хто проводив догляд)

FLIGHT DECK, IF LEFT UNATTENDED/ кабіна екіпажу, якщо залишалась без нагляду	☐
AIRCRAFT HOLDS/ Вантажні відсіки	☐
LOWER CARGO COMPARTMENTS (for Boeing 737-300)/ нижні багажні відсіки (для Boeing 737-300)*	☐
ITEMS CONTAINED WITHIN THE HOLD/ предмети, які знаходяться всередині вантажних відсіків	☐
ITEMS CONTAINED WITHIN LOWER CARGO COMPARTMENTS (for Boeing 737-300)/ предмети, які знаходяться у нижніх багажних відсіках (для Boeing 737-300)	☐
AIRCRAFT SERVICE PANELS AND SERVICE HATCHES/ Усі панелі та люки для обслуговування ПС	☐
WHEEL WELLS/ Ніші шасі	☐

*write N/A if not applicable – вкажіть N/A, якщо не застосовно

If irregularities occur, list below (if none detected, write N/A)/ У разі порушень, вказати їх нижче (якщо не зафіксовано, напишіть N/A):

The checklist aircraft security check, that was conducted before flight shall be kept on the aircraft for the duration of the flight or for 24 hours (whichever is longer). In case of irregularities, notify according to the Notification schemes (Section 3.3 of the Emergency response plan).

Чек-лист огляду ПС перед польотом має зберігатися на борту ПС на час польоту або протягом 24 год (залежно від того, що довше). У випадку порушень, сповістити відповідно до Схем сповіщення (розділ 3.3 Плану аварійного реагування).

Position:

Посада _____ (П.І.Б./ NAME) _____ (підпис/ signature)

Position:

Посада _____ (П.І.Б./ NAME) _____ (підпис/ signature)

PIC:

КПС _____ (П.І.Б./ NAME) _____ (підпис/ signature)

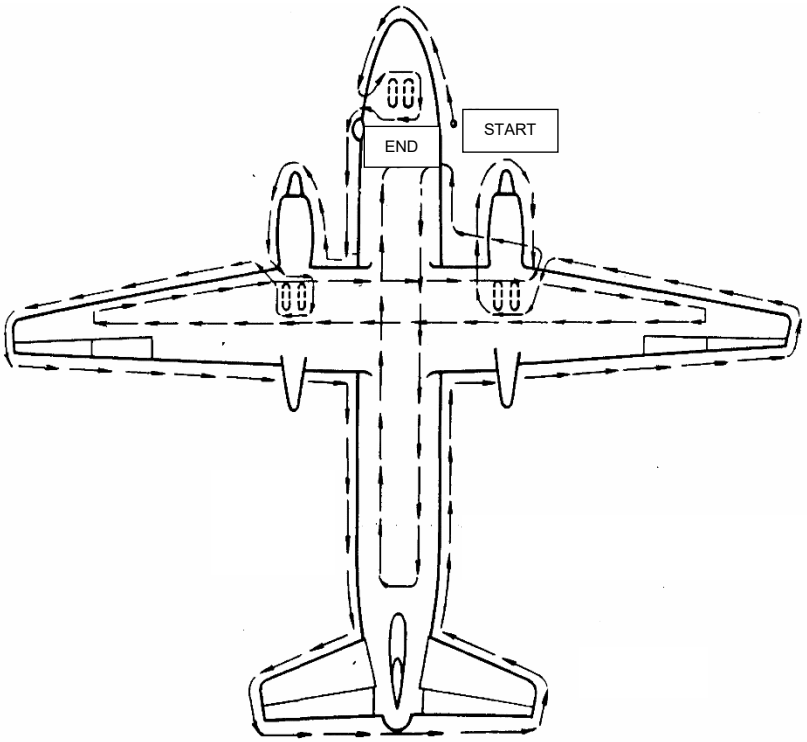
(Person responsible for the implementation of the aircraft security search/ Особа відповідальна за проведення догляду ПС з метою забезпечення безпеки)

ANNEX 3. AN-26 SECURITY CHECK AND SEARCH

ДОДАТОК 3. ОГЛЯД З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ ТА ДОГЛЯД З МЕТОЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПС ТИПУ АН-26

AN-26 aircraft security check&search

Схема огляду з метою безпеки та догляду з метою забезпечення безпеки Ан-26



LIST OF AREAS TO BE CHECKED:

1. External check of an aircraft includes:

- external check of the parking, fuselage and chassis of the aircraft;
- wings, engines and pylons check;
- external check of external operational hatches, technical compartments;
- chassis niches check.

2. Internal check of an aircraft includes:

1) crew cabin:

- armchairs, including pockets, pillows, lower armchairs;
- armchairs, including pockets (contents of pockets), pillows, bottom of chairs and space under chairs;
- crew oxygen masks and storage places;
- floor surfaces, including the area in front of the steering wheel;
- controls and seats under crew chairs;
- ceilings;

ПЕРЕЛІК МІСЦЬ ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ОГЛЯДУ:

1. Зовнішній огляд ПС включає:

- зовнішній огляд стоянки, фюзеляжу та шасі ПС;
- огляд крил, двигунів та пілонів;
- зовнішній огляд зовнішніх експлуатаційних люків, технічних відсіків;
- огляд ніш шасі.

2. Внутрішній огляд ПС включає огляд:

1) кабіни екіпажу:

- крісел, у тому числі кишені, подушки, нижню частину крісел;
- крісел, у тому числі кишені (вміст кишень), подушки, нижню частину крісел та простір під кріслами;
- кисневих масок екіпажу та місця їх зберігання;
- поверхні підлоги, включаючи площу, що знаходиться попереду керма;
- управління та місця під кріслами екіпажу;
- стелі;

– the space in front of an Aircraft power unit;

2) Check of the cargo compartment:

– check the detachable discharge tank located under the electrical water heater and vacuum flask;

– check the electrical vacuum flask and water heater and the space around them;

– check the chairs;

– check the ramp control board;

– check storage compartment of on-board tooling on the left side in the front part of the cabin;

– check the dome lights

3) Check of the passenger cabin (if it was installed) An-26:

– storage compartment of on-board tooling on the left side in the front part of the cabin;

– floor of the passenger compartment;

– windows, shutters;

– seats and racks for fixing passenger seats to the floor

– bottom side of seats and backs of the blocks of passenger seats;

– storage compartment of life jackets in the bottom of the blocks of passenger seats

– seats and backs of passenger seat boxes

– onboard catering containers

4) Check of the toilet (if it was installed):

– check the toilet bowl;

– check the used paper box;

– check the clean paper pocket;

– check the floor;

LIST OF AN-26 AREAS TO BE SEARCHED:

Zone № 1 Search of fuselage:

– open flaps of nose undercarriage. To inspect the space of nose gear niche with installed units, equipment and places of their setting;

– search the nose undercarriage;

– open the access «Hydro system units. Aileron control engine», «Units of hydro system. Flaps micro switcher», search the space behind and around them;

– місця перед блоком перевірки енергетики ПС;

2) Огляд вантажної кабіни:

– оглянути знімний зливний бак, розташований під електричними кип'ятильником і термосом;

– оглянути електричні термос і кип'ятильник і простір навколо них;

– оглянути стільці;

– оглянути пульт керування рампою;

– відсік зберігання бортового інструменту по лівому борту в передній частині вантажної кабіни;

– оглянути плафони

3) Огляд пасажирського салону (якщо такий встановлено) Ан-26:

– відсік зберігання бортового інструменту по лівому борту в передній частині вантажної кабіни;

– підлога пасажирського салону;

– вікна, штори;

– місця та стійкі кріплення пасажирських крісел до підлоги;

– нижня частина блоків пасажирських крісел;

– місця зберігання рятувальних жилетів в нижній частині блоків пасажирських крісел;

– сидіння та спинки блоків пасажирських крісел;

– контейнери бортового харчування

4) Огляд туалету (якщо такий встановлено):

– оглянути унітаз;

– оглянути ящик для використаного паперу;

– оглянути кишеню для чистого паперу;

– оглянути підлогу;

ПЕРЕЛІК МІСЦЬ ПС АН-26 ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ДОГЛЯДУ

Зона № 1 Догляд фюзеляжу:

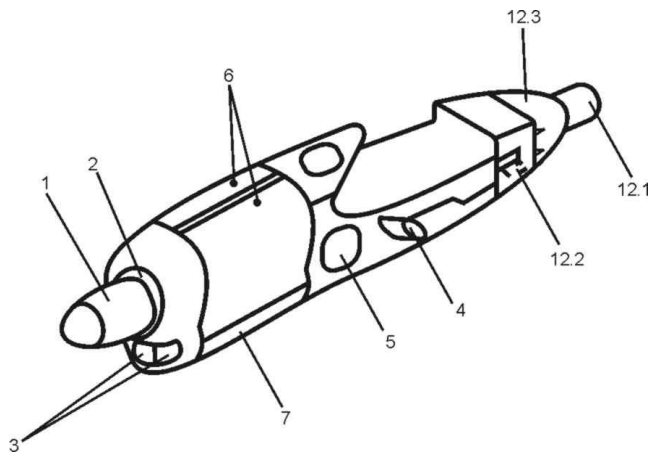
– відкрити стулки передньої опори шасі. Доглянути внутрішній простір ніши передньої опори з установленими в ньому агрегатами, обладнанням та місця їх встановлення;

– доглянути передню опору;

– відкрити люк «Агрегаты гидросистемы. Элеронная РМД», «Агрегаты гидросистемы. МКВ закрылков». Доглянути простір за ними і навколо їх;

– open the hatch «Filling the hydro tank» and search the filling orifice of hydro tank;	– відкрити люк «Заправка гидробака» і доглянути заливну горловину гідробаку;
– open a hatch «Power unit communications» and search space behind it;	– відкрити люк «Коммуникации силовой установки» і доглянути простір за ним;
– open flaps of main undercarriages and screen of undercarriage niche. To search the space of main undercarriages niches with installed units, as well as equipment and places of setting;	– відкрити стулки основних опор і екран ніші шасі. Доглянути внутрішній простір ніш основних опор з установленими в них агрегатами і обладнанням та місця їх установлення;
– search main undercarriages;	– доглянути основні опори;
– open a hatch of rear part of hull (from above) and search space behind;	– відкрити люк хвостової частини фюзеляжу (зверху) і доглянути простір за ним;
– open a hatch «Faucet of conditioning system» and search space behind;	– відкрити люк «Кран системы кондиционирования» та доглянути простір за ним;
– open hatch to access to pipelines of power unit and search space behind;	– відкрити люк для проходу до трубопроводів силової установки і доглянути простір за ним;
– search a fore fairing of chain casing of ramp drive;	– доглянути передній обтічник кожуха ланцюга привода рампи;
– search fairings of fore units of ramp hanging;	– доглянути обтічники передніх вузлів навіски рампи;
– search a hatch in the rear part of hull;	– доглянути люк в хвостовій частині фюзеляжу;
– search a hatch in the top paneling of ramp incursion;	– доглянути люк у верхній обшивці наїзду рампи;
– search the fore cover and hatch of fairing of the lateral lath of ramp;	– доглянути передню кришку і люк на обтічнику бокової рейки рампи;
– search lateral hatches of ramp and incursion;	– доглянути бокові люки рампи і наїзду;
– search a hatch of round connection cable;	– доглянути люк троса заземлення;
– search hatches of РН-600, КВЗ-2, micro switcher of flaps in left and right fairings of center-section;	– доглянути у правому і лівому обтічнику центроплану люки РН-600, КВЗ-2, МКВ закрилків;
– search a hatch of intercommunication device in nose part of hull;	– доглянути люк СПУ в носовій частині фюзеляжу;
– search compartments of radio and electric equipment;	– доглянути відсіки радіообладнання і електрообладнання;
– search a compartment under the nose fairing;	– search відсік під носовим обтічником;
– search a hatch of end switches of ramp;	– search люк кінцевих вимикачів рампи;
– open and search the panel of centralized fuelling in left niche of undercarriage;	– відкрити і доглянути щиток централізованої заправки в лівій ніші шасі;
– search a hatch of points of cutoff of connection of airdrome electric power;	– доглянути люк роз'ємів підключення аеродромного електроживлення;
– to open and search feeder box of pod.	– відкрити і доглянути РК мотогондоли.

Zone № 2 Search of powerplant:



1. search a propeller bush, displaced before;
2. search the air intake of engine;
3. search air intakes of oil and air-air radiators;
4. search the inside of extension pipe;
5. displace hatches (on the left and right side) «Junction of extension pipe» and search space behind;
6. open side covers of the cowl to search side covers of cowl and engine together with installed units and parts;
7. search the lower cover of cowl together with units and parts set on it;
8. open a flap of oil radiator tunnel and search the flap and space behind;
9. open the hatch «Discharge of oil from the oil tank» and search the space behind;
10. open a «Warming-up of engine» hatch. Discharge of oil from oil radiator» and search the space behind;
11. search the panel of connecting pipes of hydro system;
12. **On auxiliary power unit РУ-19А-300:**

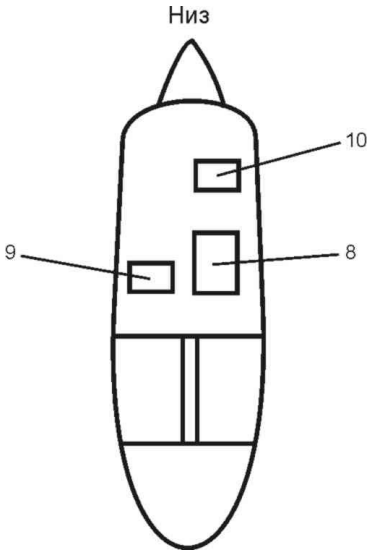
12.1 to search the jet nozzle;

12.2 to open the lower inspection hatch. To search the internal space and air intake of APU;

12.3 to open the cowl of APU. To search the APU with set units;

13. open the flap of air intake on A/C with upper placement of air intake. To search the flap and space behind.

Зона № 2 Догляд двигунів:



1. доглянути втулку повітряного гвинта, знявши його;
2. доглянути забірник повітря двигуна;
3. доглянути забірники повітря мастильного і повітро-повітряного радіаторів;
4. доглянути в середині подовжувальну трубу;
5. зняти люки (зліва та справа) «Соединение удлинительной трубы» та доглянути простір за ними;
6. відкрити бокові кришки капоту. Доглянути бокові кришки капоту та двигун з установленими на ньому агрегатами, деталями;
7. доглянути нижню кришку капоту з установленими на ній деталями та агрегатами;
8. відкрити стулку тунелю мастильного радіатора та доглянути стулку і простір за нею;
9. відкрити люк «Слив масла из маслобака» та доглянути простір на ним;
10. відкрити люк «Подогрев двигателя. Слив масла из маслорадиатора» та доглянути простір за ним;
11. доглянути панель бортових штуцерів гідросистеми;
12. **На допоміжній силовій установці РУ-19А-300:**

12.1 доглянути реактивне сопло;

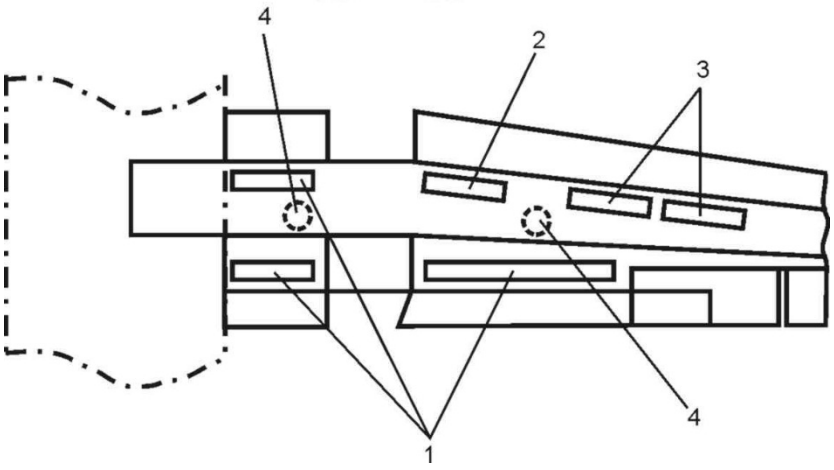
12.2 відкрити нижній оглядовий люк. Доглянути внутрішній простір та забірник повітря ДСУ;

12.3 відкрити капот ДСУ. Доглянути ДСУ з установленими деталями;

13. на літаках з верхнім розміщенням забірника повітря відкрити стулку забірника. Доглянути стулку та простір за нею.

Zone № 3 Search of wings:

Зона № 3. Догляд крила:

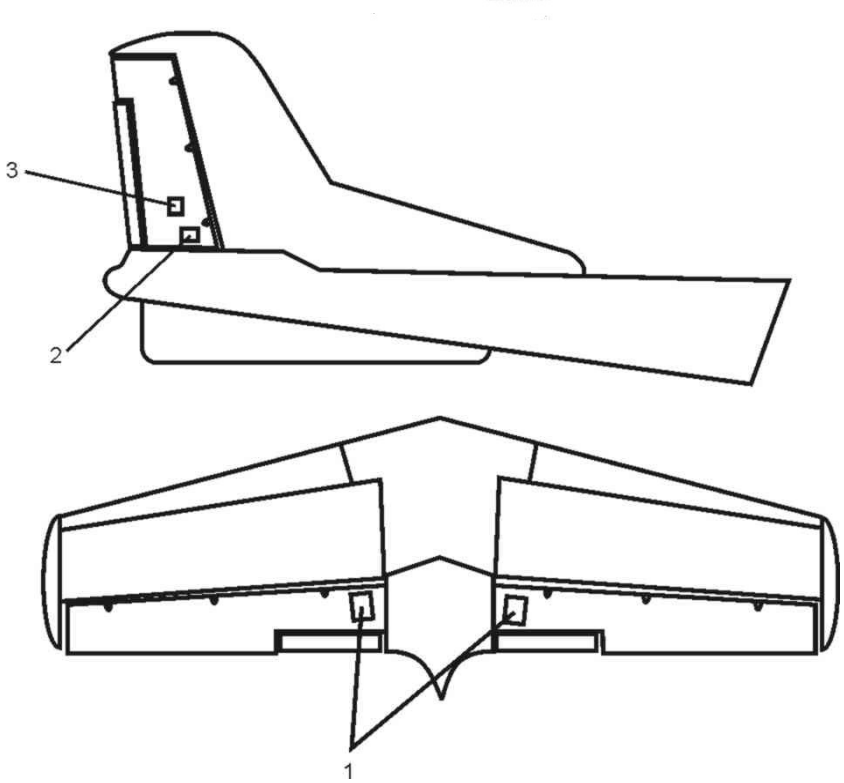


1. open wing clap panels and search the space behind;
2. open a hatch «Cutoff points of anti-icing system. Centralized filling». Search space behind them;
3. search fuelling mouths.

1. відкрити відкидні панелі крила і доглянути простір за ними;
2. відкрити люк «Разъемы противообледенительной системы. Централизованная заправка». Доглянути простір за ним;
3. доглянути заправні горловини.

Zone № 4 Search of empennage:

Зона № 4 Догляд оперення:



1. remove a hatch «Walking beam of trimmer of elevator» (on left and right side) on the elevator and search space behind;
2. remove a hatch on the right side of rudder «Access to bearing» and search space behind;

1. зняти люк «Качалка триммера РВ» (справа та зліва) на РВ та доглянути простір за ним;
2. зняти справа на РН люк «Подход к подшипнику» та доглянути простір на ним;

3. remove a hatch on the right side of rudder «Electric unit МП-100М» and search space behind.

Zone № 5 Search of cockpit:

- search a floor, including space in front of pedals and places around;
- search crew seats and places of their fastening;
- remove and search a hatch of engine startup console;
- search a space under horizontal panel of left console of pilot;
- search space under horizontal panel of right console of pilot;
- search the central console of pilot;
- remove side hatches on central console in cockpit. To search a space behind;
- remove technological plugs on vertical box under the seat of left pilot, search the area;
- open control boxes in cockpit. To search a space behind;
- search the entrance door of cockpit;
- search a space behind shutters of instrument flight;
- search a floor and space under;
- search all shutters and all casements in cockpit;
- search a hatch of PIC's oxygen mask storage;
- search a hatch of fuses on electric circuit brakes panel;
- search a space behind instrument panels, dashboards, panels;
- search the cover of oxygen and Protective Breathing Equipment storage;
- search a space under the table of radio operator, on the stack of radio operator;
- search a container of emergency radio station P-855M;
- search a box with spare fuses on radio operator table;
- search places of aggregates under the table of navigator;
- search a box of feeders of terminal-block panels on the place of navigator;
- search a space behind console of check of fire system;
- search hatches of box, installed on floor of navigator's place.

Zone № 6 Search of toilet:

- search a space around water tank;

3. зняти справа на РН люк «Электромеханизм МП-100М» та доглянути простір за ним.

Зона № 5 Догляд кабіни екіпажу:

- доглянути підлогу, включаючи простір перед педалями и місця навколо них;
- доглянути крісла екіпажу і місця їх кріплення;
- зняти та доглянути люк пульта запуску двигунів;
- доглянути простір під горизонтальною панеллю лівого пульта пілота;
- доглянути простір під горизонтальною панеллю правого пульта пілота;
- доглянути центральний пульт пілотів;
- зняти бокові люки на центральному пульті у кабіні екіпажу. Доглянути простір за ними;
- зняти технологічні заглушки на вертикальному коробі під кріслом лівого пілота, доглянути цю зону;
- відкрити короба управління у кабіні екіпажу. Доглянути простір за ними;
- доглянути двері кабіни екіпажу;
- доглянути простір за шторками приладового польоту;
- доглянути підлогу і простір під нею;
- доглянути всі заслінки та кватирки кабіни екіпажу;
- доглянути люк зберігання кисневої маски КПС;
- доглянути люк запобіжників на щиті АЗС;
- перевірити простір за приладовими дошками, щитками, панелями;
- доглянути чохол зберігання кисневих та протидимних масок;
- доглянути простір під столом радиста, на етажерці радиста;
- доглянути контейнер аварійної радіостанції Р-855М;
- доглянути ящик з запасними запобіжниками на столі радиста;
- доглянути місця установлення агрегатів під столом штурмана;
- доглянути РК клемових панелей на місці штурмана;
- доглянути простір за пультом перевірки пожежної системи;
- доглянути люки короба, розташованого на підлозі місця штурмана

Зона № 6 Догляд туалету:

- доглянути простір навколо баку для води;

- search a sink;
- search a pan of lavatory;
- search a box for waste paper;
- search a box for clean paper;
- search the floor;
- remove an easily displaceable hatch and open a hatch from beneath on the vertical box and hatch on ceiling close to the frame №7. Search a space behind.

Zone № 7 Search of cargo cabin:

- search a space behind the hatch «Ramp lifting cylinder»;
- search a space behind the hatch «Threshold bridges»;
- search the medical kit;
- search a space behind hatch «Faucet of hand pump supply»;
- search a place under the hand pump;
- search a console of ramp control;
- search a console of cargo hatch and conveyer ground control;
- search a console of winch control;
- search a space behind the hatch «Carriage check »;
- search the winch and its fastening;
- open and search easily detachable panels on ceiling, a space behind;
- search a floor and the space underneath;
- search chairs;
- search a stack of special equipment between frames 9-10 on the right board and space around;
- search electric thermos and boiler and space around;
- search a detachable waste tank, positioned under electric boiler and thermos;
- search zones of set of blocks of aviation and radio-electronic equipment behind the frame № 40;
- search zones of set of blocks of aviation and radio-electronic equipment on the ceiling and under floor;
- search zones of installation of blocks of aviation and radio-electronic equipment on stacks between frames 9 and 10 on the left and right board;
- search a hatch of pitot tube sedimentation tanks;
- search a cover for portable lamp storage;
- search a hatch of ramp end switchers.

- доглянути раковину;
- доглянути унітаз;
- доглянути ящик для використаного паперу;
- доглянути кишеню для чистого паперу;
- доглянути підлогу;
- зняти легкознімний люк і відкрити люк знизу на вертикальному коробі і люк на стелі у районі шпангоута №7. Доглянути простір за ним;

Зона № 7. Догляд вантажної кабіни:

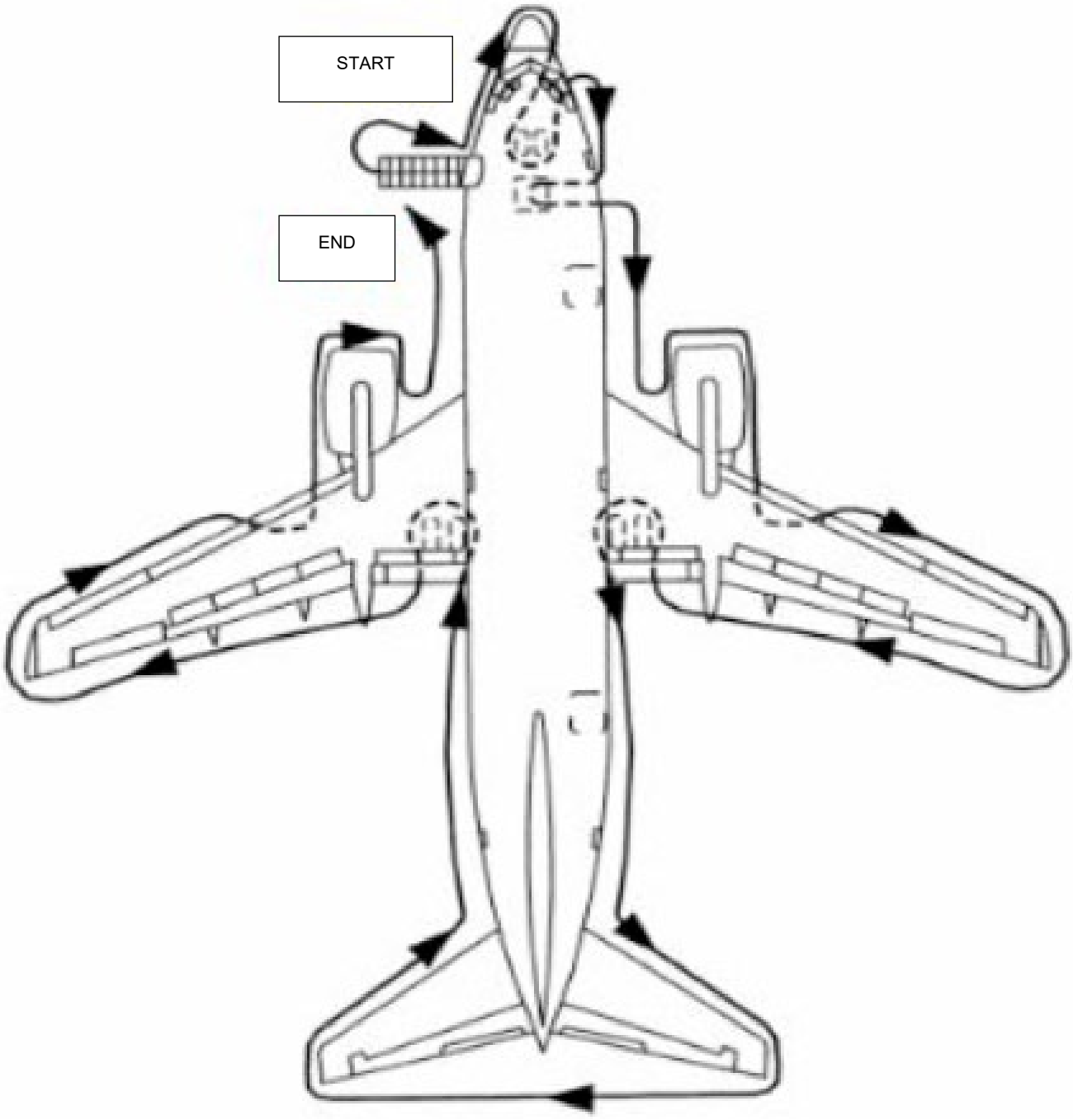
- доглянути простір за люком «Цилиндр підйому рампи»;
- доглянути простір за люком «Мостики на порог»;
- доглянути аптечку;
- доглянути простір за люком «Кран живлення ручного насоса»;
- доглянути місце під ручним насосом;
- доглянути пульт керування рампою;
- доглянути пульт наземного керування вантажним люком і транспортером;
- доглянути пульт керування лебідкою;
- доглянути простір за люком «Осмотр каретки»;
- доглянути лебідку і кріплення;
- відкрити і обстежити легкознімні панелі стелі, простір за ними;
- доглянути підлогу і простір під нею;
- доглянути стільці;
- доглянути етажерку спеціального обладнання між шпангоутами 9-10 з правого борту і простір навколо неї;
- доглянути електричні термос і кип'ятильник і простір навколо них;
- доглянути знімний зливний бак, розташований під електричними кип'ятильником і термосом;
- доглянути зони установлення блоків AiPEO за шпангоутом № 40;
- доглянути зони установлення блоків AiPEO на стелі і під підлогою;
- доглянути зони установлення блоків AiPEO на етажерках між 9 і 10 шпангоутами з лівого та правого борту;
- доглянути люк відстійників ПВД;
- доглянути чохол зберігання переносної лампи;
- доглянути люк кінцевих вимикачів рампи.

ANNEX 4. BOEING 737-300 AIRCRAFT SECURITY CHECK&SEARCH

ДОДАТОК 4. ОГЛЯД BOEING 737-300 З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ ТА ДОГЛЯД BOEING 737-300 З МЕТОЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ

Boeing 737-300 aircraft security check&search

Схема огляду Boeing 737-300 з метою безпеки та догляду Boeing 737-300 з метою забезпечення безпеки



LIST OF AREAS TO BE CHECKED:

1. External check of an aircraft includes:

- external search of the parking, aircraft fuselage and landing gear;

ПЕРЕЛІК МІСЦЬ ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ОГЛЯДУ:

1. Зовнішній огляд ПС включає:

- зовнішній огляд стоянки, фюзеляжу та шасі ПС;

- search of wings and engines;
- external search of external operational hatches (access doors), technical compartments;
- search of wheel wells.

2. Internal check of an aircraft includes:

1. cockpit security check:

- armchairs, including pockets (contents of pockets), pillows, bottom of chairs and space under chairs;
- crew oxygen masks and storage places;
- floor panels, including the area in front of the steering wheel;
- controls and space under crew chairs;
- ceiling;

2) cargo compartment security check:

- check the detachable discharge tank located under the electrical water heater and vacuum flask;
- check the electrical vacuum flask and water heater and the space around them;
- check the chairs;
- check the cargo door control board;
- check dome lights

3) galley security check:

- check the toilet bowl;
- check the used paper box;
- check the clean paper pocket;
- check the floor.

LIST OF B737-300 AREAS TO BE CHECKED DURING SECURITY SEARCH:

Zone № 1 Fuselage Security Search:

- open Electronic Equipment Access Door, search the space behind it;
- open Nose Wheel Well Door. Search the inside of the Wheel Well with installed units, equipment and places of their setting;
- search the Nose Wheel
- open Forward Access Door (in front of the Nose Wheel Well), search the inside;
- open External Power Access Door/External Power Receptacle, search the inside;
- open Forward Toilet Service Panel, search Forward Toilet Drain Outlet and Flush Ports;

- огляд крил та двигунів;
- зовнішній огляд зовнішніх експлуатаційних люків, технічних відсіків;
- огляд ніш шасі.

2. Внутрішній огляд ПС включає огляд:

1) кабіни екіпажу:

- крісел, у тому числі кишені (вміст кишень), подушки, нижню частину крісел та простір під кріслами;
- кисневих масок екіпажу та місця їх зберігання;
- поверхні підлоги, включаючи площу, що знаходиться попереду керма;
- органів управління та місця під кріслами екіпажу;
- стелі;

2) Огляд вантажної кабіни:

- оглянути знімний зливний бак, розташований під електричними кип'ятильником і термосом;
- оглянути електричні термос і кип'ятильник і простір навколо них;
- оглянути стільці;
- оглянути пульт керування вантажної двері;
- оглянути плафони

3) Огляд туалету:

- оглянути унітаз;
- оглянути ящик для використаного паперу;
- оглянути кишеню для чистого паперу;
- оглянути підлогу.

ПЕРЕЛІК МІСЦЬ ПС B737-300, ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ДОГЛЯДУ З МЕТОЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ

Зона № 1 Догляд фюзеляжу:

- відкрити носовий люк доступу до електронного обладнання (внизу фюзеляжу), доглянути простір за ним;
- відкрити стулки передньої опори шасі. Долянути внутрішній простір ніши передньої опори з установленими в ньому агрегатами, обладнанням та місця їх встановлення;
- доглянути передню опору шасі;
- відкрити оглядовий люк попереду ніши шасі, доглянути простір за ним;
- відкрити люк роз'єму підключення зовнішнього джерела живлення, доглянути внутрішній простір;
- відкрити люк обслуговування носового туалету, доглянути зливний отвір унітазу та місця підключення зливу;

– open Oxygen Panel Access Door (Optional), search the space inside;	– відкрити панель підключення кисневого обладнання, доглянути простір за нею;
– open Air Conditioning Access Door, search the inside;	– відкрити люк доступу до системи кондиціонування повітря, доглянути внутрішній простір;
– open Underwing Fairing Access Panel, search Hydraulic Ground Service Module Connection and other equipment;	– відкрити панель доступу під обтічником крила, доглянути місця підключення гідравлічного модуля наземного обслуговування та інше обладнання під панеллю;
– open Air Conditioning Access Panel / Ground Conditioned Air Connection, search all Equipment inside;	– відкрити панель доступу до системи кондиціонування повітря та підключення наземної системи кондиціонування, доглянути все обладнання;
– search Center Tank Access Panel;	– оглянути центральну панель доступу до паливних баків;
– open Main Wheels Well Door and screen of Main Landing Gear. Search the space of Main Wheel Well with installed equipment and places of setting;	– відкрити стулки основних опор і екран ніші шасі. Доглянути внутрішній простір ніш основних опор з установленими в них агрегатами і обладнанням та місця їх установлення;
– search Main Landing Gear;	– доглянути основні опори;
– search Aft Toilet Service Door, check Aft Toilet Drain Outlet Right-Hand and Left-Hand Flush Ports;	– відкрити люк обслуговування хвостового туалету, доглянути зливний отвір унітазу та місця підключення зливу;
– search Tailcone Access Door, check Interior Structure of Tail Compartment;	– відкрити люк доступу у хвостовій частині фюзеляжу і доглянути внутрішній простір хвостового відсіку;
– search APU Exhaust Duct;	– доглянути реактивне сопло допоміжної силової установки;
– open Left Tailcone Access Door and search APU Oil Filler compartment;	– відкрити люк з лівого боку хвостової частини та доглянути відсік масляного фільтра допоміжної силової установки;
– open APU Cowl Door and search APU Servicing and Inspection compartment;	– відкрити кришку капоту допоміжної силової установки і доглянути відсік огляду і обслуговування допоміжної силової установки;
– open Stabilizer Trim Access Door and search all equipment inside;	– відкрити люк доступу до тріммерів стабілізаторів і доглянути все внутрішнє обладнання;
– open Fluid Drain Access Door and search the space behind;	– відкрити люк доступу до зливу рідини і доглянути внутрішній простір;
– open Water Service Panel and search Water Servicing Connections and other equipment there;	– відкрити панель доступу до обладнання з підключення води та доглянути зєднання водопроводів та інше обладнання у відсіку;
– open Access Panel to APU Duct and search it;	– відкрити панель доступу до повітряного каналу допоміжної силової установки і доглянути його;
– open Access Panel to Heat Detection Wire and search the space behind.	– відкрити панель доступу до датчику перегріву і доглянути внутрішній простір.
Zone № 2 Check of powerplant:	**Зона № 2 Догляд двигунів:**
– search Engines Air inlets;	– доглянути забірники повітря двигунів;
– open Cowl Access Panel (Right- and Left-Hand Side), search Oil Reservoir and Fan Thrust Reverser Assy;	– відкрити панель доступу до капота (правий і лівий боки), доглянути масляний резервуар та вентилятор реверсу тяги;
– open Cowl Access Door (Right Hand Side Nacelle), search Engine Oil Tank;	– відкрити бокові кришки капоту (права сторона мотогондоли), доглянути масляний бак двигунів;
– open Fan Cowl (Right- and Left-Hand Side), search the space behind them;	– відкрити кожухи вентилятора (правий і лівий), перевірити простір за ними;
– search Engines Exhaust Duct.	– доглянути реактивне сопло.

Zone № 3 Check of wings:

- open wing Access Panels and search the space behind;
- open Fuel Boost Pump Access Panel Front Spar Station and search the space behind;
- search Fueling Station.

Зона № 3. Догляд крила:

- відкрити відкидні панелі крила і доглянути простір за ними;
- відкрити передню панель доступу до насоса підкачування палива і доглянути простір за нею;
- доглянути заправні горловини.

Zone № 4 Check of cockpit:

- search floor panels, including space in front of pedals and places around;
- search crew seats and places of their fastening;
- search the Library;
- search the Wardrobe;
- search a space under horizontal panel of left console of pilot;
- search space under horizontal panel of right Pilot Console;
- search the Pilot Central Console;
- search Jump Seat Panel;
- search the Cockpit Entrance Door;
- search Floor Panels and space under them;
- search all shutters and all casements in cockpit;
- search a hatch of PIC's oxygen mask storage;
- search the space behind instrument panels, dashboards, panels;
- search the cover of oxygen and Protective Breathing Equipment storage.

Зона № 4 Догляд кабіни екіпажу:

- доглянути підлогу, включаючи простір перед педалями и місця навколо них;
- доглянути крісла екіпажу і місця їх кріплення;
- доглянути місце зберігання документації;
- доглянути шафу для зберігання одягу
- доглянути простір під горизонтальною панеллю лівого пульта пілота;
- доглянути простір під горизонтальною панеллю правого пульта пілота;
- доглянути центральний пульт пілотів;
- доглянути запасний стілець;
- доглянути двері кабіни екіпажу;
- доглянути панелі підлоги і простір під ними;
- доглянути всі заслінки та кватирки кабіни екіпажу;
- доглянути люк зберігання кисневої маски КПС;
- доглянути простір за приладовими дошками, щитками, панелями;
- доглянути чохол зберігання кисневих та протидимних масок.

Zone № 5 Search of Galley:

- search a space around water tank;
- search a sink;
- search a toilet;
- search a wastepaper box;
- search a clean paper box;
- search the floor.

Зона № 5 Догляд туалету:

- доглянути простір навколо баку для води;
- доглянути раковину;
- доглянути унітаз;
- доглянути ящик для використаного паперу;
- доглянути кишеню для чистого паперу;
- доглянути підлогу.

Zone № 6 Search of cargo cabin:

- search the medical kit;
- search a Cargo Door Console;
- search a cargo hatch and conveyer Ground Control Console;
- search a Winch Control Console;
- search the winch and its fastening;
- open and search Ceiling Panels and space behind;
- search Floor Panels and the space underneath;
- search places of aviation and radio-electronic equipment on the ceiling and under floor;
- search a cover for portable lamp storage.

Зона № 6 Догляд вантажної кабіни:

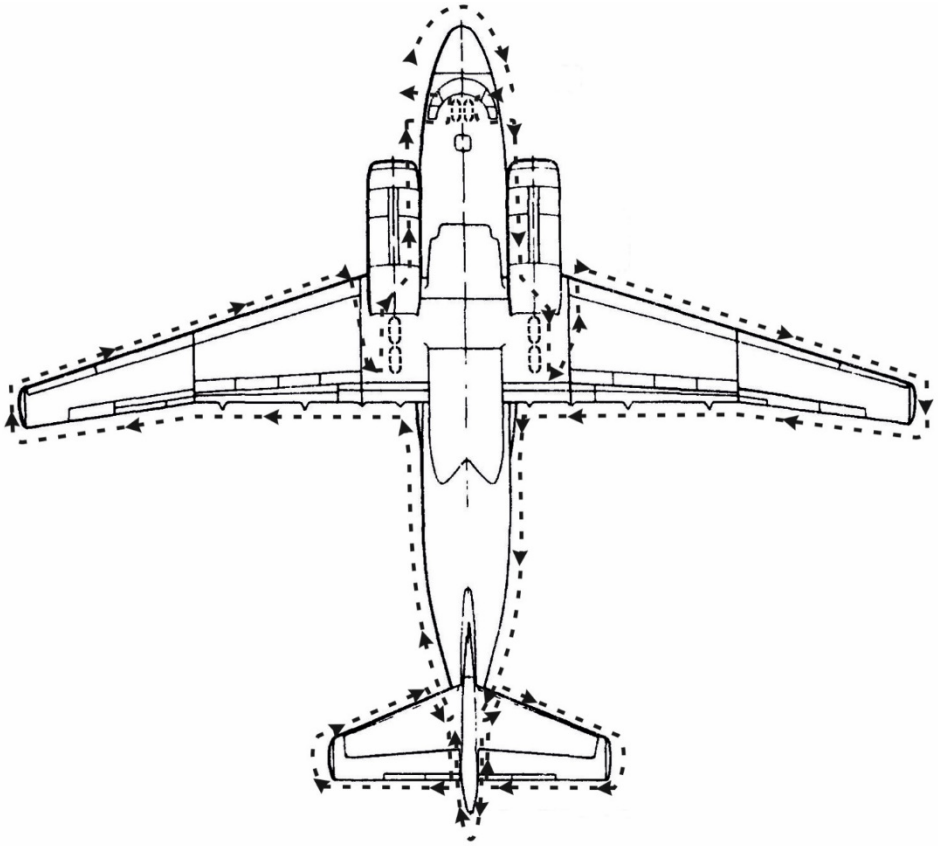
- доглянути аптечку;
- доглянути пульт керування вантажної двері;
- доглянути пульт наземного керування вантажним люком і транспортером;
- доглянути пульт керування лебідкою;
- доглянути лебідку і кріплення;
- відкрити і доглянути легко знімні панелі стелі, простір за ними;
- доглянути підлогу і простір під нею;
- доглянути зони установлення блоків AiPEO на стелі і під підлогою;
- доглянути чохол зберігання переносної лампи.

ANNEX 5. AN-74TK-100 SECURITY CHECK&SEARCH

AN-74TK-100 aircraft security check&search

ДОДАТОК 5. ОГЛЯД З МЕТОЮ БЕЗПЕКИ ТА ДОГЛЯД З МЕТОЮ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПС ТИПУ АН-74ТК-100

Схема огляду з метою безпеки та догляду з метою забезпечення безпеки ПС Ан-74ТК-100



LIST OF AREAS TO BE CHECKED:

1. External check of an aircraft includes:
   - external check of the parking, fuselage and chassis of the aircraft;
   - wings, engines and pylons check;
   - external check of external operational hatches, technical compartments;
   - overview of chassis niches.
2. Internal check of an aircraft includes:

1) crew cabins:
   - armchairs, including pockets, pillows, lower armchairs;
   - armchairs, including pockets (contents of pockets), pillows, bottom of chairs and space under chairs;
   - crew oxygen masks and storage places;
   - floor surfaces, including the area in front of the steering wheel;
   - controls and seats under crew chairs;
   - ceilings;
   - the space in front of an Aircraft power unit;

ПЕРЕЛІК МІСЦЬ ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ОГЛЯДУ:

1. Зовнішній огляд ПС включає:
   - зовнішній огляд стоянки, фюзеляжу та шасі ПС;
   - огляд крил, двигунів та пілонів;
   - зовнішній огляд зовнішніх експлуатаційних люків, технічних відсіків;
   - огляд ніш шасі.
2. Внутрішній огляд ПС включає огляд:

1) кабіни екіпажу:
   - крісел, у тому числі кишені, подушки, нижню частину крісел;
   - крісел, у тому числі кишені (вміст кишень), подушки, нижню частину крісел та простір під кріслами;
   - кисневих масок екіпажу та місця їх зберігання;
   - поверхні підлоги, включаючи площу, що знаходиться попереду керма;
   - управління та місця під кріслами екіпажу;
   - стелі;
   - місця перед блоком перевірки енергетики ПС;

2) Check of the cargo compartment:

- check the electrical vacuum flask and water heater and the space around them;
- check the chairs;
- check the ramp control board;
- check upper and side emergency hatches;
- check dome lights

3) Check of the passenger cabin (if it was installed) An-74TK-100:

- floor of the passenger compartment;
- windows, shutters;
- seats and racks for fixing passenger seats to the floor
- bottom side of seats and backs of the blocks of passenger seats;
- storage compartment of life jackets in the bottom of the blocks of passenger seats
- seats and backs of passenger seat boxes
- onboard catering containers

4) Check of the toilet (if it was installed):

- check the toilet bowl;
- check the used paper box;
- check the clean paper pocket;
- check the floor;

LIST OF AN-74TK-100 AREAS TO BE SEARCHED:

Zone № 1 Search of fuselage:

- search the flaps of nose undercarriage;
- search the nose undercarriage;
- open the hatch «Filling the hydro tank» and search the filling orifice of hydro tank;
- open a hatch «Power unit communications» and search space behind it;
- open flaps of main undercarriages and screen of undercarriage niche. To search the space of main undercarriages niches with installed units, as well as equipment and places of setting;
- inspect main undercarriages;
- open a hatch of rear part of hull and search space behind;
- open a hatch of conditioning system and che search ck space behind;
- open hatch to access to pipelines of power unit and search space behind;
- search fairings of fore units of ramp hanging;
- search the rear part of hull;
- search a paneling of ramp incursion;
- search lateral hatches of ramp and incursion;

2) Огляд вантажної кабіни:

- оглянути електричний кип'ятильник і простір навколо них;
- оглянути стільці;
- оглянути пульт керування грузовим люком;
- оглянути верхній та бокові аварійні люки;
- оглянути плафони

3) Огляд пасажирського салону (якщо такий встановлено) Ан-74ТК-100:

- підлога пасажирського салону;
- вікна, штори;
- місця та стійкі кріплення пасажирських крісел до підлоги;
- нижня частина блоків пасажирських крісел;
- місця зберігання рятувальних жилетів в нижній частині блоків пасажирських крісел;
- сидіння та спинки блоків пасажирських крісел;
- контейнери бортового харчування

4) Огляд туалету (якщо такий встановлено):

- оглянути унітаз;
- оглянути ящик для використаного паперу;
- оглянути кишеню для чистого паперу;
- оглянути підлогу;

ПЕРЕЛІК МІСЦЬ ПС АН-74ТК-100 ЩО ПІДЛЯГАЮТЬ ДОГЛЯДУ

Зона № 1 Догляд фюзеляжу:

- доглянути стулки передньої опори шасі.;
- доглянути передню опору;
- відкрити люк «Заправка гидробака» і доглянути заливну горловину гідробаку;
- відкрити люк «Коммуникации силовой установки» і доглянути простір за ним;
- доглянути стулки основних опор і екран ніші шасі. Доглянути внутрішній простір ніш основних опор з установленими в них агрегатами і обладнанням та місця їх установлення;
- доглянути основні опори;
- відкрити люк хвостової частини фюзеляжу і доглянути простір за ним;
- відкрити люк системи кондиціонування та доглянути простір за ним;
- відкрити люк для проходу до трубопроводів силової установки і доглянути простір за ним;
- доглянути обтічники передніх вузлів навіски рампи;
- доглянути хвостову частину фюзеляжу;
- доглянути обшивку наїзду рампи;
- доглянути бокові люки рампи і наїзду;

- search a hatch of round connection cable;
- search compartments of radio and electric equipment;
- search a compartment under the nose fairing;
- search a end switches of ramp;
- open and search the panel of centralized fuelling;
- search a hatch of points of cutoff of connection of airdrome electric power.

Zone № 2 Search of powerplant:

- search the air intake toes and air intakes;
- search the locks and the space under the covers of the central part of the motor gondolas;
- open the fan covers and search the space underneath them;
- open the gas generator covers and search the space underneath them;
- search reversible devices;
- open the covers of the engine mounting beam hatches, the covers and hatches of the tail section of the motor gondolas, and search the space underneath them;
- search the drainage holes on the underside of the fan covers;
- search the air intake intakes for blowing the wing screens;
- search the nozzle flaps;
- search the wing screens;
- search the supports and blow-through cavities of the engine shafts.

Zone № 3 Search of wings:

- open wing clap panels and search the space behind;
- open the hatches of the anti-icing system units. Search space behind them;
- open and search fuelling mouths;
- open and search the plugs of the filling necks of caisson tanks;
- search drainage holes.

Zone № 4 Search of empennage:

- remove the hatches and folding access panels to the end unit of the steering rudder suspension at the rear of the keel and search the space behind them;
- remove the keel nose access cover and search the space behind it.

Zone № 5 Search of the cockpit:

- search a floor, including space in front of pedals and places around;
- search crew seats and places of their fastening;
- search an engine startup console;

- доглянути люк троса заземлення;
- доглянути відсіки радіообладнання і електрообладнання;
- доглянути відсік під носовим обтічником;
- доглянути кінцеві вимикачі рампи;
- відкрити і оглянути щиток централізованої заправки;
- доглянути люк роз'ємів підключення аеродромного електроживлення.

Зона № 2 Догляд двигунів:

- доглянути носки повітрязабірників та повітрязабірники;
- доглянути замки та простір під кришками центральної частини мотогондол;
- відкрити капоти вентиляторів та доглянути простір під ними;
- відкрити капоти газогенераторів та доглянути простір під ними;
- доглянути реверсивні пристрої;
- відкрити кришки люків балки кріплення двигунів, кришки та люки хвостової частини мотогондол та доглянути простір під ними;
- доглянути дренажні отвори на нижній поверхні капотів вентиляторів;
- доглянути забірники підводів повітря для обдувки екранів крила;
- доглянути стулки сопел;
- доглянути екрани крила;
- доглянути стійки та порожнини суфлювання валів двигунів.

Зона № 3. Догляд крила:

- відкрити відкидні панелі крила і доглянути простір за ними;
- відкрити люки агрегатів системи протизледеніння. Доглянути простір за ним;
- відкрити та доглянути пробки заливних горловин;
- відкрити та доглянути пробки заливних горловин баків-кесонів;
- доглянути дренажні отвори.

Зона № 4 Догляд оперення:

- зняти люки та відкидні панелі доступу до кінцевого вузла навіски керма напрямку на задній частині кіля та доглянути простір за ними;
- зняти кришку доступу до носка кіля та доглянути простір за нею.

Зона № 5 Догляд кабіни екіпажу:

- доглянути підлогу, включаючи простір перед педалями и місця навколо них;
- доглянути крісла екіпажу і місця їх кріплення;
- доглянути пульт запуску двигунів;

- search a space under horizontal panel of left console of pilot;
- search space under horizontal panel of right console of pilot;
- search the central console of pilot;
- displace side hatches on central console in cockpit. To inspect a space behind;
- open control boxes in cockpit. To search a space behind;
- search the entrance door of cockpit;
- search a space behind shutters of instrument flight;
- search a floor and space under;
- search all shutters and all casements in cockpit;
- search a hatch of PIC's oxygen mask storage;
- search a hatch of fuses on electric circuit brakes panel;
- search a space behind instrument panels, dashboards, panels;
- search the cover of oxygen and Protective Breathing Equipment storage;
- search places of aggregates at the navigators work station;
- search a box of feeders of terminal-block panels on the place of navigator;
- search a space behind fire test panel.

- доглянути простір під горизонтальною панеллю лівого пульта пілота;
- доглянути простір під горизонтальною панеллю правого пульта пілота;
- доглянути центральний пульт пілотів;
- зняти бокові люки на центральному пульті у кабіні екіпажу. Доглянути простір за ними;
- відкрити короба управління у кабіні екіпажу. Доглянути простір за ними;
- доглянути двері кабіни екіпажу;
- доглянути простір за шторками приладового польоту;
- доглянути підлогу і простір під нею;
- доглянути всі заслінки та кватирки кабіни екіпажу;
- доглянути люк зберігання кисневої маски КПС;
- доглянути люк запобіжників на щиті АЗС;
- доглянути простір за приладовими дошками, щитками, панелями;
- доглянути чохол зберігання кисневих та протидимних масок;
- доглянути місця установлення агрегатів на робочому місці штурмана;
- доглянути РК клемових панелей на місці штурмана;
- доглянути простір за пультом перевірки пожежної системи.

Zone № 6 Search of toilet:

- search a space around water tank;
- search a sink;
- search a pan of lavatory;
- search a box for waste paper;
- search a box for clean paper;
- search the floor;

Зона № 6 Догляд туалету:

- доглянути простір навколо баку для води;
- доглянути раковину;
- доглянути унітаз;
- доглянути ящик для використаного паперу;
- доглянути кишеню для чистого паперу;
- доглянути підлогу;

Zone № 7 Search of galley block:

- search electric kettles;
- search the electric stove;
- search the safe disposal containers;
- search the waste container;
- search the drain tank.

Зона № 7 Догляд буфетного блоку:

- доглянути електрокип'ятильники;
- доглянути електроплитку;
- доглянути контейнери КБУ;
- доглянути контейнер для відходів;
- доглянути зливний бак.

Zone № 7 Search of cargo cabin:

- search the medical kit;
- search a cargo hatch and conveyer Ground Control Console;
- open and search Ceiling Panels and space behind;
- search Floor Panels and the space underneath;
- search places of aviation and radio-electronic equipment on the ceiling and under floor;
- search a cover for portable lamp storage.

Зона № 7. Догляд вантажної кабіни:

- доглянути аптечку;
- доглянути пульт наземного керування вантажним люком і транспортером;
- відкрити і доглянути легко знімні панелі стелі, простір за ними;
- доглянути підлогу і простір під нею;
- доглянути зони установлення блоків AiPEO на стелі і під підлогою;
- доглянути чохол зберігання переносної лампи.

ANNEX 6. OFFICIAL REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE REPORT ON ACT OF UNLOWFUL INTERFERENCE

ДОДАТОК 6. ОФІЦІЙНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВЧИНЕННЯ СПРОБИ АБО АКТ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

PART 1: PRELIMINARY ☐ FINAL ☐

The preliminary report should be completed and forwarded to ICAO as soon as practicable after the act is resolved.

State providing the report: **Ukraine** Date of report: **dd.mm.yyyy**

PART 2: TYPE OF AUI	Successful AUI	Attempted AUI
a) Attack on aircraft in flight (e.g. sabotage and MANPADS attacks)	☐	☐
b) Attack on airport/other aviation facility (including aircraft on ground)	☐	☐
c) Unlawful seizure of aircraft	☐	☐
d) Attack using aircraft as a weapon (including remotely piloted aircraft systems)	☐	☐
e) Cyber-attack which endangers aviation safety	☐	☐
f) Other acts not specified above	☐	☐

PART 3: GENERAL INFORMATION	**FLIGHT INFORMATION**	
Date of the incident: [dd/mm/yyyyy]	Departure date: - [dd/mm/yyyyy]	# of passengers: -
Location (Airport, State, etc.):	Flight number: - Operator: -	# of crew: - # of IFSO1: -
Start time of the incident: **00:00 (UTC)** [local time – 24-hour clock] End time of the incident: **00:00 (UTC)** [local time – 24-hour clock] Aircraft type: - State of Registry: -	☐ scheduled ☐ chartered ☐ international ☐ domestic Airport of departure: - Airport of arrival: - Intended destination: -	# of perpetrators: - Weapon/method used: ☐ Firearm ☐ Explosive ☐ Other (specify in Part 4) ☐ None Incident took place: ☐ On the ground ☐ In flight

[1] In-flight security officer (IFSO)

PART 4: DESCRIPTION OF THE INCIDENT AND ACTIONS TAKEN TO REMEDY POTENTIAL WEAKNESSES

	NUMBER OF CASUALTIES / INJURIES Passengers Crew members Perpetrators Others	
Killed Injured	……-…….. ……-…….. ……-…….. ……-…….. ……-…….. ……-…….. …….. ……-…….. ……-……..	.....

[Please include as many details as possible, including information on damages, facilities, perpetrators and weapons used, circumstances surrounding casualties and injuries, as well as any temporary or permanent corrective actions implemented as a result of the incident. Use another blank page if necessary.]

……

Signature

……

Name

……

Title

……

Department

ANNEX 7. WRITTEN FINAL WARNING **ДОДАТОК 7. ОСТАННЄ ПИСЬМОВЕ ПОПЕРЕДЖЕННЯ**

Written final warning
Останнє письмове попередження

Passenger Name _____ **Flight No**_____

ПІБ пасажира **№ рейса**

_____ **Date**_____

Дата

Seat No _____ **Time (UTC)** _____

№ місця **Час (UTC)**

You have already been told by the cabin crew that your behavior on board this aircraft is unacceptable, i.e. (see marking):

Члени екіпажу вже проінформували Вас про те, що Ваша поведінка на борту цього повітряного судна є неприйнятною, зокрема (див. позначене):

☐ Verbal abuse ☐ Harassment ☐Disregard of smoking regulations

Усні образи Залякування Ігнорування правил заборони паління

☐ Consuming „carry on" alcoholic beverages

Вживання алкогольних напоїв, які не подавались екіпажем

☐ Intoxicated and disorderly conduct

Неприпустима поведінка у стані алкогольного сп'яніння/інтоксикації

☐ Refusal to follow instructions of the crew ☐ Physical assault

Відмова виконувати вказівки екіпажу Фізичний напад

☐ Endangering the safety of the aircraft

Створення загрози безпеці польотів

With Immediate Effect: **You must comply with crew's instructions**

Негайні дії: **Ви зобов'язані виконувати вказівки екіпажу**

If you fail to comply, low enforcement authorities at airport on arrival will be reported of your conduct for appropriate measures according to the law. The PIC has a right for emergency landing at diversion airport to apply such measures to you.

Якщо Ви відмовитесь підкорятись, то з прибуттям до аеропорту про Вашу поведінку буде повідомлено правоохоронним органам з метою прийняття належних заходів у відповідності до законодавства. КПС залишає також за собою право приземлитися за даних обставин в аеропорту позапланової посадки.

Claims will be made against you for any costs due to you behaviors, then you will be refused of further air transportation on the Aircompanys flights.

Вам буде пред'явлено позов на відшкодування витрат, що виникли за Вашої поведінки, а також відмовлено бути пасажиром авіакомпанії у майбутньому.

PIC / КПС _____

ANNEX 8. PASSENGER DISTURBANCE REPORT FOR THE AUTHORITIES

ДОДАТОК 8. АКТ ПРО ПРАВОПОРУШЕННЯ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

PASSENGER DISTURBANCE REPORT FORM FOR AUTHORITIES/
ФОРМА ЗВІТУ ПРО ДІСТРУКТИВНІ ДІЇ ПАСАЖИРА ДЛЯ ОРГАНІВ ВЛАДИ

«Aircompany»
«Авіакомпанія»

NOTICE OF TORT ON AIRCRAFT BOARD
(Unruly/Disruptive Passenger Report)
/ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ПРАВОПОРУШЕННЯ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА/
(Звіт про некеровану/ недисципліновану поведінку пасажира)

TO BE COMPLETED FOLLOWING ANY LEVEL OF INCIDENT 1 THROUGH 4
/Заповнюється при інцидентах рівня 1 – 4/

Date_____ /Дата/	**Flight No**_____ /№ рейсу/	**A/C Identification №** /Ідентифікаційний № ПС_____	**Flight leg** /Ділянка польоту/ _____	**Phase of flight** /Етап польоту/ _____

FLIGHT CREW / Льотний екіпаж/	
Name of PIC /Прізвище КПС/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/
Name of Co-pilot /Прізвище другого пілота/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/
CABIN CREW MEMBERS / Члени кабінного екіпажу/	
Name of senior flight attendant: № 1 /Прізвище старшого бортпровідника: № 1/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/
Name of flight attendant № 2 /Прізвище бортпровідника № 2/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/
Name of flight attendant № 3 /Прізвище бортпровідника № 3/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/
Name of flight attendant № 4 /Прізвище бортпровідника № 4/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/
Name of flight attendant № 5 /Прізвище бортпровідника № 5/ _____	_____ **EMPLOYEE NO. AND BASE** /Службовий № працівника і місце базування/

	Category 2 /Category 3 (following Category 1–verbal warning) /Категорія 2/ категорія 3 (після категорії 1 – усне попередження)/ **Written warning given to passenger** /Пасажиру вручили письмове попередження/			
1	**Level of interference** /Рівень втручання/			
	Level 1 (Verbal) /Рівень 1 (Словесний)/	**Level 2 (Physical)** /Рівень 2 (Фізичний)/	**Level 3 (Life threatening)** /Рівень 3 (Загроза життю)/	**Level 4 (Cockpit threatening)** /Рівень 4 (Загроза пілотської кабіни)/

2	**Description of unruly and/or disruptive of passenger (s)** / Опис некерованого та/або недисциплінованого(их) пасажира(ів)/ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ **Name** /Прізвище/ **Seat №** /Місце №/ **Name** /Прізвище/ **Seat №** /Місце №/				
	□ **Man** /Чоловік/	□ **Femail** /Жінка/	**Height** /Зріст/:	**Age(s)** /Вік/:	**Weight** /Вага/:
3	**Location of incident** /Місце інциденту/				
	□ **Zone** /Зона/: _____	□ **Other (please specify)** /Інше (прохання уточнити)/: _____			
4	**Nature of incident** /Характер інциденту/				
	□ **Passenger to passenger** /Пасажир з пасажиром/	□ **Passenger to crew** /Пасажир з екіпажем/	□ **Use of weapons** /Застосування зброї/		
	□ **Caused damage** /Заподіяна шкода/	□ **Other (please specify)** /Інше (прохання уточнити)/: _____			
5	**Specific cause, if known** (*delete as appropriate) /Конкретна причина, якщо відома (* видалити, якщо це необхідно)/				
	□ **Alcohol (own/ aircraft operator's)** /Спиртні напої (власні/авіакомпанії)/	□ **Cabin baggage** /Ручна поклажа/	□ **Seating** /Розсадка/		
	□ **Drug-related** /Вплив наркотиків/	□ **Mobile telephone** /Мобільний телефон/	□ **Smoking policy** /Правила паління/		
	□ **Electronics devices** /Електронні пристрої/	□ **Seat belts regulation** /Правила використання пасками безпеки/	□ **Other (please specify)** /Інше (прохання уточнити)/: _____		
6	**Action taken** /Застосовані заходи/				
	□ **Offloaded preflight** /Знятий з рейса перед вильотом/	□ **Written warning issued** /Вручене письмове попередження/	□ **Incident resolved** /Інцидент вирішиний/		
	□ **Restraints applied** /Застосовані засоби обмеження/	□ **Unscheduled landing or diversion airport** /Незапланована посадка або пересадка в аеропорту/			
	□ **Police requested** /Поліція викликана/	□ **Passenger disembarked from flight** /Пасажир знятий з рейсу/	□ **Arrest requested** /Виконано арешт/		
	□ **Onward travel documents cancelled** / Проїзні документи для подальшого слідування анульовані/				
7	**Medical assistance** /Медична допомога/	□ **YES** /ТАК/	□ **NO** /НІ/		
	□ **First aid administered** /Надана перша допомога/				
	□ **To passenger (s)** /Пасажиру (ам)/	□ **To crew** /Екіпажу/	□ **To unruly and/or disruptive passenger (s)** (ам) /Некерованому (им) недисциплінованому (им) пасажиру (ам)/		
	□ **Medication administered (please specify type)** /Застосування лікарських засобів (прохання вказати тип)/: _____				
	Name(s) of attending physician(s) /Прізвище врача/ _____	**Address(es)** /Адреса/ _____ _____	**Telehone number(s)** /Телефон №/ _____		
	Brief description of injuries /Коротко описати тілесні ушкодження/: _____ _____ _____ _____				
8	**Law enforcement agencies** /Участь правоохоронних органів/	□ **YES** /ТАК/	□ **NO** /НІ/		
	□ **Armed police assistace on board** / Участь озброєних співробітників поліції на борту/				
	Name of Officer /Прізвище співробітника/ _____	**Badge №** _____ /Жетон №/	**Complaint №** _____ /Скарга №/		

	Name of Officer /Прізвище співробітника/ _____	**Badge №** _____ /Жетон №/	**Complaint №** _____ /Скарга №/
	The first witness /Перший свідок/		
	Name _____ /Прізвище/	**Seat №** _____ /Місце №/	**Telephone №** _____ /Телефон №/
	Address _____ /Адреса/		
	The second witness /Другий свідок/		
	Name _____ /Прізвище/	**Seat №** _____ /Місце №/	**Telephone №** _____ /Телефон №/
	Address _____ /Адреса/		

CREW MEMBER STATEMENT /ЗАЯВА ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ**/**	
TIME /ЧАС/	**Time observations must be objective and sequential. Include a complete description of the incident, with exact words spoken and a description of the behaviour observed. Sign and indicate your employee number following your statement. Use additional sheets if required.** /Тимчасові спостереження повинні бути об'єктивними та послідовними. Включити повний опис інциденту, з точністю вказати слова розмови та опис поведінки, що спостерігалося. Підпишіть та вкажіть свій номер (посаду) співробітника за вашою заявою. Використовуйте додаткові аркуші, якщо потрібно/.
The first point of landing /В першому пункті посадки/	**At first point of landing: Cabin crew: attach boarding coupon and submit a copy of the form to each of the following:** /У першому пункті посадки: старший член кабінного екіпажу: приєднайте посадковий талон та надішліть копію форми на кожну адресу, із наведених нижче/: **Law branch [Fax No.]:** _____ /Правоохоронні органи: (факс №)/ **In-flight safety [Fax No.]:** _____ /Служба безпеки польотів АК: (факс №)/ **Corporate security [Fax No.]:** _____ /Служба безпеки АК: (факс №)/ **Civil aviation authority [Fax No.]:** _____ /Державіаслужба: (факс №)/
In order to inform the lawyer of the company and get advice from him on this issue _____ /Для інформування юриста Авіакомпаніяі отримання від нього консультацій з даного питання/	

☐ Restraint applied Restraint method _____

Заходи стримування Опис цих заходів

☐ Aircraft diverted ☐ Diversion airport

Зміна маршруту польоту ПС Зміна аеропорту

☐ Passenger disembarked ☐ Onward Travel documents cancelled

Висадка пасажира Відмова у подальшому перевезенні

Comments / Additional Information _____

Коментарі / Додаткова інформація

_____

Witness 1

Свідок 1

Name _____ Seat No _____

ПІБ № місця

Address: _____ Tel _____

Адреса Телефон

Witness 2

Свідок 2

Name _____ Seat No _____

ПІБ № місця

Address: _____ Tel _____

Адреса Телефон

Witness 3

Свідок 3

Name _____ Seat No _____

ПІБ № місця

Address: _____ Tel _____

Адреса Телефон

PIC's signature _____

Підпис КПС

LEO in Charge / Представник правоохоронного органу

Law enforcement authority _____

Найменування правоохоронного органу

Name _____ Signature _____

ПІБ Підпис

Tel. _____

Телефон

Date _____

Дата

ANNEX 9. CARGO SECURITY DECLARATION

ДОДАТОК 9. ДЕКЛАРАЦІЯ ПРО БЕЗПЕКУ ВАНТАЖНОГО ВІДПРАВЛЕННЯ

ДЕКЛАРАЦІЯ ПРО БЕЗПЕКУ ВАНТАЖНОГО ВІДПРАВЛЕННЯ

CARCO SECURITY DECLARATION

Категорія зареєстрованого суб'єкта (зареєстрований агент, відомий вантажовідправник або експлуатант ПС) та індивідуальний ідентифікатор зареєстрованого суб'єкта, який присвоює статус безпеки *Category of the registered subject (registered agent, known consignor or aircraft operator) and the individual identifier of the registered entity that assigns the security status* 1	**Індивідуальний ідентифікатор вантажного відправлення (якщо формат авіавантажної накладної - nnn-nnnnnnnn)** *Individual identifier of the cargo shipment (if the format of the air waybill is nnn-nnnnnnnn)* 2

Вміст вантажного відправлення

The contents of the cargo shipment

Консолідація

Consolidation

3

Пункт відправлення *Departure point* 4	**Пункт призначення /** *Destination point.* 5	**Пункти трансферу/транзиту (якщо відомі)** *Transfer/transit points (if known)* 6

Статус безпеки *Security status* 7	**Причини присвоєння статусу безпеки** *Reasons for assigning security status*		
	Отримано від (коди) *Received from (code)* 8	**Метод догляду (коди)** *Check method (codes)* 9	**Підстави для звільнення (коди)** *Grounds for dismissal (codes)* 10

Інші методи догляду (якщо застосовуються) / *Other check methods (if applicable)*

11

Ким присвоєно статус безпеки *Who has assigned security status* **Прізвище або ідентифікаційний номер співробітника** Surname or identification number of the employee 12	**Статус безпеки присвоєно** / *The security status is assigned* **Дата** / *Date*_____ **Час (год, хв)**/ *Time (hours, minutes)*_____ 13

Категорія зареєстрованого суб'єкта (зареєстрований агент, відомий вантажовідправник або експлуатант ПС) та індивідуальний ідентифікатор (будь-якої зареєстрованої сторони, що прийняла статус безпеки, присвоєний вантажному відправленню іншою зареєстрованою стороною)

Category of registered entity (registered agent, known consignor or aircraft operator) and unique identifier (of any registered party that has accepted the security status assigned to the shipment by another registered party)

14

Додаткова інформація, що стосується безпеки / *Additional information related to security*

15

ANNEX 10. NOTICE TO ARMED INDIVIDUALS' ONBOARD AIRCRAFT (DOUBLE-SIDED PRINTING)

ДОДАТОК 10. ПАМ'ЯТКА ДЛЯ ОСІБ, ЯКІ МАЮТЬ ПРИ СОБІ ЗБРОЮ НА БОРТУ ПС

Copy no_____
Примірник №

MEMO FOR PEOPLE CARRYING WEAPONS ON BOARD THE AIRCRAFT/
Пам'ятка для осіб, які мають при собі зброю на борту ПС

Passenger's name: _____
Прізвище пасажира:

Authorizing authority:_____
Орган, що видав дозвіл:

Date **Aircraft** **Flight no.:**
Дата *Літак* *Рейс № :*

From: _____
Пункт відправлення:
To: _____
Пункт призначення:
Seat no.:
Місце №

Category of authorized individual (note) /
Категорія уповноваженої особи (потрібне позначити):

armed law enforcement officer (LEO*) / озброєний співробітник правоохоронних органів;*

armed escort / *озброєний конвоїр;*

other / *інше.*

RULES OF CONDUCT WHILE IN BOARDING AND WHILE IN FLIGHT /
ПРАВИЛА ПОВЕДІНКИ ПРИ ПОСАДЦІ Й ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ РЕЙСУ

If you are authorized to carry a weapon, you are requested to keep it at all time concealed of other passengers.
Якщо Вам дозволено носіння зброї, просимо постійно зберігати її потай від інших пасажирів.

Other armed passengers, the flight attendants and the Pilot-in-Command will be informed that you are armed.
Інші озброєні пасажири, бортпровідники і командир повітряного судна будуть проінформовані про те, що Ви озброєні.

Our flight attendants and pilots have been instructed on how to handle passenger disturbances without assistance from other passengers and do not expect your help. Discharge of a firearm aboard an aircraft could cause a situation far more dangerous than the original disturbance including hijacking. If the pilots were accidentally disabled, the flight could end in disaster. Also, behind the walls, under the floor, and above the ceiling are many fuel lines, control cables, electrical wires and hydraulic systems all essential to safe flight and all subject to damage or destruction by a stray bullet or ricochet.
Наші бортпровідники й пілоти знають, як їм діяти при виникненні надзвичайних ситуацій і паніки серед пасажирів, не розраховують при цьому на допомогу з боку інших пасажирів. Постріл з вогнепальної зброї на борту повітряного судна може мати значно більш серйозні наслідки, чим звичайні безладдя, включаючи захват літака. Якщо пілоти внаслідок пострілу випадково стануть недієздатними, це може завершитися катастрофою. Крім того, за боковими панелями, під підлогою і над стелею літака проходять численні кабелі системи керування, електропроводка, трубопроводи паливних і гідравлічних систем, що мають життєво важливе значення для безпеки польоту, які можуть бути пошкоджені або зруйновані прямим влученням або рикошетом кулі в результаті випадкового пострілу.

Regarding the aforesaid it is prohibited to use a weapon aboard an aircraft while in flight. You should not intervene if any incident appears while in flight before captain will ask for it. A person having a weapon accessible in flight will not be served with alcoholic drinks.
Враховуючи зазначене, застосування зброї на борту ПС під час польоту не допускається. Вам не слід втручатися при виникненні будь-яких інцидентів під час польоту, поки про це не попросить командир повітряного судна. Особи, що мають при собі зброю в польоті, алкогольними напоями на борту ПС не обслуговуються.

You must accompany the prisoner when he visits the lavatory;
Ви повинні супроводжувати ув'язненого при відвідуванні ним туалету;

You have the opportunity to board the aircraft before other passengers and take seats as close as possible to the rear of the passenger compartment.You must sit between the prisoner and the aisle;

Вам надається можливість піднятися на борт ПС раніше інших пасажирів і зайняти місця якнайближче до задньої частини пасажирського салону. Ваше місце повинно бути між кріслом ув'язненого і проходом;

At your destination you must remain seated until all other deplaning passengers have left the aircraft; and you and your prisoner will not be served with and may not drink any alcoholic drinks.

Після прибуття в пункт призначення Ви повинні залишатися на своїх місцях, поки всі пасажири не залишать ПС; Вам і особі, що конвоюється Вами, не будуть пропонувати і дозволяти вживати будь-які алкогольні напої.

YOUR SIGNATURE AND DOCUMENTS PROVIDED BY YOU CONFIRM YOUR PERMISSION TO WEAR WEAPONS, AS WELL AS THAT YOU PERFORM OFFICIAL DUTIES ON BEHALF OF THE ABOVE-MENTIONED AUTHORITY.

ВАШ ПІДПИС І НАДАНІ ВАМИ НАЛЕЖНІ ДОКУМЕНТИ ПІДТВЕРДЖУЮТЬ НАЯВНІСТЬ У ВАС ДОЗВОЛУ НА НОСІННЯ ЗБРОЇ, А ТАКОЖ ТЕ, ЩО ВИ ПЕРЕБУВАЄТЕ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ СЛУЖБОВИХ ОБОВ'ЯЗКІВ ЗА ДОРУЧЕННЯМ ОРГАНУ, ЗАЗНАЧЕНОГО ВИЩЕ.

Passenger's signature:
Підпис пасажира :

Identity verification assessment :
Оцінка про перевірку особи:

I got acquainted with the documents proving the identity of the passenger.
Я ознайомився з документами, що засвідчують особу пасажира.

Airport security representative:
Представник Служби АБ аеропорту:

Date / *Дата:* **"___"_____20____.**

ANNEX 11. CARD ON WITHDRAWAL OF WEAPON FROM PASSENGER DURING HIS FLIGHT

ДОДАТОК 11. КАРТКА ПРО ВИЛУЧЕННЯ ЗБРОЇ У ПАСАЖИРА НА ЧАС ЙОГО ПОЛЬОТУ ЛІТАКОМ АВІАКОМПАНІЇ

Copy _____
Примірник №

Card on withdrawal of weapon from Passenger during his flight /
Картка про вилучення зброї у пасажира на час його польоту літаком Авіакомпанії

1. **Date** / *Дата* _____

2. **Flight No** / *Номер рейсу*_____

3. **Route** / Маршрут _____

4. **Passenger's name and surname**_____
Прізвище, ім'я пасажира **(according to the passport)** *(за паспортними даними)*

5. **Passenger's nationality** _____
Громадянство пасажира **(according to the passport)** *(за паспортними даними)*

6. **Modification and type of the weapon being transported**_____
Вид і тип зброї, що перевозиться

7. **Numbers of weapon: Serial No**. _____ **caliber** _____
Номер зброї заводський *калібр*

8. **Storage and carrying of weapon authorization or copy of an authorization for acquisition of a weapon with a trade organization sale mark №**
*Дозвіл на право зберігання, носіння або дублікат дозволу на право придбання зброї з відміткою торговельної організації про реалізацію зброї №*_____
(authority of issue, term of validity) *(ким видано, дата видачі)*

9. **Authority which has permitted export of weapon from a state; date and No. of permission**_____
Орган, що дозволив ввіз зброї в державу, дата й № дозволу

10. **Authority which has permitted import of weapon from a state; date and No. of permission**_____
Орган, що дозволив вивіз зброї з держави, дата й № дозволу

11. **Type and quantity of cartridges being transported** _____
Вид і кількість патронів, які перевозяться

12. **Information for the passenger:**
during the flight weapon is withdrawn and transported on the aircraft board as the registered baggage inside special container equipped with safe bolts and locks. Weapon and cartridges to it are separated. The long-bold weapon should be given for transportation in a special cover (pen case, box or container with safe bolts and locks); weapon shall be returned in specially designed place of an airport of destination against presenting a baggage receipt and copy No.1 of the Card with a personal signature about receiving weapon. Cartridges for gas weapon are not accepted for transportation. It is permitted to transport the cartridges for firearms at most of 5 kilograms in weight per one person).

Інформація для пасажира:

на час польоту зброя вилучається й перевозиться на борту повітряного судна в якості зареєстрованого багажу в спеціальному контейнері з надійним запором. Зброя і набої до неї відділяються. Довгостовольну зброю необхідно надавати до перевезення в спеціальному чохлі (пеналі, ящику або контейнері) з надійними запорами й замками; зброя і набої повертаються пасажиру в спеціально призначеному для цього місці аеропорту призначення по пред'явленню корінця багажної бирки й екземпляра № 1 Картки з особистим підписом про одержання зброї. Патрони для газової зброї до перевезення не приймаються. Дозволяється перевозити патрони до вогнепальної зброї в кількості, що не перевищує 5 кг на одну особу.

It becomes familiar with the information_____
З інформацією ознайомився **(signature of a passenger)** *(підпис пасажира)*

13. **Permissions presented by a passenger are checked. Discharged weapon and cartridges separated from it are withdrawn from a passenger, copy No.1 of the Card is handed over to him. Weapon withdrawn from a passenger is handed over to a crew member**_____
(signature, surname of Security representative) *(підпис, прізвище представника Служби АБ аеропорту)*

Надані пасажиром дозволи перевірені. Зброя у розрядженому стані й відділені від нього патрони у пасажира вилучені, екземпляр № 1 Картки йому вручений. Вилучена зброя передана члену екіпажу

14. Packages (pen cases) with weapon (baggage No._____) and copy No. 3 of the Card are received by:
Пакети (пенали) зі зброєю (багажна бирка №) та екземпляр № 3 Картки одержав

_____
(title of a crew member) (signature) (surname) / *(посада члена екіпажу, підпис, прізвище)*

15. Packages (pen cases) with weapon are received by *Пакети (пенали) зі зброєю одержав* **:**

_____
signature, surname of Security representative of an airportof destination) *(підпис, прізвище представника* Служби АБ *аеропорту призначення)*

16. Weapon withdrawn from me is returned to me_____
Вилучена в мене зброя мені повернута **signature of a passenger** */ підпис пасажира*

TABLE OF CONTENT **ЗМІСТ**

11. HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS 11-5

11. ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ 11-5

11.1. GLOSSARY 11-5

11.1. ГЛОСАРІЙ 11-5

11.1.1. Definitions 11-5

11.1.1. Термінологія 11-5

11.1.2. Abbreviations and acronyms 11-9

11.1.2. Скорочення та акроніми 11-9

11.2. INTRODUCTION 11-10

11.2. ВСТУП 11-10

11.3. REGULATIONS 11-10

11.3. ЗАКОНОДАВЧЕ І НОРМАТИВНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ 11-10

11.4. THE PIC AND CREW RESPONSIBILITIES FOR SAFETY ON BOARD AND REPORTING 11-11

11.4. ОБОВ'ЯЗКИ КОМАНДИРА ПС ТА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ З ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА БОРТУ ПС ТА НАДАННЯ ПОВІДОМЛЕНЬ 11-11

11.4.1. Crew responsibilities 11-11

11.4.1. Обов’язки членів екіпажу 11-11

11.4.2. The PIC responsibilities 11-12

11.4.2. Обов’язки КПС 11-12

11.4.3. Responsibilities of crew to provide safety notifications / reports 11-14

11.4.3. Обов’язки членів екіпажу ПС щодо надання повідомлень / звітів про події 11-14

11.5. OCCURRENCE REPORTING SYSTEM OF AIRCOMPANY CONSTANTA 11-14

11.5. СИСТЕМА СПОВІЩЕНЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ АВІАКОМПАНІЇ КОНСТАНТА 11-14

11.5.1. General description of the system 11-14

11.5.1. Загальний опис системи 11-14

11.5.2. What to report 11-15

11.5.2. Про що потрібно повідомляти 11-15

11.5.3. Personnel should report: 11-16

11.5.3. Персонал, який повинен повідомляти: 11-16

11.5.4. Report types: 11-17

11.5.4. Типи повідомлень: 11-17

11.5.5. Providing reporting via ASL mobile 11-17

11.5.5. Надання повідомлень з використанням ASL mobile 11-17

11.5.6. Protection of information sources 11-18

11.5.6. Захист джерел інформації 11-18

11.6. MANDATORY NOTIFICATION....11-18
11.6. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СПОВІЩЕННЯ....11-18
11.6.1. Mandatory notification of aviation accidents and serious incidents....11-18
11.6.1. Обов'язкове сповіщення про авіаційні події та серйозні інциденти....11-18
11.6.1.1. What occurrences need to be reported immediately....11-18
11.6.1.1. Які події потребують негайної доповіді....11-18
11.6.1.2. Emergency Response Plan (ERP)....11-19
11.6.1.2. План реагування на надзвичайні ситуації (ERP)....11-19
11.6.1.3. Timeframe for providing information on aviation accidents and serious incidents....11-19
11.6.1.3. Часові рамки надання інформації про авіаційні події та серйозні інциденти....11-19
11.6.1.4. Initial report of an aviation accident / serious incident....11-20
11.6.1.4. Первісне повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент....11-20
11.6.1.4.1. Addresses for initial notification of an aviation accident / serious incident to Aircompany....11-20
11.6.1.4.1. Адреси для надання первісного повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент в Авіакомпанію....11-20
11.6.1.4.2. Mandatory notification of an aviation accident / serious incident to official bodies....11-21
11.6.1.4.2. Обов'язкове повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент офіційних органів....11-21
11.6.2. Mandatory notification of occurrences according to the list approved by SAAU....11-22
11.6.2. Обов'язкове сповіщення про події за переліком, затвердженим ДАСУ....11-22
11.6.2.1. What occurrences need to be reported SAAU....11-22
11.6.2.1. Про які події потрібно доповідати ДАСУ....11-22
11.6.2.2. Entities reporting occurrences:....11-23
11.6.2.2. Суб'єкти, які надають повідомлення про події:....11-23
11.6.2.3. Time frame for providing occurrence information:....11-23
11.6.2.3. Часові рамки надання інформації про події:....11-23
11.6.2.4. Addresses for occurrence notifications....11-24
11.6.2.4. Адреси для сповіщень про події....11-24
11.6.2.5. Quality and content of occurrence notifications....11-25
11.6.2.5. Якість та зміст сповіщень про події....11-25
11.6.2.6. Analysis of the occurrence and taking appropriate measures....11-25
11.6.2.6. Аналіз подій та вжиття відповідних заходів....11-25
11.6.3. Specific reports....11-26
11.6.3. Особливі звіти....11-26
11.6.3.1. Specific dangerous goods accident and incident reporting....11-26
11.6.3.1. Спеціальне повідомлення та звітування про авіаційні події та інциденти з небезпечними вантажами 11-26
11.6.3.2. Airborne collision avoidance system (ACAS)....11-28
11.6.3.2. Спрацювання бортової системи попередження зіткнень (ACAS)....11-28
11.6.3.3. Bird hazards and strikes....11-28
11.6.3.3. Загроза, пов'язана з птахами та зіткнення з птахами....11-28
11.6.3.4. Reporting volcanic ash clouds encountered during flight....11-28
11.6.3.4. Повідомлення про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту....11-28
11.6.3.4.1. Reporting requirements....11-28
11.6.3.4.1. Вимоги до надання повідомлень....11-28

11.6.3.4.2. Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination 11-29

11.6.3.4.2. Управління ризиками льотної експлуатації з відомою або прогнозованою вулканічною активністю 11-29

11.7. VOLUNTARY OCCURRENCE NOTIFICATION AND DANGEROUS FACTORS 11-30

11.7. ДОБРОВІЛЬНЕ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЇ ТА НЕБЕЗПЕЧНІ ФАКТОРИ 11-30

11.8. INVESTIGATION 11-30

11.8. РОЗСЛІДУВАННЯ ПОДІЙ 11-30

11.9. HANDLING OF FLIGHT RECORDER RECORDINGS: PRESERVATION, PRODUCTION, PROTECTION AND USE 11-31

11.9. ОБРОБКА ЗАПИСІВ БОРТОВИХ РЕЄСТРАТОРІВ: ЗБЕРЕЖЕННЯ, ВИРОБНИЦТВО, ЗАХИСТ ТА ВИКОРИСТАННЯ 11-31

ANNEXES 11-37

ДОДАТКИ 11-37

ANNEX 11.1. LIST OF EXAMPLES OF SERIOUS INCIDENTS 11-37

ДОДАТОК 11.1. ПЕРЕЛІК ПРИКЛАДІВ СЕРЙОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ 11-37

ANNEX 11.2. GUIDANCE FOR THE DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE 11-39

ДОДАТОК 11.2. ІНСТРУКТИВНИЙ МАТЕРІАЛ З ВИЗНАЧЕННЯ УШКОДЖЕНЬ ПС 11-39

ANNEX 11.3. ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT REPORTING FORM 11-41

ДОДАТОК 11.3. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО АВІАЦІЙНУ ПОДІЮ АБО СЕРЙОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ 11-41

ANNEX 11.4. SAFETY REPORT FORM 11-43

ДОДАТОК 11.4. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ З БП 11-43

ANNEX 11.5. SCOPE OF INFORMATION THAT SHOULD BE CONTAINED IN EVENT REPORT 11-47

ДОДАТОК 11.5. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ 11-47

ANNEX 11.6. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN NOTIFICATION OF AN DANGEROUS GOODS OCCURRENCE 11-49

ДОДАТОК 11.6. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ 11-49

ANNEX 11.7. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN VOLCANIC ASH REPORT 11-53

ДОДАТОК 11.7. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО ПОВИННО МІСТИТИ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНИЧНУ АКТИВНІСТЬ 11-53

ANNEX 11.8. LIST OF EVENTS IN CIVIL AVIATION THAT ARE SUBJECT TO MANDATORY REPORT, APPROVED BY SAAU 11-55

ДОДАТОК 11.8. ПЕРЕЛІК ПОДІЙ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ОБОВ'ЯЗКОВОМУ СПОВІЩЕННЮ, ЗАТВЕРДЖЕНИЙ ДАСУ 11-55

ANNEX 11.9. AIRCOMPANY NOTIFICATION SCHEME IN CASE OF AVIATION ACCIDENTS 11-61

ДОДАТОК 11.9. СХЕМА СПОВІЩЕННЯ АВІАКОМПАНІЇ НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ 11-61

Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

11. HANDLING, NOTIFYING AND REPORTING ACCIDENTS, INCIDENTS AND OCCURRENCES, USING CVR RECORDS

11.1. GLOSSARY

11.1.1. Definitions

AIRCOMPANY CONSTANTA, or **AIRCOMPANY** - PrJSC "Aircompany “Constanta", certified by the SAAU operator, continuing airworthiness management organization (hereinafter - CAMO), maintenance organization.

SAA OF UKRAINE (SAAU) - State Aviation Administration of Ukraine, the competent authority for civil aviation.

NATIONAL TRANSPORT INVESTIGATION BUREAU (NTIB) - authorized body (specialized expert institution) for investigation - a body designated by an ICAO member state responsible for organizing and conducting investigations into aviation events and incidents in accordance with Annex 13 to the Convention, in Ukraine - for the investigation of aviation occurrence.

ACCIDENT - an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:

a) a person is fatally or seriously injured as a result of:

   i) being in the aircraft, or

   ii) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or

   iii) direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

b) the aircraft sustains damage or structural failure which:

11. ОБРОБКА, ПОВІДОМЛЕННЯ ТА ЗВІТНІСТЬ ПРО АВІАЦІЙНІ ПОДІЇ, ІНЦИДЕНТИ І ПОДІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ CVR ЗАПИСІВ

11.1. ГЛОСАРІЙ

11.1.1. Термінологія

АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА, або **АВІАКОМПАНІЯ** - ПрАТ "Авіакомпанія "Константа", сертифікований ДАСУ експлуатант ПС, організація з управління підтриманням льотної придатності (надалі – УПЛП), організація з ТО ПС

ДЕРЖАВІАСЛУЖБА УКРАЇНИ (ДАСУ) - Державна авіаційна служба України, уповноважений орган з питань цивільної авіації.

НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ (НБРТ) - уповноважений орган (спеціалізована експертна установа) з питань розслідування - орган, призначений державою - членом ІКАО відповідальним за організацію та проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до додатка 13 до Конвенції, в Україні - з розслідування авіаційний подій.

АВІАЦІЙНА ПОДІЯ - подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно, під час якої:

a) будь-яка особа отримала тілесне ушкодження зі смертельним наслідком або тілесне ушкодження внаслідок:

   i) перебування в цьому повітряному судні; або

   ii) безпосереднього контакту з будь-якою частиною повітряного судна, у тому числі частиною, що відділилася від повітряного судна; або

   iii) безпосереднього впливу струменя газів реактивного двигуна, крім тих випадків, коли тілесні ушкодження отримані внаслідок природних причин, нанесених самому собі, або нанесених іншими особами, або коли тілесні ушкодження завдані безбілетним пасажирам, які переховуються поза зонами, до яких звичайно відкрито доступ пасажирам та членам екіпажу; або

b) повітряне судно зазнає пошкодження або відбувається руйнування його конструкції, у результаті чого:

i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and

ii) would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

i) порушується міцність конструкції, погіршуються технічні чи льотні характеристики повітряного судна, та

ii) звичайно потребується значний ремонт або заміна пошкодженого компонента повітряного судна, за винятком відмови чи пошкодження двигуна, коли пошкоджено лише один двигун (у тому числі його капоти чи допоміжні агрегати), повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, датчики, лопатки, пневматики, гальмівні пристрої, колеса, обтічники, панелі, стулки шасі, лобове скло, обшивка повітряного судна (наприклад, незначні вм'ятини чи пробоїни) або виникли незначні пошкодження лопатей несучого гвинта, лопатей хвостового гвинта, шасі та пошкодження, що викликані градом чи зіткненням з птахами (у тому числі пробоїни в обтічнику антени радіолокатора); або

c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

c) повітряне судно зникає безвісти чи опиняється в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий.

Note 1. *An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.*

Примітка 1*. Повітряне судно вважається зниклим безвісти, коли були припинені офіційні пошуки і не було встановлено місцезнаходження уламків.*

Note 2. *Guidance material for the determination of aircraft damage to be classified as an accident in accordance with Appendix C to Annex 13 to the ICAO Convention is contained in Annex 11.1 to this Para.*

Примітка 2. *Інструктивний матеріал по визначенню пошкоджень ПС, що мають класифікуватися як авіаційні події згідно Доповнення С до Додатку 13 до Конвенції ІКАО, міститься у Додатку 11.1 до цього Розділу*

Note 3. *According to the definitions of the Air Code of Ukraine, accidents divided on aviation accidents with fatalities (fatal accidents) and accidents without casualties (accidents).*

Примітка 3. *Відповідно до визначень Повітряного кодексу України, авіаційні події поділяються на авіаційні події з людськими жертвами (катастрофи) та авіаційні події без людських жертв (аварії).*

SERIOUS INJURY - an injury which is sustained by a person in an accident and which:

СЕРЙОЗНЕ ТІЛЕСНЕ УШКОДЖЕННЯ (Serious injury) - тілесне ушкодження, яке отримала особа під час авіаційної події і яке:

a) requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or

a) вимагає госпіталізації більше, ніж на 48 годин протягом семи днів з моменту отримання ушкодження; або

b) results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes, or nose); or

b) призвело до перелому будь-якої кістки (за винятком простих переломів пальців рук, ніг або носа); або

c) involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle, or tendon damage; or

c) пов'язане з розривами тканини, що викликають сильну кровотечу, пошкодження нервів, м'язів або сухожиль; або

d) involves injury to any internal organ; or

d) пов'язане з пошкодженням будь-якого внутрішнього органу; або

e) involves second- or third-degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or

e) пов'язане з отриманням опіків другого або третього ступеня або будь-яких опіків, що вражають більше 5% поверхні тіла; або

f) involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.

DANGEROUS GOODS ACCIDENT - an accident related to the air transportation of dangerous goods, which occurred because of a person's death or serious injuries or considerable material damage.

DANGEROUS GOODS INCIDENT -

a) an event that is not an accident related to the air transportation of dangerous goods, not necessarily occurred on board the aircraft and which led to the injury, the task of material damage, fire damage, leaks, leakage of fluid or radiation or other signs of violation of the integrity of the package;

b) any occurrence related to the air transportation of dangerous goods, which created a serious threat to the aircraft or to people who were on board.

SERIOUS INCIDENT - an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.

Note 1. *The difference between an accident and a serious incident lies only in the result.*

Note 2. *Examples of serious incidents can be found in Appendix C to Annex 13 to the ICAO Convention is contained in Annex 11.1 to this Para.*

INCIDENT - an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

DAMAGE ON THE GROUND - an event related to the maintenance, storage and transportation of the aircraft on the ground, during which the aircraft was damaged without loss of strength of its power elements and deterioration of flight performance, which can be eliminated in operational conditions.

INVESTIGATION - a process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations.

f) пов'язане з підтвердженим фактом дії інфекційних речовин або впливу радіації.

АВІАЦІЙНА ПОДІЯ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ - подія, пов’язана з повітряним перевезенням небезпечних вантажів, унаслідок якої сталася смерть людини або вона зазнала тяжких травм, чи значних матеріальних збитків.

ІНЦИДЕНТ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ -

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

b) будь-яка подія, пов’язана з перевезенням небезпечних вантажів, яка створила серйозну загрозу повітряному судну або людям, які перебували на борту.

СЕРЙОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ - інцидент, обставини якого вказують на те, що мала місце висока імовірність авіаційної події під час експлуатації повітряного судна, який у випадку пілотованого повітряного судна відбувається з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт повітряного судна з метою здійснення польоту, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, залишили повітряне судно.

Примітка 1. *Різниця між авіаційним подією і серйозним інцидентом полягає тільки в наслідках.*

Примітка 2. *Приклади серйозних інцидентів згідно Доповнення С до Додатку 13 до Конвенції ІКАО наводяться у* ***Додатку 11.1*** *до цього Розділу.*

ІНЦИДЕНТ - будь-яка подія, крім авіаційної події, пов'язана з використанням ПС, що впливає або може вплинути на безпеку експлуатації.

ПОШКОДЖЕННЯ ПС НА ЗЕМЛІ - подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням і транспортуванням ПС на землі, під час якої ПС зазнало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, яке можливо усунути в експлуатаційних умовах.

РОЗСЛІДУВАННЯ - збір і аналіз інформації, підготовка висновків, встановлення причин та/або супутніх факторів і розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки авіації з метою запобігання авіаційним подіям.

EMERGENCY - an event related to the use of an aircraft that does not meet the definition of the terms "aviation accident", "serious incident" or "incident" related to maintenance, repair, storage, transportation, during which one of the following consequences:

a) the death of or personal injury to a person while on board an aircraft because of the negligent or intentional actions of the victim or others not related to the malfunction of the aircraft and its systems;

b) the death of or personal injury to a person who, without sufficient grounds or documents, has arbitrarily infiltrated outside areas of the aircraft to which passengers and crew are prohibited;

c) the death of or personal injury to a person on board the aircraft because of exposure to the external environment following the forced landing of the aircraft outside the aerodrome;

d) the death of or personal injury to a person outside the aircraft because of direct contact with the aircraft or its components;

e) destruction or serious damage to the aircraft on the ground, resulting in a breach of structural strength or deterioration of flight performance due to environmental influences or a violation of maintenance technology, storage, and transportation rules.

OCCURRENCE - any case concerning safety which endangers or (in case of disregard or failure to take measures) endangers the aircraft, persons on board or any other persons and includes accidents and serious incidents.

OPERATIONAL PERSONNEL - personnel involved in aviation activities who can report safety information.

Note. *Such personnel include but are not limited to flight crews; air traffic controllers; aeronautical station operators; maintenance technicians; personnel of aircraft design and manufacturing organizations; cabin crews; flight dispatchers, apron personnel and ground handling personnel.*

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) - a systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies, and procedures.

НАДЗВИЧАЙНА ПОДІЯ - пов'язана з використанням повітряного судна подія, що не відповідає визначенню термінів "авіаційна подія", "серйозний інцидент" чи "інцидент", пов'язана з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням, транспортуванням, під час якої настав один з таких наслідків:

a) загибель або тілесні ушкодження особи під час її перебування на борту повітряного судна внаслідок необережних або умисних дій самого потерпілого чи інших осіб, не пов'язаних з порушенням функціонування повітряного судна та його систем;

b) загибель або тілесні ушкодження особи, яка без достатніх підстав або документів самовільно проникла за межі зон у повітряному судні, куди доступ пасажирам та членам екіпажу заборонено;

c) загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала на борту повітряного судна, внаслідок впливу зовнішнього середовища після вимушеної посадки повітряного судна за межами аеродрому;

d) загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала поза межами повітряного судна, внаслідок безпосереднього контакту з повітряним судном або його елементами;

e) руйнування або серйозне пошкодження повітряного судна на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик внаслідок впливу зовнішнього середовища або порушення технології обслуговування, правил зберігання і транспортування.

ПОДІЯ - будь-який випадок, що стосується безпеки польотів та ставить під загрозу або (у разі ігнорування чи невжиття заходів) може поставити під загрозу ПС, осіб, які знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб та включає, зокрема, авіаційні події та серйозні інциденти.

ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ ПЕРСОНАЛ - персонал, пов'язаний із забезпеченням авіаційної діяльності та має можливість представляти інформацію про безпеку польотів.

Примітка. *Цей персонал включає льотні екіпажі, диспетчерів управління повітряним рухом, операторів авіаційних станцій, фахівців з технічного обслуговування, персонал організацій з проектування і виготовлення повітряних суден, членів кабінного екіпажу, польотних диспетчерів, перонний персонал і персонал наземного обслуговування, однак цими категоріями він не обмежується.*

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ (СУБП) - системний підхід до управління безпекою польотів, включаючи необхідну організаційну структуру, ієрархію відповідальності, обов'язки, керівні принципи і процедури.

SAFETY - the state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.

БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ (БП) - стан, при якому фактори ризику, пов'язані з авіаційною діяльністю, що відноситься до експлуатації ПС або безпосередньо забезпечує таку експлуатацію, знижені до прийнятного рівня або утримуються на ньому та контролюються.

SAFETY MANAGEMENT MANUAL (SMM) - guiding document approved by the SAA of Ukraine, which contains the safety policy and describes the SMS of PrJSC "Aircompany “Constanta".

КЕРІВНИЦТВО З УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ (КУБП) - керівний документ, схвалений Державіаслужбою України, в якому викладено політику в області безпеки польотів і описано СУБП ПрАТ "Авіакомпанія "Константа".

HAZARD - a condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft incident or accident.

НЕБЕЗПЕКА, або **НЕБЕЗПЕЧНИЙ ФАКТОР** - стан або об'єкт, які можуть викликати авіаційний інцидент або авіаційну подію, або сприяти його виникненню.

SAFETY RISK - the predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.

РИЗИК ДЛЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ - передбачувана імовірність і серйозність наслідків або результатів небезпеки.

DEFENCES - specific mitigating actions, preventive controls or recovery measures put in place to prevent the realization of a hazard or its escalation into an undesirable consequence.

ЗАСОБИ ЗАХИСТУ - специфічні пом'якшуючі дії, запобіжний контроль або заходи з відновлення, спрямовані на запобігання реалізації небезпеки або її ескалації в небажані наслідки.

AVEX Safety Layer (ASL) software - software, including the ASL mobile application, through which Aircompany Constanta attracts the intellectual resources of all employees to manage the safety and ensures the functioning of the safety report system (mandatory, voluntary, confidential and anonymous reports).

ПРОГРАМА «AVEX Safety Layer» (ASL) - програмне забезпечення, включаючи мобільний додаток **ASL mobile**, за допомогою якого Авіакомпанія Константа залучає інтелектуальний ресурс всіх працівників для управління БП і забезпечує, в тому числі, функціонування системи повідомлень від персоналу (обов'язкові, добровільні, конфіденційні та анонімні повідомлення).

INVESTIGATION - a process conducted to prevent aviation accidents, which includes the collection and analysis of information, the preparation of conclusions, including the establishment of causes and / or related factors, and, if necessary, the development of safety recommendations.

РОЗСЛІДУВАННЯ - процес, що проводиться з метою запобігання авіаційних подій, який включає збір і аналіз інформації, підготовку висновків, включаючи встановлення причин і / або супутніх факторів, і, якщо необхідно, вироблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки.

11.1.2. Abbreviations and acronyms

11.1.2. Скорочення та акроніми

SAAU - State Aviation Administration of Ukraine

ДАСУ - Державіаслужба України

NTIB - National Transport Investigation Bureau

НБРТ - Національне бюро розслідувань на транспорті

ICAO - International Civil Aviation Organization

ІКАО - Міжнародна організація цивільної авіації

SMM - Safety Management Manual of PrJSC "Aircompany “Constanta"

КУБП - Керівництво з управління безпекою польотів ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

ATS - air traffic service

ОПР - обслуговування повітряного руху

ATM - air traffic management

ОрПР - організація повітряного руху

FDM Program - Flight Data Monitoring Program of

ПАМПД - Програма аналізу та моніторингу

PrJSC "Aircompany “Constanta"

AC - aircraft

SMS - Safety Management System of PrJSC "Aircompany “Constanta"

ADREP ICAO - ICAO Accident / Incident Data Reporting

CVR - aircraft cockpit voice recorder

FDR - aircraft flight data recorder

ERP - Emergency Response Plan of PrJSC "Aircompany “Constanta"

BARS - The Basic Aviation Risk Standard

польотних даних ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

ПС - повітряне судно

СУБП - Система управління безпекою польотів ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

ADREP ICAO - Система подання даних про авіаційні події / інциденти ІКАО

CVR - бортовий голосовий реєстратор

FDR - бортовий реєстратор польотних даних

ERP - План дій на випадок аварійної обстановки та надзвичайних обставин ПрАТ "Авіакомпанія "Константа"

BARS - базові стандарти авіаційних ризиків.

11.2. INTRODUCTION

Safety is a top priority in aviation.

In view of this, one of the main goals of ICAO is to ensure a continuous reduction of operational risks for the safety.

Any hazards related to flights, airworthiness and maintenance of the aircraft, air transportation of dangerous goods, air traffic services, meteorological services, aeronautical information, etc. may affect the safety of the aviation system.

In this regard, the ICAO International Standards and Recommended Practices (SARPS ICAO), regulatory requirements of EASA, the SAA of Ukraine, which provide for the introduction of event reporting systems (mandatory, voluntary) both at the international and national levels, and subjects of aviation activity, because accurate and timely provision of relevant information on safety is the basis for safety management in civil aviation.

11.2. ВСТУП

Безпека польотів є головним пріоритетом в авіації.

Зважаючи на це однією з основних цілей ІКАО визначено забезпечення постійного зниження експлуатаційних ризиків для безпеки польотів.

Будь-які негативні фактори, пов'язані з польотами, льотною придатністю та технічним обслуговуванням ПС, перевезенням небезпечних вантажів, обслуговуванням повітряного руху, метеорологічним обслуговуванням, аеронавігаційною інформацією, тощо можуть вплинути на безпеку авіаційної системи.

У зв'язку з цим особливу важливість становлять Міжнародні стандарти та Рекомендована практика ІКАО (SARPS ICAO), нормативні вимоги EASA, Державіаслужби України, що передбачають впровадження систем збору повідомлень про події (обов'язкову, добровільну) як на міжнародному та національному рівнях, так і суб'єктами авіаційної діяльності, адже точне і своєчасне надання відповідної інформації з питань безпеки польотів є основою управління безпекою польотів в цивільній авіації.

11.3. REGULATIONS

Issues related to the establishment by States and aviation providers of mandatory and voluntary reporting systems, conducting investigations of accidents and incidents are regulated by the requirements of following laws and regulations (but not limited):

- Annex 13 to the Convention on ICAO “Aircraft Accident and Incident Investigation”;
- Annex 19 to the Convention on ICAO “Safety Management”;

11.3. ЗАКОНОДАВЧЕ І НОРМАТИВНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ

Питання щодо створення державами та суб'єктами авіаційної діяльності обов'язкових і добровільних систем збору повідомлень про події, проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів регулюються вимогами наступних законодавчих та нормативних актів (перелік не вичерпний):

- Додаток 13 до Конвенції ІКАО "Розслідування авіаційних подій та інцидентів";
- Додаток 19 до Конвенції ІКАО "Управління безпекою польотів";

- Safety Management Manual ICAO Doc 9859 (ed.4, 2018);
- Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation;
- Air Code of Ukraine;
- The SAAU Order "On approval of the Aviation Rules of Ukraine "Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation" dated 05.07.2018 **No.682**;
- The SAAU Order "On approval of acceptable methods of compliance (AMC) and guidance material (GM) to the Aviation Rules of Ukraine "Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation" dated 13.02.2020 **No.256**;
- The SAAU Order "On approval of the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for notification of occurrences in civil aviation, consideration of the received information, its analysis and taking appropriate measures" dated 27.12.2019 **No.1817**.

- Керівництво з управління безпекою польотів ICAO Doc 9859 (вид.4-е, 2018);
- Директива ЄС 2003/42/ЕС;
- Повітряний кодекс України;
- Наказ Державіаслужби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» від 05.07.2018 р. **№ 682**;
- Наказ Державіаслужби України «Про затвердження прийнятних методів відповідності (AMC) та керівного матеріалу (GM) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» від 13.02.2020 р. **№ 256**;
- Наказ Державіаслужби України "Про затвердження Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів" від 27.12.2019 р. **№ 1817**.

11.4. THE PIC AND CREW RESPONSIBILITIES FOR SAFETY ON BOARD AND REPORTING

11.4.1. Crew responsibilities

CAT.GEN.MPA.100; CAT.GEN.MPA.145; AMC1 CAT.GEN.MPA.145

a) The crew member shall be responsible for the proper execution of his/her duties that are:

1) related to the safety of the aircraft and its occupants; and

2) specified in the instructions and procedures in this OM.

b) Any crew member shall:

1) report to the PIC any fault, failure, malfunction or defect which the crew member believes may affect the airworthiness or safe operation of the aircraft including emergency systems, if not already reported by another crew member;

2) report to the PIC any incident that endangered, or could have endangered, the safety of the operation, if not already reported by another crew member;

3) comply with the relevant requirements of the Aircompany's occurrence reporting schemes;

11.4. ОБОВ'ЯЗКИ КОМАНДИРА ПС ТА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ З ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА БОРТУ ПС ТА НАДАННЯ ПОВІДОМЛЕНЬ

11.4.1. Обов’язки членів екіпажу

a) Будь-який член екіпажу є відповідальним за належне виконання своїх обов’язків, які:

1) мають відношення до безпеки польотів ПС та осіб на борту;

2) визначені інструкціями та процедурами у цьому КЕ.

b) Будь-який член екіпажу повинен:

1) повідомляти Командира ПС про будь-які недоліки, відмови, несправності або дефекти, які, на його думку, можуть вплинути на льотну придатність або безпеку експлуатації ПС, включаючи аварійні системи, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;

2) повідомляти Командира ПС про будь-які інциденти, які загрожують або могли поставити під загрозу безпеку польоту, якщо це раніше не зробив інший член екіпажу;

3) виконувати усі застосовні вимоги щодо розробленої Авіакомпанією схеми сповіщення

4) ensure, on his own, that the PIC has been immediately informed of any incident that has endangered or may endanger safety during the flight and that the PIC is provided with all relevant information.

c) Flight engineer shall check completion of the aircraft emergency and safety equipment in accordance with flight route, number of passengers and crew composition.

d) Co - pilot submits by e-mail a list of emergency and safety equipment on board (in the form of a list including the number, color and type of life rafts and pyrotechnics, details of emergency medical supplies, eg first aid kit assistance, emergency medical kit, water supply, and type and frequency of emergency portable radio equipment) to Aircompany's OCC.

e) Aircompany's OCC should sent information about emergency and safety equipment on board (in the form of a list including the number, color and type of life rafts and pyrotechnics, details of emergency medical supplies, eg first aid kit assistance, emergency medical kit, water supply, and type and frequency of emergency portable radio equipment) to Rescue Coordination Center (RCC) in case of appropriate request

11.4.2. The PIC responsibilities

CAT.GEN.MPA.105

a) The PIC, in addition to complying with schedule 11.4.1 of this Para (and, accordingly, in *CAT.GEN.MPA.100*), shall:

1) be responsible for the safety of all crew members, passengers, and cargo on board, as soon as the commander arrives on board the aircraft, until the commander leaves the aircraft at the end of the flight;

2) be responsible for the operation and safety from the moment the aircraft is first ready to move for the purpose of taxiing prior to take-off, until the moment it finally comes to rest at the end of the flight and the engines used as primary propulsion units are shut down;

3) have authority to give all commands and take any appropriate actions for the purpose of securing the safety of the aircraft and of persons and/or property carried therein;

4) have authority to disembark any person, or any part of the cargo, that may represent a potential hazard to the safety of the aircraft or its occupants;

про авіаційні події;

4) гарантувати зі свого боку, що КПС був негайно поінформований про будь-який інцидент, який загрожував безпеці або може загрожувати безпеці під час польоту і, що КПС забезпечений всією відповідною інформацією.

c) Бортовий інженер перевіряє комплектування ПС аварійно – рятувальними засобами відповідно до маршруту польоту, кількості пасажирів та складу екіпажу.

d) Другий пілот подає електронною поштою перелік наявного на борту ПС аварійно – рятувального обладнання (у вигляді списку, що включає в себе кількість, колір і тип рятувальних плотів, і піротехнічних засобів, деталі щодо запасів медикаментів на випадок екстреної ситуації, наприклад, аптечка першої допомоги, аварійний медичний комплект, запас води, і тип та частоти аварійного портативного радіообладнання) в ЦОКП Авіакомпанії.

e) ЦОКП Авіакомпанії на запит передає інформацію щодо наявного на борту ПС аварійно – рятувального обладнання (у вигляді переліку, що включає в себе кількість, колір і тип рятувальних плотів, і піротехнічних засобів, деталі щодо запасів медикаментів на випадок екстреної ситуації, наприклад, аптечка першої допомоги, аварійний медичний комплект, запас води, і тип та частоти аварійного портативного радіообладнання) до центрів координації рятувальних операцій (RCC)

11.4.2. Обов'язки КПС

a) Окрім дотримання вимог, викладених в п.11.4.1 цього Розділу (і, відповідно, - в *CAT.GEN.MPA.100*), КПС повинен:

1) з моменту прибуття на ПС, відповідати за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів та вантажу на борту, до моменту залишення ПС після завершення польоту;

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

3) мати повноваження надавати накази та вживати будь-які необхідні заходи з метою забезпечення безпеки експлуатації та безпеки польотів ПС, а також осіб та/або майна, що перевозяться на борту;

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

5) not allow a person to be carried in the aircraft who appears to be under the influence of alcohol or drugs to the extent that the safety of the aircraft or its occupants is likely to be endangered;

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

6) have the right to refuse transportation of inadmissible passengers, deportees, or persons in custody if their carriage increases the risk to the safety of the aircraft or its occupants;

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

7) ensure that all passengers are briefed on the location of emergency exits and the location and use of relevant safety and emergency equipment;

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

8) ensure that all operational procedures and checklists are complied with in accordance with this OM;

8) забезпечити, щоб всі експлуатаційні процедури та чек-листи виконувалися відповідно до цього КЕ;

9) not permit any crew member to perform any activity during critical phases of flight, except duties required for the safe operation of the aircraft;

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

10) ensure that:

10) переконатися, що:

i) flight recorders are not disabled or switched off during flight;

i) бортові реєстратори не є заблокованими або вимкненими під час польоту;

ii) in the event of an occurrence other than an accident or a serious incident that shall be reported according to *ORO.GEN.160(a)*, flight recorders' recordings are not intentionally erased; and

ii) у випадку події відмінної від авіаційної події або серйозного інциденту, про який обов'язково потрібно звітувати відповідно до *ORO.GEN.160(a)*, записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно; а також

iii) in the event of an accident or a serious incident, or if preservation of recordings of flight recorders is directed by the investigating authority:

iii) у випадку авіаційної події або інциденту, або якщо збереження записів бортових реєстраторів спрямована експертною установою з розслідування:

- flight recorders' recordings are not intentionally erased;
- flight recorders are deactivated immediately after the flight is completed; and
- precautionary measures to preserve the recordings of flight recorders are taken before leaving the flight crew compartment.

- записи дані бортових реєстраторів не стерті навмисно;
- бортові реєстратори негайно вимкнені після завершення польоту;
- попереджувальні заходи для збереження записів бортових реєстраторів прийняті перед покиданням кабіни льотного екіпажу;

11) decide on acceptance of the aircraft with unserviceabilities in accordance with the configuration deviation list (CDL) or the minimum equipment list (MEL);

11) приймати рішення про прийняття ПС в експлуатацію з деякими несправностями відповідно до переліку відхилень від нормальної конфігурації (CDL) або переліку мінімального обладнання (MEL);

12) ensure that the pre-flight inspection has been carried out in accordance of the Continuing Airworthiness Requirements (Part-M),

12) переконатися, що передпольотний огляд був проведений відповідно до вимог Правил з підтримання льотної придатності (Part-M),

approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 10.02.2012 No 85;

13) be satisfied that relevant emergency equipment remains easily accessible for immediate use.

b) The PIC, or the pilot to whom conduct of the flight has been delegated, shall, in an emergency that requires immediate decision and action, take any action he/she considers necessary under the circumstances. In such cases he may deviate from rules, operational procedures, and methods in the interest of safety.

затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 10.02.2012 № 85;

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

b) КПС або пілот, якому делеговано керування польотом, повинен при виникненні надзвичайної ситуації, яка вимагає негайного рішення, робити будь-які дії, які він вважатиме необхідними за даних обставин. У таких випадках він може не дотримуватися правил, експлуатаційних процедур та службових методик задля забезпечення безпеки польотів. Якщо такі заходи порушують місцеві правила чи процедури, командир екіпажу повинен негайно повідомити про це відповідний місцевий орган влади.

11.4.3. Responsibilities of crew to provide safety notifications / reports

The PIC or, if he is unable to report the incident on his own, the next member of the crew, shall report the occurrences (accidents, serious incidents, incidents, and any other events), including incidents involving air traffic, ACAS RAs, bird hazards, volcanic ash, dangerous goods or accidents and unlawful interference, in the order, time and sequence specified in this Para, as well as, in relation to aviation security, in the Para 10 of this OM.

Require oral notification to air traffic services of incidents involving recommendations for resolving ACAS decisions, bird hazards, dangerous goods, and hazardous conditions.

11.4.3. Обов’язки членів екіпажу ПС щодо надання повідомлень / звітів про події

КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС, повинні повідомляти про події (авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти та будь які інші події), включаючи інциденти, пов'язані з повітряним рухом, ACAS RAs, небезпекою птахів, вулканічною активністю, небезпечними вантажами або аваріями та незаконним втручанням, в порядку, строки і в послідовності, що визначені у цьому Розділі, а також, стосовно авіаційної безпеки - у Розділі 10 цього КЕ.

Потребують усного повідомлення до підрозділів служби повітряного руху за інцидентами, що стосуються рекомендацій розв'язання рішень ACAS, небезпеки птахів, небезпечних вантажів та небезпечних умов.

11.5. OCCURRENCE REPORTING SYSTEM OF AIRCOMPANY CONSTANTA

11.5.1. General description of the system

In accordance with the requirements of current international and national legislation in the field of civil aviation of Ukraine, Aircompany Constanta has implemented a Safety Management System (SMS).

The flight safety policy and the description of the SMS are set out in the Safety Management Manual (SMM) - the guiding document of Aircompany Constanta, approved by the State Aviation Administration of Ukraine.

11.5. СИСТЕМА СПОВІЩЕНЬ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ АВІАКОМПАНІЇ КОНСТАНТА

11.5.1. Загальний опис системи

У відповідності з вимогами чинного міжнародного та національного законодавства в галузі цивільної авіації України в Авіакомпанії Константа впроваджено Систему управління безпекою польотів (СУБП).

Політику в області безпеки польотів й опис СУБП викладено в Керівництві з управління безпекою польотів (КУБП) - керівному документі Авіакомпанії Константа, схваленому Державіаслужбою України.

As one of the tools for obtaining information and data on safety, within the framework of SMS of Aircompany Constanta has been created the internal safety reporting scheme - Mandatory and Voluntary Reporting System.

В якості одного із інструментів для отримання інформації і даних з безпеки польотів, в рамках СУБП Авіакомпанії створено внутрішню схему звітності з безпеки польотів - Систему обов'язкового і добровільного сповіщення.

Procedures for providing mandatory and voluntary notifications, analysis and investigation of occurrences are set out in the SMM.

Процедури надання обов'язкових і добровільних сповіщень, аналізу та розслідування подій викладено у КУБП.

GM1 ORO.GEN.200(a)(3)

The overall purpose of the internal safety reporting system of Aircompany is to use reported information to improve the level of the safety performance of the AC and **not to attribute blame.**

Загальна мета внутрішньої схеми звітності з безпеки польотів Авіакомпанії полягає в тому, щоб використовувати зареєстровану інформацію для підвищення рівня безпеки експлуатації ПС, **а не приписування вини**.

The objectives of the scheme are to:
1) enable an assessment to be made of the safety implications of each relevant incident and accident, including previous similar occurrences, so that any necessary action can be initiated; and
2) ensure that knowledge of relevant incidents and accidents is disseminated, so that other persons and operators may learn from them.

Цілями схеми є:
1) можливість провести оцінку наслідків для безпеки кожного відповідного інциденту та авіаційної події, включаючи попередні аналогічні випадки, з метою запобігання будь-яким необхідним діям; і
2) забезпечення поширення знань про відповідні інциденти та авіаційні події, щоб інші люди та експлуатанти могли вчитися на них.

The scheme is an essential part of the overall monitoring function and it is complementary to the normal day-to-day procedures and ‘control’ systems of Aircompany and is not intended to duplicate or supersede any of them.
The scheme is a tool to identify those instances where routine procedures have failed.

Ця схема є невід'ємною частиною загальної функції моніторингу та є доповненням до звичайних щоденних процедур та систем контролю Авіакомпанії, і не має наміру дублювати або заміщати будь-яку з них.
Схема являє собою інструмент для виявлення тих випадків, коли звичайні процедури не виконані.

All occurrence reports judged reportable by the person submitting the report should be retained as the significance of such reports may only become obvious later.

Всі повідомлення про події, про які повідомляє особа, яка подала доповідь, повинні зберігатись, оскільки значення таких звітів може стати очевидним лише пізніше.

Attention!

The processing of reporting shall consider the need to prevent the use of information for non-safety purposes and shall ensure the confidentiality of the identity of speakers and persons mentioned in notifications to facilitate the dissemination of a "just culture" on the Aircompany.

Важливо!

Під час опрацювання сповіщень враховується необхідність запобігання використанню інформації для цілей, що не стосуються безпеки польотів, а також належно забезпечується конфіденційність особистості доповідачів та осіб, згаданих у сповіщеннях про події, з метою сприяння поширенню в Авіакомпанії "культури справедливості" (“just culture”).

The information obtained from event notifications is used exclusively for the purposes that served as a basis for its collection.

Інформація, отримана зі сповіщень про події, використовується виключно для цілей, що послужили обґрунтуванням для її збору.

It is forbidden to provide access or use information about events:
1) to establish guilt or liability; or
2) for any purpose other than maintaining or enhancing flight safety.

Заборонено надавати доступ або використовувати інформацію про події:
1) для встановлення вини або відповідальності; або
2) для будь-яких цілей, окрім підтримання або підвищення рівня безпеки польотів.

11.5.2. What to report

11.5.2. Про що потрібно повідомляти

The following are subject to **mandatory notification** in accordance with the requirements of the current

Обов'язковому сповіщенню згідно вимог чинного законодавства підлягають:

legislation:

1) accidents, serious incidents - in the manner specified in Annex 13 to the ICAO Convention (for more details, see schedule 11.3.1 of this Para);
2) occurrences which do not relate to serious incidents, but which affect flight safety and endanger or (if ignored or not taken) may endanger the aircraft, persons on board or any other person; in the manner prescribed by SAAU Order **No.1817** (for more details, see schedule 11.3.2 of this Para).

By SAAU Order **No.1817** it is established that occurrences **related to the operation of the AC** are subject to mandatory notification, including the list:

1) Air operations;
2) Technical occurrences;
3) Interaction with Air Navigation Services (ANS) and Air Traffic Management (ATM);
4) Emergencies and other critical situations;
5) External environment and meteorology;
6) Security.

The full list of this occurrences is given in **Annex 11.7** of this Para.

The following are subject to **voluntary notification** within the framework of SMS of Aircompany Constanta (for more details, see schedule 11.4 of this Para):

1) information on occurrences that may not be covered by the mandatory occurrence notification system;
2) notification of hazards and any inconsistencies and deviations that may affect flight safety;
3) other safety-related information if the rapporteur considers that it poses a real or potential safety hazard.

11.5.3. Personnel should report:

1) The PIC or, if he is unable to report the incident on his own, the next member of the crew, shall report the occurrences related to the operation of the AC (accidents, serious incidents, incidents, and any other occurrences).
2) In addition to abovementioned, the notification of an accident or serious incident may be provided by any person who becomes aware of it (including operating personnel, contracted personnel, suppliers' personnel).

1) авіаційні події, серйозні інциденти - в порядку, визначеному Додатком 13 до Конвенції ІКАО (докладніше – див. п.11.6.1 цього Розділу);
2) події, які не відносяться до серйозних інцидентів, але стосуються безпеки польотів та ставлять під загрозу або (у разі ігнорування чи невжиття заходів) можуть поставити під загрозу повітряне судно, осіб, які знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб - в порядку, визначеному Наказом ДАСУ **№ 1817** (докладніше – див. п.11.6.2 цього Розділу).

Зокрема, Наказом ДАСУ **№ 1817** встановлено, що обов'язковому сповіщенню підлягають події, **пов'язані з льотною експлуатацією ПС,** за переліком:

1) Льотна експлуатація;
2) Технічні події;
3) Взаємодія зі службами аеронавігації та ОрПР;
4) Аварійні та інші критичні ситуації;
5) Навколишнє середовище та погодні умови;
6) Авіаційна безпека.

Повний перелік таких подій наведено у **Додатку 11.7** до цього Розділу.

Добровільному сповіщенню в рамках СУБП Авіакомпанії Константа підлягають (докладніше – див. п.11.4 цього Розділу):

1) інформація про події, які можуть не охоплюватись обов'язковою системою сповіщення про події;
2) повідомлення про небезпечні фактори та будь-які невідповідності й відхилення, що можуть вплинути на безпеку польотів;
3) інша інформація, пов'язана з безпекою польотів, якщо доповідач вважає, що вона становить реальну або потенційну небезпеку для безпеки польотів.

11.5.3. Персонал, який повинен повідомляти:

1) Обов'язкові повідомлення про події, пов'язані з льотною експлуатацією ПС (авіаційні події, серйозні інциденти, події та небезпечні фактори), повинен надавати КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС.
2) У доповнення к вищезазначеному, повідомлення про авіаційну подію чи серйозний інцидент може надаватись будь-якою особою, якій стало про це відомо (включаючи експлуатаційний персонал та персонал, залучений за контрактом, персонал постачальників обслуговування).

3) Voluntary reports may be provided by the PIC, any crew member, other Aircompany's personnel and personnel contracted with suppliers.

11.5.4. Report types:

a) **Mandatory**
Implements duty airline employee informed about cases that require notification of the Aircompany. The list of mandatory notifications is defined in **Annex 11.7** of this Para.

May be grounds for protecting the employee from administrative penalties.

b) **Voluntary**
Exercises the employee's right to openly and unhinderedly inform the Aircompany about situations that affect or may adversely affect safety.

As a rule, it is the basis for protection of the employee from administrative penalties.

Voluntary notifications on the principle of submission also can be:

i) **anonymous:**
Exercises the employee's right to anonymously inform the Aircompany about situations that affect or may affect safety.

ii) **confidential:**
exercises the employee's right to confidential information of the Aircompany about situations that affect or may affect safety.

Confidentiality may be disclosed by the Safety Manager or his deputy only at the request of the employee who sent the notice.

11.5.5. Providing reporting via ASL mobile

Within the framework of Aircompany Constanta SMS, as one of the means of reporting, received from staff information about threats, dangerous factors, as well as mistakes and hidden incidents in the form of mandatory and voluntary messages using a mobile application to the software AVEX Safety Layer - ASL mobile.

ASL mobile allows employees to simplify the process of sending messages to the flight safety database by:

- the ability to send messages directly from your own mobile device;
- the automatic filling of some fields of the form;

3) Добровільні повідомлення може надавати КПС, будь-який член екіпажу ПС, інший персонал Авіакомпанії та персонал, залучений за контрактом з постачальниками.

11.5.4. Типи повідомлень:

a) **Обов'язкове**
Реалізує обов'язок працівника інформувати про випадки, які вимагають повідомлення Авіакомпанії. Перелік обов'язкових повідомлень визначено у **Додатку 11.7** цього Розділу.

Може бути підставою для захисту працівника від адміністративних стягнень.

b) **Добровільне**
Реалізує право працівника на відкрите і безперешкодне інформування авіакомпанії про ситуації, які впливають або можуть негативно впливати на безпеку польотів.

Як правило, є підставою для захисту працівника від адміністративних стягнень.

Добровільні повідомлення за принципом подання також можуть бути:

i) **анонімними:**
реалізує право працівника на анонімне інформування Авіакомпанії про ситуації, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів.

ii) **конфіденційними:**
реалізує право працівника на конфіденційне інформування Авіакомпанії про ситуації, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів.
Конфіденційність може бути розкрита Керівником з БП або його заступником тільки на вимогу самого працівника, який направив це повідомлення.

11.5.5. Надання повідомлень з використанням ASL mobile

В якості одного із засобів надання повідомлень про загрози, небезпечні фактори, а також допущені помилки і приховані інциденти в Авіакомпанії передбачено використання мобільного додатку до програмного забезпечення AVEX Safety Layer - ASL mobile.

ASL mobile дозволяє працівникам спростити процес відправки повідомлень в базу даних з безпеки польотів за рахунок:

- можливості відправлення повідомлень безпосередньо з власного мобільного пристрою;
- автоматичного заповнення деяких полів форми;

- the ability to create a message without an Internet connection and then send it when connected to the network.

All data used in software AVEX Safety Layer are deidentified.

11.5.6. Protection of information sources

No personal data should be recorded in the database of voluntary and mandatory reporting system. Access to such identifiable information shall be provided by the Aircompany to all designated parties to enable them to fulfill their safety performance responsibilities.

Aircompany's personnel and staff involved in the contract, reporting or event that is mentioned in the reports of the occurrences should not be subjected to prejudice the administration, based on information provided by the reportee.

This provision does not apply:
a) in case of intentional breach of requirements;
b) in cases of manifest serious disregard for obvious risk and complete lack of professional responsibility for taking the necessary action in the circumstances, which caused damage to persons or property that could have been prevented or endangered safety.

11.6. MANDATORY NOTIFICATION

11.6.1. Mandatory notification of aviation accidents and serious incidents

11.6.1.1. What occurrences need to be reported immediately

The procedure for providing mandatory notifications of aviation accidents and serious incidents is regulated in Annex 13 to the ICAO Convention.

Data on aviation accidents, including serious incidents, emergencies, damage to aircraft on the ground, must be provided.

A list of examples of incidents that may constitute serious incidents, as well as guidance material for identifying aircraft damage to be classified as aviation accidents under Annexes C, E to Annex 13 to the ICAO Convention, is contained in **Annexes 11.1, 11.2** to this Para.

When deciding whether an incident should be classified as a serious incident, the following two main aspects need to be considered:

- можливості створення повідомлення без підключення до Інтернету з подальшою його відправкою при підключенні до мережі.

Всі дані, що використовуються в програмному забезпеченні AVEX Safety Layer, знеособлюються.

11.5.6. Захист джерел інформації

Жодні персональні дані не повинні реєструвались в базі даних добровільних і обов'язкових сповіщень про події. Доступ до такої деідентифікованої інформації забезпечується Авіакомпанією для усіх визначених сторін для того, щоб дозволити їм виконувати свої обов'язки щодо підвищення рівня безпеки польотів.

Працівники Авіакомпанії та персонал залучений за контрактом, які повідомляють про подію або про які згадується у сповіщеннях про події, не повинні піддаватись упередженому ставленню з боку адміністрації на основі інформації, наданої доповідачем.

Це положення не застосовується:
a) у разі навмисного порушення вимог;
b) у випадках явного серйозного нехтування очевидним ризиком та повної відсутності професійної відповідальності для здійснення необхідних дій в існуючих умовах, що завдало шкоди особам або майну, якої можна було запобігти, або поставило безпеку польотів під серйозну загрозу.

11.6. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СПОВІЩЕННЯ

11.6.1. Обов'язкове сповіщення про авіаційні події та серйозні інциденти

11.6.1.1. Які події потребують негайної доповіді

Порядок надання обов'язкових сповіщень про авіаційні події та серйозні інциденти регламентується Додатком 13 до Конвенції ІКАО.

Повинні подаватися дані про авіаційні події, включаючи серйозні інциденти, надзвичайні події, пошкодження ПС на землі.

Перелік прикладів інцидентів, які можуть являти собою серйозні інциденти, а також інструктивний матеріал по визначенню пошкоджень ПС, що мають класифікуватися як авіаційні події згідно Доповнень С, Е до Додатку 13 до Конвенції ІКАО, міститься у **Додатках 11.1, 11.2** до цього Розділу.

Приймаючи рішення про те, чи слід віднести інцидент до категорії серйозних інцидентів, потрібно враховувати два наступних головних аспекти:

a) Were there circumstances indicating a high probability of an aviation accident?

b) Was the aviation accident avoided only by fortuitous combination of circumstances?

11.6.1.2. Emergency Response Plan (ERP)

To keep the Aircompany Constanta ready to respond to an air accident, serious incident or other emergency, the General Director of the Aircompany approved the Emergency Response Plan (ERP), issued as a separate document.

The main goal of ERP is to safely continue operations and to restore normal operations as soon as possible.

ERP contains instructions and recommendations for:

- distribution of authority throughout the organization in emergency situations in Aircompany Constanta;
- assigning special responsibilities to staff in emergencies;
- coordination of emergency response plans of Aircompany Constanta with emergency response plans of other organizations with which Aircompany must interact during the provision of its services.

The ERP also determines the procedure for informing about aviation accidents, serious incidents, as well as other emergencies, including the notification scheme, the list of contacts of officials of the Crisis Management Centre, in the case of an occurrence:

1) on the territory of Ukraine;
2) when the Aircompany's AC are in the territory of foreign states.

The notification scheme of Aircompany Constanta in case of an aviation accidents is given in Annex 11.9 to this chapter.

11.6.1.3. Timeframe for providing information on aviation accidents and serious incidents

Notifications of aviation incidents and serious incidents shall be **notified immediately** (as far as possible), but preferably **not later than one hour** after their occurrence, by the fastest of the available means of communication (e-mail, facsimile, AFTN or by phone, including the use of the ASL mobile application).

a) Чи мали місце обставини, що вказують на високу ймовірність авіаційної події?

b) Чи вдалося уникнути авіаційної події тільки завдяки щасливому збігу обставин?

11.6.1.2. План реагування на надзвичайні ситуації (ERP)

З метою підтримання Авіакомпанії Константа у стані готовності реагувати на авіаційну подію, серйозний інцидент чи іншу надзвичайну ситуацію Генеральним директором Авіакомпанії затверджений План дій на випадок аварійної обстановки та надзвичайних обставин (ERP), виданий як окремий документ.

Головна мета ERP полягає в безпечному продовженні діяльності та у відновленні якомога швидше нормальної діяльності.

ERP містить інструкції та рекомендації щодо:

- розподілу повноважень по всій організації при надзвичайних ситуаціях в Авіакомпанії Константа;
- призначення співробітникам спеціальних обов'язків при надзвичайних ситуаціях;
- координації планів реагування на надзвичайні ситуації Авіакомпанії Константа з планами реагування на надзвичайні ситуації інших організацій, з якими Авіакомпанія повинна взаємодіяти під час надання своїх послуг.

План визначає також порядок інформування співробітниками Авіакомпанії Константа про авіаційні події, серйозні інциденти, а також інші надзвичайні події, включаючи схему оповіщення, перелік контактів посадових осіб штабу аварійного реагування, при настанні події:

1) на території України;
2) з ПС Авіакомпанії в разі знаходження ПС на території іноземних держав.

Схема сповіщення Авіакомпанії Константа на випадок авіаційної події наведено у Додатку 11.9 до цього розділу.

11.6.1.3. Часові рамки надання інформації про авіаційні події та серйозні інциденти

Повідомлення про авіаційні події та серйозні інциденти підлягають **негайному сповіщенню** (наскільки це можливо), але, бажано, **не пізніше ніж протягом однієї години** з моменту її виникнення, найшвидшими з доступних засобів зв'язку (електронною поштою, факсимільним зв'язком, АФТН або по телефону, включаючи використання мобільного додатку ASL mobile).

After receiving information about the aviation accident in Aircompany Constanta according to ERP procedures, a check is made of the fact whether the Aircompany's AC is really involved in the incident.

Upon confirmation of the fact of the aviation accident, the Emergency Response Plan (ERP) is activated.

When occurrence happened, Managers, and in the first place - the Safety Manager, must be notified as soon as possible.

The following employees of the Aircompany Operational Control Center are responsible for the organization of the initial notification:

a) the person on duty of OCC, or

b) a manager of the OCC at the operational points (if the aircraft is located outside Ukraine), and / or

c) the head of the OCC.

Phone numbers for notification of the management of Aircompany Constanta under the Alert Scheme are given in Annexes to ERP.

All information received about the emergency should be processed and sent as soon as possible to the Director General of Aircompany Constanta, who are the Head of Crisis Management Centre.

11.6.1.4.Initial report of an aviation accident / serious incident

The PIC is directly responsible for the reporting primary information.

In any case, the PIC must notify the Aircompany Constanta of any occurrence that occurred during his control of the AC.

In the case that the PIC is unable to provide such notice, this task shall be undertaken by any other crew member, if he is able to do so, in accordance with the Aircompany's designated transfer of authority procedure.

The most efficient of the available means of communication available should be used to transmit information.

It is also established that any official or staff member of the Aircompany who witnessed an emergency (including an accident, a serious incident), is obliged to provide information about this occurrence.

11.6.1.4.1. Addresses for initial notification of an aviation accident / serious incident to Aircompany

Після отримання інформації про авіаційну подію в Авіакомпанії Константа згідно процедур ERP проводиться перевірка факту того, чи дійсно ПС Авіакомпанії залучене до інциденту.

За підтвердженням факту події активується План дій на випадок аварійної обстановки та надзвичайних обставин (ERP).

У разі надзвичайної ситуації будь-якого типу керівники, а в першу чергу - Керівник з БП, повинні бути повідомлені в найкоротші терміни.

Відповідальними за організацію первинного оповіщення є наступні працівники Центру операційного контролю польотів Авіакомпанії:

a) черговий ЦОКП, чи

b) менеджер ЦОКП на оперативній точці (в разі знаходження ПС за межами України), та/або

c) начальник ЦОКП.

Номери телефонів для оповіщення керівництва Авіакомпанії Константа за Схемою аварійного оповіщення наведені в Додатках до ERP.

Вся отримана інформація щодо надзвичайної події повинна бути оброблена та спрямована, як можна швидше, Генеральному директору Авіакомпанії Константа, що є керівником Штабу аварійного реагування.

11.6.1.4.Первісне повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент

Безпосередній обов'язок щодо передачі первинної інформації лежить на КПС.

У будь-якому випадку КПС повинен повідомити Авіакомпанію Константа про будь-яку подію, яка трапилась під час його керування ПС.

У разі, коли КПС не може надати таке повідомлення, це завдання має взяти на себе будь-який інший член екіпажу, якщо він здатний зробити це, відповідно до визначеної Авіакомпанією процедури передачі повноважень КПС.

Для передачі інформації мають бути використані найбільш оперативні з наявних засобів зв'язку, що є у розпорядженні.

Також встановлено, що будь-яка посадова особа або особа зі складу персоналу Авіакомпанії, яка стала свідком надзвичайної події (в тому числі АП, серйозного інциденту), зобов'язана передати інформацію про цю подію.

11.6.1.4.1. Адреси для надання первісного повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент в Авіакомпанію

Operational control Center / OCC of Aircompany Constanta:

+38 099 446 90 41 (Person on duty, round the clock)

The list of telephone numbers of managers at operational points (maintenance line stations) is given in ERP.

+38 050 269 42 78 (Head of OCC)

ops@constantaairline.com

AFTN: KCONXAAA

Through the **ASL software**, or an application to the program - **ASL mobile**, installed on your own device.

*Note: information about the occurrence is provided in any way to the specified addresses in the minimum amount according to **Annex 11.3** to this Para.*

11.6.1.4.2. Mandatory notification of an aviation accident / serious incident to official bodies

After confirming the fact of occurrence of the accident and completion of the initial briefing, the Safety Manager of Aircompany Constanta must provide notification of the aviation accident, serious incident or other emergency to the official authorities, first to the Central Dispatch Service of the State Aviation Administration of Ukraine or National Transport Investigation Bureau (NTIB) at the addresses and in the manner prescribed current legislation and ERP:

a) As soon as you look at the official website of SAAU, see the electronic form for the following:

Central dispatching service of the State Aviation Administration of Ukraine / CDS SAAU:

Person on duty in CDS (round the clock)

+38 044 351 55 92
+38 044 351 55 51
cds@avia.gov.ua

AFTN: UKKACGXX

*Remark: information about the accident is provided in any way to the specified addresses in the minimum amount according to **Annex 11.3** to this Para.*

b) Whenever you look at the official website of the NTIB, see the electronic form for the following:

Центр операційного контролю польотів / ЦОКП Авіакомпанії Константа:

+38 099 446 90 41 (Черговий, цілодобово)

Перелік номерів телефонів менеджерів на оперативних точках (лінійних станціях) наведені в ERP

+38 050 269 42 78 (Начальник ЦОКП)

ops@constantaairline.com

АФТН: KCONXAAA

Через **програму ASL,** або додаток до програми - **ASL mobile,** встановлений на власному пристрої.

*Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси в мінімальному обсязі згідно **Додатку 11.3** до цього Розділу.*

11.6.1.4.2. Обов'язкове повідомлення про авіаційну подію / серйозний інцидент офіційних органів

Після підтвердження факту настання події та завершення початкового брифінгу Авіакомпанії Константа Керівник з БП має надати повідомлення про авіаційну подію, серйозний інцидент чи іншу надзвичайну подію офіційним органам, по перше - до Центральної диспетчерської служби Державіаслужби України чи Національне бюро розслідувань на транспорті (НБРТ), на адреси та у порядку, встановленому чинними актами законодавства та ERP:

a) Якщо повідомлення надається з використанням офіційного веб-порталу ДАСУ, відповідна електронна форма знаходиться за посиланням:

https://rmd.avia.gov.ua/

Центральна диспетчерська служба Державіаслужби України / ЦДС ДАСУ:

Черговий ЦДС (цілодобово)

+38 044 351 55 92
+38 044 351 55 51
cds@avia.gov.ua

АФТН: UKKACGXX

*Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси в мінімальному обсязі згідно **Додатку 11.3** до цього Розділу.*

b) Якщо повідомлення надається з використанням офіційного веб-порталу НБРТ, відповідна електронна форма знаходиться за посиланням:

http://www.nbaai.gov.ua/report/

National Transport Investigation Bureau / NTIB: ***Національне бюро розслідувань на***

Person on duty in NTIB (***round the clock)***

+38 044 351 43 38

Fax: +38 044 351 43 13 *or*
+38 044 351 43 36
https://nbaai.gov.ua
info@nbaai.gov.ua
AFTN: УККККЫЛЫЬ or UKKKYLYX

Remark: information about the accident is provided in any way to the specified addresses in the minimum amount according to ***Annex 11.3*** *to this Para.*

c) Other addresses of official bodies and rescue services, including outside Ukraine, are given in the ERP.

транспорті / НБРТ:

Черговий НБРТ (цілодобово)

+38 044 351 43 38

Факс: +38 044 351 43 13 *або*
+38 044 351 43 36
https://nbaai.gov.ua
info@nbaai.gov.ua
АФТН: УККККЫЛЫЬ або UKKKYLYX

Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси в мінімальному обсязі згідно ***Додатку 11.3*** *до цього Розділу.*

c) Інші адреси офіційних органів та рятувальних служб, в тому числі за межами України, наведені у ERP.

11.6.2. Mandatory notification of occurrences according to the list approved by SAAU

11.6.2.1. What occurrences need to be reported SAAU

The procedure for notification of threatening occurrences or in case of ignoring or not taking measures could endanger aircraft, persons on board, any other persons, equipment or means that affect the operation of the aircraft, and also notification in this context of other information related to flight safety, established by the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for occurrence notification in the field of civil aviation, review of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the SAAU Order dated December 27, 2019 **No.1817**.

AMC1 ORO.GEN.160

a) The Aircompany should report all occurrences defined in an Approximate list of occurrences in civil aviation that are subject to notification in accordance with the requirements of the SAAU Order **No.1817**.

b) The Aircompany should report volcanic ash clouds encountered during flight (see more in schedule 11.3.3.4 of this Para).

The list of occurrences related to operation of aircraft, approved by the SAAU Order **No.1817**, is given in **Annex 11.7** to this Para.

11.6.2. Обов'язкове сповіщення про події за переліком, затвердженим ДАСУ

11.6.2.1. Про які події потрібно доповідати ДАСУ

Порядок сповіщення про події, що загрожують або у разі ігнорування чи невжиття заходів, могли б загрожувати повітряним суднам (далі - ПС), особам, які знаходяться на борту, будь-яким іншим особам, обладнанню або засобам, що впливають на експлуатацію ПС, а також сповіщення в цьому контексті іншої інформації, пов'язаної з безпекою польотів, встановлений Авіаційними правилами України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затвердженими Наказом Державіаслужби України **№1817** від 27.12.2019 р.

a) Авіакомпанія повинна повідомити про всі випадки, визначені в Примірному переліку подій в галузі цивільної авіації, які підлягають сповіщенню відповідно до вимог Наказу Державіаслужби України **№1817**.

b) Авіакомпанія повинна повідомити про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту (докладніше див. у п.11.6.3.4 цього Розділу).

Перелік подій, пов'язаних з експлуатацією ПС, затверджений Наказом Державіаслужби України **№1817**, наведений у **Додатку 11.7** до цього Розділу.

11.6.2.2. Entities reporting occurrences:

1) The occurrences determined according to the list approved by the SAAU must be reported to Aircompany (initial report) by the PIC or, if he cannot independently report the occurrence, by the next member of the flight crew of the AC.

2) After receiving the notification of the occurrence, data verification and preliminary analysis, the Aircompany Constanta is obliged to provide SAAU with notification of the occurrence in the prescribed manner.

3) The Safety Manager or their designee shall notify BARS of any accident or serious incident or (entered or updated) changes to Aircompany data within 7 days of the event taking place by completing the report form on the portal: https://barsoft.flightsafety.org.au/index.jsp

11.6.2.3. Time frame for providing occurrence information:

1) The PIC or, if he cannot independently report the occurrence, by the next member of the flight crew of the AC, shall notify the Aircompany Constanta of the occurrence related to the operation of the AC (according to the list specified in **Annex 11.7** to this Para), **within 72 hours** after they become aware of them unless this is prevented by exceptional circumstances.

2) Upon receipt of the notification of the **occurrence**, the Aircompany Constanta is obliged to provide the SAAU with information about the occurrence as soon as possible, but **not later than 72 hours** after the occurrence became known.

Importantly:
*In addition to notifying the SAAU, Aircompany Constanta shall also **inform the aircraft or component designer (manufacturer)** as soon as possible in view of any condition of the aircraft or component detected by the Aircompany that has caused or may lead to hazardous conditions that endanger flight safety, but **not later than within 72 hours** from the discovery of the circumstances related to the report.*

3) If Aircompany identifies a real or potential risk to flight safety because of the analysis of an occurrence or groups of occurrences which were reported to (accordingly chapter 11.3.2.6 of this Para), Aircompany shall provide SAAU with such information (by adding supporting documents to the occurrence notification):

11.6.2.2. Суб'єкти, які надають повідомлення про події:

1) Первинні звіти про події, визначені за переліком, затвердженим ДАСУ, повинні надавати в Авіакомпанію КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС.

2) В свою чергу, Авіакомпанія Константа, після отримання повідомлення про подію, перевірки даних та попереднього аналізу, зобов'язана надати ДАСУ сповіщення з інформацією про подію у встановленому порядку.

3) Керівник з безпеки або визначена ним особа повідомляє BARS про авіаційну подію, серйозний інцидент або (внесені або оновлені) зміни до даних Авіакомпанії протягом 7 діб з моменту події, шляхом заповнення форми повідомлення на порталі https://barsoft.flightsafety.org.au/index.jsp

11.6.2.3. Часові рамки надання інформації про події:

1) КПС або, якщо він не може самостійно повідомити про подію, наступний за посадою член льотного екіпажу ПС, повинні повідомляти Авіакомпанію Константа про події, пов'язані з експлуатацією ПС (за переліком, визначеним у **Додатку 11.7** до цього Розділу), **протягом 72 годин** після того, як їм стає про них відомо, якщо цьому не заважають обставини виняткового характеру.

2) Після отримання повідомлення про подію Авіакомпанія Константа зобов'язана якомога швидше, але **не пізніше ніж через 72 години** після того, як стало відомо про подію, **надати ДАСУ сповіщення з інформацією про подію.**

Важливо:
*Про будь-який виявлений Авіакомпанією стан ПС чи компонента, що призвів чи може призвести до небезпечних умов, які серйозно загрожують безпеці польотів, Авіакомпанія Константа, крім повідомлення ДАСУ, повинна також інформувати **організацію-розробника (виробника) ПС або компонента** якомога швидше з огляду на обставини, але не пізніше ніж **впродовж 72 годин** з моменту виявлення обставин, пов'язаних із звітом.*

3) Якщо Авіакомпанія ідентифікує реальний або потенційний ризик для безпеки польотів в результаті аналізу подій або групи подій, про які їй було повідомлено (згідно п. 11.6.2.6 цього Розділу), вона має передати ДАСУ таку інформацію (шляхом додавання підтверджуючих документів до сповіщення про подію):

precautionary measures;

b) no later than three months from the date of notification of the occurrence, a report on the final results of the analysis.

11.6.2.4.Addresses for occurrence notifications

1) Initial notification of the occurrence.

Notifications from the staff of Aircompany Constanta from defined in chapter 11.6.2.3(1) of this Para about the occurrence are provided through the system of mandatory notification introduced in Aircompany, by any of the specified methods of data transmission using the ASL mobile application, by e-mail or by phone:

Operational control Center /
OCC of Aircompany Constanta:
+38 099 446 90 41 (Person on duty, round the clock)

The list of telephone numbers of managers at operational points (maintenance line stations) is given in ERP.

+38 050 269 42 78 (Head of OCC)

ops@constantaairline.com

AFTN: KCONXAAA

Through the **ASL software**, or an application to the program - **ASL mobile**, installed on your own device.

Remark: information about the occurrence is provided in any way to the specified addresses.

*The Safety Report Form (**Annex 11.4** to this Para) should be used, but other forms may be used provided that at least the minimum information, depending on the type of occurrence, is provided in accordance with the established requirements (**Annexes 11.5, 11.6, 11.7** to this Para).*

If the report was provided orally, written confirmation must be provided as soon as possible.

2) Mandatory notification of the occurrence to the State Aviation Administration of Ukraine

The Aircompany Constanta notifies SAAU by filling in the electronic notification form on the official web portal of SAAU (notification is made by the Safety Manager with access to the resource in the Risk Management Department of SAAU):

b) не пізніше ніж через три місяці з дати повідомлення про подію - звіт про остаточні результати аналізу.

11.6.2.4.Адреси для сповіщень про події

1) Первісне повідомлення про подію.

Повідомлення про подію від персоналу Авіакомпанії Константа, визначеному у п.11.6.2.3(1) цього Розділу, надаються через систему обов'язкового сповіщення, запроваджену в Авіакомпанії, будь-яким з визначених способів передачі даних, зокрема, за допомогою мобільного додатку ASL mobile, електронною поштою або за телефоном:

Центр операційного контролю польотів /
ЦОКП Авіакомпанії Константа:
+38 099 446 90 41 (Черговий, цілодобово)

Перелік номерів телефонів менеджерів на оперативних точках наведені в ERP

+38 050 269 42 78 (Начальник ЦОКП)

ops@constantaairline.com

АФТН: KCONXAAA

Через **програму ASL,** або додаток до програми - **ASL mobile,** встановлений на власному пристрої.

Ремарка: інформація про подію надається в будь-який спосіб на вказані адреси.

*Слід використовувати форму Повідомлення з БП (**Додаток 11.4** до цього Розділу), але можуть бути використані інші форми за умови, що принаймні мінімальна інформація, залежно від виду події, надана відповідно до встановлених вимог (**Додатки 11.5, 11.6, 11.7** до цього Розділу).*

Якщо звіт було надано в усній формі, необхідно якнайшвидше надіслати письмове підтвердження.

2) Обов'язкове повідомлення про подію Державіаслужбу України.

Авіакомпанія Константа повідомляє ДАСУ шляхом заповнення електронної форми сповіщення на офіційному веб-порталі ДАСУ (повідомлення здійснює Керівник з БП з отриманням доступу до ресурсу у Відділі управління ризиками ДАСУ):

http://rmd.avia.gov.ua

If it is impossible to fill in the electronic form, notifications are sent in the amount specified in **Annex 11.5** to this Para, to the backup addresses of SAAU:

При неможливості заповнення електронної форми, сповіщення надсилаються в обсязі, визначеному у **Додатку 11.5** до цього Розділу, на резервні адреси ДАСУ:

report@avia.gov.ua
Fax: +38 044 351 55 08

11.6.2.5. Quality and content of occurrence notifications

The requirements for the minimum amount of information to be included in an occurrence notification are set out in SAAU Orders **No.1817**, **No.256** *(AMC1.CAT.GEN.MPA.200 (e))* and set out in **Annexes 11.4, 11.5** to this Para.

Occurrence notifications should include a classification of risks for the relevant occurrence. This classification is reviewed and amended as necessary and has be approved by the SAAU.

The Aircompany Constanta has introduced process of data quality control to ensure consistency of data, in particular between the received primary information and the report stored in the database of voluntary and mandatory notifications.

11.6.2.5. Якість та зміст сповіщень про події

Вимоги щодо мінімального обсягу інформації, що має містити сповіщення про подію, встановлені Наказами ДАСУ **№1817**, **№256** *(AMC1.CAT.GEN.MPA.200 (e))* і наведені у **Додатках 11.4, 11.5** до цього Розділу.

Сповіщення про події мають містити класифікацію ризиків для відповідних подій. Ця класифікація переглядається та змінюється за потреби і має бути схвалена ДАСУ.

В Авіакомпанії Константа запроваджено процес перевірки якості даних з метою забезпечення узгодженості даних, зокрема між отриманою первинною інформацією та звітом, що зберігається в базі даних добровільних і обов'язкових сповіщень.

11.6.2.6. Analysis of the occurrence and taking appropriate measures

The Aircompany Constanta has introduced process of an occurrence analysis to determine the safety hazards associated with the identified occurrence or groups of occurrences.

Based on this analysis, the Aircompany determines the necessary corrective and precautionary measures to improve flight safety.

If Aircompany identifies a real or potential risk to flight safety because of the analysis of an occurrence or an occurrence groups reported to it by SAAU, Aircompany Constanta should provide SAAU with the following information by adding supporting documents to the notification of the occurrence:

a) within 30 days from the date of receipt of the occurrence notification - a detailed description of the occurrence, its preliminary analysis, preliminary classification, severity assessment, certain corrective, or precautionary measures;

b) no later than three months from the date of the occurrence notification - a report on the final results of the analysis.

The occurrence analysis is performed within the Safety Risk Management (SRM) process defined in the SMM and can be performed, inter alia, in relation to voluntary notifications.

11.6.2.6. Аналіз подій та вжиття відповідних заходів

В Авіакомпанії Константа запроваджено процес аналізу подій, з метою визначення небезпек для безпеки польотів, пов'язаних з ідентифікованими подіями або групами подій.

На основі такого аналізу Авіакомпанія визначає необхідні коригувальні та запобіжні заходи для підвищення рівня безпеки польотів.

Якщо Авіакомпанія ідентифікує реальний або потенційний ризик для безпеки польотів в результаті аналізу подій або групи подій, про які їй було повідомлено ДАСУ, вона має, шляхом додавання підтверджуючих документів до сповіщення про подію, передати ДАСУ таку інформацію:

a) у 30 - денний строк з дати отримання повідомлення про подію від доповідача - детальний опис події, її попередній аналіз, попередню класифікацію, оцінку серйозності, визначені коригувальні або запобіжні заходи;

b) не пізніше ніж через три місяці з дати повідомлення про подію - звіт про остаточні результати аналізу.

Аналіз подій здійснюється в рамках процесу управління ризиками безпеки польотів Safety Risk Management / SRM, визначеному у КУБП, і може виконуватись, в тому числі, у відношенні

добровільних сповіщень.

11.6.3. Specific reports

11.6.3.1. Specific dangerous goods accident and incident reporting

CAT.GEN.MPA.200 (a)

The transport of dangerous goods by air shall be conducted in accordance with Annex 18 to the ICAO Convention as last amended and amplified by the Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air ICAO Doc 9284-AN/905, including its supplements and any other addenda or corrigenda (more details - in Para 9 of this OM).

CAT.GEN.MPA.200 (e)

The operator shall, in accordance with the Technical Instructions, report without delay to the SAA of Ukraine and the appropriate authority of the State of occurrence in the event of:

1) any dangerous goods accidents or incidents;

2) the discovery of undeclared or misdeclared dangerous goods in cargo or mail; or

3) the finding of dangerous goods carried by passengers or crew members, or in their baggage, when not in accordance with Part 8 of the technical instructions.

AMC1.CAT.GEN.MPA.200 (e)

A dangerous goods accident or incident may also constitute an aircraft accident, serious incident, or incident. Reports should be made for both types of occurrences when the criteria for each are met.

Any type of dangerous goods accident or incident, or the finding of undeclared or misdeclared dangerous goods should be reported, irrespective of whether the dangerous goods are contained in cargo, mail, passengers' baggage, or crew baggage. For the purposes of the reporting of undeclared and misdeclared dangerous goods found in cargo, the Technical Instructions considers this to include items of operators' stores that are classified as dangerous goods.

Notifications of accidents and serious incidents involving dangerous goods **shall be notified**

11.6.3. Особливі звіти

11.6.3.1. Спеціальне повідомлення та звітування про авіаційні події та інциденти з небезпечними вантажами

Перевезення небезпечних вантажів повітрям здійснюється відповідно до положень Додатку 18 до Конвенції ІКАО з останніми поправками та розширеним тлумаченням, яке міститься у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям ICAO Doc 9284-AN/905, включаючи усі доповнення або зміни, а також додатки до цього документа (докладніше - у Розділі 9 цього КЕ).

Відповідно до Технічних інструкцій, експлуатант повинен невідкладно повідомити ДАСУ та уповноважений орган з питань цивільної авіації влади держави - місця події у випадку:

1) будь-яких авіаційних подій та інцидентів із небезпечними вантажами;
2) виявлення незадекларованих або невірно задекларованих небезпечних вантажів серед вантажів або пошти, що перевозяться, або
3) виявлення небезпечних вантажів, які перевозилися безпосередньо пасажирами або членами екіпажу (або знаходилися у їхньому багажі) всупереч положенням Розділу 8 Технічних інструкцій.

Авіаційна подія чи інцидент, пов'язаний з небезпечними вантажами, може призвести до авіаційної події, серйозного інциденту або інциденту за участю ПС. Необхідно подавати звіти про обидва типи подій, коли задовольняються критерії для обох.

Про будь-які авіаційні події чи інциденти з небезпечними вантажами, або виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів, слід повідомляти незалежно від того, чи містяться небезпечні вантажі у вантажі, пошті, багажу пасажирів або екіпажу. Для цілей звітування про не декларовані та неправильно задекларовані небезпечні вантажі, які були виявлені, Технічні інструкції визначають це як предмети, що перебувають у пунктах зберігання експлуатантів, які були класифіковані як небезпечні вантажі.

Повідомлення про авіаційні події та серйозні інциденти з небезпечними вантажами, підлягають

immediately (as far as possible), but preferably not later than one hour after their event.

In case of an incident (occurrence) with dangerous goods the first report should be dispatched **within 72** hours of the event. It may be sent by any means, including e-mail, telephone or fax in the manner specified in schedule 11.6.2.4 of this Para. This report should include the details that are known at that time, under the headings identified in the next indent. If necessary, a subsequent report should be made as soon as possible giving all the details that were not known at the time the first report was sent. If a report has been made verbally, written confirmation should be sent as soon as possible.

The first and any subsequent report should be as precise as possible and should contain the following data, where relevant:

1) date of the incident or accident or the finding of undeclared or misdeclared dangerous goods;
2) location, the flight number, and flight date;
3) description of the goods and the reference number of the air waybill, pouch, baggage tag, ticket, etc.;
4) proper shipping name (including the technical name, if appropriate) and UN / ID number, when known;
5) class or division and any subsidiary risk;
6) type of packaging, and the packaging specification marking on it;
7) quantity;
8) name and address of the shipper, passenger, etc.;
9) any other relevant details;
10) suspected cause of the incident or accident;
11) action taken;
12) any other reporting action taken; and
13) name, title, address, and telephone number of the person making the report.

Copies of relevant documents and any photographs taken should be attached to the report.

The following dangerous goods reporting form (**Annex 11.5** to this Para) should be used, but other

негайному сповіщенню (наскільки це можливо), але, бажано, не пізніше ніж протягом однієї години з моменту її виникнення

В разі виникнення інциденту (події) з небезпечними вантажами перший звіт повинен бути наданий **протягом 72 годин** після події. Він може надсилатися будь-якими способом, включаючи електронну пошту, телефон або факс в порядку, визначеному в п.11.6.2.4 цього Розділу. Цей звіт повинен містити інформацію, з деталями, які відомі на момент події, з пунктами, які визначені нижче у наступному абзаці. У разі необхідності наступний звіт слід подати якомога швидше, з наданням усієї інформації, яка не була відома на момент надсилання першого звіту. Якщо звіт було надано в усній формі, необхідно якнайшвидше надіслати письмове підтвердження.

Перший і будь-який наступний звіти повинні бути максимально точними і, якщо це необхідно, містити такі дані:

1) дата інциденту або авіаційної події, або виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів;
2) місце, реєстраційний номер ПС та дата польоту;
3) опис вантажів та реєстраційний номер авіанакладної, кур'єрського пакета, багажної бирки, квитка тощо;
4) точна назва, при відвантаженні (включаючи технічну назву, якщо необхідно) та номер за класифікацією ООН / ідентифікаційний номер, якщо він відомий;
5) клас чи категорія у класифікації та будь-які додаткові ризики;
6) тип пакування та маркування на ньому;
7) кількість;
8) ім'я та адресу вантажовідправника, пасажира тощо;
9) будь-які інші важливі дані;
10) ймовірна причина інциденту або авіаційної події;
11) вжиті заходи;
12) будь-які інші вжиті заходи при наданні звітності;
13) ім'я, посада, адреса та номер телефону особи, яка готує звіт.

Копії документів та будь-які зроблені фотографії повинні бути додані до звіту.

Слід використовувати форму звітності про подію з небезпечними вантажами (**Додаток 11.5** до

forms, including electronic transfer of data, may be used provided that at least the minimum information of these requirements is supplied.

цього Розділу), але можуть бути використані інші форми, включаючи електронну передачу даних, за умови, що принаймні мінімальна інформація надана відповідно до цих вимог.

11.6.3.2. Airborne collision avoidance system (ACAS)

11.6.3.2. Спрацювання бортової системи попередження зіткнень (ACAS)

CAT.GEN.MPA.105 (c)

Whenever an aircraft in flight has maneuvered in response to an airborne collision avoidance system (ACAS) resolution advisory (RA), the PIC shall submit an ACAS report to the competent authority.

У разі, якщо ПС в польоті змaневрувало у відповідь на повідомлення / наказ бортової системи попередження зіткнень (ACAS), КПС повинен надати уповноваженому органу відповідний звіт ACAS.

11.6.3.3. Bird hazards and strikes

11.6.3.3. Загроза, пов'язана з птахами та зіткнення з птахами

CAT.GEN.MPA.105 (d)

1) whenever a potential bird hazard is observed, the commander shall inform the air traffic service (ATS) unit as soon as flight crew workload allows;

2) whenever an aircraft for which the PIC is responsible suffers a bird strike that results in significant damage to the aircraft or the loss or malfunction of any essential service, the PIC shall submit a written bird strike report after landing to the competent authority.

1) у випадку потенційно небезпечної орнітологічної ситуації КПС повинен інформувати службу обслуговування повітряного руху (ATS), як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу;
2) якщо ПС зіткнеться з птахами, що призведе до значного пошкодження, або втрати / неполадок будь-якої з життєво важливих функцій на борту, КПС повинен надати уповноваженому органу письмовий звіт щодо небезпечної орнітологічної ситуації одразу після виконання посадки.

11.6.3.4. Reporting volcanic ash clouds encountered during flight

11.6.3.4. Повідомлення про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту

11.6.3.4.1. Reporting requirements

11.6.3.4.1. Вимоги до надання повідомлень

AMC1 ORO.GEN.160

The Aircompany should report volcanic ash clouds encountered during flight (schedule 11.3.2.1 of this Para).

Авіакомпанія повинна повідомити про викиди вулканічного попелу, що виникли під час польоту (п.11.6.2.1 цього Розділу).

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)

The Aircompany should require reports from its crews concerning any encounters with volcanic emissions. These reports should be passed immediately to the:

i) appropriate air traffic services (ATS) unit; and

ii) SAAU.

Експлуатант повинен вимагати звітності своїх екіпажів про будь-які зустрічі з вулканічними викидами. Ці звіти повинні бути негайно передані:

i) відповідному підрозділу служби повітряного руху (ОПР); та
ii) ДАСУ.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)(f)

The Aircompany should ensure that reports are immediately submitted to the nearest ATS unit using the VAR/AIREP procedures followed up by a more detailed VAR on landing together with, as applicable, a report to SAAU, and an aircraft technical log entry for:

Авіакомпанія повинна гарантувати, що звіти негайно подаються до найближчого підрозділу ОПР, використовуючи процедури VAR/AIREP, які слідують за більш детальним VAR після посадки, разом з відповідним звітом до ДАСУ, а також запис до Технічного журналу ПС про:

1) any incident related to volcanic clouds;

2) any observation of volcanic ash activity; and

3) any time that volcanic ash is not encountered in an area where it was forecast to be.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)

The Aircompany should also ensure that its crews are aware that they may be the first to observe an eruption and so need to be vigilant and ready to ensure that this information is made available for wider dissemination as quickly as possible.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)(e)(11)

Incident reporting includes:

i) reporting an airborne volcanic ash cloud encounter (VAR);

ii) post-flight volcanic ash cloud reporting (VAR);

iii) reporting non-encounters in airspace forecast to be contaminated; and

iv) filing a mandatory occurrence report in accordance with *ORO.GEN.160* in the manner specified in schedule 11.6.2.3 of this Para.

Should be used the Volcanic Activity Reporting (VAR) form (**Annex 11.6** to this Para) should be used, but other forms, including electronic transfer of data, may be used provided that at least the minimum information of these requirements is supplied.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3)

11.6.3.4.2. Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination

The Aircompany is responsible for the safety of its operations, including within an area with known or forecast volcanic ash contamination.

Before initiating operations into airspace forecast to be or aerodromes/operating sites known to be contaminated with volcanic ash the Aircompany should complete this assessment of safety risks related to known or forecast volcanic ash contamination as part of its management system.

Volcanic ash safety risk assessment is carried out in accordance with the requirements of ICAO Doc.9974 “Flight safety and volcanic ash - Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination” (see more in Para 13.1 of Part C this OM).

1) будь-який інцидент, пов'язаний з вулканічними хмарами;
2) будь-яке спостереження за активністю вулканічного виверження; і
3) в будь-який момент, коли вулканічний попіл не зустрічається в районі, де він передбачався.

Авіакомпанія повинна забезпечити, щоб її екіпажі усвідомлювали, що вони можуть першими спостерігати за виверженням, і тому повинні бути пильними та готовими забезпечити якнайшвидший доступ до цієї інформації для більш широкого розповсюдження.

Звітування про інциденти повинно включати:

i) звіт про зустріч у повітрі вулканічного попелу (VAR);

ii) звіт про зону вулканічного попелу після польоту (VAR);

iii) повідомлення про невідповідність забруднення у повітряному просторі, що прогнозується; і

iv) подання обов'язкового сповіщення про події відповідно до *ORO.GEN.160* в порядку, визначеному у п.11.6.2.3 цього Розділу.

Слід використовувати форму звітності про подію з вулканічною активністю (**Додаток 11.6** до цього Розділу), але можуть бути використані інші форми, включаючи електронну передачу даних, за умови, що принаймні мінімальна інформація надана відповідно до цих вимог.

11.6.3.4.2. Управління ризиками льотної експлуатації з відомою або прогнозованою вулканічною активністю

Авіакомпанія є відповідальною за безпеку своєї експлуатації, в тому числі в районі з відомими чи прогнозованими забрудненнями вулканічного попелу.

Перш ніж розпочати експлуатацію в прогнозованому повітряному просторі або аеродромах/експлуатаційних майданчиках, які, як відомо, забруднені вулканічним попелом, Авіакомпанія повинна завершити оцінку ризиків безпеки, пов'язаних з відомими або прогнозованими забрудненнями вулканічного попелу.

Оцінка ризиків безпеки вулканічного попелу здійснюється відповідно до вимог ICAO Doc.9974 “Безпека польотів та вулканічний попіл – Управління ризиками польотів з відомими чи прогнозованими забрудненням вулканічного попелу” (докладніше викладено у Розділі 13.1 Частини С цього КЕ).

11.7. VOLUNTARY OCCURRENCE NOTIFICATION AND DANGEROUS FACTORS

The system of voluntary reporting of hazards and occurrence of Aircompany Constanta is a system of voluntary, unpunished, and confidential or anonymous provision of data on occurrences and hazards and involves all categories of Aircompany's personnel involved in providing safety.

The system of voluntary provision of data on hazards and occurrences complements the information received through the System of mandatory notification and does not eliminate the need for mandatory s notification of data on accidents and serious incidents, as well as in mandatory notification of occurrences according to the list approved by the SAAU Order **No.1817**.

The Voluntary Reporting System provides a channel for the voluntary provision of information on occurrences that have minor consequences or hazards related to Aircompany's Constanta activities in the aviation industry, without disclosing the identity of the employee providing the data. The basic principle of this system of voluntary (and confidential) provision of data is the free provision of information on all discrepancies (violations) that may move from the category of threats to incidents (accidents).

More details about the voluntary notification system implemented in the Aircompany Constanta are described in the SMM.

11.7. ДОБРОВІЛЬНЕ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЇ ТА НЕБЕЗПЕЧНІ ФАКТОРИ

Система добровільного надання даних про небезпечні фактори і події Авіакомпанії Константа є системою добровільного, некараного і, за бажанням доповідача, конфіденційного чи анонімного надання даних про події та небезпечні фактори, і залучає до таких доповідей всі категорії персоналу Авіакомпанії, задіяного в забезпеченні БП.

Система добровільного надання даних про небезпечні фактори і події доповнює інформацію, отриману через Систему обов'язкового сповіщення, і не усуває необхідність в обов'язковому поданні даних про авіаційні події та серйозні інциденти, а також в обов'язковому повідомленні про події за переліком, затвердженим Наказом ДАСУ **№1817**.

Система добровільного сповіщення забезпечує канал для добровільного надання даних про авіаційні події, що мають незначні наслідки, або про небезпечні фактори, пов'язані з діяльністю Авіакомпанії Константа в авіаційній галузі, не розкриваючи особу співробітника, який надає дані. Основний принцип цієї системи добровільного (і конфіденційного) надання даних – це вільне надання інформації про всі невідповідності (порушення), які можуть перейти з розряду загроз в інциденти (авіаційні події).

Докладніше про впроваджену в Авіакомпанії Константа систему добровільного сповіщення викладено у КУБП.

11.8. INVESTIGATION

There is a clear distinction between:
a) investigations into aviation accidents and serious incidents as required by Annex 13 to the ICAO Convention; and
b) internal safety investigations to be carried out by the aircraft operator within its SMS in order to support hazard identification and risk assessment processes.

In accordance with the provisions of Annex 13 to the ICAO Convention, the Air Code of Ukraine, the investigation of aviation accidents, serious incidents, emergencies with civilian aircraft of Ukraine and foreign aircraft and ground damage on the territory of Ukraine is organized and conducted by NTIB with the participation of other interested government agencies. and organizations of Ukraine.

Procedure for internal investigations at Aircompany Constanta

11.8. РОЗСЛІДУВАННЯ ПОДІЙ

Існує чітке розмежування між:
a) розслідуваннями авіаційних подій та серйозних інцидентів за вимогами Додатку 13 до Конвенції ІКАО і
b) внутрішніми розслідуваннями в області безпеки польотів, що має здійснювати експлуатант ПС в рамках своєї СУБП в цілях підтримки процесів виявлення небезпечних факторів і оцінки ризику.

Відповідно до положень Додатку 13 до Конвенції ІКАО, Повітряного кодексу України розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, надзвичайних подій з цивільними ПС України та ПС іноземних держав та пошкоджень ПС на землі на території України організовує і проводить НБРТ за участю інших зацікавлених органів державного управління, підприємств та організацій України.

Порядок проведення внутрішніх розслідувань в Авіакомпанії Константа

The procedure for conducting an internal investigation at Constanta Airlines is set out in the KUBP.

Events according to the list specified by the SAAU Order **№1817** (**Appendix 11.7** to this Para) are subject to analysis and / or internal investigation.

In addition, analysis and / or internal investigations at the Aircompany may be conducted by:

1) in relation to other occurrences that may significantly affect safety, which are reported through the Voluntary notification system;
2) in the process of identifying hazardous factors, when more detailed research may be required, which may include the following cases:
   i) when the Aircompany has experienced an unexplained increase in the number of events related to the BP or non-compliance with the established requirements, or when the available safeguards are not effective;
   ii) if there is a series of similar or recurring occurrences;
   iii) significant changes in the Aircompany or its activities;
3) at the request of a third-party organization involved in or related to the event.

Internal investigations into incidents and incidents are conducted by the Safter Manager under the direction of the Director General.

Any airline specialists may be involved in the investigation, who may provide an expert assessment of the issues under investigation.

The Safety Manager may conduct a blitz investigation as part of the creation of safety occurrences reports in the AVEX Safety Layer software.

Процедуру проведення внутрішнього розслідування в Авіакомпанії Константа викладено в КУБП.

Аналізу та/або внутрішньому розслідуванню підлягають події за переліком, визначеним Наказом ДАСУ **№1817** (**Додаток 11.7** до цього Розділу).

Крім того, аналіз та / або внутрішні розслідування в Авіакомпанії можуть проводитися:

1) стосовно інших подій, що можуть істотно вплинути на БП, про які повідомлено через Систему надання добровільних повідомлень;
2) в процесі виявлення небезпечних факторів, коли може потребуватись більш детальне дослідження, що може включати наступні випадки:
   i) коли Авіакомпанія зазнала незрозумілого зростання кількості подій, пов'язаних з БП або недотриманням встановленим вимогам, або коли наявні захисні заходи не ефективні;
   ii) в разі, якщо спостерігається череда аналогічних чи повторюваних подій з БП;
   iii) значні зміни в Авіакомпанії або її діяльності;
3) за запитом сторонньої організації, залученої до події, або яка мала до неї відношення.

Внутрішні розслідування подій та інцидентів проводяться Керівником з БП під керівництвом Генерального директора.

Для проведення розслідування можуть бути задіяні будь-які фахівці авіакомпанії, які можуть дати експертну оцінку по розслідуваних питаннях.

Керівником з БП може проводитись бліц-розслідування в рамках створення повідомлень з безпеки польотів (ПБП) в програмному забезпеченні AVEX Safety Layer.

11.9. HANDLING OF FLIGHT RECORDER RECORDINGS: PRESERVATION, PRODUCTION, PROTECTION AND USE

Requirements for aircraft cockpit voice recorder (CVR), flight data recorder (FDR) are established by the Aviation Rules of Ukraine "Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation", approved by the SAAU Order dated 05.07.2018 **No.682** (§§ CAT.IDE.A. 185 and CAT.IDE.A.190 respectively).

According to the requirements of the Aviation Rules of Ukraine *(CAT.GEN.MPA.195)* Aircompany Constanta shall:

1) following an accident, a serious incident or an occurrence identified by the investigating authority, the operator of an aircraft shall

11.9. ОБРОБКА ЗАПИСІВ БОРТОВИХ РЕЄСТРАТОРІВ: ЗБЕРЕЖЕННЯ, ВИРОБНИЦТВО, ЗАХИСТ ТА ВИКОРИСТАННЯ

Вимоги до обладнання ПС Бортовим голосовим реєстратором (CVR), бортовим реєстратором польотних даних (FDR) встановлено Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затвердженими Наказом ДАСУ від 05.07.2018 р. **№ 682** (п.п. CAT.IDE.A.185 та CAT.IDE.A.190 відповідно).

Згідно вимог Авіаційних правил України *(CAT.GEN.MPA.195)* Авіакомпанія Константа повинна:

1) одразу після авіаційної події, серйозного інциденту або події, ідентифікованих експертною установою з розслідування,

preserve the original recorded data for a period of 60 days or until otherwise directed by the investigating authority;

2) conduct operational checks and evaluations of flight data recorder (FDR) recordings, cockpit voice recorder (CVR) recordings and data link recordings to ensure the continued serviceability of the recorders;

3) save the recordings for the period of operating time of the FDR (as required by *CAT.IDE.A.190*), except that, for the purpose of testing and maintaining the FDR, up to one hour of the oldest recorded material at the time of testing may be erased;

4) keep and maintain up-to-date documentation that presents the necessary information to convert FDR raw data into parameters expressed in engineering units;

5) make available any flight recorder recording that has been preserved, if so determined by the competent authority.

In addition to the above, in accordance with civil aviation regulations of Ukraine:

1) Except for ensuring the CVR serviceability, CVR recordings shall not be disclosed or used unless:

   i) a procedure related to the handling of CVR recordings and of their transcript is in place;
   ii) all crew members and maintenance personnel concerned have given their prior consent; and
   iii) they are used only for maintaining or improving safety.

2) When a CVR recording is inspected for ensuring the CVR serviceability, the operator shall ensure the privacy of the CVR recording and the CVR recording shall not be disclosed or used for other purposes than ensuring the CVR serviceability.

3) FDR recordings or data link recordings shall only be used for purposes other than for the investigation of an accident or an incident which is subject to mandatory reporting, if such records are:
   i) used by the operator for airworthiness or maintenance purposes only; or
   ii) de-identified; or
   iii) disclosed under secure procedures.

4) The responsibilities of the PIC to ensure the safety of flight recorders are set out in schedule

оригінальні записані дані зберігати впродовж 60 днів або до тих пір, поки інше не встановить експертна установа з розслідування;

2) регулярно проводити функціональні перевірки та оцінки записів бортового реєстратора польотних даних (FDR), записів голосового реєстратора (CVR), а також записів стану лінії передачі даних для забезпечення постійної експлуатаційної надійності реєстраторів;

3) зберегти записи за час роботи FDR (згідно з положеннями *CAT.IDE.A.190*), за наступним виключенням: з метою тестування та обслуговування FDR можна послідовно стерти до однієї години записаного матеріалу, починаючи з «найстаріших» даних;

4) тримати належним чином та постійно оновлювати документацію, яка містить необхідні дані для перетворення необроблених вихідних даних FDR у відповідні величини інженерних параметрів;

5) надати будь-які збережені записи бортових реєстраторів, якщо так визначив уповноважений орган.

Крім зазначеного вище, згідно з нормативно-правовими актами в галузі цивільної авіації України:

1) За винятком виконання заходів для забезпечення справності CVR, записи CVR не повинні бути розкриті або використані, до поки:
   i) не встановлена процедура, пов'язана з обробкою записів CVR і їх стенограми;
   ii) всі зацікавлені члени екіпажу та персонал з технічного обслуговування висловили свою попередню згоду; і
   iii) вони використовуються тільки для підтримки або підвищення рівня безпеки.

2) Коли записи CVR перевіряються для забезпечення справності CVR, повинно забезпечити конфіденційність записів CVR, і записи CVR не повинні розкриватися або використовуватися для інших цілей, крім забезпечення справності CVR.

3) Записи FDR або записи по лінії передачі даних повинні тільки використовуватися для цілей, відмінних від розслідування авіаційної події або інциденту, який підлягає обов'язковій звітності, якщо такі записи:
   i) використовуються тільки для цілей льотної придатності або технічного обслуговування; або
   ii) знеособлені; або
   iii) розкриті в рамках процедур з безпеки.

4) Обов'язки КПС стосовно забезпечення збереження записів бортових реєстраторів

11.4.2 of this Para.

5) The results of flight information processing are one of the internal sources of detection of hazards, along with other sources of information support of the SMS of Aircompany Constanta. The procedure for providing data, performing a rapid analysis of a series of transcripts and further analysis of flight and technical deviations by the heads of relevant departments, including using the software AVEX Safety Layer (ASL), is set out in the Program of flight data monitoring of Aircompany Constanta.

Flight Operation Department activities for the operation of flight recorders

The crew carries out flight operation of flight recorders according to FOM of this type of AC.

Before departure, the aircraft is equipped with CVR, FDR, blank passport forms for these carriers, spare units of flight parameters registration systems.

During the operation of the aircraft in isolation from the base, the PIC is responsible for the operation of the aircraft.

The PIC is responsible for the safety of CVR, FDR from the moment of acceptance of the aircraft until its delivery to the service technical personnel.

Damage, loss of media is recorded in the card-dress during maintenance of the aircraft. An official investigation is underway into this fact, followed by measures to prevent similar situations in the future.

In case of failure of CVR, FDR, the service technical personnel of the aircraft shall replace it with a working one.

Departure with a faulty flight registration system is prohibited.

The PIC is responsible for the correct completion of the documentation to the information carrier of the flight recorder, as well as controls the transmission of data for processing.

The procedure for the transfer of flight information and processing is carried out in accordance with the provisions of the Program of analysis and monitoring of flight data of Constanta Aircompany (FDM Programme).

In case of any deviations in ensuring the operation of on-board registrars, collection and transmission of data for processing, the PIC is obliged to notify the Head of the FDM Programme to take measures to exclude such situations.

Flight recorders are not switched off during flight time. In order to keep the records of flight recorders

викладено у п. 11.4.2 цього Розділу.

5) Результати обробки польотної інформації є одним з внутрішніх джерел виявлення небезпечних факторів, поряд з іншими джерелами інформаційного забезпечення СУБП Авіакомпанії Константа. Порядок надання даних, виконання експрес-аналізу серії розшифровок та подальшого аналізу льотних та технічних відхилень з боку керівників відповідних структурних підрозділів, в тому числі за допомогою програмного забезпечення AVEX Safety Layer (ASL), викладено у Програмі аналізу та моніторингу польотних даних Авіакомпанії Константа.

Діяльність Льотної служби по експлуатації бортових реєстраторів

Екіпаж здійснює льотну експлуатацію бортових реєстраторів згідно КЛЕ даного типу ПС.

Перед вильотом ПС укомплектовується системами зчитування інформації з бортових реєстраторів, чистими бланками паспортів до цих носіїв, запасними агрегатами систем реєстрації параметрів польоту.

При роботі ПС у відриві від бази відповідальним за експлуатацію ПС є КПС.

КПС відповідає за схоронність всіх носіїв інформації бортових реєстраторів від моменту прийому ПС до його здачі обслуговуючому технічному персоналу.

Пошкодження, втрата носія фіксується в карті-наряді при технічному обслуговуванні ПС. За даним фактом проводиться службове розслідування з наступним прийняттям заходів з попередження виникненню подібних ситуацій у майбутньому.

У разі відмови бортового реєстратора обслуговуючий технічний персонал ПС виробляє його заміну на працездатний.

Виліт з несправною системою реєстрації польотних даних заборонений.

КПС несе відповідальність за правильне заповнення документації до носія інформації бортового реєстратора, а також контролює передачу даних для обробки.

Порядок передачі польотної інформації та обробки здійснюється у відповідності з положеннями Програми аналізу та моніторингу польотних даних Авіакомпанії Константа.

У разі будь-яких відхилень в забезпеченні роботи бортових реєстраторів, знятті та передачі даних до обробки КПС зобов'язаний повідомити Керівника ПАМПД для прийняття заходів по виключенню подібних ситуацій.

Бортові реєстратори протягом польотного часу не вимикаються. Для збереження записів

after an aviation accident or serious incident, the latter must be switched off after the end of flight time and not be included again until these records are removed at the written instruction of the chairman of the commission of inquiry.

The PIC, in case of accident or serious incident, shall, if possible, keep all records of on-board registrars related to the flight and, if necessary, the registrars themselves, and keep them in a safe place until they are issued to authorized specialists.

If the accident with the aircraft occurred outside Ukraine, the procedure for issuing flight recorder records shall be carried out as provided in Annex 13 to the ICAO Convention.

Analysis and accounting of statistical information on the results of processing flight data transcripts in the AVEX Safety Layer (ASL) Software

The results of flight information processing are one of the internal sources of detection of dangerous factors, along with other sources of information support of the SMS of Constanta Aircompany.

AVEX Safety Layer (ASL) software, one of the management tools that uses flight safety data, has been implemented at Constanta Aircompany as part of the SMS to control operational risks and reduce costs associated with unwanted incidents.

The basic principles laid down in the ASL are in line with ICAO safety management standards and recommended practices and provide the Aircompany with, inter alia, documentation of measurable safety objectives and established target and threshold levels for safety performance.

The Head of the FDM Programme enters into the ASL all the data obtained during the rapid analysis of decryptions, after performing the decryptions and filling in the decryption protocol. ASL automatically systematizes all FDM Programme inputs.

The Flight Operations Manager, Training Manager shall be involved in the analysis of deviations from flight operations in accordance with the established procedure.

Upon detection of flight deviations, the above-mentioned officials shall, no later than 2 days from the date of receipt, make an appropriate entry in the ASL regarding the results of their analysis and confirmation.

For authorized users of Constanta Aircompany, who have been granted the necessary access rights (management, safety representatives), the ASL system has the ability to view the statistics of the analyzed flight data, which allows:

бортових реєстраторів після авіаційної події або серйозного інциденту останні повинні вимикатися після закінчення польотного часу і не включатися знову до вилучення цих записів за письмовою вказівкою голови комісії з розслідування.

КПС, в разі авіаційної події або серйозного інциденту, забезпечує, по можливості, збереження всіх записів бортових реєстраторів, що відносяться до даного польоту і, якщо необхідно, самих реєстраторів, а також їх збереження в надійному місці до їх видачі уповноваженим фахівцям.

Якщо авіаційна подія з ПС виникла за межами України, процедура видачі записів реєстраторів польотної інформації проводиться, як це передбачено Додатком 13 до Конвенції ІКАО.

Аналіз та облік статистичної інформації результатів обробки розшифровок польотних даних в Програмі AVEX Safety Layer (ASL)

Результати обробки польотної інформації є одним з внутрішніх джерел виявлення небезпечних факторів, поряд з іншими джерелами інформаційного забезпечення СУБП Авіакомпанії Константа.

В рамках СУБП для контролю експлуатаційних ризиків і зниження витрат, пов'язаних з небажаними випадками в експлуатації, в Авіакомпанії Константа впроваджене програмне забезпечення AVEX Safety Layer (ASL), - один з інструментів управління, що використовує дані з безпеки польотів.

Основні принципи, закладені в ASL, відповідають стандартам і рекомендованої практиці ІКАО в галузі управління безпекою польотів та забезпечують в Авіакомпанії, в тому числі, документування вимірних цілей з безпеки польотів та встановлених цільових та порогових рівнів для показників ефективності безпеки польотів.

Керівник ПАМПД вносить в ASL всі дані, отримані в ході виконання експрес-аналізу розшифровок, після виконання розшифровок та заповнення протоколу розшифровки. ASL автоматично систематизує всі вхідні дані ПАМПД.

До аналізу відхилень з льотної експлуатації долучаються у встановленому порядку Заступник генерального директора з льотної експлуатації, Начальник відділу підготовки та тренувань.

При виявленні льотних відхилень вищезазначені посадові особи не пізніше 2 днів з дати отримання, вносять в ASL відповідний запис щодо результатів здійснення їх аналізу та підтвердження.

Для користувачів Авіакомпанії Константа, яким надані необхідні права доступу (керівний склад, представники з БП), в системі ASL реалізована можливість перегляду статистики проаналізованих польотних даних, що дозволяє:

- estimate the percentage of the number of flights analyzed to the total number of those performed;
- identify areas of operational risk and measure current acceptable safety levels;
- determine safety performance indicators (SPI), safety performance targets (SPT) levels for them and monitor the effectiveness of established SPIs;
- review all reports of violations or exceedances of safety performance targets (SPT), sorted by pilot's deidentification numbers;
- identify relationships and hidden threats to safety;
- Use FDM information on the frequency of occurrences in combination with the estimated severity of possible consequences to assess the risks and identify those that may become unacceptable if the trend continues;
- take appropriate risk mitigation measures through corrective action if unacceptable risk identified in the trend analysis is identified or predicted;
- make sure that corrective actions are effective through constant monitoring.

All flight data transcripts stored in the ASL system are exclusively impersonal and may be disclosed for flight safety purposes only in accordance with the procedures established by the Aircompany, in accordance with the SMM.

- оцінити процентне співвідношення кількості проаналізованих польотів до загальної кількості тих, які були виконані;
- визначити сфери експлуатаційних ризиків і виміряти поточні припустимі рівні безпеки;
- визначити показники ефективності безпеки польотів (SPI), встановити для них цільові та порогові рівні (SPT) та здійснювати моніторинг ефективності встановлених SPI;
- переглядати всі звіти про порушення або перевищення порогових значень (SPT), відсортовані за деідентифікаційними номерами пілотів;
- виявляти взаємозв'язки і приховані загрози безпеки польотів;
- використовувати інформацію ПАМПД про частоту подій в комбінації з оціненим рівнем тяжкості можливих наслідків для оцінки ризиків і визначення тих з них, які можуть стати неприйнятними, якщо виявлення тенденція продовжиться;
- застосувати відповідні заходи щодо зниження ризику шляхом коригувальних дій, якщо неприйнятний ризик, виявлений при аналізі тенденцій, проявився або прогнозується;
- переконатися в ефективності коригувальних дій шляхом постійного моніторингу.

Всі дані розшифровок польотної інформації, що зберігаються в системі ASL, виключно знеособлені, і можуть бути розкритими для цілей безпеки польотів тільки в рамках встановлених в Авіакомпанії процедур, відповідно до КУБП.

Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

ANNEXES

ANNEX 11.1

ANNEX 11.1. LIST OF EXAMPLES OF SERIOUS INCIDENTS

(Regarding reports of aviation accidents or serious incidents, according to Appendix C to Annex 13 to the ICAO Convention)

The term "serious incident", as defined by ICAO, is given in Definitions of this Para.

The incidents listed are examples of what may be serious incidents. However, the list is not exhaustive and, depending on the context, items on the list may not be classified as serious incidents if effective defenses remained between the incident and the credible scenario.

1) Near collisions requiring an avoidance maneuver to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
2) Collisions not classified as accidents.
3) Controlled flight into terrain only marginally avoided.
4) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
5) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway or unassigned runway.
6) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway, on an unassigned runway or on unintended landing locations such as roadways.
7) Retraction of a landing gear leg or a wheels-up landing not classified as an accident.
8) Dragging during landing of a wing tip, an engine pod or any other part of the aircraft, when not classified as an accident.
9) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
10) Fires and/or smoke in the cockpit, in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
11) Events requiring the emergency use of oxygen

ДОДАТКИ

ДОДАТОК 11.1

ДОДАТОК 11.1. ПЕРЕЛІК ПРИКЛАДІВ СЕРЙОЗНИХ ІНЦИДЕНТІВ

(Щодо повідомлень про авіаційні події або серйозні інциденти, згідно Доповнення С до Додатку 13 до Конвенції ІКАО)

Термін «серйозний інцидент», визначений ІКАО, наведений в Термінології до цього Розділу.

Описані нижче інциденти є прикладами, які можна віднести до категорії серйозних. Однак цей перелік не є вичерпним, і в залежності від ситуації елементи, зазначені в переліку, можуть не підпадати під категорію "серйозний інцидент", якщо збереглися ефективні захисні механізми, які не дозволяють інциденту розвиватися за ймовірним сценарієм.

1) Небезпечні зближення, при яких для запобігання зіткнення або небезпечної ситуації потрібно виконати маневр ухилення, або коли доцільно вжити заходів щодо ухилення.
2) Зіткнення, що не класифікуються як авіаційні події.
3) Ситуація, в якій ледь вдалося уникнути зіткнення справного повітряного судна із землею.
4) Перервані злети із закритою або зайнятою ЗПС, РД або непризначеною ВПП.
5) Зльоти з закритої або зайнятої ЗПС, РД або непризначеної ВПП.
6) Посадки або спроби виконати посадку на закриту або зайняту ЗПС, на РД, непризначену ВПП або на місця вимушеної посадки, такі як автомобільні дороги.
7) Складання стійки шасі або посадка з прибраним шасі, що не класифікуються як авіаційна подія.
8) Дотик при посадці закінцівкою крила, гондолою двигуна або будь-якою іншою частиною повітряного судна у випадках, коли це не класифікується як авіаційна подія.
9) Явна нездатність досягти необхідних характеристик під час розбігу при зльоті або на початковій ділянці набору висоти.
10) Пожежі та / або випадки появи диму в кабіні екіпажу, пасажирському салоні, вантажних відсіках або пожежі двигуна, навіть якщо такі пожежі загашені за допомогою вогнегасних речовин.
11) Ситуації, в яких треба було використання

by the flight crew.

12) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.

13) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.

14) Flight crew incapacitation in flight for multi-pilot operations for which flight safety was compromised because of a significant increase in workload for the remaining crew.

15) Fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation, or inability to use all usable fuel on board.

16) Runway incursions classified with severity A. The Manual on the Prevention of Runway Incursions (Doc 9870) contains information on the severity classifications.

17) Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.

18) System failures (including loss of power or thrust), weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft.

19) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.

20) The unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried externalto the aircraft.

членами льотного екіпажу аварійного кисню.

12) Випадки руйнування конструкції повітряного судна або руйнування двигуна, включаючи нелокалізовані відмови газотурбінних двигунів, що не класифікуються як авіаційні події.

13) Неодноразові виходи з ладу однієї або більше бортових систем, що серйозно впливають на експлуатацію повітряного судна.

14) Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу в польоті стосовно до польотів з декількома пілотами, щодо яких безпека польотів була ослаблена через значне збільшення робочого навантаження наявного екіпажу.

15) Кількість палива або ситуації з розподілом палива, що вимагають оголошення пілотом аварійної обстановки, такі як недостатня кількість палива, повне вироблення палива, недостатня подача палива або неможливість використання наявного на борту палива в повному обсязі.

16) Несанкціоновані виїзди на ВПП, віднесені за серйозністю наслідків до категорії А. Інформація, що стосується класифікації серйозності наслідків, міститься в Керівництві по запобіганню несанкціонованих виїздів на ЗПС (Doc 9870).

17) Інциденти під час зльоту або посадки. Такі інциденти, як недоліт або викочування за межі ЗПС.

18) Відмови систем (включаючи втрату потужності або тяги), потрапляння в зону небезпечних метеорологічних явищ, вихід за межі встановлених льотних обмежень або інші ситуації, які створили або можуть створити труднощі в управлінні повітряним судном.

19) Відмови більше однієї системи в системі резервування, яка є обов'язковою для управління польотом і навігації.

20) Ненавмисне або, як аварійний захід, навмисне скидання вантажу, що перевозиться на зовнішній підвісці, або іншого вантажу, що перевозиться з зовнішньої сторони повітряного судна.

ANNEX 11.2

ANNEX 11.2. GUIDANCE FOR THE DETERMINATION OF AIRCRAFT DAMAGE

(Regarding reports of aviation accidents or serious incidents, according to Appendix E to Annex 13 to the ICAO Convention)

1) If an engine separates from an aircraft, the event is categorized as an accident even if damage is confined to the engine.

2) A loss of engine cowls (fan or core) or reverser components which does not result in further damage to the aircraft is not considered an accident.

3) Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered accidents.

4) A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.

5) Occurrences of missing flaps, slats and other lift augmenting devices, winglets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered accidents.

6) Retraction of a landing gear leg or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only, when the aircraft can be safely dispatched after minor repairs or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, would not be classified as an accident.

7) If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, or cannot be pressurized, the occurrence is categorized as an accident.

8) The removal of components for inspection following an occurrence, such as the precautionary removal of an undercarriage leg following a low-speed runway excursion, while involving considerable work, is not considered an accident unless significant damage is found.

9) Occurrences that involve an emergency evacuation are not counted as accidents unless someone receives serious injuries, or the aircraft has sustained significant damage.

ДОДАТОК 11.2

ДОДАТОК 11.2. ІНСТРУКТИВНИЙ МАТЕРІАЛ З ВИЗНАЧЕННЯ УШКОДЖЕНЬ ПС

(Щодо повідомлень про авіаційні події або серйозні інциденти, згідно Доповнення Е до Додатку 13 до Конвенції ІКАО)

1) У разі відокремлення двигуна від повітряного судна подія класифікується як авіаційна подія навіть тоді, коли пошкодження обмежується самим двигуном.
2) Втрата капотів двигуна (вентилятора або основного контуру) або елементів реверсивного пристрою, яка не призводить до подальшого пошкодження повітряного судна, не розглядається в якості авіаційної події.
3) Події, при яких лопатки компресора або турбіни або інші внутрішні елементи двигуна викидаються через вихлопну трубу двигуна, не розглядаються в якості авіаційної події.
4) Руйнування або втрата обтічника радіолокатора не розглядається в якості авіаційної події, якщо тільки це не призводить до значного пошкодження інших елементів конструкції або систем.
5) Відсутність закрилка, передкрилка і інших пристроїв збільшення підйомної сили, закінцівок крила і т. д., без яких відповідно до переліку відхилень від конфігурації (CDL) виліт дозволяється, не розглядаються в якості авіаційної події.
6) Складання стойки шасі або посадка з прибраним шасі, в результаті чого сталося лише пошкодження обшивки. У тому випадку, якщо повітряне судно після незначного ремонту або установки латок можна безпечно випустити в політ з подальшим виконанням більш масштабного ремонту для повного відновлення, то така подія не буде класифікуватися як авіаційна подія.
7) Якщо пошкодження конструкції призводить до розгерметизації повітряного судна або неможливості його герметизації, то дана подія класифікується як авіаційна подія.
8) Демонтаж компонентів для проведення інспекції після події, наприклад профілактичний демонтаж стойки шасі після сходу з ЗПС на невеликій швидкості, пов'язаний з виконанням значного обсягу робіт, не розглядається в якості авіаційної події, якщо не виявлено значних пошкоджень.
9) Події, пов'язані з аварійної евакуацією, не розглядаються в якості авіаційної події, якщо ніхто не отримав серйозних тілесних ушкоджень або повітряне судно істотно не пошкоджено.

***Note 1**. Regarding aircraft damage which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics, the aircraft may have landed safely, but cannot be safely dispatched on a further sector without repair.*

***Примітка 1.** Що стосується пошкоджень повітряного судна, в результаті яких порушується міцність конструкції, погіршуються технічні або льотні характеристики, то повітряне судно може безпечно виконати посадку, проте без ремонту його не можна безпечно випустити в політ по наступної ділянки.*

***Note 2.** If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident. Likewise, if the aircraft can be dispatched under the CDL with the affected component removed, missing or inoperative, the repair would not be considered as a major repair and consequently the occurrence would not be considered an accident.*

***Примітка 2.** У тому випадку, якщо повітряне судно можна безпечно випустити в політ після незначного ремонту з подальшим виконанням більш масштабного ремонту для повного відновлення, то така подія не буде класифікуватися як авіаційна подія. Аналогічним чином, якщо повітряне судно може бути випущено в політ на основі CDL з демонтованим, відсутнім або неробочим елементом, то такий ремонт не буде розглядатися в якості великого ремонту і відповідно дана подія не розглядатиметься як авіаційна подія.*

***Note 3.**The cost of repairs, or estimated loss, such as provided by insurance companies may provide an indication of the damage sustained but should not be used as the sole guide as to whether the damage is sufficient to count the occurrence as an accident. Likewise, an aircraft may be considered a "hull loss" because it is uneconomic to repair, without it having incurred sufficient damage to be classified as an accident.*

***Примітка 3.** Вартість ремонту або орієнтовні втрати, інформація про яких надана страховими компаніями, може свідчити про ступінь отриманого ушкодження, проте вона не повинна використовуватися в якості єдиного орієнтира для визначення того, чи є дане ушкодження достатнім для того, щоб розглядати цю подію як авіаційну подію. Аналогічним чином повітряне судно може розглядатися в якості "повністю зруйнованого" через неекономічність його ремонту, а не в якості такого, що отримало істотні пошкодження, що відносяться до категорії авіаційної події.*

ANNEX 11.3

ANNEX 11.3. ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT REPORTING FORM

(According to Annex 1 to the Interim Instruction on the provision of reports to the National Transport Investigation Bureau (NTIB) on aviation accidents and serious incidents with civil aircraft, approved by the NTIB Order No19 dated 06.03.2020)

ДОДАТОК 11.3

ДОДАТОК 11.3. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО АВІАЦІЙНУ ПОДІЮ АБО СЕРЙОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ

(Згідно Додатку 1 до Тимчасової інструкції про надання до Національного бюро розслідувань на транспорті (НБРТ) повідомлень про авіаційні події та серйозні інциденти з цивільними повітряними суднами, затвердженої Наказом НБРТ від 06.03.2020 р. №19)

№ з/п	Зміст повідомлення *Message*	Приклад *Example*		
1	Назва суб'єкта авіаційної діяльності, що надає повідомлення *Name of the subject of aviation activity, provides notification*	Назва суб'єкта *Name*		
2	**Клас події:** Катастрофа, Аварія, Серйозний інцидент ***Event class:** Fatal Accident, Accident, Serious Incident*			
3	Виробник ПС, Тип ПС, Державний та реєстраційний знаки ПС *Aircraft manufacturer, Aircraft type, Aircraft registration marks*	Antonov	An-26	UR-___
4	Експлуатант ПС *Aircraft operator*	Авіакомпанія Константа *Constanta Airline*		
5	Дата і час події *Date and time of the event*	ДД.ММ.РР, ГГ:ХВ *DD.MM.YY, HH:MM*		
6	Номер рейсу, Пункт вильоту– Пункт призначення *Flight number, Point of departure - Point of destination*	(Код ІКАО) LIRF-UKKK (Рим – Київ (Жуляни) *(ICAO Code) LIRF-UKKK (Rome – Kyiv (Zhuliany)*		
7	Місцезнаходження ПС відносно будь-якого визначеного географічного пункту, широта, довгота *Location of the aircraft relative to any specific geographic point, latitude, longitude*	100 метрів від порогу ЗПС R26 100 m from runway apron R26		
8	Кількість членів екіпажу на борту / число пасажирів *Number of crew members on board / number of passengers*	x	xxx	
9	Кількість загиблих та / або тих, що отримали тілесні ушкодження *Number of people killed and / or injured*	x	xxx	
10	Опис авіаційної події або серйозного інциденту, ступінь пошкодження ПС *Description of the accident or serious incident, the aircraft damage*	Опис у довільній формі *Free form description*		
11	Фізичні характеристики місцевості, навколишнього середовища, де сталася авіаційна подія або серйозний інцидент, та складність доступу до місця події *Physical characteristics of the terrain, environment where the accident or serious incident occurred, and difficulty of access to the accident site.*	Ліс, поле, парк, річка, гори, місто, доступ ускладнений тощо *Forest, field, park, river, mountains, city, difficult access, etc.*		
12	Наявність небезпечних вантажів на борту ПС; у випадку наявності, вказати, які саме. *The presence of dangerous goods on board the aircraft; if available, indicate which ones*	100 кг літій-іонних акумуляторів для стільникових телефонів *100 kg lithium-ion batteries for cell phones*		
13	Особа, що направила повідомлення, контактні дані *The person who sent the message, contacts*	Ім'я та контактні дані *Name and contacts*		

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

ANNEX 11.4

ДОДАТОК 11.4

ANNEX 11.4. SAFETY REPORT FORM

ДОДАТОК 11.4. ФОРМА ПОВІДОМЛЕННЯ З БП

CONSTANTA

ПОВІДОМЛЕННЯ БП

РЕЄСТРАЦІЙНИЙ №:

1. ТИП ПОДІЇ:

ПОВІДОМЛЕННЯ БП	НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ (Секції 24-25)	ПОРУШЕННЯ ПРОЦЕДУР ОПР (Секція 24)	TCAS RA (Секції 24-25)	СУПУТНІЙ СЛІД (Секція 26)	ЗІТКНЕННЯ З ПТАХАМИ (Секція 27)
☐	☐	☐	☐	☐	☐

НОМЕР ПОДІЇ ЗА КЛАСИФІКАЦІЄЮ ДАСУ

ВІДМІТЬТЕ ВСЕ, ЩО СТОСУЄТЬСЯ ПОДІЇ, ВКЛЮЧАЮЧИ ВІДПОВІДНІ СЕКЦІЇ НА ЗВОРОТІ ЦІЄЇ ФОРМИ

2. КОМАНДИР ПС	ДРУГИЙ ПІЛОТ	ІНШІ ЧЛЕНИ ЕКІПАЖУ

3. ДАТА ПОДІЇ	4. ЧАС ПОДІЇ	5. НОМЕР РЕЙСУ	6. СЕКТОР ПОЛЬОТУ
День / Місяць / Рік	..... / ..... Місцевий / UTC		..... → ..... З / До

7. ТИП ПС	8. РЕЄСТРАЦІЙНИЙ №	9. ПАСАЖИРИ / ЕКІПАЖ	10. ВИСОТА
			FL ..... / ..... Feet

11. ШВИДКІСТЬ	12. ЗПС	13. СТАН ЗПС *(окреслить відповідне)*	14. КОНФІГУРАЦІЯ ПС
..... Kt / ..... KmH	RW..... RVR=.....	СУХА / ВОЛОГА / ЛІД / СНІГ / СЛЬОТА	ШАСІ ..... ЗАКРИЛКИ .....

15. ФАЗА ПОЛЬОТУ *(окреслить відповідне)*:
СТОЯНКА / БУКСИРУВАННЯ / ЗАПУСК / ВИРУЛЮВАННЯ / ЗЛІТ / НАБІР ВИСОТИ
ПОЛІТ НА ЕШЕЛОНІ / ЗНИЖЕННЯ / ОЧІКУВАННЯ / ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ
ПОСАДКА / ЗАРУЛЮВАННЯ / ВИМКНЕННЯ ДВИГУНІВ

16. АЕРОДРОМ ТА № СТОЯНКИ

17. ГЕОГРАФІЧНІ КООРДИНАТИ / ЗОНА ОПР

18. МЕТЕОУМОВИ	19. ФАКТИЧНА ПОГОДА					20. СУТТЄВІ ЯВИЩА *(окреслить відповідне)*
IMC VMC (.....m)	ВІТЕР	ВИДИМІСТЬ	ХМАРНІСТЬ	ТЕМП	QNH	ДОЩ / СНІГ / ЗЛЕДЕНІННЯ / ТУМАН / БОВТАНКА ГРАД / ВОДА НА ЗПС / ЗСУВ ВІТРУ
	...../.....	.....km	...../.....	.....°C	.....	

21. ПОДІЯ ТА ПРИЧИНИ *Опишіть як відбувалася подія, її безпосередню причину і чому це ледь не призвело до серйозного інциденту:*

22. ДІЇ ТА НАСЛІДКИ *Які дії було вжито, до яких наслідків це призвело та які події за цим послідкували:*

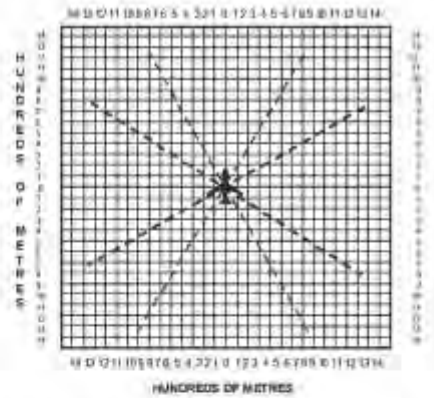
23. ПОДІЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ / НАЗЕМНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Ця секція використовується у поєднанні з узгодженою формою «Повідомлення про події Технічного обслуговування та Наземної експлуатації»

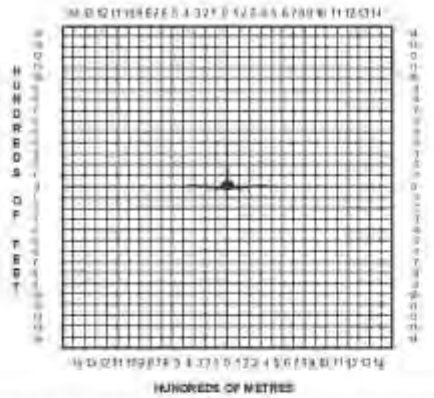
24. НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ* / ПОРУШЕННЯ ПРОЦЕДУР ОПР* / TCAS RA* *(* непотрібне закреслити)*

Відмітьте проходження іншого літака відносно Вас, у плані та у профілі, беручи до уваги, що ВИ умовно знаходитеся У ЦЕНТРІ кожної з діаграм

ВИГЛЯД У ПЛАНІ



ВИГЛЯД У ПРОФІЛЬ



РІВЕНЬ РИЗИКУ ДЛЯ ПС:

ВІДСУТНІЙ / НИЗЬКИЙ / СЕРЕДНІЙ / ВИСОКИЙ

ВИКОНАННЯ ОБХОДНИХ МАНЕВРІВ: ТАК / НІ

ПРОІНФОРМОВАНО ОРГАН ОПР: .....

ВКАЗІВКИ, НАДАНІ ОРГАНОМ ОПР: .....

.....

.....

ЧАСТОТА ЗВ'ЯЗКУ: .....

КУРС: .....

ЗАДАНА ВИСОТА / ЕШЕЛОН: .....

25. НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ ТА TCAS RA

МІНІМАЛЬНИЙ ВЕРТИКАЛЬНИЙ ІНТЕРВАЛ: .....FT

МІНІМАЛЬНИЙ ГОРИЗОНТАЛЬНИЙ ІНТЕРВАЛ: .....M

СПРАЦЮВАННЯ TCAS: RA / TA / ВІДСУТНЄ

ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ RA: НІ / ТАК (ВЕРТИКАЛЬНЕ ВІДХИЛЕННЯ.....FT)

КОНФЛІКТУЮЧЕ ПС:

ТИП..... РЕЄСТРАЦІЙНИЙ №.....

МАРКУВАННЯ / КОЛІР .....

ОСВІТЛЕННЯ .....

26. ПОТРАПЛЯННЯ У СУПУТНИЙ СЛІД

КУРС: ..... ГРАД

РОЗВЕРТАННЯ: ВЛІВО / ВПРАВО / ВІДСУТНЄ

ПОЛОЖЕННЯ ВІДНОСНО ГЛІСАДИ: ВИЩЕ / НА / НИЖЧЕ

ПОЛОЖЕННЯ ВІДНОСНО ОСІ ЗПС: ЗЛІВА / НА / СПРАВА

ЗМІНА ПОЛОЖЕННЯ: КРЕН.....° ТАНГАЖ.....° РИСКАННЯ.....°

ЗМІНА ВИСОТИ: .....FT

ЧИ ВІДБУВАЛАСЯ ТРЯСКА ПС? ТАК / НІ

ЧИ ВІДБУВАЛАСЯ ТРЯСКА ШТУРВАЛА? ТАК / НІ

ЩО ЗМУСИЛО ВАС ЗАПІДОЗРИТИ ТУРБУЛЕНТНІСТЬ СЛІДУ?

.....

.....

ОПИС ВЕРТИКАЛЬНИХ ПРИСКОРЕНЬ

.....

ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПС, ЩО РУХАЛОСЬ ПОПЕРЕДУ (тип, позивний і т.ін.)

.....

.....

ЧИ БУЛА НАДАНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПС, ЩО ЙДЕ ПОПЕРЕДУ, ДО ПОЧАТКУ ІНЦИДЕНТУ? ТАК / НІ

27. ЗІТКНЕННЯ З ПТАХАМИ

МІСЦЕ ПОДІЇ: .....

ВИД ПТАХІВ .....

СПОСТЕРІГАЛОСЯ 1 ☐ 2÷10 ☐ 11÷100 ☐ БІЛЬШЕ ☐

ВЛУЧИЛО 1 ☐ 2÷10 ☐ 11÷100 ☐ БІЛЬШЕ ☐

ЧАС: СВІТАНОК ☐ ДЕНЬ ☐ СУТІНКИ ☐ НІЧ ☐

ЧИ БУЛИ ВИ ПОПЕРЕДЖЕНІ ПРО АКТИВНІСТЬ ПТАХІВ ДО ПОЧАТКУ ІНЦИДЕНТУ? ТАК / НІ

Опишіть місця зіткнення та одержані пошкодження на додаткових аркушах.

Сторінок додається: .....

ОСОБА, ЩО ПОВІДОМЛЯЄ:

.....

ПОСАДА..... ДАТА .....

ПІДПИС:.....

ПОДАННЯ ПОВІДОМЛЕННЯ

Після посадки необхідно заповнити форму та без затримки відправити черговому диспетчеру

ops@constantaairline.com

CONSTANTA

AIR SAFETY REPORT

INSIDE REFRENCE №:

1. TYPE OF EVENT:

ASR	AIRPROX (Box 24-25)	ATC PROCEDURAL (Box 24)	TCAS RA (Box 24-25)	WAKE TURBULENCE (Box 26)	BIRD STRIKE (Box 27)
☐	☐	☐	☐	☐	☐

SAA OCCURRENCE LIST REFRENCE №:

TICK ALL THAT APPLY INCLUDING RELEVANT BOXES ON REVERSE OF FORM

2. CAPTAIN	CODE	CO-PILOT	CODE	OTHER CREW	CODE

3. DATE OF OCCURRENCE	4. TIME OF OCCURRENCE	5. FLT NUMBER / CALLSIGN	6. SECTOR OF FLIGHT
Day / Month / Year	..... / ..... Local UTC		..... → ..... from to

7. A/C TYPE	8. A/C REGISTRATION	9. PASSENGERS / CREW	10. ALTITUDE
			FL ..... / ..... Feet

11. SPEED	12. RW №	13. RUNWAY STATE *(outline relevant)*	14. A/C CONFIGURATION
..... Kt / ..... KmH		DRY / WET / ICE / SNOW / SLUSH RVR=.....	GEAR ..... FLAPS .....

15. FLIGHT PHASE *(outline relevant one)*:
PARKED / TOWING / PUSHBACK / START UP / TAXI OUT / TAKE-OFF
INITIAL CLIMB / CLIMB / CRUISE / DESCENT / HOLDING / APPROACH
LANDING / TAXI IN / SHUT DOWN

16. AIRPORT + STAND

17. GEOGRAPH. POSITION / CO-ORDS FIR

18. MET	19. WX ACTUAL					20. SIGNIFICANT WX *(outline relevant)*
IMC	WIND	VIS	CLOUD	TEMP	QNH	RAIN / SNOW / ICING / FOG / TURBULENCE / HAIL
VMC (.....m)	...../.....	..... km	...../.....	.....°C	.....	STANDING WATER / WINDSHEAR

21. EVENT AND CAUSE *Explain how the event occurred, its immediate cause and why it did not result in an accident:*

22. ACTIONS AND RESULTS *Actions taken, their result and any subsequent events:*

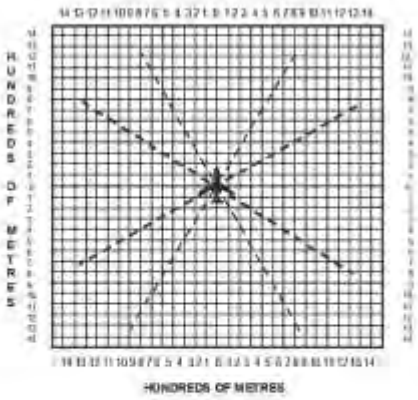
23. STATION ENGINEER'S / STATION MANAGER'S REPORT

This form is suitable for use only in conjunction with SAA approved Maintenance/Ground Occurrence Report form

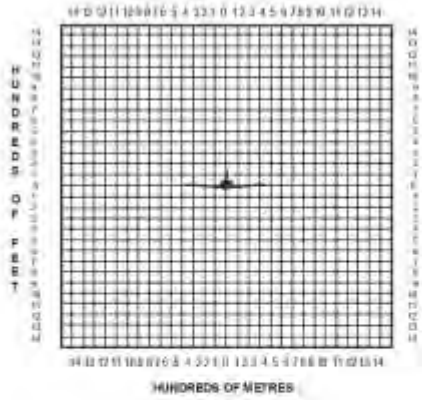
24. AIRPROX* / ATC PROCEDURAL* / TCAS RA* *(* Delete as applicable)*

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan of the left and in elevation on the right, assuming YOU're at the centre of each diagram. Indicate appropriate scale.

VIEW FROM ABOVE



VIEW FROM ASTERN



SEVERITY OF RISK TO A/C: NIL / LOW / MEDIUM / HIGH
AVOIDING ACTION TAKEN: YES / NO
REPORTED TO ATC ..... UNIT
ATC INSTRUCTIONS ISSUED: .....
.....
.....
FREQUENCY IN USE: .....
HEADING: .....
CLEARED ALTITUDE / FL: .....

25. AIRPROX & TCAS RA

MINIMUM VERTICAL SEPARATION ..... FT
MINIMUM HORIZONTAL SEPARATION ..... M
TCAS ALERT RA / TA / NONE
RA FOLLOWED NO / YES (VERTICAL DEVIATION ..... FT)

OTHER AIRCRAFT:
TYPE ..... REGISTRATION .....
MARKINGS / COLOR .....
LIGHTING .....

26. WAKE TURBULENCE

HEADING ..... DEG, TURNING LEFT / RIGHT / NO
POSITION ON GLIDESLOPE: HIGH / LOW / ON
POSITION ON EXTENDED CENTRELINE: LEFT / RIGHT / ON
CHANGE IN ATTITUDE: PITCH ..... ROLL ..... YAW ..... DEG
CHANGE IN ALTITUDE: ..... FT
WAS THERE BUFFET? YES / NO
STICK SHAKE? YES / NO
WHAT MADE YOU SUSPECT WAKE TURBULENCE?
.....
.....
DESCRIBE ANY VERTICAL ACCELERATION
.....
.....
GIVE DETAILS OF PRECEDING A/C (TYPE, CALLSIGN ETC.)
.....
.....
.....
WERE YOU AWARE OF OTHER A/C BEFORE THE INCIDENT?

YES / NO

27. BIRD STRIKE

LOCATION .....
TYPE OF BIRDS .....

NR SEEN 1 ☐ 2÷10 ☐ 11÷100 ☐ MORE ☐
NR STRUCK 1 ☐ 2÷10 ☐ 11÷100 ☐ MORE ☐
TIME DAWN ☐ DAY ☐ DUSK ☐ NIGHT ☐

WERE YOU AWARE OF BIRD ACTIVITY BEFORE THE INCIDENT? YES / NO

Describe impact points and damage overleaf.
Pages attached: .....

NAME OF REPORTER: .....
RANK: ..... DATE .....
SIGNATURE .....

FILING SYSTEM

AFTER LANDING SUBMIT COMPLETED FORM AS SOON AS POSSIBLE TO DUTY OFFICER

ops@constantaairline.com

ANNEX 11.5

ANNEX 11.5. SCOPE OF INFORMATION THAT SHOULD BE CONTAINED IN EVENT REPORT

(According to Annex 2 to the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for notification of events in the field of civil aviation, consideration of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the Order of SAAU No 1817 dated 27.12.2019)

The scope of information about occurrence that are subject to mandatory report should contain the following information, but not limited by it:

I. GENERAL MANDATORY FIELDS

(1) Subject of aviation operations

(2) Occurrence status

(3) When: hour and date UTC

(4) Where:

(a) country / region of event;

(b) occurrence place

(5) Classification:

(a) occurrence class;

(b) occurrence category

(6) Occurrence description

(7) Negative factors types

(8) Risk classification

II. SPECIAL MANDATORY FIELDS

2.1. A/C Data

(1) A/C identification:

(a) registration country;

(b) mark/model/series;

(c) A/C serial number;

(d) A/C registration mark;

(e) call sign

(2) A/C operation:

(a) operator;

(b) flight type;

(3) A/C description:

(a) A/C category;

(b) power plant type;

(c) mass group

(4) Flight history:

(a) the last departure point;

ДОДАТОК 11.5

ДОДАТОК 11.5. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ

(Згідно Додатку 2 до Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затверджених наказом ДАСУ від 27.12.2019 р. №1817)

Обсяг інформації про події, які підлягають обов'язковому сповіщенню, повинен містити наступну інформацію, але може не обмежуватись нею:

I. ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ ПОЛЯ

(1) Суб'єкт авіаційної діяльності

(2) Статус події

(3) Коли: час та дата UTC

(4) Де:

(a) держава/регіон події;

(b) місце події

(5) Класифікація:

(a) клас події;

(b) категорія події

(6) Опис події

(7) Типи негативних факторів

(8) Класифікація ризику

II. СПЕЦІАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКОВІ ПОЛЯ

2.1. Поля даних щодо ПС

(1) Ідентифікація ПС:

(a) країна-реєстрації;

(b) марка/модель/серія;

(c) серійний номер ПС;

(d) реєстраційний знак ПС;

(e) позивний

(2) Експлуатація ПС:

(a) експлуатант;

(b) вид польотів;

(3) Опис ПС:

(a) категорія ПС;

(b) тип силової установки;

(c) масова група

(4) Історія польоту:

(a) останній пункт відправлення;

(b) the planed destination;

(c) flight phase

(5) Weather: significant weather conditions.

(b) плановий пункт призначення;

(c) фаза польоту

(5) Погода: істотні погодні умови.

2.2. Reserved

2.2. Зарезервовано

2.3. Airfields Data

(1) Name of aerodrome and ICAO location index (adopted in ICAO four-letter location index);

(2) Aerodrome location.

2.3. Поля даних стосовно аеродромів

(1) Назва аеродрому і індекс місцезнаходження ICAO (прийнятий в ICAO чотирьох літерний індекс місцезнаходження);

(2) Розташування аеродрому.

2.4. Aircraft damage or persons injury data

(1) Severity:

(a) the main damage

(b) injury level;

(2) Persons injury:

(a) the number of injuries on the ground (fatal, serious, minor);

(b) the number of injuries on the A/C board (fatal, serious, minor).

2.4. Поля даних щодо пошкодження ПС або травмування осіб

(1) Серйозність:

(a) найбільша шкода;

(b) рівень травмування;

(2) Травми осіб:

(a) кількість травм на землі (смертельних, серйозних, незначних);

(b) кількість травм на борту ПС (смертельних, серйозних, незначних).

ANNEX 11.6

ANNEX 11.6. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN NOTIFICATION OF AN DANGEROUS GOODS OCCURRENCE

(According to AMC1 CAT.GEN.MPA.200 (e) of the Order of the SAA of Ukraine "On approval of acceptable methods of compliance (AMC) and guidance material (GM) to the Aviation Rules of Ukraine" Technical requirements and administrative procedures for flight operations in civil aviation No 256 dated 13.02.2020)

ДОДАТОК 11.6

ДОДАТОК 11.6. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО МАЄ МІСТИТИ СПОВІЩЕННЯ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ

(Згідно AMC1 CAT.GEN.MPA.200 (e) Наказу Державіаслужби України «Про затвердження прийнятних методів відповідності (AMC) та керівного матеріалу (GM) до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» від 13.02.2020 р. № 256)

<table>
<tr><td colspan="3">ЗВІТ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИМИ ВАНТАЖАМИ / DANGEROUS GOODS OCCORRENCE REPORT (DGOR)</td><td>DGOR №:</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Експлуатант:
Operator:</td><td>2. Дата події:
Date of occurrence:</td><td>3. Місцевий час події:
Local time of occurrence:</td></tr>
<tr><td colspan="3">4. Дата польоту:
Flight date:</td><td>5. Рейс №
Flight No:</td></tr>
<tr><td colspan="3">6. Аеродром вильоту:
Departure aerodrome:</td><td>7. Аеродром прибуття:
Destination aerodrome:</td></tr>
<tr><td colspan="3">8. Тип ПС:
Aircraft type:</td><td>9. Реєстраційний номер ПС:
Aircraft registration:</td></tr>
<tr><td colspan="3">10. Місце події:
Location of occurrence:</td><td>11. Походження вантажу:
Origin of the goods:</td></tr>
<tr><td colspan="4">12. Опис події, у тому числі детальний опис травм, пошкоджень і т. д. (за необхідності продовжити на звороті цієї форми):
Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc. (if necessary, continue the reverse of this form):</td></tr>
<tr><td colspan="3">ЗВІТ ПРО ПОДІЮ З НЕБЕЗПЕЧНИМИМИ ВАНТАЖАМИ / DANGEROUS GOODS OCCORRENCE REPORT (DGOR)</td><td>DGOR №:</td></tr>
<tr><td>13. Точна назва, при відвантаженні (включаючи технічну назву):
Proper shipping name (including the technical name):</td><td colspan="3">14. Номер за класифікацією ООН/ID номер (якщо відомо):
UN/ID No (when known):</td></tr>
<tr><td>15. Клас чи категорія у класифікації (якщо відомо):
Class/Division (when known):</td><td>16. Додатковий (-і) ризик (-и):
Subsidiary risk(s):</td><td>17. Група пакування:
Packing group:</td><td>18. Категорія (лише для класу 7):
Category (Class 7 only):</td></tr>
</table>

19. Тип пакування: *Type of packaging:*	20. Маркування щодо способу пакування: *Packaging specification marking:*	21. Кількість упаковок: *No of packages:*	22. Кількість (або транспортний індекс, якщо є): *Quantity (or transport index, if applicable):*
23. Номер вантажної накладної: *Reference No of Airway Bill:*			
24. Номер кур'єрського пакета, багажної бирки, або пасажирського квитка: *Reference No of courier pouch, baggage tag, or passenger ticket:*			
25. Назва та адреса вантажовідправника, агента, пасажира тощо: *Name and address of shipper, agent, passenger, etc.:*			
26. Інша важлива інформація (включаючи ймовірну причину, вжиті заходи): *Other relevant information (including suspected cause, any action taken):*			
27. Ім'я та посада особи, яка готує звіт: *Name and title of person making report:*		28. Номер телефону: *Telephone No:*	
29. Компанія: *Company:*		30. Вих. №, того хто звітує: *Reporters ref:*	
31. Адреса: *Address:*		32. Підпис: *Signature:*	
33. Дата: *Date:*			
Опис події (продовження) *Description of the occurrence (continuation)*			

***Notes** for completion of the form:*

(1) A dangerous goods occurrence is as defined in Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air (ICAO Doc 9284-AN/905).

(2) This form should also be used to report any occasion when undeclared or misdeclared dangerous goods are discovered in cargo, mail or unaccompanied baggage or when accompanied baggage contains dangerous goods which passengers or crew are not permitted to take on aircraft.

(3) The initial report should be dispatched unless exceptional circumstances prevent this. This occurrence report form, duly completed, should be sent as soon as possible, even if all the information is not available.

(4) Copies of all relevant documents and any photographs taken should be attached to this report.

(5) Any further information, or any information not included in the initial report, should be sent as soon as possible to the:

- *SAA of Ukraine; and*
- *the appropriate authority of the State of occurrence.*

***Примітки** щодо заповнення форми:*

(1) «Авіаційна подія, пов'язана небезпечними вантажами» повинна відповідати визначенню, зазначеному в Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ICAO Doc 9284-AN/905).

(2) Ця форма також повинна використовуватися для повідомлення про будь-який випадок виявлення незадекларованих або неправильно задекларованих небезпечних вантажів у вантажі, пошті або у несупроводжуваному багажі, або коли супроводжуваний багаж містить небезпечні вантажі, які пасажирам або екіпажу не заборонено брати на борт ПС.

(3) Початковий звіт має бути поданий, якщо цьому не перешкоджають виняткові обставини. Належним чином заповнену вищенаведену форму звіту про подію необхідно надіслати якнайшвидше, навіть якщо уся інформація ще недоступна.

(4) До цього звіту слід додати копії усіх відповідних документів та фотографії.

(5) Будь-яку додаткову інформацію, або будь-яку інформацію, не включену до початкового звіту, слід якомога швидше надіслати в:

- *Державіаслужбу України; та*
- *уповноважений орган влади держави - місця події.*

(6) Providing it is safe to do so, all dangerous goods, packaging, documents, etc., relating to the occurrence should be retained until after the initial report has been sent to the authorities identified in the list above in paragraph (5), and they have indicated whether or not these should continue to be retained.

(6) Якщо це безпечно, усі небезпечні вантажі, пакування, документи тощо, що стосуються події, повинні зберігатися до того, як органи, визначені у списку, наведеному вище в п.(5), вкажуть, чи слід продовжувати зберігати їх, після подання первинного звіту.

Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

ANNEX 11.7

ANNEX 11.7. THE INFORMATION THAT SHOULD CONTAIN VOLCANIC ASH REPORT

(According to Volcanic Ash Report / VAR EASA Form)

ДОДАТОК 11.7

ДОДАТОК 11.7. ОБСЯГ ІНФОРМАЦІЇ, ЩО ПОВИННО МІСТИТИ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВУЛКАНИЧНУ АКТИВНІСТЬ

(Згідно з формою VAR EASA Form)

1. REFERENCE INFORMATION

1.1 Operator	1.2 Aircraft Manufacturer and Type/Model	1.3 Aircraft Registration	
1.4 Flight number	1.5 Date (dd/mm/yyyy) and Time (UTC)	1.6 Departure Airport	1.7 Arrival Airport

2. CONDITIONS OF ENCOUNTER

2.1 Flight level or altitude	2.2 Geographic Position
2.3 Meteorological Conditions: ☐ VMC ☐ IMC	2.4 Light Conditions: ☐ Daylight ☐ Dusk/dawn ☐ Night

3. ASH DESCRIPTION AND ENCOUNTER PHASE

3.1 Ash cloud visible? ☐ No ☐ Yes	3.4 Encounter Phase
3.2 Colour of ash cloud ☐ White ☐ Light grey ☐ Dark grey ☐ Black ☐ Other…..……	☐ Taxi ☐ En-Route (flight level change) ☐ Hovering ☐ Take-off ☐ Descent ☐ Ground Handling ☐ Climb ☐ Approach ☐ Unknown ☐ En-Route ☐ Landing ☐ Other, specify: …..……..
3.3 Density of ash cloud ☐ Wispy (thin) ☐ Moderately dense ☐ Very dense	3.5 Estimated duration of encounter (hh:mm)

4. SEVERITY OF ENCOUNTER (multiple boxes may be marked as appropriate)

0	☐ Sulphurous odour noted in the cabin. ☐ Anomalous atmospheric haze observed. ☐ Electrostatic discharge (St. Elmo's fire) on windshield, nose, or engine cowls. ☐ Ash reported or suspected but no other effects or damage noted.
1	☐ Light dust observed in cabin. ☐ Ash deposits on exterior of aircraft. ☐ Fluctuations in exhaust gas temperature (EGT) with return to normal values.
2	☐ Heavy cabin dust (“dark as night" in cabin). ☐ Contamination of air handling and air conditioning systems requiring use of oxygen. ☐ Abrasion damage to exterior surfaces, engine inlet, and compressor fan blades. ☐ Pitting, frosting, or breaking of windscreen or windows. ☐ Minor plugging of pitot-static system insufficient to affect instrument readings. ☐ Deposition of ash in engine.
3	☐ Vibration or surging of engine(s). ☐ Plugging of pitot-static system to give erroneous instrument readings. ☐ Contamination of engine oil or hydraulic-system fluids. ☐ Damage to electrical or computer systems. ☐ Engine damage.
4	☐ Temporary engine failure requiring in-flight restart of engine.

5. FURTHER INFORMATION AND ATTACHMENTS

Description of Occurrence (continue in separate sheet if necessary):	5.2 Attachments ☐ Photos ☐ Sketch(es) ☐ Other, specify

6. CONTACT INFORMATION

6.1 Contact Name	6.2 E-mail address	6.3 Telephone / Fax

Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

ANNEX 11.8

ANNEX 11.8. LIST OF EVENTS IN CIVIL AVIATION THAT ARE SUBJECT TO MANDATORY REPORT, APPROVED BY SAAU

(According to Annex 2 to the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for notification of events in the field of civil aviation, consideration of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the Order of SAAU No 1817 dated 27.12.2019)

OCCURRENCES RELATED TO THE OPERATION OF THE AIRCRAFT

1. AIR OPERATIONS

1.1. Flight preparation

1) Use of incorrect data or erroneous entries into equipment used for navigation or performance calculations which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

2) Carriage or attempted carriage of dangerous goods in contravention of applicable legislations including incorrect labelling, packaging and handling of dangerous goods.

1.2. Aircraft preparation

1) Incorrect fuel type or contaminated fuel.

2) Missing, incorrect or inadequate De-icing / Anti-icing treatment.

1.3. Take-off and landing

1) Taxiway or runway excursion.

2) Actual or potential taxiway or runway incursion.

3) Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.

4) Any rejected take-off.

5) Inability to achieve required or expected performance during take-off, go-around or landing.

6) Actual or attempted take-off, approach or landing with

ДОДАТОК 11.8

ДОДАТОК 11.8. ПЕРЕЛІК ПОДІЙ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ОБОВ'ЯЗКОВОМУ СПОВІЩЕННЮ, ЗАТВЕРДЖЕНИЙ ДАСУ

(Згідно Додатку 1 до Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затверджених Наказом Державіаслужби України від 27.12.2019 р. №1817)

ПОДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКСПЛУАТАЦІЄЮ ПС

1. ЛЬОТНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

1.1. Підготовка до вильоту

1) Використання невірної інформації або введення помилкових даних в обладнання, що використовується для навігації або для розрахунків льотних характеристик, що загрожувало або могло загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

2) Перевезення або спроба перевезення небезпечного вантажу всупереч чинному законодавству, включаючи неправильне маркування, пакування та поводження з небезпечним вантажем.

1.2. Підготовка ПС

1) Неправильний тип палива або забруднене паливо.

2) Невиконання, порушення технології, або недостатність обробки для запобігання обледеніння або з видалення льоду.

1.3. Зліт та посадка

1) Викочування / виїзд за межі РД або ЗПС.

2) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на РД або ЗПС.

3) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO).

4) Будь-який перерваний зліт.

5) Неспроможність досягти потрібних або очікуваних льотно-технічних характеристик під час зльоту, при виконанні відходу на друге коло або посадки.

6) Факт або спроба зльоту, заходу на посадку

incorrect configuration setting.

7) Tail, blade/wing tip or nacelle strike during take-off or landing.

8) Approach continued against air operator stabilized approach criteria.

9) Continuation of an instrument approach below published minimums within adequate visual references.

10) Precautionary or forced landing.

11) Short and long landing.

12) Hard landing.

1.4. Any phase of flight

1) Loss of control.

2) Aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bankangle or air speed in appropriate for the conditions.

3) Level bust.

4) Activation of any flight envelope protection, including stall warning, stickshaker, stick pusher and automatic protections.

5) Unintention aldeviation from intended or assigned track of the lowest of twice the required navigation performance or 10 nautical miles.

6) Exceedance of aircraft flight manual limitation.

7) Operation with incorrect altimeter setting.

8) Jet blast or rotor and propwash occurrences which have or could have end angered the aircraft, its occupants or any other person.

9) Misinterpretation of automation mode or of any flight deck information provided to the flight crew which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

1.5. Other types of occurrences

1) Unintention alrelease of cargo or other externally carried equipment.

або посадки у некоректно встановленій конфігурації.

7) Удар хвостовою частиною, кінцівкою крила, гвинтом чи гондолою під час зльоту чи посадки.

8) Продовження заходу на посадку всупереч встановленим експлуатантом ПС критеріям стабілізованого заходу на посадку.

9) Продовження інструментального заходу на посадку в умовах, нижчих за опубліковані мінімуми з неадекватними візуальними орієнтирами.

10) Екстрена чи вимушена посадка.

11) Посадка з недольотом або перельотом.

12) Жорстка посадка.

1.4. Будь-яка фаза польоту

1) Втрата керування.

2) Потрапляння ПС у небезпечне просторове положення із перевищенням нормальних кутів тангажу, крену або невідповідна швидкість польоту для даних умов.

3) Відхилення від дозволеної висоти польоту.

4) Спрацьовування будь-якої системи захисту діапазону режимів польоту, включаючи попередження про звалювання, автомат тряски штурвала, автомат відштовхування штурвалу та автоматичні системи захисту.

5) Ненавмисне відхилення від запланованого або заданого шляху на найменше з двох: подвійне значення необхідних навігаційних характеристик або на 10 морських миль.

6) Перевищення експлуатаційних обмежень, вказаних у керівництві з льотної експлуатації.

7) Експлуатація з невірно налаштованим висотоміром.

8) Випадки, коли реактивний струмінь або потік повітря від гвинта могли або загрожували ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

9) Невірне розуміння режиму роботи автоматики або будь-якої іншої інформації з панелей кабіни екіпажу, що могло загрожувати або загрожувало ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

1.5. Інші типи подій

1) Ненавмисне вивільнення вантажу або будь-якого зовнішнього обладнання.

2) Loss of situation alawareness (including environmental, mode and system awareness, spatial disorientation, and time horizon).

3) Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.

2. TECHNICAL OCCURRENCES

2.1. Structure and systems

1) Loss of any part of the aircraft structure in flight.

2) Loss of a system.

3) Loss of redundancy of a system.

4) Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

5) Fuel system malfunctions or defects, which had an effect on fuel supply and / or distribution.

6) Malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.

7) Abnormal functioning of flight controls such as asymmetric or stuck / jammed flight controls (for example: lift (flaps/slats), drag (spoilers), attitude control (ailerons, elevators, rudder) devices).

2.2. Power plants (including engines, propellers and rotor systems) and auxiliary power units (APUs)

1) Failure or significant malfunction of any part or controlling of a propeller, rotor or power plant.

2) Damage to or failure of main / tail rotor or transmission and or equivalent systems.

3) Flameout, in-flight shut down of any engine or APU when required (for example: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).

4) Engine operating limitation exceedance, including over speed or inability to control the speed of any

2) Втрата ситуаційної обізнаності (включаючи оточення, режими і системи, просторову орієнтацію, орієнтацію в часі).

3) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події, або серйозного інциденту.

2. ТЕХНІЧНІ ПОДІЇ

2.1. Конструкція і системи

1) Втрата будь-якої частини конструкції ПС в польоті.

2) Відмова системи.

3) Відмова дублюючої системи.

4) Витік будь-якої рідини, що призвів до загрози пожежі чи можливості небезпечного забруднення конструкції ПС, систем або обладнання, чи який загрожував або міг загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

5) Несправність або дефект паливної системи, який мав вплив на подачу та/або розподіл палива.

6) Несправність або дефект будь-якої системи індикації, що призвів до надання екіпажу хибної інформації.

7) Ненормальне функціонування системи керування ПС, таке як асиметрія чи блокування органів керування (наприклад: пристрої керування підйомною силою (закрилки/передкрилки), повітряні гальма (спойлери), засоби керування просторовим положенням (елерони, рулі висоти, руль напряму)).

2.2. Силові установки (включаючи двигуни, повітряні гвинти та системи несучих гвинтів) та допоміжні силові установки

1) Відмова або серйозна поломка будь-якої частини або системи керування силовою установкою, повітряним гвинтом або несучим гвинтом.

2) Пошкодження або відмова несучого/хвостового гвинта, трансмісії та / або еквівалентних систем.

3) Зрив полум'я, вимкнення будь-якого двигуна в польоті чи допоміжної силової установки, коли вона необхідна (наприклад: польоти збільшеної дальності літаків з двома двигунами (ETOPS), процедури MEL).

4) Перевищення експлуатаційних обмежень двигуна, включаючи перевищення швидкості

high-speed rotating component (for example: APU, airstarter, aircycle machine, airturbine motor, propeller or rotor).

або неможливість контролю швидкості будь-якого високошвидкісного обертового компонента (наприклад: допоміжна силова установка, установка повітряного запуску, турбохолодильник, повітряна турбіна, повітряний гвинт або несучий гвинт).

5) Failure or malfunction of any part of an engine, powerplant, APU or transmission resulting in any one or more of the following:

   (a) thrust-reversing system failing to operate as commanded;

   (b) inability to control power, thrust or rpm (revolutions per minute);

   (c) non-containment of components / debris.

5) Відмова або поломка будь-якої частини двигуна, силової установки, допоміжної силової установки або трансмісії, що призвело до одного або декількох наслідків:

   (a) система реверсу тяги не виконує керуючі команди;

   (b) відсутня можливість керування потужністю, тягою, обертами;

   (c) відділення компонентів / уламків.

3. INTERACTION WITH AIR NAVIGATION SERVICES (ANS) AND AIR TRAFFIC MANAGEMENT (ATM)

1) Unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance.

2) Prolonged loss of communication with ATS (Air Traffic Service) or ATM Unit.

3) Conflicting instructions from different ATS Units potentially leading to a loss of separation.

4) Misinterpretation of radio-communication which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

5) Intentional deviation from ATC instruction which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

3. ВЗАЄМОДІЯ ЗІ СЛУЖБАМИ АЕРОНАВІГАЦІЇ ТА ОРПР

1) Небезпечний диспетчерський дозвіл.

2) Тривала втрата зв'язку із органами ОПР або ОрПР.

3) Суперечливі інструкції від різних диспетчерів ОПР, що потенційно призводять до втрати ешелонування.

4) Некоректна інтерпретація радіоповідомлень, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

5) Навмисне відхилення від інструкцій диспетчера УПР, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

4. EMERGENCIES AND OTHER CRITICAL SITUATIONS

1) Any event leading to the declaration of an emergency ("Mayday" or "PAN" call).

2) Any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion.

3) Contaminated air in the cockpit or in the passenger compartment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

4) Failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency.

5) Use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance.

4. АВАРІЙНІ ТА ІНШІ КРИТИЧНІ СИТУАЦІЇ

1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN").

2) Будь-яке горіння, плавлення, дим, чад, іскріння, перегрів, пожежа або вибух.

3) Забруднене повітря в кабіні екіпажу або в пасажирському відсіку, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

4) Неможливість застосування льотним або кабінним екіпажем коректних нестандартних або аварійних процедур для подолання аварійної ситуації.

5) Використання будь-якого аварійного обладнання чи нестандартних процедур, що

6) Failure of any emergency or rescue system or equipment which has or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

7) Uncontrollable cabin pressure.

8) Critically low fuel quantity or fuel quantity at destination below required final reserve fuel.

9) Any use of crew oxygen system by the crew.

10) Incapacitation of any member of the flight or cabin crew that results in the reduction below the minimum certified crew complement.

11) Crew fatigue impacting or potentially impacting the irability to perform safely their flight duties.

5. EXTERNAL ENVIRONMENT AND METEOROLOGY

1) A collision or a near collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle (Obstacle includes vehicle).

2) ACAS RA (Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory).

3) Activation of genuine ground collision system such as GPWS (Ground Proximity Warning System) / TAWS (Terrain Awareness and Warning System) 'warning'.

4) Wildlife strike including bird strike.

Note. *According to CAT.GEN.MPA.105:*

i) In the event of a potentially hazardous ornithological situation, the airplane commander shall inform the Air Traffic Services (ATS) as soon as the flight crew's workload allows.

ii) If an aircraft encounters birds resulting in significant damage or loss / malfunction of any of the vital functions on board, the PIC shall provide the notified body with a written report of the dangerous ornithological situation immediately after landing.

впливає на польотні або посадочні характеристики.

6) Відмова будь-якого аварійного або рятувального обладнання чи системи, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

7) Неконтрольований тиск в салоні або кабіні екіпажу.

8) Критично низький рівень палива, або кількість палива по прибуттю менше необхідного кінцевого резерву палива.

9) Будь-який випадок використання екіпажем кисневої системи.

10) Втрата працездатності будь-якого члена льотного або кабінного екіпажу, що призвела до зменшення кількості членів екіпажу нижче сертифікованого мінімального складу екіпажу.

11) Втома екіпажу, яка впливає або може потенційно вплинути на його здатність безпечно виконувати свої обов'язки.

5. НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ ТА ПОГОДНІ УМОВИ

1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із земною поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі (в т. ч. з наземним транспортом) або у повітрі.

2) Спрацьовування бортової системи попередження зіткнень ПС у повітрі (ACAS Resolution Advisory).

3) Спрацьовування системи попередження зіткнень із земною поверхнею (GPWS, TAWS).

4) Зіткнення ПС із представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами.

Примітка. *Відповідно до CAT.GEN.MPA.105:*

і) У випадку потенційно небезпечної орнітологічної ситуації КПС повинен інформувати службу обслуговування повітряного руху (ATS), як тільки це дозволить робоче навантаження льотного екіпажу.

ii) Якщо ПС зіткнеться з птахами, що призведе до значного пошкодження, або втрати/неполадок будь-якої з життєво важливих функцій на борту, КПС повинен надати уповноваженому органу письмовий звіт щодо небезпечної орнітологічної ситуації одразу після

виконання посадки.

5) Foreign object damage / debris (FOD).

5) Пошкодження ПС сторонніми об'єктами / уламками (FOD).

6) Unexpected encounter of poor runway surface conditions.

6) Неочікувано погані умови покриття ЗПС.

7) Wake-turbulence encounters.

7) Потрапляння в турбулентність в супутньому сліді.

8) Interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights, lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.

8) Створення для ПС перешкод, пов'язаних з використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного випромінювання, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів.

9) A lightning strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.

9) Ураження ПС блискавкою, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС.

10) A hailen counter which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.

10) Потрапляння ПС в зону граду, що призвело до його пошкодження або втрати чи несправності будь-якої системи ПС.

11) Severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a 'turbulence check' of the aircraft.

11) Потрапляння ПС в зону сильної турбулентності або в інші умови, що призвело до травмування будь-якої особи на борту або до необхідності післяпольотної перевірки на пошкодження ПС внаслідок турбулентності.

12) A significant wind shear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

12) Потрапляння ПС в зону значного зсуву вітру або в зону грозових явищ, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам.

13) Icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system.

13) Потрапляння ПС в зону обледеніння, що призвело до погіршення керованості, пошкодження ПС, відмови або несправності будь-якої системи ПС.

14) Volcanic ash encounter.

14) Потрапляння ПС в хмару вулканічного попелу.

6. SECURITY

6. АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1) Bomb threat or hijack.

1) Загроза підриву або викрадення ПС.

2) Difficulty in controlling intoxicated, violent or unruly passengers.

2) Складність в контролюванні агресивних, недисциплінованих пасажирів або пасажирів в стані сп'яніння.

3) Discovery of a stowaway.

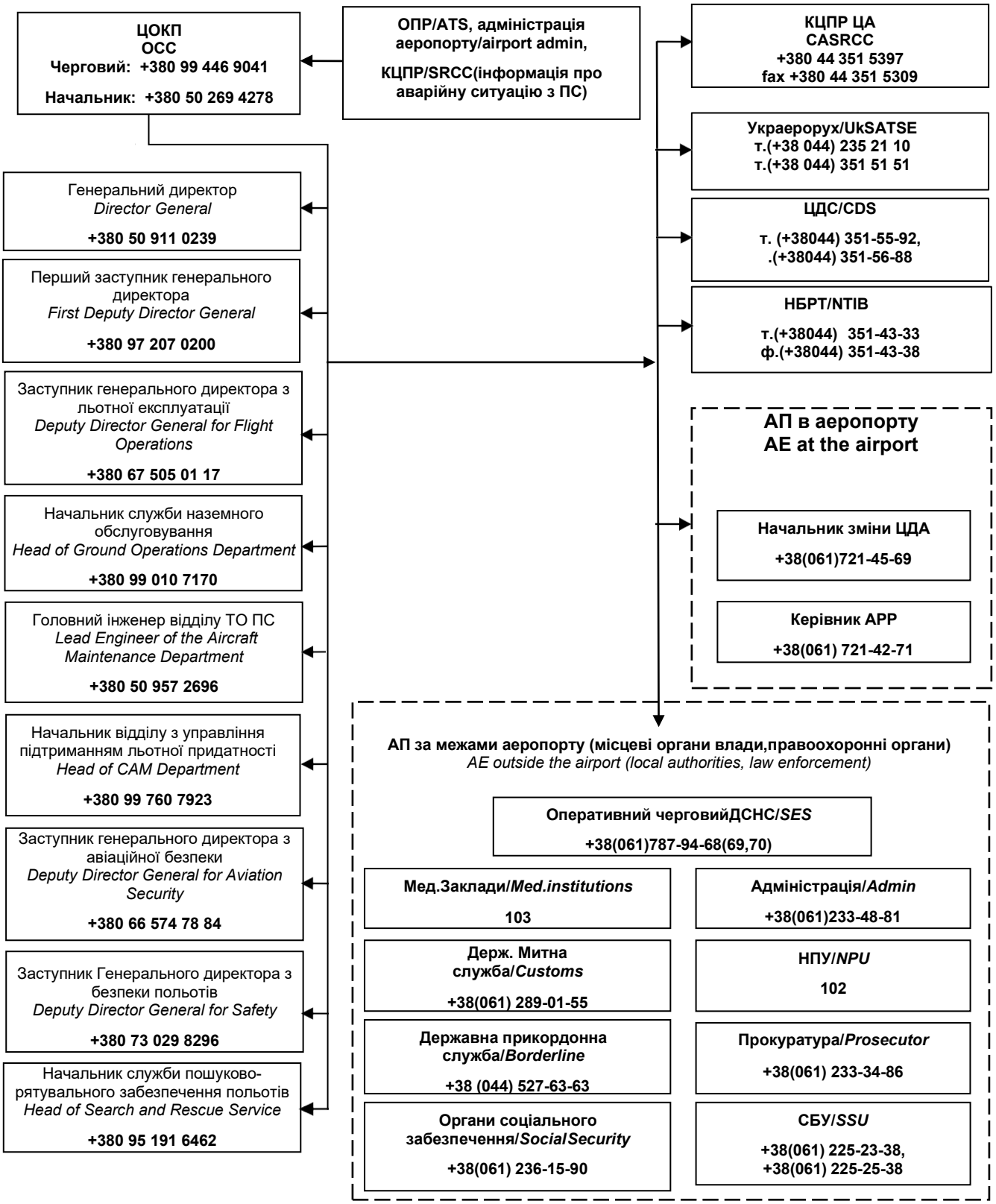
3) Виявлення безквиткового пасажира.

ANNEX 11.9

ДОДАТОК 11.9

ANNEX 11.9. AIRCOMPANY NOTIFICATION SCHEME IN CASE OF AVIATION ACCIDENTS

ДОДАТОК 11.9. СХЕМА СПОВІЩЕННЯ АВІАКОМПАНІЇ НА ВИПАДОК АВІАЦІЙНОЇ ПОДІЇ



Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENT **ЗМІСТ**

12. Rules of the Air 12-5
12. Правила польотів 12-5
12.1. General 12-5
12.1. Загальні положення 12-5
12.1.1. Compliance with the Rules of the Air 12-5
12.1.1. Дотримання правил польотів 12-5
12.1.2. Protection of people and property 12-6
12.1.2. Захист людей та майна 12-6
12.2. Visual and instrument flight rules 12-6
12.2. Правила виконання візуальних польотів та польотів за приладами 12-6
12.2.1. Visual Flight Rules 12-6
12.2.1. Польоти за ПВП 12-6
12.2.2. Instrument Flight Rules 12-11
12.2.2. Польоти за ППП 12-11
12.3. Territorial application of the rules of the air 12-20
12.3. Територіальне застосування правил польотів 12-20
12.3.1. Compliance with the rules of air 12-20
12.3.1. Дотримання правил польотів 12-20
12.3.2. Responsibility for compliance with the rules of the air 12-20
12.3.2. Відповідальність за дотримання правил польотів 12-20
12.4. Communication procedures, including communication - failure procedures 12-21
12.4. Правила (процедури) ведення радіозв'язку, включаючи процедури у випадку втрати радіозв'язку 12-21
12.4.1. Order of the radio communication 12-21
12.4.1. Порядок ведення радіопередачі 12-21
12.5. Information and instructions relating to the interception of civil aircraft 12-26
12.5. Інформація та інструкції, що стосуються дій екіпажу у випадку перехоплення цивільних ПС 12-26
12.5.1. Action by intercepted aircraft 12-27
12.5.1. Дії екіпажу ПС, що перехоплене 12-27
12.5.2. Action by intercepting aircraft 12-32
12.5.2. Дії ПС, яке перехоплює 12-32
12.5.3. Unlawful interference 12-32
12.5.3. Незаконне втручання 12-32
12.6. The circumstances in which a radio listening watch is to be maintained 12-34
12.6. Обставини, за яких слід дотримуватися радіопрослухування 12-34
12.6.1. General 12-34
12.6.1. Основні положення 12-34
12.6.2. Listening to the frequency and hours of operation 12-34
12.6.2. Прослуховування частоти та години роботи 12-34
12.6.3. Providing communication 12-34
12.6.3. Забезпечення зв'язку 12-34

12.7. Signals 12-35
12.7. Сигнали 12-35
12.7.1. General 12-35
12.7.1. Загальні положення 12-35
12.7.2. Signals for aerodrome traffic 12-35
12.7.2. Сигнали для аеродромного руху 12-35
12.7.3. Ground visual signals 12-36
12.7.3. Наземні візуальні сигнали 12-36
12.7.4. Marshalling signals 12-38
12.7.4. Сигнали керування рухом повітряного судна на землі 12-38
12.7.5. Signals made by Pilot to Marshaller 12-45
12.7.5. Сигнали, які подаються пілотом повітряного судна сигнальнику 12-45
12.7.6. Standard emergency hand signals 12-45
12.7.6. Стандартні аварійні сигнали руками. 12-45
12.8. Time system used in operation 12-47
12.8. Система часу, що використовується 12-47
12.9. ATC clearances, adherence to flight plan and position reports 12-47
12.9. Дозвіл ОПР, дотримання плану польоту та звіти про місцезнаходження 12-47
12.9.1. Contents of clearances 12-47
12.9.1. Зміст дозволів 12-47
12.9.2. Position reports 12-50
12.9.2. Повідомлення про місцезнаходження 12-50
12.9.3. Issue of clearances and instructions 12-50
12.9.3. Передача диспетчерських дозволів та указівок 12-50
12.10. Visual signals used to warn an unauthorised aircraft flying in or about to enter a restricted, prohibited or danger area 12-50
12.10. Візуальні сигнали, що використовуються для попередження повітряного судна від несанкціонованого проникнення в обмежену, заборонену або небезпечну зону 12-50
12.11. Procedures for flight crew observing an accident or receiving a distress transmission 12-51
12.12. Процедури для льотного екіпажу, що спостерігають аварію або отримують сигнал лиха 12-51
12.12.1. Procedures for person-in-charge of the rescue unit at the scene of an accident 12-51
12.12.1. Процедури для призначеної відповідальної особи рятівного підрозділу в місці аварії 12-51
12.12.2. Procedures for pilots-in-command at the scene of an accident 12-51
12.12.2. Процедури для командира ПС в місці аварії 12-51
12.12.3. Procedures for the PIC, which intercepting a distress transmission 12-52
12.12.3. Процедури для КПС, який перехопив передачу про лихо 12-52
12.12.4. Visual signals “Air - Ground” 12-52
12.12.4. Візуальні сигнали "Повітря - Земля" 12-52
12.13. The ground / air visual codes for use by survivors, and description and use of signal aids 12-53
12.12. Наземні / повітряні візуальні коди для використання тими хто вижив після аварі, опис та використання сигнальних засобів 12-53
12.12.1. “Ground – air” visual signal code for use by survivors. 12-53
12.12.1. Код візуальних сигналів "земля - повітря" для використання тими, хто вцілів. 12-53
12.13. Distress and urgency signals 12-56
12.13. Сигнали лиха та терміновості 12-56

12.13.1. Distress signals. 12-56
12.13.1. Сигнали лиха 12-56
12.13.2. Urgency signals....12-56
12.13.2. Сигнали терміновості....12-56

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

12. RULES OF THE AIR

ICAO ANNEX 2, COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) NO 923/2012

12.1. GENERAL

The flight rules are approved by the Authorized Agency in the field by SAAU and must be complied with.

Flights of Aircompany will not be performed unless the appropriate permission of the aviation authority is obtained, unless deviations from these Rules are allowed by the CAA of such countries.

The Rules of the Air apply to all Aircompanys of Ukraine that are Ukrainian registered as ICAO members, and wherever such aircraft are located, the application of these Rules shall not conflict with the local Rules of the countries over whose territory the flights are operated.

When performing flights and preparing this section of the Manual:

- Air Laws of Ukraine;
- AIP of Ukraine;
- AIP of other Countries;
- “Flight rules for civil aircraft within airspace of Ukraine” (SAA Order №478 dated by 28.11.2011);
- “General flight rules in the airspace of Ukraine” (Order № 66/73 of 06.02.2017);
- Order of SAA of Ukraine №475 dated by 16.04.2019 “On approval of the Aviation Rules of Ukraine "Air Traffic Services”;
- Order of SAA of Ukraine №430/210 dated by 11.05.2018 “On approval of the Aviation Rules of Ukraine “The rules of the using of Ukrainian Air Space;
- Using names of level for flight operations at or below transition altitude of 3050 m (10000ft). (SAAU order №193 dated by 23.11.2004).
- Jeppesen Airway Manual (Volume I, Chapter “Air Traffic Control”;
- ICAO Annex 2 “Rules of the air”;
- ICAO Annex 5 “Units of measurement”;
- ICAO Annex 6 “Operation of aircraft”;
- ICAO Annex 11 “Air traffic services”;
- ICAO Annex 12 “Search and rescue”;
- Doc 8168 (PAN-OPS) “Flight procedures”;
- Doc 4444 (PANS-RAC) “Air traffic services”

12.1.1. Compliance with the Rules of the Air

Aviation personnel must know the requirements of these Rules and strictly comply with them in the part that concerns them.

12. ПРАВИЛА ПОЛЬОТІВ

12.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Правила польотів є затвердженими Уповноваженим органом у галузі ЦА України та мають виконуватися.

Польоти ПС Авіакомпанії не будуть виконуватись, якщо для цього не буде одержано відповідного дозволу авіаційної влади, за виключенням, якщо відхилення від цих Правил дозволяється Авіаційною владою таких держав.

Правила польотів застосовуються до всіх ПС Авіакомпанії, які мають Українську реєстрацію як члени ІКАО, і де б такі ПС не знаходились, застосування цих Правил не повинне конфліктувати з місцевими Правилами держав, над територією яких виконуються польоти.

При виконанні польотів та підготовці даного розділу Керівництва застосовуються:

- Повітряний кодекс України;
- Збірка аеронавігаційної інформації (AIP) України;
- Збірки аеронавігаційної інформації (AIP) інших Держав;
- «Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України» (Наказ №478 від 28.11.2011р.);
- «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» (Наказ № 66 / 73 від 06.02.2017 р.);
- Наказ Державіаслужби від 16.04.2019 №475 «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху»;
- Наказ Державіаслужби від 11.05.2018 №430/210 «Про затвердження авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»»;
- «Про застосування назв рівнів при польотах повітряних суден на абсолютній висоті переходу 3050 м (10000 футів) та нижче» (Наказ ДАСУ № 193 від 23.11.2004р.)
- Збірка аеронавігаційної інформації фірми Jeppesen (Том I, Частина «Air Traffic Control»);
- Додаток 2 до Конвенції ІСАО «Правила польотів»;
- Додаток 5 до Конвенції ІСАО «Одиниці виміру»;
- Додаток 6 до Конвенції ІСАО «Експлуатація ПС»;
- Додаток 11 до Конвенції ІСАО «Обслуговування повітряного руху»;
- Додаток 12 до Конвенції ІСАО «Пошук та рятування»;
- Doc 8168 (PAN-OPS) «Правила виконання польотів»
- Doc 4444 (PANS-RAC) «Організація повітряного руху»

12.1.1. Дотримання правил польотів

Авіаційний персонал повинен знати вимоги цих Правил та неухильно їх дотримуватися в частині, що його стосується.

The aircraft must be used in accordance with one or both of the established flight rules:

- Visual Flight Rules (VFR), or
- Instrument Flight Rules (IFR).

Note: Flights of “Aircompany Constanta” (commercial flights) are performed only according to the Instrument Flight Rules (IFR).

PIC is fully responsible for the flight operation of the aircraft in full compliance with these Rules of Flight.

PIC has the absolute right to move the aircraft in accordance with these Rules throughout the flight.

In the event of an emergency in flight that endangers human life, the commander of the aircraft may deviate from the requirements of these Rules with immediate notification of the decision of the ATC unit with which he communicates by radio.

12.1.2. Protection of people and property

The operation of the aircraft must be carried out without signs of negligence or irresponsibility that endanger the life or safety of other people's property.

Airplane flights shall not be performed over human settlements or overcrowding at an altitude that does not ensure landing without endangering the population or property on the ground during emergencies, except in cases of take-off or landing, or except when the relevant permit is issued by the State Aviation Service or the General Staff of the Armed Forces of Ukraine.

The minimum relative altitudes for VFR flights are set by the visual flight rules, and the minimum levels for IFR flights are set by instrument flight rules.

12.2. VISUAL AND INSTRUMENT FLIGHT RULES

12.2.1. Visual Flight Rules

Except in the case of special VFR flights, VFR flights shall be performed in visibility conditions and at a distance to clouds that are equal to or greater than the values specified in Table 1.

Except for a permit issued by the control body, take - offs, landings or entry into the aerodrome traffic area by VFR shall not be performed at the aerodrome located within the control zone at the lower cloud height of less than 450 meters and visibility near the ground of less than 5 kilometers.

VFR flights between sunset and sunrise are performed only in the plains and hills under the following conditions:

- in airspace of class "G" visibility near the ground not less than 8 km, height of the lower limit of clouds not less than 600 meters (1800 feet);
- minimum flight altitude above land or water serface of at least 300 meters (1000 feet);
- vertical distance to the ceeling not less than 300 meters.

ПС має використовуватись у відповідності до одного, або обох з встановлених правил польотів:

- Правил візуальних польотів (VFR), або
- Правил польотів за приладами (IFR).

Примітка: Польоти ПС Авіакомпанії «Константа» (комерційні польоти) виконуються тільки за Правилами польотів за приладами (IFR).

КПС несе повну відповідальність за льотну експлуатацію ПС у повній відповідності до даних Правил польотів.

КПС має абсолютне право на переміщення ПС згідно цих Правил упродовж усього польоту.

У разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу для життя людей, КПС може відступати від вимог цих Правил з негайним повідомленням про прийняте рішення органу ОПР, з яким він здійснює радіозв’язок.

12.1.2. Захист людей та майна

Управління повітряним судном повинно здійснюватися без ознак халатності чи безвідповідальності, які створюють загрозу для життя або збереження майна інших людей.

Польоти ПС не виконуються над населеними пунктами або над скупченнями людей на відкритому повітрі на такій висоті, що не забезпечує виконання посадки без загрози населенню або майну на землі під час виникнення надзвичайних обставин, крім випадків виконання зльоту або посадки, або за винятком тих випадків, коли на це видається відповідний дозвіл Державіаслужбою або Генеральним штабом ЗС України.

Мінімальні відносні висоти для польотів за ПВП встановлюються правилами візуальних польотів, а мінімальні рівні для польотів за ППП – правилами польотів за приладами.

12.2. ПРАВИЛА ВИКОНАННЯ ВІЗУАЛЬНИХ ПОЛЬОТІВ ТА ПОЛЬОТІВ ЗА ПРИЛАДАМИ

12.2.1. Польоти за ПВП

Крім випадків виконання спеціальних польотів за ПВП польоти за ПВП виконуються в умовах видимості та на відстані до хмар, які є рівними або перевищують значення, вказані в таблиці 1.

За винятком наявності дозволу, виданого диспетчерським органом, зльоти, посадки або вхід в зону руху аеродрому за ПВП не виконуються на аеродромі, який знаходиться в межах диспетчерської зони при висоті нижньої межі хмар менше ніж 450 метрів та видимості біля землі менше ніж 5 кілометрів.

Польоти за ПВП в період між заходом та сходом сонця виконуються лише в рівнинній та пагористій місцевості за таких умов:

- у повітряному просторі класу «G» видимість біля землі не менше 8 км, висота нижньої межі хмар не менше 600 метрів (1800 футів);
- мінімальна висота польоту над земною або водною поверхнею не менше 300 метрів (1000 футів);
- вертикальна відстань до нижньої межі не менше 300 метрів.

VFR flights are not performed:

– on ATC routes - above the flight level 5950 meters (FL195);

– at near - sonic and transonic speeds.

Flight permits for VFR are not granted in areas where the reduced vertical separation minimum (RVSM) of 300 meters (1000 feet) is applied above the 8850 meters (FL 290).

Except in cases when it is required at take - off or landing or when the corresponding permission of SAAU is issued for it, flights on VFR are not carried out:

a) above human settlements and in crowds in the open air at a relative altitude of less than 300 m above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

b) in any area other than those referred to in subparagraph (a) of this paragraph, at a relative height of less than 150 meters above the ground or water surface.

Unless otherwise specified in the control certificate or in published aeronautical information documents, horizontal cruising flights on VFR at altitudes above 900 meters above the ground or water surface are performed at cruising levels corresponding to the table of cruising flight echelons in the airspace of Ukraine.

When flying by VFR in part of the airspace of classes B, C, D cruising levels of VFR are not used.

VFR flights are provided with control services when:

– the flight is performed within the airspace of classes B, C and D;

– the aircraft is part of the aerodrome traffic at the controlled aerodrome;

– a special flight by VFR is performed.

During a VFR flight in Class B, C and D airspace, the aircraft crew must constantly listen to the appropriate “air – ground” voice channel and, if necessary, provide the ATC unit with information on their location.

The crew of aircraft performing VFR flight and intending to switch to IFR flight shall:

a) if the flight plan has been submitted, notify the relevant ATC unit of the necessary changes to be made to the current flight plan;

b) submit in accordance with the requirements of paragraph 12.8.2.1. of this section, the flight plan to the relevant ATC unit and to obtain permission to proceed to the IFR flight in controlled airspace.

Horizontal flights on cruising modes on VFR in the airspace of ATC class E are performed at absolute altitudes relative to the predicted minimum QNH, in accordance with the magnetic path angle:

a) when directing ATC routes:

from 0 deg. up to 179 degrees. (inclusive): 1700 m (5500 ft), 2300 m (7500 ft), 2900 m (9500 ft);

Польоти за ПВП не виконуються:

– на маршрутах ОПР - вище ешелону польоту 5950 метрів (FL195);

– на білязвукових та трансзвукових швидкостях.

Дозвіл на політ за ПВП не надається в районах, де вище ешелону 8850 метрів (FL290) застосовується скорочений мінімум вертикального ешелонування (RVSM) у 300 метрів (1000 футів).

За винятком тих випадків, коли це потрібно при зльоті або посадці або коли на це видається відповідний дозвіл ДАА України, польоти за ПВП не виконуються:

а) над населеними пунктами та над скупченнями людей на відкритому повітрі на відносній висоті менше 300 м над найвищою перешкодою у радіусі 600 м від повітряного судна;

б) у будь-яких інших районах, крім зазначених у підпункті «а» цього пункту, на відносній висоті менше 150 метрів над земною або водною поверхнею.

Якщо немає інших вказівок у диспетчерському дозволі чи в опублікованих документах аеронавігаційної інформації, горизонтальні крейсерські польоти за ПВП на висотах вище ніж 900 метрів над земною чи водною поверхнею виконуються на крейсерських рівнях, що відповідають таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України.

При польотах за ПВП у частині повітряного простору класів B, C, D крейсерські рівні ПВП не застосовуються.

Польоти за ПВП забезпечуються диспетчерським обслуговуванням, коли:

– політ виконується в межах повітряного простору класів B, C та D;

– повітряне судно є частиною аеродромного руху на контрольованому аеродромі;

– виконується спеціальний політ за ПВП.

Під час виконання польоту за ПВП у повітряному просторі класів B, C та D екіпаж повітряного судна повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв’язку „повітря - земля” та за необхідності надавати органу ОПР інформацію щодо свого місцезнаходження.

Екіпаж повітряного судна, який виконує політ за ПВП та має намір перейти на політ за ППП, повинен:

а) якщо план польоту був поданий - повідомити відповідний орган ОПР про необхідні зміни, які потрібно внести до поточного плану польоту;

б) подати відповідно до вимог пункту 12.8.2.1. цього розділу план польоту відповідному органу ОПР та отримати дозвіл до переходу на політ за ППП у контрольованому повітряному просторі.

Горизонтальні польоти на крейсерських режимах за ПВП у повітряному просторі ОПР класу Е виконуються на абсолютних висотах відносно прогнозованого мінімального QNH, відповідно до магнітного шляхового кута:

а) при направленні маршрутів ОПР:

– від 0 град. до 179 град. (включно): 1700 м (5500 футів), 2300 м (7500 футів), 2900 м (9500 футів);

b) when directing ATC routes:

 from 180 degrees. up to 359 degrees. (inclusive): 1,350 m (4,500 feet), 2,000 m (6,500 feet), 2,600 m (8,500 feet).

When switching to IFR flight in Class B, C, D and E airspace, the PIC of the aircraft shall coordinate his actions and flight altitude with the ATC unit, which shall ensure the established intervals between the aircraft and, if necessary, agree on the release of the lower safe level and the conditions of entry of the aircraft into the adjacent control area (zone).

When flying by VFR, the obstacles observed at the course of the aircraft should be bypassed, as a rule, on the right side at a distance not less then 500 meters from the obstacles.

In case of worsening meteorological conditions to values that do not meet the requirements for flight by VFR, the PIC of the aircraft must:

- return to the departure aerodrome or land at the nearest alternate aerodrome if the PIC of the aircraft is not allowed to IFR; or
- proceed to IFR if the PIC and the aircraft are not allowed to such flights.

When performing VFR flights in uncontrolled Class G airspace, aircraft crew must use aeronautical charts at a scale of 1:500000 of the current edition. Air navigation charts at a scale of 1:500000 intended for Class G airspace flights shall display the necessary aeronautical information to ensure the safe execution of the flight by the aircraft crew in this ATC class of airspace.

When flying by VFR, the PIC of aircraft is responsible for:

- compliance with the rules and specified flight conditions by VFR;
- maintaining separation intervals between aircraft performing IFR and VFR flights in ATC airspace of classes D, E, F, G, and in Class C airspace between aircraft performing VFR flights;
- maintaining a safe altitude;
- accuracy of maintaining the established flight route;
- timely report of the dispatching service on return to the aerodrome of departure (alternate aerodrome) or transition to the flight by IFR in case of worsening meteorological conditions to the values set below for flights in the airspace of ATC classes B, C, D and E;
- reliability of information of the aircraft location and flight conditions;
- accurate and timely execution of dispatcher's clearances during flights in the airspace of ATC classes B, C and D;
- timely provision of flight plan to ATC units for class B, C, D and E airspace;

б) при направленні маршрутів ОПР:

- від 180 град. до 359 град. (включно): 1350 м (4500 футів), 2000 м (6500 футів), 2600 м (8500 футів).

При переході на політ за ППП при польотах у повітряному просторі класів B, C, D і E КПС зобов'язаний погодити свої дії та ешелон (висоту) польоту з органом ОПР, який зобов'язаний забезпечити встановлені інтервали між повітряними судами і, при необхідності, узгодити звільнення нижнього безпечного рівня та умови входження повітряного судна до суміжного диспетчерського району (зони).

При польотах за ПВП обходити перешкоди, що спостерігаються за курсом повітряного судна, слід, як правило, з правого боку на відстані від перешкод не менше 500 метрів.

При погіршенні метеорологічних умов до значень, що не відповідають вимогам для польоту за ПВП, КПС зобов'язаний:

- повернутися на аеродром вильоту або виконати посадку на найближчому запасному аеродромі, якщо КПС не допущений до польотів за ППП; або
- перейти на політ за ППП, якщо командир і повітряне судно допущені до таких польотів.

При виконанні польотів за ПВП у неконтрольованому повітряному просторі класу G екіпажі повітряних суден обов'язково користуються аеронавігаційними картами масштабом 1:500000 чинного видання. На аеронавігаційних картах масштабом 1:500000, що призначені для польотів у повітряному просторі класу G, повинна відображатися необхідна аеронавігаційна інформація, яка забезпечує безпечне виконання польоту екіпажем повітряного судна у цьому класі повітряного простору ОПР.

При польоті за ПВП КПС відповідає за:

- виконання правил і заданих умов польоту за ПВП;
- витримування інтервалів ешелонування між повітряними суднами, що виконують польоти за ППП та ПВП у повітряному просторі ОПР класів D, E, F, G, а в повітряному просторі класу C між повітряними суднами,що виконують польоти за ПВП;
- витримування безпечної висоти;
- точність витримування встановленого маршруту польоту;
- своєчасну доповідь органу диспетчерського обслуговування про повернення на аеродром вильоту (запасний аеродром) або перехід на політ за ППП при погіршенні метеорологічних умов до значень, нижчевстановлених при польотах у повітряному просторі ОПР класів B, C, D та E;
- достовірність інформації про місцезнаходження повітряного судна та умови польоту;
- точне і своєчасне виконання диспетчерських дозволів при польотах у повітряному просторі ОПР класів B, C і D;
- своєчасне надання флайтплану органам ОПР для польоту в повітряному просторі класу B, C, D та E;

- availability of appropriate operating navigation and other aircraft equipment required to perform the flight in controlled airspace;
- decision - making on the take - off or landing under actual meteorological conditions, the condition of the runway and other factors known to him that affect flight safety.

For VFR flights, the relevant ATC units are responsible for:

- purpose of the flight level (altitude) during aircraft flights in the airspace of ATC classes B, C, D;
- observance of time intervals at take - off of aircraft from the controlled aerodromes;
- flight - information support;
- ensuring the established intervals of separation between aircraft during the transition to flight by IFR in the airspace of ATC classes B, C, D and E;
- coordination of conditions of entry of the aircraft performing the controlled flight to the adjacent control area (zone);
- providing emergency maintenance.

Features of aircraft flights in the airspace of ATC class G below the actual altitude of 300 meters.

The flights of aircraft in the airspace of ATC class G below the actual altitude of 300 meters provide independent navigation on landmarks with the maintenance of safe intervals between aircraft and obstacles.

The PIC of aircraft in flights in the airspace of ATC class G below the actual altitude of 300 meters is responsible for:

- compliance flight by VFR;
- maintaining safe altitudes;
- decision - making on the take - off or landing under actual meteorological conditions, the condition of the runway and other factors known to him that affect flight safety;
- avoid at a safe obstacles distance, forbidden zones, flight restriction zones, temporarily reserved airspace, special flight zones, test flight zones, landfills and other zones dangerous for the safe flight of the aircraft;
- maintaining the established intervals between aircraft.

- наявність відповідного працюючого навігаційного та іншого обладнання ПС, потрібного для виконання польоту в контрольованому повітряному просторі;
- прийняття рішення про виконання зльоту чи посадки при фактичних метеорологічних умовах, стані злітно-посадкової смуги та інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів.

При польотах за ПВП відповідні органи ОПР відповідають за:

- призначення ешелону (висоти) польоту при польотах повітряних суден у повітряному просторі ОПР класів B, C, D;
- дотримання часових інтервалів при зльоті повітряних суден з контрольованих аеродромів;
- польотно - інформаційне забезпечення;
- забезпечення встановлених інтервалів ешелонування між повітряними суднами при переході на політ за ППП у повітряному просторі ОПР класів B, C, D і E;
- узгодження умов входження повітряного судна, яке виконує контрольований політ, до суміжногодиспетчерського району (зони);
- забезпечення аварійного обслуговування.

Особливості польотів повітряних суден у повітряному просторі ОПР класу G нижче дійсної висоти 300 метрів.

Польоти повітряних суден у повітряному просторі ОПР класу G нижче дійсної висоти 300метрів передбачають самостійну навігацію за наземними орієнтирами з витримуванням безпечних інтервалівміж повітряними суднами та перешкодами.

КПС при польотах у повітряному просторі ОПР класу G нижче дійсної висоти 300 метрів несе відповідальність за:

- виконання правил польоту за ПВП;
- витримування безпечних висот;
- прийняття рішення про виконання зльоту чи посадки при фактичних метеорологічних умовах, стані злітно-посадкової смуги (площадки) та інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів;
- обхід на безпечній відстані перешкод, заборонених зон, зон обмеження польотів, тимчасово зарезервованого повітряного простору, зон виконання спеціальних польотів, зон виконання випробувальних польотів, полігонів та інших зон, небезпечних для здійснення безпечного польоту повітряного судна;
- витримування встановлених інтервалів між повітряними суднами.

12.2.1.1. Minimum values of visibility and distance to clouds by VFR

VMC visibility and distance from cloud minima are contained in Table 1.

12.2.1.1. Мінімальні значення видимості та відстані до хмар за ПВП

Мінімальні значення видимості та відстані до хмар у візуальних метеорологічних умовах вдень зазначені в Таблиці 1.

Table 1 **Таблиця 1**

Клас повітряного простору *Airspace class*	Відстань від хмар *Distance from the clouds*	Видимість в польоті Visibility in flight
B, C, D та E *B, C, D and E*	По горизонталі 1500 м *Horizontally 1500 m* По вертикалі 300 м (1000 футів) *Vertical 300 m (1000 ft)*	8 км – на абсолютній висоті 3050 м (10000 футів) та вище, *8 km at an altitude of 3050 m (10,000 feet) and above,* 5 км – нижче абсолютної висоти 3050 м (10000 футів) *5 km below 3050 m (10,000 ft)*
F, G вище абсолютної висоти 900 м (3000 футів) або вище висоти 300 м (1000 футів) над місцевістю залежно від того, яка величина більша *F, G above an altitude of 900 m (3000 ft) or above an altitude of 300 m (1000 ft) above the terrain, whichever is greater*	По горизонталі 1500 м *1500 m horizontally* По вертикалі 300 м (1000 футів) *300 m (1000ft) vertically*	8 км – на абсолютній висоті 3050 м (10000 футів) та вище, *8 km at an altitude of 3050 m (10,000 feet) and above,* 5 км – нижче абсолютної висоти 3050 м (10000 футів) *5 km below 3050 m (10,000 ft)*
F, G на абсолютній висоті 900 м (3000 футів) і нижче або на висоті 300 м (1000 футів) над місцевістю і нижче, залежно від того, яка величина більша *F, G at an altitude of 900 m (3000 ft) and below or at an altitude of 300 m (1000 ft) above the ground and below, whichever is greater*	По горизонталі – відсутність хмар у напрямку польоту та при видимості земної або водної поверхні. *Horizontally - no clouds in the direction of flight and visibility of the earth's or water's surface.* По вертикалі: *Vertically:* 50 метрів - до нижньої межі хмар у рівнинній та пагористій місцевостях з приладною швидкістю 300 км/год та менше; *50 meters - to the lower limit of clouds in the plains and hills with an instrument speed of 300 km / h or less;* 100 метрів - до нижньої межі хмар у гористій місцевостях, а також у рівнинній та пагористій місцевості з приладною швидкістю 301 - 465 км/год; *100 meters - to the lower limit of clouds in mountainous areas, as well as in plains and hills with an instrument speed of 301 - 465 km / h;* **ВИЩЕ ХМАР ПОЛЬОТИ НЕ ВИКОНУЮТЬСЯ** ***ABOVE CLOUDS FLIGHTS ARE NOT PERFORMED***	5 км *5 km* 2 км - в рівнинній та пагористій місцевості вдень при виконанні польотів з приладною швидкістю 300 км/год та менше *2 km - in the plains and hills during the day when performing flights with an instrument speed of 300 km / h or less*

12.2.2. Instrument Flight Rules

flights by IFR are performed within the ATC airspace of classes A, B, C, D, E, F and G under the following conditions:

- for flights below 3050 meters (10,000 feet) above the average sea level (in the airspace of classes D, E, F), speed limits of not more than 465 km / h are introduced;
- availability of permanent two - way radio - telephone communication with the relevant ATC unit during flights in the airspace of classes A, B, C, D, E, F and G;
- availability of a working A / C mode SSR transponder for class A, B, C, D and E airspace;
- submission of a flight plan to the relevant ATC units.

Flights by IFR are performed at specified flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical and horizontal separation in compliance with the specified flight modes and the established routes of ATC.

The change of flight level (altitude) is carried out with the permission of the ATC unit, except in cases of flight safety, where the PIC of aircraft is given the right to change the flight level with an immediate report to the relevant ATC unit.

Horizontal flights on cruising modes by IFR in the airspace of ATC class E are performed at absolute altitudes relative to the predicted QNH, in accordance with the magnetic path angle:

- when directing ATC routes from 0 deg. up to 179 degrees. (inclusive): 1500 m (5000 ft), 2150 m (7000 ft), 2750 m (9000 ft);
- when directing ATC routes from 180 degrees. up to 359 degrees. (inclusive): 1,850 m (6,000 feet), 2,450 m (8,000 feet), 3,050 m (10,000 feet).

When performing a flight by IFR, the crew is obliged to constantly monitor the air and meteorological conditions visually and with the use of onboard radio equipment.

When performing flight by IFR, the PIC of aircraft is responsible for:

- maintaining the SID scheme, the specified flight level (altitude) and the flight route, the STAR scheme and approach, the specified trajectories and flight parameters;
- accuracy and timeliness of providing information on the actual of the aircraft location, altitude and flight conditions;
- accurate and timely execution of control clearances during flights in the airspace of classes A, B, C, D and E;
- timely flight plan submission to the ATC units;
- availability of appropriate navigation and other aircraft equipment required to perform the flight in controlled airspace;
- a decision has been made to take - off or land under actual weather conditions, the condition of the runway and other factors known to him that affect flight safety;

12.2.2. Польоти за ППП

Польоти за ППП виконуються в межах повітряного простору ОПР класів A, B, C, D, E, F і G при дотриманні таких умов:

- при польотах нижче 3050 метрів (10 000 футів) над середнім рівнем моря (в частині повітряного простору класів D, E, F) уводяться обмеження приладної швидкості не більше ніж 465 км/год;
- наявності постійного двостороннього радіо-телефонного зв'язку з відповідним органом ОПР при польотах у повітряному просторі класів A, B, C, D, E, F і G;
- наявності працюючого прийомовідповідача SSR режиму A/C при польотах у повітряному просторі класів A, B, C, D та E;
- подачі плану польоту до відповідних органів ОПР.

Польоти за ППП виконуються на заданих ешелонах (висотах) відповідно до правил вертикального та горизонтального ешелонування з дотриманням заданих режимів польоту та за встановленими маршрутами ОПР.

Зміна ешелону (висоти) польоту здійснюється з дозволу органу ОПР, за винятком випадків створення загрози безпеці польотів, де КПС надається право самостійно змінювати ешелон польоту з негайною доповіддю про це відповідному органу ОПР.

Горизонтальні польоти на крейсерських режимах за ППП у повітряному просторі ОПР класу E виконуються на абсолютних висотах відносно прогнозованого QNH, відповідно до магнітного шляхового кута:

- при направленні маршрутів ОПР від 0 град. до 179 град. (включно): 1500 м (5000 футів), 2150 м (7000 футів), 2750 м (9000 футів);
- при направленні маршрутів ОПР від 180 град. до 359 град. (включно): 1850 м (6000 футів), 2450 м (8000 футів), 3050 м (10 000 футів).

При виконанні польоту за ППП екіпаж зобов'язаний постійно спостерігати за повітряною і метеорологічною обстановкою візуально та з використанням бортового радіотехнічного обладнання.

При виконанні польоту за ППП КПС відповідає за:

- витримування схеми виходу з району аеродрому, заданого ешелону (висоти) і маршруту польоту, схеми зниження і заходження на посадку, заданих траєкторій і параметрів польоту;
- точність і своєчасність надання інформації про фактичне місцезнаходження повітряного судна, висоту і умови польоту;
- точне і своєчасне виконання диспетчерських дозволів при польотах у повітряному просторі класів A, B, C, D і E;
- своєчасне надання флайтплану органам ОПР;
- наявність відповідного навігаційного та іншого обладнання ПС, необхідного для виконання польоту в контрольованому повітряному просторі;
- прийняте рішення про виконання зльоту чи посадки при фактичних метеоумовах, стані злітно-посадкової

taking into account temperature and barometric corrections in accordance with section 3 of part 6 of volume 1 of ICAO Doc 8168;

the calculation of the minimum altitudes for all stages of the flight is performed in accordance with the criteria of the document Doc 8168 ICAO and approved by order of the SAAU.

12.2.2.1. Procedure for using level names when performing aircraft flights in the controlled airspace of Ukraine at the absolute transition altitude and below

When performing flights in the controlled airspace of Ukraine at a single absolute altitude of 3050 m (10,000 f) and below when conducting radiotelephone communication between air traffic services and the aircraft crew (when issuing permits or instructions for recruitment, reduction, maintenance and confirmation of the set level) the names of the levels corresponding to the values of the absolute altitude in feet are used.

When conducting radiotelephone communication by Russian language, at the request of the aircraft crew, the values of altitudes in meters may be used.

When using level values expressed in absolute heights, the phrase “ВЫСОТА” or “ALTITUDE” is used.

The ATC unit shall provide the QNH pressure value in millimeters of mercury at the request of the aircraft crew.

смуги та інших відомих йому факторах, що впливають на безпеку польотів;

– урахування температурної та барометричної поправок відповідно до розділу 3 частини 6 тому 1 документа Doc 8168 ICAO;

– розрахунок мінімальних абсолютних висот для всіх етапів польоту виконується відповідно до критеріїв документа Doc 8168 ICAO та затверджується наказом ДАСУ.

12.2.2.1. Порядок застосування назв рівнів при виконанні польотів повітряних суден у контрольованому повітряному просторі України на абсолютній висоті переходу та нижче

При виконанні польотів у контрольованому повітряному просторі України на єдиній абсолютній висоті переходу 3050 м (10 000 ф) та нижче при веденні радіотелефонного зв’язку між органами обслуговування повітряного руху та екіпажем повітряного судна (при видачі дозволів або вказівок щодо набору, зниження, витримування та підтвердження заданого рівня) застосовуються назви рівнів, які відповідають значенням абсолютної висоти у футах.

При веденні радіотелефонного зв’язку російською мовою за запитом екіпажу повітряного судна можуть використовуватися значення абсолютних висот у метрах.

При застосуванні значень рівнів, виражених в абсолютних висотах, використовується фраза “ВЫСОТА” або “ALTITUDE”.

Орган ОПР надає за запитом екіпажу повітряного судна значення тиску QNH у мм. рт. ст.

Table 2 **Таблиця 2**

Flight levels accordance (feet ↔ metres) **Відповідність рівнів польоту (ФТ ↔ М)**

LEVELS / РІВНІ	
Altitude / абсолютна висота *Feet* / Фути	*Altitude* / абсолютна висота *Metres* / Метри
200	50
400	100
500	150
700	200
900	250
1000	300
1200	350
1400	400
1500	450
1700	500
1900	550
2000	600
2200	650
2300	700
2500	750
2700	800
2800	850
3000	900
3200	950
3300	1000
3500	1050
3700	1100
3800	1150
4000	1200
4200	1250
4300	1300
4500	1350
4600	1400
4800	1450
5000	1500
6000	1850
7000	2150
8000	2450
9000	2750
10000	3050

12.2.2.2. Aircraft equipment

The aircrafts must be equipped with the appropriate serviceable instruments and navigation equipment necessary to fly the appropriate route.

12.2.2.3. Minimum altitudes

Except in the case of take - offs and landings and except in cases where a special permit has been issued by the SAAU, IFR flights are performed at flight levels not lower than the published minimum altitude or if such minimum altitude is not set:

- in hilly or mountainous terrain at a level exceeding not less than 600 m (2000 ft) the highest obstacle located within 8 km from the estimated location of the aircraft;

- in any case other than those referred to in subparagraph (a) of this paragraph, at a level exceeding at least 300 m (1000 ft) the highest obstacle within 8 km of the estimated location of the aircraft.

When determining the estimated location of the aircraft, the navigation accuracy that can be achieved on this segment of the route is taken into account, taking into account the available ground and aircraft navigation equipment.

12.2.2.2. Обладнання ПС

Повітряні судна повинні бути обладнані відповідними справними приладами та навігаційним обладнанням, необхідним для виконання польоту за відповідним маршрутом.

12.2.2.3. Мінімальні висоти

За винятком випадків виконання зльотів і посадок та за винятком випадків, коли на це видано спеціальний дозвіл ДАСУ, польоти за ППП виконуються на рівнях польоту, не нижчих опублікованої мінімальної абсолютної висоти польоту або, якщо така мінімальна абсолютна висота польоту не встановлена:

- у пагористій або гірській місцевості на рівні, що перевищує не менше 600м (2000 футів) найвищу перешкоду, розташовану в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна;

- у будь-яких інших, крім згаданих у підпункті „а” цього пункту випадках, - на рівні, що перевищує не менше 300 м (1000 футів) найвищу перешкоду, що знаходиться в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна.

При визначенні розрахункового місцезнаходження повітряного судна береться до уваги навігаційна точність, яка може бути досягнута на даному сегменті маршруту з урахуванням наявного наземного та бортового навігаційного обладнання.

12.2.2.4. Cruising flight levels.

The cruising levels at which the flight or part of the flight is performed are expressed in flight levels (for flights above the absolute altitude of the transition) and in absolute altitudes (for flights at the absolute altitude of the transition or below it).

The absolute altitude of transition in the airspace of Ukraine is an altitude of 3050 m (10,000 feet).

12.2.2.4. Крейсерські рівні польоту

Крейсерські рівні, на яких виконується політ або частина польоту, виражаються в ешелонах (при польотах вище абсолютної висоти переходу) та у абсолютних висотах (при польотах на абсолютній висоті переходу або нижче за неї).

Абсолютною висотою переходу у повітряному просторі України є висота 3050м (10000 футів).

Table 3

Cruising levels

Таблиця 3

Крейсерські рівні польоту

TRACK / ШЛЯХОВИЙ КУТ											
0º ÷ 179º → →						← ← 180º ÷ 359º					
IFR / Польоти за ППП			VFR / Польоти за ПВП			IFR / Польоти за ППП			VFR / Польоти за ПВП		
FL Номер ешелону	Altitude Абсолютна висота		**FL** Номер ешелону	Altitude Абсолютна висота		**FL** Номер ешелону	Altitude Абсолютна висота		**FL** Номер ешелону	Altitude Абсолютна висота	
	FEET	METRES		FEET	METRES		FEET	METRES		FEET	METRES
--	1000	300	--	--	--	--	2000	600	--	--	--
--	3000	900	--	3500	1050	--	4000	1200	--	--	--
--	5000	1500	--	5500	1700	--	6000	1850	--	--	--
--	7000	2150	--	7500	2300	--	8000	2450	--	--	--
--	9000	2750	--	9500	2900	--	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	2700	8250	275	2750	8400	280	28000	8850	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15500			
etc	etc	etc	etc	etc	etc	etc	etc	etc	etc	etc	etc

12.2.2.5. Change from IFR flight to VFR flight

The PIC of aircraft who has decided to switch from an IFR flight to an VFR flight shall notify the relevant air traffic control body of the termination of the IFR flight and of the changes made to the current flight plan.

12.2.2.5. Перехід від польоту за ППП на політ за ПВП

КПС, який вирішив перейти від польоту за ППП до польоту за ПВП, повідомляє відповідний орган диспетчерського обслуговування про припинення польоту за ППП і про зміни, що вносяться до поточного плану польоту.

If an IFR aircraft is in visual or meteorological conditions or encounters such conditions, it shall not terminate the IFR flight unless it is assumed that the aircraft will be operated in stable visual meteorological conditions for a sufficient period of time the PIC of aircraft does not intend to fly by VFR.

У разі якщо повітряне судно, що виконує політ за ППП, перебуває у візуальних метеорологічних умовах або зустрічається з такими умовами, воно не припиняє польоту за ППП, якщо не передбачається, що упродовж достатнього проміжку часу політ виконуватиметься у стійких візуальних метеорологічних умовах і КПС не має наміру виконувати політ за ПВП.

12.2.2.6. Malfunction reports

The PIC of each aircraft operated in controlled airspace under IFR shall, if possible, notify the ATC of the failure of navigation equipment, landing equipment or communication equipment that has occurred in flight.

The PIC of aircraft must include in each notification:

- aircraft identification mark;
- affected equipment;
- the degree to which the pilot's ability to perform IFR flight in the ATC system is weakened;
- notification and amount of assistance requested from ATC.

12.2.2.6. Повідомлення про відмови

Командир кожного повітряного судна, експлуатованого в контрольованому повітряному просторі за ППП, повинен по можливості повідомляти ОПР про відмову навігаційного обладнання, устаткування заходження на посадку, або зв'язкового устаткування, що виникла у польоті.

До кожного повідомлення командир ПС повинен включити:

- розпізнавальний знак повітряного судна;
- уражене устаткування;
- ступінь, в якій ослаблена здатність пілота виконувати політ за ППП в системі ОПР;
- повідомлення та розмір допомоги, бажаної від ОПР.

12.2.2.7. Prohibited areas and restricted areas

Aircraft shall not operate in restricted or restricted areas, the information of which has been duly published, except for flights performed in accordance with the terms of the restrictions, or with a permit issued by the SAAU in accordance with the law.

Permanent prohibited areas and restricted areas must be published in the aeronautical information collections of the World Geodetic System - 1984 (WGS-84) and plotted on aeronautical charts.

In the airspace of Ukraine or in a separate part of it, flights of aircraft may be prohibited or restricted in the manner prescribed by the Regulations on the use of airspace of Ukraine, approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 29.03.2002 № 401.

12.2.2.7. Заборонені зони, або зони обмеження

Повітряні судна не повинні виконувати польоти в заборонених зонах або в зонах обмеження польотів, інформація про які була належним чином опублікована, крім польотів, що виконуються відповідно до умов обмежень, або з дозволу, що надається ДАСУ відповідно до законодавства.

Постійно діючі заборонені зони і зони обмеження польотів обов'язково публікуються у збірниках аеронавігаційної інформації за Світовою геодезичною системою - 1984 (WGS-84) і наносяться на аеронавігаційні карти.

У повітряному просторі України або в окремій його частині польоти повітряних суден можуть бути заборонені або обмежені у порядку, встановленому Положенням про використання повітряного простору України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401.

12.2.2.8. Avoidance of collisions

Crew of the aircraft must be careful to detect the risk of a collision, regardless of the type of flight or the class of airspace in which the aircraft is flying and when moving in the maneuvering area of the aerodrome.

The PIC is responsible for performing the most effective collision avoidance maneuver in accordance with the collision avoidance guidelines received from the on - board collision avoidance system (ACAS).

The aircraft must not approach another aircraft in such a way as to create a risk of collision.

An aircraft that has the right of priority over another aircraft to ensure the safety of the divergence must maintain its course and speed.

Crew of the aircraft which, in accordance with the requirements of these Regulations, is obliged to clear the way

12.2.2.8. Запобігання зіткненню

Екіпаж повітряного судна повинен бути уважним з метою виявлення небезпеки зіткнення незалежно від типу польоту або класу повітряного простору, в якому виконується політ повітряного судна та під час пересування в зоні маневрування аеродрому.

КПС відповідає за виконання найбільш ефективного маневру щодо запобігання зіткненню відповідно до рекомендацій з уникнення зіткнення, отриманих від бортової системи попередження зіткнень (ACAS).

Повітряне судно не повинно зближуватися з іншим повітряним судном таким чином, щоб створювати небезпеку зіткнення.

Повітряне судно, яке має право першочерговості перед іншим повітряним судном для забезпечення безпеки розходження, повинне зберігати свій курс та швидкість.

Екіпаж повітряного судна, яке відповідно до вимог цих Правил, зобов'язаний звільнити шлях іншому повітряному

for another aircraft must avoid flying above, below or in front of another aircraft.

This rule does not apply when the aircraft is at a safe distance from another aircraft and the crew takes into account the effects of trail turbulence.

12.2.2.9. Convergence of aircraft on counter courses

In the event of an unintentional approach of two aircraft on opposite courses or on courses close to each other, and if there is a risk of collision, the pilot of each aircraft must turn his aircraft to the right to diverge from the port side.

12.2.2.10. Convergence of aircraft on converging courses

When two aircraft converge on courses that converge and are at approximately the same level, the aircraft to the right of which the other aircraft is located shall clear the way for it, except in cases where:

- an aircraft that is heavier than air and propelled by a power plant, clears the way for airships, gliders and balloons;
- airships clear the way for gliders and balloons;
- gliders clear the way for balloons;
- an aircraft propelled by a power plant clears the path of aircraft towing other aircraft.

12.2.2.11. Overtaking the aircraft

An overtaking aircraft is an aircraft approaching an aircraft flying in front of its tail, in a line forming an angle of less than 70 ° to the plane of symmetry of the latter, ie it is in this position relative to the aircraft , overtaking when it is not possible to see any of the left or right aeronautical lights of the aircraft at night.

The overtaking aircraft enjoys the right of priority, and the overtaking aircraft, regardless of whether it is gaining altitude, descending, or in horizontal flight, gives way, turning to the right.

Irrespective of the subsequent relative position of the aircraft to each other, the crew of the overtaking aircraft shall comply with this requirement until the overtaking is complete with safe intervals.

12.2.2.12. Approach

An aircraft in flight or moving on land or water shall clear the path of aircraft performing landing or being in the final approach phase.

When two or more heavier aircraft approach the aerodrome for landing, the aircraft at the higher level shall clear the path of the aircraft at the lower level.

The aircraft below does not use this rule to cross the path of the aircraft that is in the final stage (segment) of landing, or to overtake it.

судну, повинен уникати прольоту вище, нижче або попереду іншого повітряного судна.

Це правило не поширюється, коли повітряне судно знаходиться на безпечній відстані від іншого повітряного судна і екіпаж враховує вплив турбулентності сліду.

12.2.2.9. Зближення ПС на зустрічних курсах

У випадку ненавмисного зближення двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічних, та якщо при цьому існує загроза зіткнення, пілот кожного повітряного судна повинен відвернути своє повітряне судно вправо для їх розходження лівими бортами.

12.2.2.10. Зближення ПС на курсах, що сходяться

При зближенні двох повітряних суден на курсах, що сходяться та знаходяться приблизно на одному рівні, повітряне судно, справа від якого знаходиться інше повітряне судно, звільняє йому шлях, крім випадків, коли:

- повітряне судно, яке важче за повітря і приводиться в рух силовою установкою, звільняє шлях дирижаблям, планерам і аеростатам;
- дирижаблі звільняють шлях планерам і аеростатам;
- планери звільняють шлях аеростатам;
- повітряне судно, що приводиться у рух силовою установкою, звільняє шлях повітряним суднам, які буксирують інші повітряні судна.

12.2.2.11. Обгін ПС

Повітряним судном, що здійснює обгін, вважається повітряне судно, яке наближається до судна, що летить попереду з його хвостової частини, по лінії, що утворює кут менше ніж 70° до площини симетрії останнього, тобто воно перебуває в такому положенні по відношенню до повітряного судна, що обганяється, коли вночі не можливо бачити жодного з лівих чи правих аеронавігаційних вогнів повітряного судна.

Повітряне судно, яке обганяється, користується правом першочерговості, а повітряне судно, яке обганяє, незалежно від того, чи набирає воно висоту, знижується, чи знаходиться у горизонтальному польоті, поступається шляхом, відвертаючи вправо.

Незалежно від подальшого взаємного розташування повітряних суден одне до одного екіпаж повітряного судна, що обганяє, зобов'язаний виконувати цю вимогу доти, поки обгін не буде цілком завершений із забезпеченням безпечних інтервалів.

12.2.2.12. Заходження на посадку.

Повітряне судно, що перебуває в польоті або рухається по землі чи воді, звільняє шлях повітряним суднам, що виконують посадку або знаходяться на кінцевому етапі заходження на посадку.

Коли два або декілька повітряних суден, важчих за повітря, наближаються до аеродрому для виконання посадки, повітряне судно, що знаходиться на більш високому рівні, звільняє шлях повітряному судну, що знаходиться на більш низькому рівні.

Повітряне судно, що знаходиться нижче, не користується цим правилом для того, щоб перетинати шлях повітряному судну, яке знаходиться на кінцевому етапі (сегменті) заходження на посадку, або для його обгону.

An aircraft heavier than the air propelled by the propulsion system must clear the way for gliders.

Forced landing:

The PIC, which is aware that another aircraft is making a forced landing, is obliged to give way to such aircraft.

12.2.2.13. Stage of take – off preparation

An aircraft operating in the maneuvering area must clear the way for aircraft taking - off or preparing to take - off.

12.2.2.14. Ground movement of aircraft

An aircraft is considered to be operating in the aerodrome area if it is taxiing, towing, or temporarily stopping during taxiing or towing.

In the event of a risk of collision between two aircraft taxiing in the maneuvering zone, the following rules shall apply:

- when two aircraft approach on opposite courses or on courses close to the opposite one, each aircraft shall stop and, if possible, turn right, observing a safe interval;
- when two aircraft converge on converging courses, the aircraft to the right of which the other aircraft is located must give way;
- an aircraft overtaking by another aircraft enjoys the right of priority, and the overtaking aircraft must maintain a safe interval.

The PIC of the aircraft maneuvering in the maneuvering area must stop and wait at all waiting places near the runway, including at the pre - launch line, unless otherwise authorized by the aerodrome control tower.

The PIC of the aircraft maneuvering in the maneuvering area must stop and wait on all “STOP” lines where the lights are on, and may continue to move only after the lights have been switched off.

12.2.2.15. Aircraft side lights

The technical characteristics of lights installed on aircraft and the technical conditions for air navigation lights of aircraft and helicopters, as well as the procedure for equipping aircraft with on-board collision avoidance systems and their operation are set out in Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation.

In the period between sunset and sunrise, all aircraft in flight shall engage collision warning lights intended to draw attention to the aircraft and air navigation lights intended to indicate to the observer the relative flight path of the aircraft.

Lights intended for other purposes, such as landing lights and searchlight lights of the aircraft glider, may be used in conjunction with collision warning lights to increase the visibility of the aircraft.

Повітряне судно, важче за повітря, яке приводиться в рух силовою установкою, повинне звільнити шлях планерам.

Вимушена посадка:

КПС, якому відомо, що інше повітряне судно здійснює вимушену посадку, зобов’язаний поступитися такому повітряному судну шляхом.

12.2.2.13. Етап підготовки до зльоту.

Повітряне судно, яке рулює в зоні маневрування, повинне звільнити шлях повітряним суднам, що виконують зліт або готуються злітати.

12.2.2.14. Наземний рух повітряних суден

Повітряне судно вважається таким, що експлуатується в зоні аеродромного руху, якщо воно виконує руління, здійснюється його буксирування або тимчасово зупиняється під час руління або буксирування.

У випадку небезпеки зіткнення між двома повітряними суднами, що виконують рулювання в зоні маневрування, застосовуються такі правила:

- при зближенні двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічного, кожне повітряне судно зупиняється та, у разі можливості, відвертає вправо, дотримуючись безпечного інтервалу;
- при зближенні двох повітряних суден на курсах, що сходяться, повітряне судно, справа від якого знаходиться інше повітряне судно, повинне поступитися шляхом;
- повітряне судно, що обганяється іншим повітряним судном, користується правом першочерговості, а повітряне судно, що обганяє, повинне витримувати безпечний інтервал.

КПС, яке здійснює руління в зоні маневрування, повинен зупинитися й чекати в усіх місцях чекання біля злітно-посадкової смуги, у тому числі на лінії попереднього старту, якщо немає іншого дозволу від аеродромної диспетчерської вишки.

КПС, яке здійснює руління в зоні маневрування, повинен зупинитися й чекати на всіх лініях “СТОП”, де ввімкнені вогні, і може продовжувати рух лише після вимкнення вогнів.

12.2.2.15. Бортові вогні повітряного судна

Технічні характеристики вогнів, які встановлюються на повітряних суднах, та технічні умови до аеронавігаційних вогнів літаків і вертольотів, а також порядок обладнання повітряних суден бортовими системами із запобігання зіткненням та їх експлуатації визначено в додатку 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

У період між заходом і сходом сонця на всіх повітряних суднах, що знаходяться в польоті, повинні вмикатись вогні попередження зіткнення, що призначені для притягнення уваги до повітряного судна, та аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачеві відносної траєкторії польоту повітряного судна.

Вогні, що призначені для інших цілей, наприклад посадкові фари і вогні прожекторного освітлення планера повітряного судна, можуть використовуватися разом із вогнями попередження зіткнення, для підвищення помітності повітряного судна.

In the period between sunset and sunrise on the territory of Ukraine, or other conditions of the CAA of other countries:

- on all aircraft moving in the aerodrome traffic area (on the working area), air navigation lights must be switched on, which are intended to indicate to the observer the relative trajectory of the aircraft;
- in the absence of adequate lighting of the aerodrome traffic area (working area) on all aircraft lights are turned on, which are designed to indicate their dimensions;
- all aircraft operated in the aerodrome traffic area (on the working area) shall be switched on lights intended to draw attention to the aircraft;
- all aircraft with running engines in the aerodrome traffic area shall be switched on to warn that their engines are running.

The PIC of aircraft has the right to turn off or reduce the intensity of any lights if

- they adversely affect or may affect the control of the aircraft;
- cause blindness of the external observer.

12.2.2.16. Training flights by IFR

The aircraft does not perform training flights by IFR:

if the aircraft is not fully operational paired control;

pilot - instructor does not have sufficient inspection in front and on each side of the aircraft.

If the pilot - instructor does not occupy a job to act as an insurance pilot in relation to the person performing the training flight by IFR.

The insurance pilot does not have sufficient inspection in front and on each side of the aircraft, or there is no competent observer on board the aircraft who is in contact with the insurance pilot and occupies a place where his inspection sector complements the insurance pilot's inspection sector.

12.2.2.17. Execution of flights at the aerodrome and in the aerodrome area

An aircraft operating at or near an aerodrome, whether or not the aircraft is in an aerodrome traffic area:

- monitors other traffic at the aerodrome in order to prevent a collision;
- adheres to the scheme of movement used by other aircraft, or is not included in it;
- performs all turns to the left when approaching landing and after take - off, unless otherwise instructed;
- performs landing and take - off against the wind, unless the safety conditions, runway location or air traffic considerations do not indicate the appropriateness of the choice of another direction.

У період між заходом і сходом сонця на території України, або інших умовах, визначних ДАА інших держав:

- на всіх повітряних суднах, що рухаються в зоні аеродромного руху (на робочій площі), повинні бути ввімкнені аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачеві відносної траєкторії прямування повітряного судна;
- у разі відсутності відповідного освітлення зони аеродромного руху (робочої площі) на всіх повітряних суднах вмикаються вогні, що призначені для позначення їх габаритів;
- на всіх повітряних суднах, що експлуатуються в зоні аеродромного руху (на робочій площі), вмикаються вогні, що призначені для притягнення уваги до повітряного судна;
- на всіх повітряних суднах із працюючими двигунами, що знаходяться в зоні аеродромного руху, вмикаються вогні, призначені для попередження, що їх двигуни працюють.

КПС має право вимкнути або зменшити інтенсивність будь-яких вогнів, якщо

- вони негативно впливають або можуть вплинути на управління повітряним судном;
- викликають осліплення зовнішнього спостерігача.

12.2.2.16. Учбові польоти за ППП

Повітряне судно не виконує учбові польоти по приладах:

- якщо на повітряному судні не встановлено повністю справне спарене управління;
- пілот - інструктор не має достатнього огляду спереду та з кожного боку повітряного судна.

Якщо пілот - інструктор не займає робочого місця, щоб діяти як страхуючий пілот відносно особи, що виконує учбовий політ по приладах.

Страхуючий пілот не має достатнього огляду спереду та з кожного боку повітряного судна, або на борту цього повітряного судна немає компетентного спостерігача, що має зв'язок із страхуючим пілотом і займає таке місце, на якому його сектор огляду доповнює сектор огляду страхуючого пілота.

12.2.2.17. Виконання польотів на аеродромі і в районі аеродрому

Повітряне судно, що виконує польоти на аеродромі або в районі аеродрому, незалежно від того, чи знаходиться ПС в зоні аеродромного руху, чи ні:

- веде спостереження за іншим рухом на аеродромі в цілях запобігання зіткненню;
- дотримується схеми руху, використовуваної іншими повітряними судами, або не входить в неї;
- виконує усі розвороти вліво при заході на посадку і після зльоту, якщо не отримані інші вказівки;
- виконує посадку і зліт проти вітру, якщо умови безпеки, розташування ЗПС або міркування, що відносяться до повітряного руху, не вказують на доцільність вибору іншого напряму.

12.3. TERRITORIAL APPLICATION OF THE RULES OF THE AIR

The rules of the flight apply to aircraft bearing the national and registration marks of a Contracting State, regardless of their location, provided that these rules do not conflict with the rules published by the State exercising jurisdiction over the territory over which the flight is performed.

If a Contracting countrie does not notify the International Civil Aviation Organization of its disagreement, and until it has done so, it shall be deemed that in respect of aircraft registered in that State it has agreed as follows:

When flying over areas of the high seas in respect of which a Contracting contrie has assumed responsibility for the provision of air traffic services in accordance with regional air navigation agreements, the "relevant ATC unit" shall be the authority designated by the Contracting State. responsibility for providing such service.

Note. The term "regional air navigation agreement" refers to an agreement approved by the ICAO Board, usually on the recommendation of a regional air navigation meeting.

Taking into account the differences listed in the AIP of Ukraine (GEN 1.7), the flight rules and procedures of air traffic services used in the territory and airspace of Ukraine comply with the standards and recommended practices set out in Annexes 2 and 11 of the ICAO Conventions and Doc 4444 ATM ICAO - Air Navigation Services Regulations - Air Traffic Management.

12.3.1. Compliance with the rules of air

The operation of an aircraft either in flight or on the movement area of an aerodrome shall be in compliance with the general rules and, in addition, when in flight, either with:

- the visual flight rules, or
- the instrument flight rules.

Information relevant to the services provided to aircraft operating in accordance with both visual flight rules and instrument flight rules in the seven classes of ATC airspace.

A pilot may elect to fly in accordance with instrument flight rules in visual flight conditions or he may be required to do so by the appropriate ATC authority.

12.3.2. Responsibility for compliance with the rules of the air

The PIC responsibility

The PIC, whether manipulating the controls or not, is to be responsible for the operation of an aircraft in accordance with the rules of the air, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interests of safety.

12.3. ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ЗАСТОСУВАННЯ ПРАВИЛ ПОЛЬОТІВ

Правила польотів поширюються на повітряні судна, що мають національні і реєстраційні знаки Договірної держави, незалежно від їх місцезнаходження, за умови, що ці правила не суперечать правилам, опублікованих державою, яка здійснює юрисдикцію над територією, над якою виконується політ.

Якщо Договірна держава не повідомить Міжнародну організацію цивільної авіації про свою незгоду, і до тих пір, поки воно не зробить це, вважається, що відносно повітряних судів, зареєстрованих в цій державі, воно погодилося з наступним:

При польоті над тими ділянками відкритого моря, відносно яких яка-небудь Договірна держава, відповідно до регіональних аеронавігаційних угод, перейняла на себе відповідальність за забезпечення обслуговування повітряного руху, «відповідний повноважний орган ОПР» є саме тим повноважним органом, який призначений державою, що несе відповідальність за забезпечення такого обслуговування.

Примітка. Вираження «регіональна аеронавігаційна угода» відноситься до угоди, схваленої Радою ИКАО, як правило, за рекомендацією регіональної аеронавігаційної наради.

З урахуванням відмінностей, приведених в AIP України (GEN 1.7), правила польотів і процедури обслуговування повітряного руху, які застосовуються на території і в повітряному просторі України, відповідають стандартам і рекомендованій практиці, викладеній в Додатках 2 і 11 Конвенцій ICAO, і Doc 4444 ATM/501 ICAO - Правила аеронавігаційного обслуговування - Організація повітряного руху.

12.3.1. Дотримання правил польотів

Рух ПС як у польоті, так і на робочій площі, повинен здійснюватися згідно загальних правил, а у польоті, крім того, згідно з:

- правилами візуальних польотів, або
- правилами польотів за приладами.

Інформація стосовно обслуговування, надаваного повітряним суднам, які виконують польоти як за правилами візуальних польотів, так і за правилами польоту за приладами у повітряному просторі ОПР семи класів.

Політ за правилами польотів за приладами у візуальних метеорологічних умовах може виконуватися або за рішенням пілота, або за вказівкою відповідного повноважного органу ОПР.

12.3.2. Відповідальність за дотримання правил польотів

Відповідальність командира ПС

Командир ПС, незалежно від того, чи здійснює він керування повітряним судном, або ні, несе відповідальність за керування повітряним судном згідно правил польотів за винятком тих випадків, коли він може відступати від цих правил за обставин, які роблять це абсолютно необхідним у інтересах безпеки.

12.4. COMMUNICATION PROCEDURES, INCLUDING COMMUNICATION - FAILURE PROCEDURES

12.4.1. Order of the radio communication

To prevent any useless delay during communication each written announcement should be read before start communication.

The conversation should be in the brief form by ordinary colloquial tone using a standard phraseology.

Clear and satisfactory acceptance of reports shall be provided at communication. With this purpose a flight crew, an ATC unit, or another proper ground personnel must:

- speak each word clearly and distinctly;
- maintain an even rate of speech not exceeding 100 words per minute. When it is known that elements of the message will be written down by the recipient, speak at a slightly lower rate. A slight pause before and after numbers will assist in making them easier to understand;
- maintain the speaking volume at a constant level;
- be familiar with the microphone operating techniques, particularly in relation to the maintenance of a constant distance from the microphone if a modulator with a constant level is not used;
- suspend speech temporarily if it becomes necessary to turn the head away from the microphone.

After the call of receiving aviation station, 10 second must pass before next call. It is required to prevent any useless transmissions in time, when the aviation station prepares to answer on a previous call.

To transmit messages, it is necessary to use a plain language or standard phrases without changes of the sense of message. Abbreviations contained in the message will be converted into complete words and phrases except for those clear for an aviation personnel due to the frequent and prevalent application.

To expedite communications, the use of phonetic spelling should be dispensed with if there is no risk of this affecting correct reception and intelligibility of the message.

The transmission of long messages should be interrupted momentarily from time to time to permit the transmitting operator to confirm that the frequency in use is clear and, if necessary, to permit the receiving operator to request repetition of parts not received.

If a few on - board stations call an aviation station simultaneously the aviation station shall accept decision about the order of establishing communication.

Receiving station will determine the duration of communication between on-board stations if there are no denial from aviation station. If such communication is

12.4. ПРАВИЛА (ПРОЦЕДУРИ) ВЕДЕННЯ РАДІОЗВ'ЯЗКУ, ВКЛЮЧАЮЧИ ПРОЦЕДУРИ У ВИПАДКУ ВТРАТИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ

12.4.1. Порядок ведення радіопередачі

Для запобігання непотрібним затримкам під час зв'язку кожне підготовлене в письмовому вигляді повідомлення слід прочитати перед тим, як розпочати передачу.

Передача ведеться у стислій формі, звичайним розмовним тоном з використанням стандартної фразеології.

Під час здійснення радіопередачі повинне забезпечуватися чітке та задовільне приймання повідомлень. Для досягнення цієї мети екіпаж ПС, орган ОПР або інший відповідний наземний персонал повинні:

- вимовляти кожне слово виразно та зрозуміло;
- дотримуватися такої швидкості мовлення, яка б не перевищувала 100 слів за хвилину. Якщо повідомлення, що передається на борт ПС, потребує запису, швидкість мовлення потрібно знизити для того, щоб таке повідомлення можна було записати. Невелика пауза перед або після цифр дає змогу легше їх зрозуміти;
- зберігати гучність мовлення на постійному рівні;
- знати техніку користування мікрофоном, особливо стосовно витримування постійної відстані до мікрофона, якщо не використовується модулятор з постійним рівнем;
- тимчасово припинити розмову, коли виникла потреба відвернутися від мікрофона.

Після виклику авіаційної станції, що приймає повідомлення, повинно минути принаймні 10 секунд перед тим, як буде виконаний наступний виклик. Це необхідно для запобігання непотрібним передачам у той час, як авіаційна станція готується відповісти на попередній виклик.

Для передачі повідомлень необхідно використовувати розмовну мову або стандартні фрази без зміни змісту повідомлення. Скорочення, що містяться в тексті повідомлення, треба перетворити в повні слова та фрази, за винятком тих, що, зважаючи на часте та широко розповсюджене їх застосування, є зрозумілими для авіаційного персоналу.

Для прискорення передачі повідомлень не слід уживати кодових слів радіотелефонного алфавіту, якщо від цього не постраждає правильність приймання та розуміння повідомлення.

Під час передачі довгих повідомлень необхідно робити короткі зупинки для того, щоб переконатися, що частота, на якій ведеться передача, не зайнята, та надати змогу оператору станції, що приймає такі повідомлення, при потребі, зробити запит на повторення неприйнятих частин повідомлення.

Якщо авіаційну станцію одночасно викликають декілька бортових станцій, рішення щодо порядку встановлення зв'язку з ПС приймає авіаційна станція.

Тривалість ведення зв'язку між бортовими станціями визначається бортовою станцією, яка здійснює приймання, якщо немає заперечень з боку авіаційної

performed on ATC unit frequency, it is required to get previous permission from it. Such permission is not required for a short conversation.

станції. Якщо такий зв'язок здійснюється на частоті авіаційної станції органу ОПР, необхідно одержати від неї попередній дозвіл. Для короткого обміну такий дозвіл не потрібний.

The radio communication between aviation and on-board stations shall be registered and kept in the set order.

Радіообмін між авіаційною та бортовою станціями повинен реєструватися та зберігатися у встановленому порядку.

Reports processed in aviation mobile communication consist of the proper parts which are passed in such order:

Повідомлення, які обробляються в авіаційному мобільному зв'язку, складаються з відповідних частин, що передаються у такому порядку:

- call with indication of addressee and sender;
- text.

- виклик з указівкою адресата та відправника;
- текст.

12.4.1.1. Transmission of letters

12.4.1.1. Передача літер

The phonetic spelling shall be used to transmit letters using radio communication channels, listed in the table below.

Для передачі літер каналами радіотелефонного зв'язку використовуються кодові слова алфавіту, що наведені в таблиці нижче.

The phonetic spelling should be used when proper names, abbreviations of unit's names, and another words, perception of which is doubtful, are transmitted by the radio communication channels

Коли каналами радіотелефонного зв'язку передаються власні імена, скорочення назв служб та інші слова, сприйняття яких сумнівне, використовуються кодові слова алфавіту.

Table 4 **Таблиця 4**

Lette *Літера*	Word *Слово*	Pronunciation *Вимова**
A	Alpha	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE or SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	EKH OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOH TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM або OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

12.4.1.2. Transmission of numbers

Numbers shall be transmitted using the pronunciation in table below.

12.4.1.2. Передача чисел

Вимова чисел здійснюється згідно з таблицею нижче.

Table 5 **Таблиця 5**

Numeral or numeral element *Число або елемент числа*	Pronunciation *Вимова*
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FO-wer
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-ER
Decimal/Десятковий дріб	DAY-SEE-MAL
100	HUN-dred
1000	TOU-SAND

All numbers used in the transmission of altitude or height, cloud height, visibility and runway visual range (RVR) information, which contain whole hundreds and whole thousands, shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word HUNDRED or THOUSAND as appropriate. Combination of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word THOUSAND followed by the number of hundreds followed by the word HUNDRED. Numbers of flight levels FL100, FL200, FL300 shall be transmitted in form of whole hundreds, for example FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.

При передачі всіх чисел, що використовуються в даних про абсолютну або відносну висоту, висоту хмар, видимість та дальність видимості на ЗПС (RVR), у яких містяться цілі сотні і цілі тисячі, вимовляється окремо кожна цифра в числі, що позначає кількість сотень або тисяч, після чого йде, відповідно, слово HUNDRED або THOUSAND. При передачі сполучень тисяч і цілих сотень вимовляється кожна цифра в числі, що позначає кількість тисяч, після чого йдуть слово THOUSAND, число сотень, а згодом іде слово HUNDRED. Номери ешелонів польотів FL100, FL200, FL300 тощо передаються як цілі сотні, наприклад «FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED».

Decimals in the proper sequence are transmitted using the word DECIMAL.

Десяткові дроби в певній послідовності передаються за допомогою слова «DECIMAL».

12.4.1.3. Transmission of time

When transmitting time, only the minutes of the hour should normally be required. Each digit should be pronounced separately. However, the hour should be included when any possibility of confusion is likely to result.

12.4.1.3. Передача часу

Під час передачі часу необхідно вказати лише хвилини цього часу. Проте, коли виникає імовірність будь-якої невизначеності, слід вказати годину.

Pilots may check the time with the appropriate ATC unit. Time checks shall be given to the nearest half minute.

Пілоти можуть перевірити час у відповідного органу ОПР. Під час такої перевірки час указується з точністю до найближчої половини хвилини.

To check the correctness of received numbers, the transmitting station asks the receiving one to repeat them.

Для перевірки точності приймання переданих чисел станція, що передавала повідомлення, просить станцію, що прийняла повідомлення, повторити їх.

12.4.1.4. Call signs

Call signs for aeronautical stations.

Name of aeronautical station in aviation mobile communication consists of following:

- name of the location;
- name of the unit or service provided.

12.4.1.4. Виклик

Радіотелефонні позивні авіаційних станцій.

Радіотелефонний позивний авіаційної станції в авіаційному мобільному зв'язку складається з:

- назви місця розташування;
- назви органу або виду обслуговування, що надається.

Units or service provided are identified by appropriate call signs resulted in table below. When satisfactory communication has been established, and provided that it will not be confusing, the name of the location or the call sign suffix may be omitted.

Орган або вид обслуговування позначаються відповідними позивними, що наведені в таблиці нижче. За умови встановлення задовільного зв'язку радіотелефонний позивний авіаційної станції може бути пропущений.

Table 6 **Таблиця 6**

Call – sign ***Позивний***	**Name of the unit or service provided** ***Назва органу/вид обслуговування***
CONTROL	Area control centre *Районний диспетчерський центр*
RADAR	Radar (in general) *Диспетчерське радіолокаційне обслуговування*
APPROACH	Approach control *Диспетчерський орган підходу*
ARRIVAL	Approach control radar arrivals *Диспетчерський орган підходу при прильоті ПС*
DEPARTURE	Approach control radar departures *Диспетчерський орган підходу при вильоті ПС*
TOWER	Aerodrome control *Аеродромна диспетчерська вишка*
GROUND	Surface movement control *Диспетчерське обслуговування наземного руху*
DELIVERY	Clearance delivery *Орган ОПР, який надає диспетчерський дозвіл на виліт*
PRECISION	Precision approach radar *Обслуговування за радіолокатором точного підходу (PAR)*
HOMER	Direction-finding station *Радіопеленгаційна станція*
INFORMATION	Flight information service *Польотно-інформаційне обслуговування*
RADIO	Aeronautical station *Аеронавігаційна станція*
FOLLOW ME	Aircraft escort vehicle *Машина супроводу ПС*
HANDLING	Airport dispatch service *Виробнича служба аеропорту*
DISPATCH	Company dispatch *Диспетчерська служба авіакомпанії*
APRON	Apron control *Орган обслуговування наземного руху на пероні*
AERODROME INFORMATION	AFIS unit *Орган AFIS*

12.4.1.5. Change of call sign

An aircraft shall not change its type of call sign during flight except when it may be instructed by an air traffic control unit to change call sign temporarily with the purpose of safety.

12.4.1.5. Зміна радіотелефонного позивного

Екіпаж ПС не змінює типу свого радіотелефонного позивного під час польоту, за винятком тимчасових змін за вказівкою органу ОПР з метою безпеки.

In exceptional cases the ATC unit may instruct an aircraft to change its call sign when there is a likelihood that confusion may occur because of similar call signs.

У виняткових обставинах орган ОПР може дати вказівку ПС змінити радіотелефонний позивний, коли схожість між двома та більше радіопозивними така, що існує імовірність плутанини.

The change of aircraft's call sign is the provisional action and is applied within the airspace where confusion can occur.

Зміна радіотелефонного позивного повітряного судна є тимчасовим заходом і застосовується в межах повітряного простору, де існує імовірність плутанини.

12.4.1.6. Communication failure.

12.4.1.6. Відмова зв'язку.

If a communication failure precludes compliance with 12.4.1, the aircraft shall comply with the communication failure procedures of Annex 10, Volume II, and with such of the following procedures as are appropriate. In addition, the aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals.

Якщо відмова зв'язку перешкоджає дотриманню положень п.12.4.1, повітряне судно дотримує порядок дій, який встановлено на випадок відмови мовного зв'язку в томі II Додатка 10, а також ті з нижченаведених правил, які застосовні в таких випадках. Повітряне судно робить спробу встановити зв'язок з відповідним органом управління повітряним рухом, використовуючи усі інші наявні засоби. Крім того, повітряні судна, що становлять частину аеродромного руху над контрольованим аеродромом, стежать за такими вказівками, які можуть бути передані за допомогою візуальних сигналів.

If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:

Якщо відмова зв'язку має місце у візуальних метеорологічних умовах, повітряне судно:

- set squawk 7600;
- встановлює відповідач вторинного оглядового радіолокатора на код 7600;
- continue to fly in visual meteorological conditions;
- продовжує політ у візуальних метеорологічних умовах;
- land at the nearest suitable aerodrome; and
- здійснює посадку на найближчому, відповідному для цього аеродромі;
- report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic control unit.
- повідомляє про своє прибуття відповідному органу обслуговування повітряного руху за допомогою засобів найбільш швидкої передачі інформації.

Unless otherwise prescribed on the basis of regional air navigation agreement, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan.

У повітряному просторі, де управління повітряним рухом здійснюється без використання радіо-локатора, витримує останні задану швидкість і ешелон або мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона більша, протягом 20 хвилин після того, як екіпаж повітряного судна не зміг повідомити своє місце розташування в пункті обов'язкової передачі донесень, і після цього коригує ешелон і швидкість відповідно до представленого плану польоту.

In airspace where radar is used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:

У повітряному просторі, де для управління повітряним рухом використовується радіолокатор, витримує останні задану швидкість і ешелон або мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона більша, протягом 7 хвилин після:

- the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or
- часу досягнення останнього заданого ешелону або мінімальної абсолютної висоти польоту, або
- the time the transponder is set to Code 7600; or
- часу установки коду 7600 в прийомовідповідачі, або
- the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point;
- після того, як екіпаж повітряного судна не зміг повідомити своє місце розташування в пункті обов'язкової передачі донесень;
- whichever is later, and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan.
- залежно від того, що пізніше, і після цього коригує ешелон і швидкість відповідно до представленого плану польоту.

when being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV) without a specified limit, rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.

При радіолокаційному наведенні або після отримання вказівки ОПР виконати зміщення з використанням зональної навігації (RNAV) без встановленого обмеження займає передбачений поточним планом польоту маршрут не пізніше за наступну основну точку, враховуючи при цьому встановленк мінімальну абсолютну висоту польоту.

Proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid serving the destination

Продовжує політ по маршруту згідно з поточним планом польоту до відповідного позначеного навігаційного засобу

aerodrome and, when required, hold over this aid until commencement of descent.

або контрольної точки, обслуговуючих аеродром призначення, і, при необхідності, виконує політ в режимі очікування над цим засобом або контрольною точкою до початку зниження.

Commence descent from the navigation aid, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan.

Починає зниження від навігаційного засобу або контрольної точки, точно в отриманий і підтверджений востаннє час очікуваного заходу на посадку або як можна ближче до цього часу або, якщо розрахунковий час заходу на посадку не був отриманий і підтверджений, починає зниження в розрахунковий час прибуття або як можна ближче до цього часу, вказаного в поточному плані польоту.

Complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation AID.

Виконує нормальний захід на посадку по приладах відповідно до порядку, встановленого для цього навігаційного засобу або контрольної точки.

Land, if possible, within thirty minutes after the estimated time of arrival specified, or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

здійснює посадку, по можливості, в межах 30 хвилин після розрахункового часу прибуття, або підтвердженого востаннє розрахункового часу заходу на посадку; при цьому з них вибирається пізніший час.

12.5. INFORMATION AND INSTRUCTIONS RELATING TO THE INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

12.5. ІНФОРМАЦІЯ ТА ІНСТРУКЦІЇ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ ДІЙ ЕКІПАЖУ У ВИПАДКУ ПЕРЕХОПЛЕННЯ ЦИВІЛЬНИХ ПС

To ensure the safety of navigation of civil aircraft, the following principles are taken into account:

Для забезпечення безпеки навігації цивільних повітряних судів, враховуються наступні принципи:

- interception of civil aircraft will be undertaken only as a last resort;
- перехоплення цивільних повітряних судів повинне виконуватися тільки як крайній захід;
- if undertaken, an interception will be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned track, direct it beyond the boundaries of national airspace, guide it away from a prohibited, restricted or danger area or instruct it to effect a landing at a designated aerodrome;
- перехоплення, у разі його здійснення, буде обмежуватися пізнанням повітряного судна, якщо немає необхідності повернути його на заплановану лінію шляху, вивести його за межі повітряного простору держави, направити убік від забороненої зони, зони обмеження польотів або небезпечної зони або наказати цьому повітряному судну виконати посадку на вказаному аеродромі;
- practice interception of civil aircraft will not be undertaken;
- навчальне перехоплення цивільних повітряних суден забороняється;
- navigational guidance and related information will be given to an intercepted aircraft by radiotelephony, whenever radio contact can be established
- у тих випадках, коли можливе встановлення радіозв'язку, перехоплюваному повітряному судну передаватимуться по радіо вказівки відносно напряму польоту і інша відповідна інформація;
- in the case where an intercepted civil aircraft is required to land in the territory overflown, the aerodrome designated for the landing is to be suitable for the safe landing of the aircraft type concerned.
- у тих випадках, коли від перехоплюваного повітряного судна вимагається виконати посадку на території, яку воно пролітає, вказаний для посадки аеродром має бути придатним для забезпечення безпечної посадки повітряного судна цього типу.

Contracting Countries have recognized that every Countries must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight.

Відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію Договірні держави визнали, що "кожна держава повинна утримуватися від того, щоб удаватися до застосування зброї проти цивільних повітряних судів у польоті"

Contracting Countries shall publish a standard method that has been established for the manoeuvring of aircraft intercepting a civil aircraft. Such method shall be designed to avoid any hazard for the intercepted aircraft.

Договірні держави публікують інформацію про стандартний метод, який встановлює вид маневрування, яке виконується повітряними судами, що перехоплюють цивільне повітряне судно. Цей метод розробляється таким чином, щоб була відвернена будь-яка небезпека для перехоплюваного повітряного судна.

Where possible, secondary surveillance radars (SSRs) should be used to identify civil aircraft in areas where they may be intercepted.

Для розпізнання цивільних повітряних суден у районах, де вони можуть стати об'єктом перехоплення, по можливості повинні використовуватися вторинні оглядові радіолокатори (SSR).

12.5.1. Action by intercepted aircraft

An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Table 8 and Table 9.
- notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
- attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight;and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergencyfrequency 243 MHz;
-
- if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.
- If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts must be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in Table 7 and transmitting each phrase twice:

12.5.1. Дії екіпажу ПС, що перехоплене

Повітряне судно, що перехоплене іншим повітряним судном, повинно:

- дотримуватися вказівок повітряного судна, що перехоплює, інтерпретуючи зміст візуальних сигналів і відповідаючи на них відповідно до вимог, що містяться у Таблиці 8 та Таблиці 9.
- по можливості повідомити про перехоплення відповідний орган ОПР;
- вжити заходів для встановлення радіозв’язку з повітряним судном, яке виконує перехоплення, або з органом управління перехопленням шляхом подачі сигналу на аварійній частоті 121,5 МГц, назвати повітряне судно, що виконує перехоплення, та вказати характер його польоту. У разі коли встановити зв’язок не вдалося, потрібно повторити виклик на аварійній частоті 243 МГц;
- якщо немає інших вказівок від органу ОПР, встановити за допомогою прийомовідповідача SSR код «7700» в режимі «А».
- якщо будь-які вказівки, отримані по радіо з будь-яких джерел, суперечать вказівкам повітряного судна, що перехоплює, переданим за допомогою візуальних сигналів, повітряне судно, що перехоплюється, негайно повинно запитати роз'яснення, продовжуючи виконувати вказівки, візуально передані повітряним судном, що перехоплює.

Якщо під час перехоплення встановлено радіозв'язок, але його підтримувати на загальноприйнятній мові неможливо, вживаються заходи щодо подачі вказівок, підтвердження такої передачі та основної інформації шляхом використання фразеології і вимови, що містяться у Таблиці 7, передаючи кожну фразу двічі:

Table 7 **Таблиця 7**

Phrases for use by INTERCEPTING aircraft Фразеологія, яка використовується повітряними суднами, що перехоплюють			Phrases for use by INTERCEPTED aircraft Фразеологія, що використовується повітряними суднами, що перехоплюються		
Phrase Фраза	Pronunciation Вимова*	Meaning Значення	Phrase Фраза	Pronunciation Вимова*	Meaning Значення
CALL SIGN	KOL SA-IN	Який ваш позивний? What is your call sign?	CALL SIGN (call sign)**	KOL SA-IN (call sign)	Мій позивний (позивний) My call sign is (call sign)
FOLLOW	FOL-LO	Слідуйте за мною Follow me	WILCO	VILL-KO	Вас зрозумів. Виконую. Understood. Will comply.
DESCEND	DEE-SEND	Знижуйтесь для виконання посадки Descend for landing	CAN NOT REPEAT	KANN NOTT REE-PEET	Виконати не можу. Повторіть вашу вказівку Unable to comply. Repeat your instruction
YOU LAND	YOU LAAND	Виконуйте посадку на цьому аеродромі. Land at this aerodrome	AM LOST	AM LOSST	Втратив орієнтування. Position unknown
PROCEED	PRO-SEED	Ви можете слідувати своїм курсом.	MAYDAY	MAYDAY	Терплю лихо. I am in distress
			HIJACK***	HI-JACK	Захоплений. I have been hijacked
			LAND (place name)	LAAND (place name)	Прошу посадку в (найменування пункту). I request to land at (place name)
			DESCEND	DEE-SEND	Необхідно знизитись I require descent

* In the second column, syllables to be emphasized are underlined.

** The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic services units and corresponding to theaircraft identification in the flight plan.

*** Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase “HIJACK”.

* У другій колонці підкреслені склади, які повинні вимовлятися з наголосом.

** Необхідний позивний повинен бути тим позивним, що використовується для встановлення радіотелефонного зв'язку з органами ОПР і який відповідає пізнавальному індексу повітряного судна, що включений до плану польоту.

*** Умови не завжди можуть виявитися такими, що підходять для використання фрази «HIJACK».

12.5.1.1. Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft

12.5.1.1. Сигнали, що подаються перехоплюючим повітряним судном, і відповіді перехопленого повітряного судна

Table 8 **Таблиця 8**

Серія / Series	Сигнали - команди повітряного судна, що перехоплює INTERCEPTING aircraft signals	Значення Сигналу Meaning	Сигнали - відповіді повітряного судна, що перехоплюється INTERCEPTED aircraft responds	Значення Сигналу Meaning
1	2	3	4	5
1	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – погойдування повітряного судна і блимання аеронавігаційними вогнями (для вертольотів – посадковими фарами) через нерівні проміжки часу, знаходячись трохи вище, спереду і, як правило, зліва від повітряного судна, що перехоплюється, і після підтвердження прийняття сигналу повільний віраж у горизонтальній площині, як правило, вліво для виходу на потрібний курс. *DAY or NIGHT — Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular interval from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, on the desired heading.* Залежно від метеорологічних умов або рельєфу місцевості повітряне судно, що перехоплює, може змінити своє місцеположення та напрямок віражу, які зазначені вище. *Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above.* Якщо повітряне судно, що перехоплюється, не встигає слідувати за повітряним судном, що перехоплює, передбачається, що повітряне судно, що перехоплює, виконає ряд маневрів (віражів) і буде сигналізувати погойдуванням повітряного судна щоразу, коли воно пролітає біля повітряного судна, що перехоплюється повітряного судна щоразу, коли воно пролітає біля повітряного судна, що перехоплюється *If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.*	Ви перехоплені. Слідуйте за мною *You have been intercepted. Follow me*	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – погойдування повітряного судна, блимання аеронавігаційними вогнями через нерівні проміжки часу і слідування за повітряним судном, що перехоплює. *DAY or NIGHT — Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.* Додаткові дії, які повинні бути розпочаті повітряним судном, що перехоплюється, містяться у главі 12.4.2. (цього підрозділу) Правил. *Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in Chapter 12.4.2.*	Вас зрозумів, виконую *Understood, will comply.*
2	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - різкий відрив від повітряного судна, що перехоплюється, шляхом розвертання на 90 градусів або більше з набором висоти без перетину лінії шляху повітряного судна, що перехоплюється *DAY or NIGHT - An abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.*	Слідуйте своїм курсом *You may proceed.*	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – погойдування повітряного судна *DAY or NIGHT — Rocking the aircraft.*	Вас зрозумів виконую *Understood, will comply.*

3	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - випуск шасі (якщо можливо), вмикання посадкових фар і проліт над злітно-посадковою смугою, яку необхідно використати. *DAY or NIGHT — Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and overflying runway in use.*	Виконуйте посадку на цьому аеродромі *Land at this aerodrome.*	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – випуск шасі (якщо можливо), вмикання посадкових фар і слідування за повітряним судном, що перехоплює, та, якщо після прольоту злітно-посадкової смуги, яку слід використовувати, умови для посадки вважаються безпечними, розпочинається виконання посадки *DAY or NIGHT — Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.*	Вас зрозумів виконую *Under-stood, will comply.*

12.5.1.2. Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft

12.5.1.2. Сигнали, що подаються перехопленим повітряним судном, і відповіді перехоплюючого повітряного судна

Table 9 **Таблиця 9**

Серія Series	Сигнали - відповіді повітряного судна, що перехоплюється INTERCEPTED aircraft responds	Значення Сигналу Meaning	Сигнали - команди повітряного судна, що перехоплює INTERCEPTING aircraft signals	Значення Сигналу Meaning
4	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – прибирання шасі і блимання посадковими фарами при прольоті над злітно-посадковою смугою, яку слід використовувати, на висоті більше 300 м (1000 футів), але не вище 600 м (2000 футів) над рівнем аеродрому, і продовження польоту по колу над злітно-посадковою смугою, яку слід використовувати. У випадку неможливості блимання посадковими фарами здійснюється блимання будь-якими іншими бортовими вогнями. *DAY or NIGHT — Raising landing gear and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1000 ft) but not exceeding 600 m (2000 ft) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.*	Аеродром, зазначений вами, не-придатний *Aerodrome you have designated is inadequate.*	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - якщо доцільно, щоб повітряне судно, що перехоплюється, слідувало за повітряним судном, що перехоплює, на аеродром, повітряне судно, що перехоплює прибирає шасі (якщо можливо) і використовує сигнали серії «1» для повітряних суден, що перехоплюють *DAY or NIGHT — If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.* Якщо перехоплююче ПС має намір надати перехоплю-ваному ПС свободу дій, воно використовує сигнали серії 2 для ПС, які перехоплюють. *If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.*	Вас зрозумів слідуйте за мною *Under-stood, follow me.* Вас зрозумів Слідуйте своїм курсом *Under-stood, you may proceed.*
5	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – регулярне вмикання і вимикання всіх бортових вогнів, але з таким розрахунком, щоб відрізнити їх від проблискових вогнів. *DAY or NIGHT — Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinctfrom flashing lights.*	Не можу виконати *Cannot comply*	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – використовує сигнали серії «2» для повітряних суден, що перехоплюють *DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.*	Вас зрозумів *Under-stood*
6	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – блимання всіма бортовими вогнями через нерівні проміжки часу *DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.*	У стані лиха *In distress.*	ВДЕНЬ або ВНОЧІ – використовує сигнали серії «2» для повітряних суден, що перехоплюють *DAY or NIGHT — Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.*	Вас зрозумів *Under-stood*

12.5.2. Action by intercepting aircraft

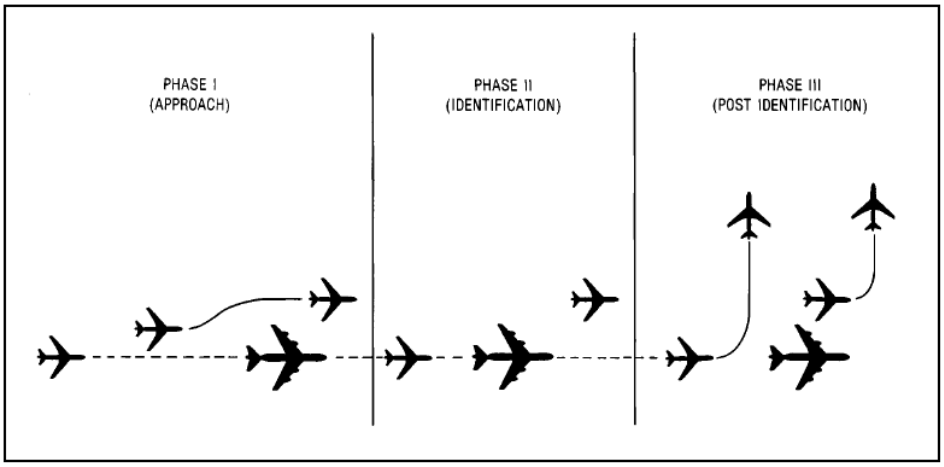
12.5.2.1. Manoeuvres for visual identification

The following method is recommended for the manoeuring of intercepting aircraft for the purpose of visually identifying a civil aircraft:

12.5.2. Дії ПС, яке перехоплює.

12.5.2.1. Маневрування для візуальної ідентифікації.

Наступний метод рекомендовано для маневрування перехоплювача з метою візуальної ідентифікації цивільного ПС.

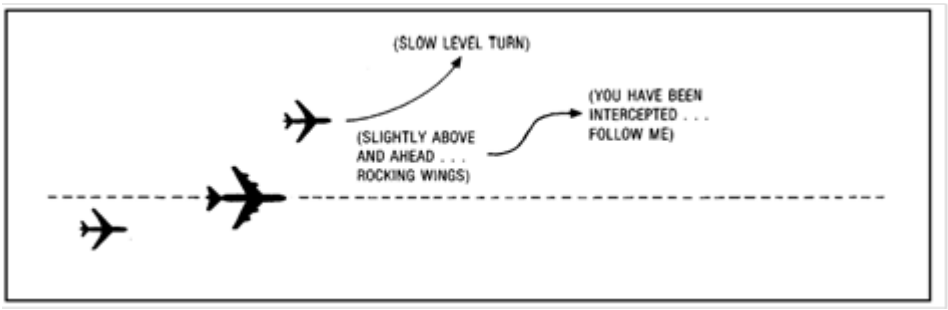


12.5.2.2. Manoeuvres for navigational guidance.

If, following the identification manoeuvres in Phase I and Phase II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the element leader, or the single intercepting aircraft, should normally take up a position on the left (port) side, slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot - in - command of the latter aircraft to see the visual signals given.

12.5.2.2. Маневрування для вказівки напряму польоту.

Якщо після виконання маневрів для пізнання повітряного судна, згаданих вище у фазі I та фазі II, є необхідність втручання в подальше виконання польоту перехоплюваного повітряного судна, ведуче ПС перехоплюючого підрозділу або поодиноке перехоплююче ПС має, як правило, зайняти позицію зліва від перехоплюваного ПС, дещо вище та попереду нього для того, щоб дозволити командирові останнього бачити візуальні сигнали, що подаються.



12.5.3. Unlawful interference

The crew of an aircraft that has been the subject of an unlawful interference shall attempt to notify the ATC unit of the interference and the circumstances surrounding it and any deviations from the current flight plan caused by those circumstances. The ATC unit shall ensure that priority is given to that aircraft and that the possibility of conflict between it and other aircraft is minimized.

12.5.3. Незаконне втручання

Екіпаж повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання, повинен розпочати спробу повідомити орган ОПР про факт втручання та пов'язані з ним обставини і будь - які відхилення від поточного плану польоту, викликані цими обставинами. Орган ОПР повинен забезпечити першочерговість дій відносно цього повітряного судна і звести до мінімуму можливість конфліктних ситуацій між ним та іншими повітряними суднами.

The sequence of actions of the PIC of aircraft, which became the object of illegal intervention, is defined in the appendix to these Rules.

The sequence of actions of the crew beginning on board an aircraft that has been the object of unlawful interference is determined by SAAU in accordance with Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation.

The PIC of aircraft which has been the subject of an unlawful interference shall attempt to land as soon as possible at the nearest suitable aerodrome or at a specially designated aerodrome, unless the situation on board the aircraft requires otherwise.

If an aircraft that has been the subject of an act of unlawful interference is forced to deviate from the line of a given route or a given cruising level, and the crew is unable to establish radiotelephone communication with the ATC authorities, the PIC of aircraft should:

- attempt to transmit the message on the emergency high frequency and on other relevant frequencies, except in cases where, under the circumstances on board the aircraft, this is not possible;
- if it is expedient and possible in the current circumstances, other equipment should be used, such as: on - board transponders, data line, etc;
- continue the flight at a level different from the cruising levels used for IFR flights, 300 m (1000 ft) above flight level 410 or 150 m (500 ft) when level 410 and below.

Послідовність дій командира повітряного судна, яке стало об’єктом незаконного втручання, визначено у додатку до цих Правил.

Послідовність дій екіпажу, які починаються на борту повітряного судна, що стало об’єктом незаконного втручання, визначається ДАСУ відповідно до додатка 11 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

КПС, яке стало об’єктом незаконного втручання, робить спробу якомога скоріше виконати посадку на найближчому придатному аеродромі або на спеціально визначеному аеродромі, якщо обстановка на борту повітряного судна не вимагає іншого.

Якщо повітряне судно, яке стало об’єктом акту незаконного втручання, змушене відхилитись від лінії заданого маршруту або заданого крейсерського рівня, а екіпаж не має можливості встановити радіотелефонний зв'язок з органами ОПР, КПС по можливості повинен:

- спробувати передати повідомлення на аварійній дуже високій частоті та на інших відповідних частотах, крім випадків, коли за обставин, що склалися на борту повітряного судна, це зробити неможливо;
- якщо це є доцільним і можливим за обставин, що склалися, потрібно використовувати інше обладнання, таке як: бортові прийомовідповідачі, лінію передачі даних тощо;
- продовжувати політ на рівні, що відрізняється від крейсерських рівнів, які використовуються при польотах за ППП, на 300 м (1000 футів) при знаходженні вище ешелону польоту 410 або на 150 м (500 футів) при знаходженні на ешелоні польоту 410 та нижче.

12.6. THE CIRCUMSTANCES IN WHICH A RADIO LISTENING WATCH IS TO BE MAINTAINED

12.6.1. General

Radio communication between aircraft crews, ATC units and relevant ground services on the territory of Ukraine, in the airspace of Ukraine and in the airspace over the high seas, where the responsibility for ATC is assigned to Ukraine, is carried out in English or Russian.

In order to ensure radio visibility, when performing scheduled flights in the controlled airspace of Ukraine, flights to international airports of Ukraine, as a rule, the phraseology of radio exchange in English is used.

12.6.2. Listening to the frequency and hours of operation

During the flight, airborne stations shall listen to the frequencies in the prescribed manner and shall not stop listening to the frequencies, except in cases that endanger the safety of flights, without informing the relevant aviation station (s).

Airpcrafts that fly for a long time over the water surface or fly over specially defined areas, during which it is necessary to have an emergency drive transmitter (ELT) on board, conduct continuous listening of the emergency frequency 121.5 MHz. The only exception may be when the aircraft crews maintain communication on other VHF channels or when the restrictive characteristics of the on-board equipment or the duties of the flight crew in the cabin do not allow simultaneous listening of two channels.

Aircraft crews shall continuously listen to the emergency frequency of the 121.5 MHz VHF band in areas or routes where there is a possibility of interception of the aircraft, or in other dangerous situations in accordance with the established procedure.

12.6.3. Providing communication

The aircraft crew, with the help of the on-board station, makes direct communication with the aviation station of the relevant ATC unit. If it is not possible to do so, the aircraft crews shall use any available means of retransmission in order to transmit the relevant notification to the ATC unit.

12.6. ОБСТАВИНИ, ЗА ЯКИХ СЛІД ДОТРИМУВАТИСЯ РАДІОПРОСЛУХУВАННЯ

12.6.1. Основні положення

Ведення радіообміну між екіпажами повітряних суден (ПС), органами ОПР та відповідними наземними службами на території України, у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладено на Україну, здійснюється англійською або російською мовою.

З метою забезпечення радіообачливості, при виконанні маршрутних польотів у контрольованому повітряному просторі України, польотів на міжнародні аеродроми України, як правило, застосовується фразеологія радіообміну англійською мовою.

12.6.2. Прослуховування частоти та години роботи

Під час польоту бортові станції прослуховують частоти в установленому порядку і не припиняють прослуховування частот, за винятком випадків, що загрожують безпеці польотів, без інформування відповідної (их) авіаційної (их) станції (й).

ПС, які виконують польоти протягом довгого часу над водною поверхнею або польоти над спеціально визначеними районами, під час яких необхідно мати на борту аварійний приводний передавач (ELT), ведуть безперервне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц. Винятком може бути тільки такий відрізок часу, коли екіпажі ПС підтримують зв'язок на інших ДВЧ-каналах або коли обмежувальні характеристики бортової апаратури чи обов'язки льотного екіпажу в кабіні не дозволяють здійснювати одночасне прослуховування двох каналів.

Екіпажі ПС ведуть безперервне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц ДВЧ-діапазону в районах або на маршрутах, де існує імовірність перехоплення ПС, або в інших небезпечних ситуаціях відповідно до встановленого порядку.

12.6.3. Забезпечення зв'язку

Екіпаж ПС за допомогою бортової станції здійснює прямий зв'язок з авіаційною станцією відповідного органу ОПР. За відсутності можливості зробити це екіпажі ПС використовують будь-які наявні засоби ретрансляції з метою передачі відповідного повідомлення органу ОПР.

12.7. SIGNALS

12.7.1. General

Upon observing or receiving any of the signals given on this subchapter, aircraft shall take such action as may be required by the interpretation of the signal given.

The signals shall, when used, have the meaning indicated therein. They shall be used only for the purpose indicated and no other signals likely to be confused with them shall be used.

The signalman must be dressed on a special luminescent waistcoat, wich allows crews to recognize him/she as a person responcible for signals.

All ground staff giving signals day time shall use the luminescent rods or gloves. In a low visibility or in a night time the lighted rods must be used.

12.7.2. Signals for aerodrome traffic

12.7.2.1. Light and pyrotechnic signals

12.7. СИГНАЛИ

12.7.1. Загальні положення

При спостереженні або отриманні будь-якого сигналу, значення якого наведено у цому підрозділі, КПС повинен виконати відповідні дії щодо тлумачення зазначених сигналів.

Особа, яка подає сигнали, відповідає за точну та достовірну подачу повітряним суднам стандартних сигналів.

Сигнальник повинен бути одягнений у спеціальний, покритий люмінесцентною фарбою, жилет, який дозволяє льотному екіпажу відрізнити, що він (вона) є особою, яка відповідає за подачу сигналів.

Весь наземний персонал, що здійснює подачу сигналів вдень, повинен використовувати покриті люмінесцентною фарбою жезли або рукавички. В умовах низької видимості та вночі використовуються жезли, що світяться.

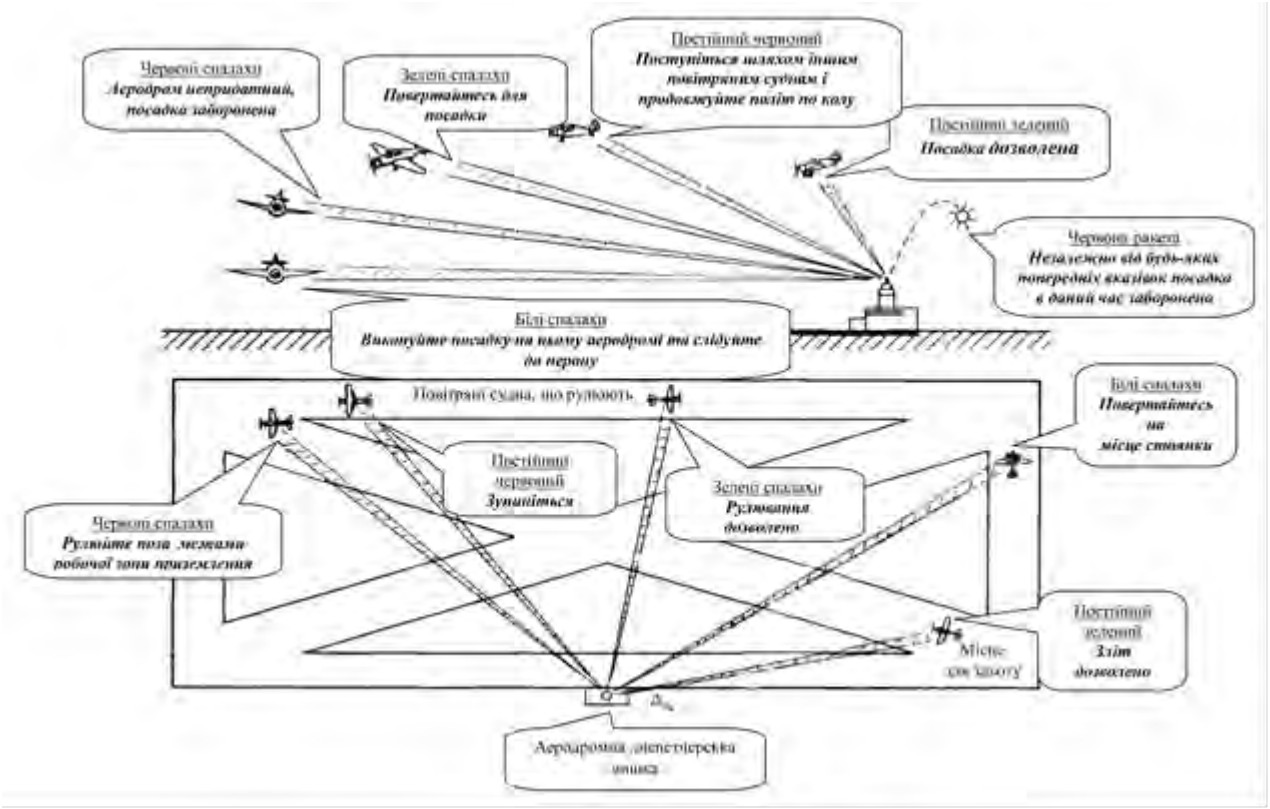
12.7.2. Сигнали для аеродромного руху

12.7.2.1. Світлові та піротехнічні сигнали

Table 10 **Таблиця 10**

Meaning \ Значення сигналів			
Color and type of signal Кольори та типи сигналів	***Aircraft on the ground*** Повітряне судно на землі	***Aircraft in flight*** Повітряне судно у польоті	***Movement of vehicles, equipment and personnel*** *Рух транспортних засобів, обладнання та персоналу*
Steady green Постійний зелений	*Cleared for take – off* Зліт дозволено	*Cleared to land* Посадка дозволена	*Cleared to cross; proceed; go* Перетин дозволений, слідуйте, продовжуйте
Flashing green Серія зелених спалахів	*Cleared to taxi* Руління дозволено	*Return for landing (to be followed by steady green at the proper time)* Повертайтесь для посадки	*Not applicable* Не застосовується
Steady red Постійний червоний	*Stop* Зупиніться	*Give way to other aircraft and continue circling* Звільніть шлях іншому повітряному судну і продовжуйте політ по колу	*Stop* Зупиніться
Flashing red Серія червоних спалахів	*Taxi clear of landing area or runway in use* Рулюйте поза межами робочої зони приземлення	*Airport unsafe – Do not land* Аеродром не придатний, посадка заборонена	*Clear the taxiway / runway* Звільніть руліжку / злітно-посадкову смугу
Flashing white Серія білих спалахів	*Return to starting point on airport* Повертайтесь на місце стоянки	*Land at this airport than* Виконуйте посадку на цьому аеродромі та слідуйте до перону	*Return to starting point on airport* Повертайтесь на місце стоянки
Alternating red and green Червона ракета та зелена	*General Warning Signal- Exercise Extreme Caution* Незалежно від будь-яких попередніх вказівок посадка в даний час заборонена	*General Warning Signal- Exercise Extreme Caution* Незалежно від будь-яких попередніх вказівок посадка в даний час заборонена	*General Warning Signal- Exercise Extreme Caution* Незалежно від будь-яких попередніх вказівок посадка в даний час заборонена

Picture 1 **Малюнок 1**



Acknowledgement by an aircraft in flight:

– during the hours of daylight - by rocking the aircraft's wings;

This signal should not be expected on the base and final legs of the approach.

– during the hours of darkness - by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

Acknowledgement by aircraft when on the ground:

– during the hours of daylight - by moving the aircraft's ailerons or rudder;

– during the hours of darkness - by flashing on and off twice the aircraft's landing lights or, if not so equipped, by switching on and off twice its navigation lights.

12.7.3. Ground visual signals

Ground visual signals are used if there is no aerodrome control tower or flight information service at the aerodrome or if the aerodrome is used by aircraft without radio equipment.

The signal platform is placed on a flat horizontal surface of 9 m².

Підтвердження повітряним судном прийняття сигналів у польоті:

– вдень - погойдуванням крил;

Цей сигнал не подається на ділянці між третім і четвертим розворотами та на посадковій прямій.

– вночі - дворазовим блиманням посадкових фар або, якщо вони не встановлені, дворазовим вмиканням і вимиканням аеронавігаційних вогнів.

Підтвердження повітряним судном прийняття сигналів на землі:

– вдень - рухом елеронів або руля напрямку;

– вночі - дворазовим блиманням посадкових фар або, якщо вони не встановлені, дворазовим ввімкненням і вимкненням аеронавігаційних вогнів.

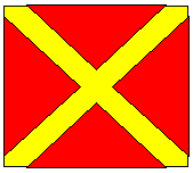
12.7.3. Наземні візуальні сигнали

Наземні візуальні сигнали використовуються за умови, якщо на аеродромі немає аеродромної диспетчерської вишки чи органу польотно-інформаційного обслуговування або якщо аеродром використовується літаками без радіообладнання.

Сигнальна площадка розміщується на рівній горизонтальній поверхні розміром 9 м².

Prohibition of landing

A horizontal red square panel with yellow diagonals when displayed in a signal area indicates that landings are prohibited and that the prohibition is liable to be prolonged.



Заборона посадки:

горизонтальне квадратне сигнальне полотно червоного кольору з жовтими діагоналями яке викладається на сигнальній площадці. Воно означає, що посадка заборонена і що ця заборона може бути продовжена.

Need for special precautions while approaching or landing

A horizontal red square panel with one yellow diagonal when displayed in a signal area indicates that owing to the bad state of the manoeuvring area, or for any other reason, special precautions must be observed in approaching to land or in landing.

Необхідність дотримання особливої обережності під час заходження на посадку або посадки

горизонтальне квадратне сигнальне полотно червоного кольору з однією жовтою діагоналлю, яке викладається на сигнальній площадці. Воно означає, що у зв'язку з незадовільним станом зони маневрування або з будь-яких інших причин необхідно дотримуватися особливої обережності під час заходження на посадку або посадки.

Use of runways and taxiways

A horizontal white dumb-bell when displayed in a signal area indicates that aircraft are required to land, take - off and taxi on runways and taxiways only.

Використання злітно-посадкових смуг і руліжних доріжок

Горизонтальний знак у вигляді гантелі білого кольору, який викладається на сигнальній площадці. Він означає, що повітряним суднам слід виконувати посадку, зліт та рулювання тільки на злітно-посадкових смугах і руліжних доріжках.

The same horizontal white dumb-bell as in above but with a black bar placed perpendicular to the shaft across each circular portion of the dumb-bell when displayed in a signal area indicates that aircraft are required to land and take - off on runways only, but other manoeuvres need not be confined to runways and taxiways.

Горизонтальний знак у вигляді гантелі білого кольору з вертикальними смугами чорного кольору, проведеними в кожній круглій частині знака. Він означає, що повітряним суднам слід виконувати посадку та зліт тільки на злітно - посадковій смузі, а виконання інших маневрів не обмежується злітно-посадковими смугами та рульовими доріжками.

Closed runways or taxiways

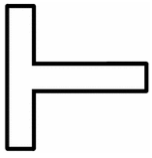
Crosses of a single contrasting colour, yellow or white, displayed horizontally on runways and taxiways or parts thereof indicate an area unfit for movement of aircraft.

Закриття ЗПС або РД.

Горизонтальні знаки у вигляді хрестів одного контрастного кольору, жовтого або білого, що викладаються на злітно-посадковій смузі і рульових доріжках або їхніх частинах. Вони позначають зону, непридатну для руху повітряних суден.

Directions for landing or take-off

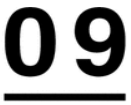
A horizontal white or orange landing “T” indicates the direction to be used by aircraft for landing and take - off, which shall be in a direction parallel to the shaftof the “T” towards the cross arm. When used at night, the landing “T” is either illuminated or outlined in white coloured lights.



Напрямок посадки або зльоту

Горизонтальне біле або рожеве посадкове “Т” вказує напрямок посадки і зльоту повітряних суден, що виконуються паралельно повздовжній частині літери “Т” і у бік її поперечної частини. При використанні посадкового “Т” вночі воно освітлюється або обрамляється білими вогнями.

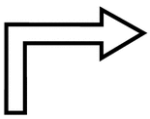
A set of two digits displayed vertically at or near the aerodrome control tower indicates to aircraft on the manoeuvring area the direction for take-off, expressed in units of 10 degrees to the nearest 10 degrees of the magnetic compass.



Сполучення з двох цифр, яке викладається вертикально на аеродромній диспетчерській вишці або біля неї, яке вказує повітряному судну, що знаходиться в зоні маневрування, напрямок зльоту, який виражається в десятках градусів, округлених до найближчих 10 градусів магнітного компаса.

Right-Hand Traffic

When displayed in a signal area, or horizontally at the end of the runway or strip in use, a right-hand arrow of conspicuous color indicates that turns are to be made to the right before landing and after take - off.



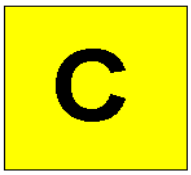
Праве коло польотів

Знак помітного кольору у формі стріли, вигнутої вправо, який розташовується на сигнальній площадці або горизонтально наприкінці злітно-посадкової смуги, або на злітно-посадковій смузі, яка використовується. Він означає, що

перед посадкою і після зльоту повітряне судно повинно виконувати розворот вправо.

Air traffic services reporting office

The letter C displayed vertically in black against a yellow background indicates the location of the air traffic services reporting office.

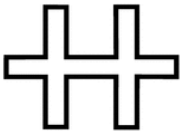


Пункт збору донесень щодо ОПР

вертикально розташована на жовтому фоні чорна буква "С" позначає місце розташування пункту збору донесень щодо ОПР.

Glider Flights in Operation

A double white cross displayed horizontally in the signal area indicates that the aerodrome is being used by gliders and that glider flights are being performed.



Виконуються польоти планерів

Знак у вигляді подвійного хреста білого кольору, що викладається горизонтально на сигнальній площадці, означає, що аеродром використовується для польотів планерів і що такі польоти виконуються в даний час.

12.7.4. Marshalling signals

The signals given by the signalman to the PIC of aircraft are intended to be given by hand. The hands of the signalman may be illuminated if this is necessary in order to facilitate the understanding of the signals by the pilot, the signalman facing the aircraft and being:

– for fixed - wing aircraft, forward of the left-wing tip within view of the pilot

The meaning of the relevant signals remains the same if bats, illuminated wands or torch lights are held.

Prior to using the following signals, the signalman shall ascertain that the area within which an aircraft is to be guided is clear of objects which the aircraft might otherwise strike.

The aircraft engines are numbered, for the signalman facing the aircraft, from right to left (i.e. No. 1 engine being the port outer engine).

Manual signals shall only be used when verbal communication is not possible with respect to technical/servicing communication signals.

Signalmen shall ensure that an acknowledgement is received from the flight crew with respect to technical/servicing communication signals.

12.7.4. Сигнали керування рухом повітряного судна на землі

Сигнали, що подаються сигнальником командиру повітряного судна, призначені для подачі руками. Руки сигнальника можуть бути освітлені, якщо це потрібно для того, щоб полегшити розуміння сигналів пілотом, причому сигнальник повертається лицем до повітряного судна і знаходиться:

– для повітряних суден із фіксованим крилом - з лівого боку повітряного судна, звідки сигнальника найкраще видно пілоту.

Значення відповідних сигналів залишається незмінним при використанні сигнальних жезлів, жезлів, що світяться, або електричних ліхтарів.

Перед використанням сигналів сигнальник повинен переконатися в тому, що зона, у межах якої буде маневрувати повітряне судно, вільна від об'єктів, із якими воно може зіткнутися.

Двигуни повітряних суден мають нумерацію справа наліво при положенні сигнальника обличчям до повітряного судна (тобто двигун № 1 – крайній зліва по борту).

Сигнали, що подаються руками, використовуються лише у тому випадку, коли техніко-експлуатаційні комунікаційні сигнали неможливо подати за допомогою мовного зв'язку

Сигнальник повинен переконатися в отриманні підтвердження від льотного екіпажу стосовно техніко-експлуатаційних комунікаційних сигналів.

Wingwalker / guide

Raise right hand above head level with wand pointing up; move left-hand wand pointing down toward body.

This signal provides an indication by a person positioned at the aircraft wing tip, to the pilot / marshaller push - back operator, that the aircraft movement on/off a parking position would be un obstructed.

Супроводжуючий / зустрічаючий

Підняти праву руку з жезлом над головою вертикально, лівою рукою з жезлом виконувати рух донизу у напрямку до тіла.

Цей сигнал подається особою, яка перебуває біля кінця крила повітряного судна, та показує пілоту / маршалу / буксирувальнику на можливість безперешкодного руху повітряного судна на місце стоянки чи з місця стоянки.

Identify gate

Raise fully extended arms straight above head with wands pointing up.

Позначення посадкового гейту

Витягнути вперед руки, підняти над головою, тримаючи жезли вертикально

Proceed to next signalman or as directed by tower/ground control

Point both arms upward, move and extend arms outward to sides of body and point with wands to direction of next signalman or taxi area.

Рухайтесь до наступного сигнальника чи відповідно до вказівок диспетчера вишки (руління)

Позначити обома руками напрямок вгору; перемістити витягнуті руки вбік відносно тулуба та вказати жезлами напрямок, де перебуває наступний сигнальник чи зона руління.

Straight ahead.

Bend extended arms at elbows and move wands up and down from chest height to head.

Рухатись вперед

Руки розвести в сторони, зігнути в ліктях і виконувати рухи жезлами вгору-вниз у напрямку від рівня грудей до голови.

Turn left (from pilot's point of view)

Розвертатись вліво (відносно робочого місця пілота)

With right arm and wand extended at a 90-degree angle to body, make "come ahead" signal with left hand. The rate of signal motion indicates to pilot the rate of aircraft turn.

Права рука витягнута в сторону під кутом 90° до тулуба, лівою рукою подається сигнал «Рухатись вперед». Інтенсивність руху руки сигнальника вказує пілоту на швидкість розвороту повітряного судна

Turn right (from pilot's point of view)

With left arm and wand extended at a 90-degree angle to body, make "come ahead" signal with right hand. The rate of signal motion indicates to pilot the rate of aircraft turn.

Розвертатись вправо (відносно робочого місця пілота)

Ліва рука витягнута в сторону під кутом 90° до тулуба, правою рукою подається сигнал «Рухатись вперед». Інтенсивність руху рукою сигнальника вказує пілоту на швидкість розвороту повітряного судна

Normal stop

Fully extend arms and wands at a 90-degree angle to sides and slowly move to above head until wands cross.

Звичайна зупинка

Руки з жезлами витягнути в боки під кутом 90° до тулуба і повільно підняти їх над головою до перетину жезлів.

Emergency stop

Abruptly extend arms and wands to top of head, crossing wands.

Аварійна (термінова) зупинка

Різко підняти руки над головою і схрестити жезли.

Set brakes

Raise hand just above shoulder height with open palm. Ensuring eye contact with flight crew, close hand into a fist.

Do Not move until receipt of "thumbs up" acknowledgement from flight crew.

Застосувати гальма

Підняти відкриту долоню трохи вище рівня плеча. Переконавшись у візуальному контакті з льотним екіпажем, стиснути пальці в кулак.

Не рухатись до отримання від екіпажу підтвердження шляхом підняття великих пальців рук.

Release brakes

Raise hand just above shoulder height with hand closed in a fist. Ensuring eye contact with flight crew, open palm.

Do not move until receipt of "thumbs up" acknowledgement from crew.

Відпустити гальма

Підняти кисть руки із стиснути в кулак пальцями трохи вище рівня плеча. Переконавшись у візуальному контакті з льотним екіпажем, розтиснути кулак.

Не рухатись до отримання підтвердження від екіпажу шляхом підняття великих пальців рук.

Chocks inserted

With arms and wands fully extending above head, move wands inwards in a "jabbing" motion until wands touch.

Ensure acknowledgement is received from flight crew.

Колодки встановлені

Піднявши руки догори з жезлами, направленими в середину, різко звести руки до торкання жезлів.

Переконатися в отриманні підтвердження від льотного екіпажу.

Chocks removed

With arms and wands fully extended above head, move wands outward in "jabbing" motion. Do not remove chocks until authorised by crew.

Колодки прибрані

Піднявши руки догори з жезлами, направленими на зовні, різко розвести жезли. Не прибирати колодки до отримання дозволу від льотного екіпажу.

Start engine(s)

Raise right arm to head level with wand pointing up and start a circular motion with hand; at the same time, with left arm raised above head level, point to engine to be started.

Запуск двигуна (двигунів)

Підняти праву руку з направленим вгору жезлом до рівня голови та виконати круговий рух цією рукою, при цьому одночасно лівою рукою, піднятою над головою, вказати на двигун, який запускається.

Cut engine(s)

Extend arm with wand forward of body at shoulder level; move hand and want to top of left shoulder and draw wand to top of right shoulder in a slicing motion across throat.

Вимкнути двигуни

Витягнути руку з жезлом вперед на рівні плеча, виконати рух кистю з жезлом до лівого плеча, а потім до правого плеча поперек горла.

Slow down

Move extended arms downwards in a "patting" gesture, moving wands up and down from waist to knees.

Зменшити швидкість

Опустити витягнуті руки вниз жестом «поплескування», виконуючи рух жезлами вверх-вниз від пояса до колін.

Slow down engine(s) on indicated side

With arms down and wands toward ground, wave either right or left wand up and down indicating engine(s) on left or right side respectively should be slowed down.

Зменшити оберти двигуна (двигунів) на зазначеній стороні

Руки, опущені донизу, долоні, направлені до землі, потім лівою чи правою рукою виконуються рухи вверх та вниз, показуючи, що необхідно зменшити оберти двигуна(ів) відповідно на лівій чи правій стороні.

Turns while backing (for tail to starboard)

Point left arm with wand down and bring right arm from overhead vertical position to horizontal forward position, repeating right-arm movement.

Розвороти при виконанні руху назад (хвостом праворуч)

Ліва рука з жезлом направлена вниз; піднятою над головою правою рукою виконують рухи, що повторюються вперед в горизонтальне положення та назад – у вертикальне.

Turns while backing (for tail to port)

Point right arm with wand down and bring left arm from overhead vertical position to horizontal position, repeating left-arm movement.

Розвороти при виконанні руху назад (хвостом ліворуч)

Права рука з жезлом направлена вниз; піднятою над головою лівою рукою виконують рухи, що повторюються вперед у горизонтальне положення та назад – у вертикальне.

Affirmative: all clear

This signal is also used as a technical / servicing communication signal. Raise right arm to head level with wand pointing up or display hand with "thumbs up"; left arm remains at side by knee.

Підтвердження / шлях вільний

Цей сигнал також використовується як технічний / сигнал обслуговування. Підняти праву руку з направленим жезлом до рівня голови або виставити кисть руки з піднятим вверх великим пальцем, при цьому ліва рука опущена і притиснута до коліна.

Hold position / stand by

Fully extend arms and wands downwards at a 45 - degree angle to sides. Hold position until aircraft is clear for next manoeuvre.

Місце очікування / чекати сигнал

Витягнути руки з жезлами під кутом 45° до тулуба. Витримувати таке положення до отримання повітряним судном дозволу на виконання наступного маневру.

Dispatch aircraft

Perform a standard salute with right hand and / or wand to dispatch the aircraft. Maintain eye contact with flight crew until aircraft has begun to taxi.

Відправлення повітряного судна

Виконати стандартне привітання правою рукою чи жезлом для відправлення повітряного судна. Витримувати візуальний контакт з льотним екіпажем до початку руління повітряного судна.

Do not touch controls (technical / servicing communication signal)

Extend right arm fully above head and close fist or hold wand in horizontal position; left arm remains at side by knee.

Не торкатися важелів керування (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Підняти праву руку над головою, стиснути пальці у кулак або тримати жезл у горизонтальному положенні, при цьому ліва рука опущена та притиснута до коліна.

Connect ground power (technical/servicing communication signal)

Hold arms fully extended above head, open left hand horizontally and move finger tips of right hand into a touch open palm of left hand (forming a "T"). At night, illuminated wands can also be used to form the "T" above head.

Увімкнути аеродромне живлення (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Підняти праву руку над головою, тримати долоню лівої руки горизонтально і виконати рух пальцями кисті правої руки до торкання відкритої долоні лівої руки (створюючи букву «Т»). У нічний час жезли, які світяться, теж можуть бути використані для створення букви «Т» над головою.

Disconnect power - (technical/servicing communication signal)

Hold arms fully extended above head with finger tips of right hand touching open horizontal palm of left hand (forming a "T"); then move right hand away from the left.

Do not disconnect power until authorised by flight crew. At night illuminated wands can also be used to form the "T" above head.

Відімкнути аеродромне живлення (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Тримати витягнуті руки над головою, торкаючись пальцями кисті правої руки горизонтально розволоженої відкритої долоні лівої руки (створюючи букву “Т”), виконати рух правої кисті вниз від лівої кисті.

Не відключати аеродромне живлення до тих пір, поки на це не буде отримано дозволу від льотного екіпажу. В нічний час жезли, які світяться, теж можуть бути використані для створення букви «Т» над головою.

Negative (technical/servicing communication signal)

Hold right arm straight out at 90 degrees from shoulder and point wand down to ground or display hand with "thumbs down"; left hand remains at side by knee.

Негативна відповідь (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Тримати праву руку, витягнуту в сторону на рівні плеча під кутом 90° до тулуба, показуючи напрямок вниз жезлом або великим пальцем кисті, при цьому ліва рука опущена вниз та притиснута до коліна

Establish communication via interphone (technical/servicing communication signal)

Extend both arms at 90 degrees from body and move hands to cup both ears.

Встановити зв'язок з використанням системи внутрішнього зв’язку (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Витягнути обидві руки в сторони під кутом 90° до тулуба, зігнути в ліктях та притиснути долоні до вух.

Open/close stairs (technical/servicing communication signal)

This signal is intended mainly for aircraft with the set of integral stairs at the front.

Відчинити/зачинити трап (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Права рука опущена донизу, ліва рука піднята над головою під кутом 45° до тулуба. Правою рукою виконати рух в напрямку лівого плеча.

With right arm at side and left arm raised above head at 45 degree angle, move right arm in a sweeping motion towards top left shoulder.

Цей сигнал призначений головним чином для повітряних суден, обладнаних вмонтованими трапами в передній частині.

12.7.5. Signals made by Pilot to Marshaller

These signals are intended to be given by the pilot from the cockpit by hand. The pilot's hands must be clearly visible to the signalman. They can be illuminated if necessary in order to facilitate the understanding of the signals by the signalman.

Brakes engaged

Raise arm and hand with fingers extended horizontally in front of face, then clench fist.

Brakes released

Raise arm with fist clenched horizontally in front of face, then extend fingers.

Insert chocks

Arms extended palms facing outwards, move hands inwards to cross in front of face.

Remove chocks

Hands crossed in front of face, palms facing outwards, move arms outwards.

Ready to engine start indicated

Unfold the appropriate number of fingers on the hand, indicating the number of the engine to be started.

12.7.5. Сигнали, які подаються пілотом повітряного судна сигнальнику

Ці сигнали призначені для подачі сигнальнику пілотом із кабіни повітряного судна руками. Руки пілота повинні бути добре видні сигнальнику. Вони можуть бути освітлені, якщо це необхідно для того, щоб полегшити розуміння сигналів сигнальником.

Гальма ввімкнені

Рука з витягнутими пальцями піднята горизонтально перед обличчям, потім пальці стискують у кулак

Гальма відпущені

Рука з пальцями, стиснутими в кулак, піднята горизонтально перед обличчям, потім пальці розтискають.

Встановити колодки

Розвести руки долонями назовні і схрестити їх перед обличчям.

Прибирати колодки

Схрещені перед обличчям руки долонями назовні розвести у боки.

Готовність до запуску двигуна (двигунів)

Розігнути на руці відповідну кількість пальців, що означають номер двигуна, який підлягає запуску.

12.7.6. Standard emergency hand signals

The following hand signals are established as the minimum required for emergency communication between the aircraft rescue and firefighting (ARFF) incident commander / ARFF firefighters and the cockpit and/or cabin crews of the incident aircraft. ARFF emergency hand signals should be given from the left front side of the aircraft for the flight crew.

In order to communicate more effectively with the cabin crew, emergency hand signals may be given by firefighters from other positions.

Recommend evacuation

Evacuation recommended based on ARFF and incident commander's assessment of external situation.

Arm extended from body and held horizontal with hand upraised at eye level. Execute beckoning arm motion angled backward. Non-beckoning arm held against body.

Night - same with wands.

12.7.6. Стандартні аварійні сигнали руками.

Нижчезазначені сигнали використовуються з метою надання мінімально необхідних для взаємодії між керівниками аварійно-рятувальної і протипожежної команд та льотним або кабінним екіпажем повітряного судна, з яким стався інцидент. Для взаємодії з льотним екіпажем у випадку надзвичайної ситуації сигнали руками повинні подаватися членами аварійно-рятувальної команди з лівого переднього боку повітряного судна.

Для більш ефективної взаємодії з кабінним екіпажем при виникненні надзвичайної ситуації сигнали руками можуть подаватися пожежниками з інших місць.

Команда «евакуація»

Відповідно до зовнішньої обстановки аварійно-рятувальною командою і керівником аварійно-рятувальних робіт рекомендується евакуація.

Зігнута у лікті рука витягнута вперед, кисть тримається на рівні очей. Зігнутою рукою виконуються рухи назад. Друга рука витягнута вздовж тулуба.

Вночі: те саме з жезлами.

Recommended stop

Recommend evacuation in progress be halted. Stop aircraft movement or other activity in progress.

Arms in front of head, crossed at wrists.

Night - same with wands.

Команда «стоп»

Рекомендується припинити евакуацію. Припинити рух повітряного судна або будь-які інші виконувані заходи.

Руки підняті догори і перед головою схрещені на зап'ястках.

Вночі - те саме з жезлами.

Emergency contained

No outside evidence of dangerous conditions or "all - clear".

Arms extended outward and down at a 45 degree angle. Arms moved inward below waistline simultaneously until wrists crossed, then extended outward tostarting position (umpire's "safe" signal).

Night - same with wands.

Надзвичайна ситуація локалізована

Відсутні зовнішні ознаки небезпечних умов, або «відбій».

Руки витягнуті в сторони та опущені під кутом 45°. Руки одночасно зводяться до перехрещення на зап'ястках нижче пояса, потім розводяться в сторони у початкове положення.

Вночі: те саме з жезлами.

Fire

Move right hand in a "fanning" motion from shoulder to knee, while at the same time pointing with left hand to area of fire.

Night - same with wands.

Пожежа

Правою рукою виконувати кругові рухи від плеча до коліна, одночасно вказуючи лівою рукою на місце пожежі.

У нічний час: те саме з жезлами.

12.8. TIME SYSTEM USED IN OPERATION

Coordinated Universal Time (UTC) shall be used and shall be expressed in hours and minutes and, when required, seconds of the 24-hour day beginning at midnight.

A time check shall be obtained prior to operating a controlled flight and at such other times during the flight as may be necessary.

Note. Such time check is normally obtained from an ATC unit unless other arrangements have been made by the operator or by the appropriate ATC authority.

Wherever time is utilized in the application of data link communications, it shall be accurate to within 1 second of UTC.

The difference of the time between local Kiev and UTC makes up in the winter + 2 hours, in the summer + 3 hours.

The change from the summer system of account of the local time to the winter carry out at two o'clock after midnight at the last Sunday of October, moving watches on 1 hour back.

The change from the winter system of account of the local time to the summer carry out at two o'clock after midnight at the last Sunday of March, moving watches on 1 hour forward. UTC does not change.

12.9. ATC CLEARANCES, ADHERENCE TO FLIGHT PLAN AND POSITION REPORTS

Air traffic control clearances shall be based solely on the requirements for providing air traffic control service.

12.9.1. Contents of clearances

An air traffic control clearance shall indicate:

- aircraft identification as shown in the flight plan;
- clearance limit;
- route of flight;
- level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required;

***NOTE*:** If the clearance for the levels covers only part of the route, it is important for the air traffic control unit to specify a point to which the part of the clearance regarding levels applies.

Any necessary instructions or information on other matters such as approach or departure manoeuvres, communications and the time of expiry of the clearance.

NOTE: the time of expiry of the clearance indicates the time after which the clearance will be automatically cancelled if the flight has not been commenced.

An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight, or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an air traffic control unit.

A flight plan may cover only part of a flight, as necessary, to describe that portion of the flight or those manoeuvres which are subject to air traffic control. A clearance may cover only

12.8. СИСТЕМА ЧАСУ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ

Повинен використовуватися Всесвітній координований час (UTC), який виражається в годинах і хвилинах, а за необхідності і в секундах, доби, починаючи з півночі.

Перевірка часу виконується перед початком виконання контрольованого польоту, а також в такі інші моменти часу, в які така перевірка може виявитися необхідною.

Примітка. За відсутністю інших вказівок експлуатанта або відповідного повноважного органу ОПР відомості про точний час в ході такої перевірки, як правило, надходять від органу ОПР.

В тих випадках, коли час використовується в умовах застосування лінії передачі даних, його точність повинна бути в межах 1 с відносно UTC.

Розбіжність часу між місцевим Київським часом та UTC складає взимку + 2 години, влітку + 3 години.

Перехід від літньої системи обліку місцевого часу до зимової відбувається у дві години після півночі у останню неділю жовтня переставленням годинника на 1 годину назад.

Перехід від зимової системи обліку місцевого часу до літньої відбувається у останню неділю березня у дві години після півночі переставленням годинника на 1 годину уперед. Час за UTC не змінюється.

12.9. ДОЗВІЛ ОПР, ДОТРИМАННЯ ПЛАНУ ПОЛЬОТУ ТА ЗВІТИ ПРО МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ

Диспетчерські дозволи повинні бути засновані виняткова на вимогах до надання обслуговування повітряного руху.

12.9.1. Зміст дозволів

Диспетчерський дозвіл повинен указувати:

- позивний повітряного судна, наведений в плані польоту;
- межі дозволу;
- маршрут польоту;
- рівень (рівні) польоту на увесь маршрут, або його частку, та зміни рівнів, якщо потрібно;

ПРИМІТКА: якщо дозвіл щодо рівнів стосується тільки частки маршруту, для органу ОПР є важливим наведення точки, до якої застосовна частина дозволу щодо рівнів.

Будь - які потрібні інструкції або інформація з інших питань, таких, як маневри заходження або вильоту, зв'язок і час припинення дії дозволу.

ПРИМІТКА: час припинення дії дозволу указує час, після настання якого дозвіл автоматично скасовується, якщо політ не було розпочато.

Диспетчерський дозвіл повинен бути отриманий до початку виконання контрольованого польоту або частини польоту, яка виконується як контрольований політ. Такий дозвіл запитується шляхом подання плану польоту до органу ОПР.

План польоту може охоплювати тільки частину польоту при потребі для опису частин або маневрів, зв'язаних з ОПР. Диспетчерський дозвіл може охоплювати тільки

part of a current flight plan, as indicated in a clearance limit or by reference to specific manoeuvres such as taxiing, landing or taking off.

частину поточного плану польоту. У цьому разі вказується межа диспетчерського дозволу або диспетчерський дозвіл надається щодо конкретних маневрів таких, як рулювання, посадка або зліт.

If an air traffic control clearance is not satisfactory to the PIC,he may request and, if practicable, will be issued an amended clearance.

Якщо диспетчерський дозвіл не задовольняє командира повітряного судна, він може зробити запит та одержати змінений диспетчерський дозвіл.

Whenever the PIC requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted.

У разі якщо КПС запитує диспетчерський дозвіл, який стосується черговості дій, він подає запит відповідному органу ОПР з обґрунтуванням потреби в зміні черговості дій.

If before departure the commander of the aircraft provides for the possibility of deciding to change the aerodrome of destination depending on the duration of the flight if there is a supply of fuel and subject to a new flight control permit, the PIC may decide to continue the flight to the changed destination aerodrome. ATC are notified by entering information about the changed route (if known) and the changed destination in the flight plan.

У разі якщо до вильоту КПС передбачається можливість прийняття рішення про зміну аеродрому призначення залежно від тривалості польоту за наявності запасу палива і за умови нового диспетчерського дозволу в польоті, КПС може прийняти рішення про продовження польоту на змінений аеродром призначення, про що органи ОПР повідомляються шляхом унесення до плану польоту інформації про змінений маршрут (якщо це відомо) і про змінений пункт призначення.

An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the manoeuvring area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

Повітряне судно на контрольованому аеродромі не починає руху в зоні маневрування без дозволу аеродромної диспетчерської вишки і виконує всі вказівки диспетчерської вишки.

The crew shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency arises which necessitates immediate action by the flight crew of the aircraft.

Екіпаж ПС повинен дотримуватися поточного плану польоту або відповідної частини поточного плану польоту, поданого для виконання контрольованого польоту, якщо не був зроблений запит щодо його зміни та не був отриманий дозвіл на це від відповідного диспетчерського органу або якщо не виникла аварійна ситуація, що вимагає негайних дій з боку екіпажу ПС.

In event when an emergency situation arises which necessitates immediate action of the flight crew, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

У випадку виникнення аварійної ситуації, що вимагає негайних дій з боку екіпажу повітряного судна, екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОПР про розпочаті дії, які були виконані у зв'язку з аварійною ситуацією.

Controlled flights shall be operated:

Контрольовані польоти виконуються:

- when on an established ATC route - along the defined centre line of that route;
- when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route;
- on route established by the radar vectoring.

- за встановленими маршрутами ОПР уздовж визначеної осьової лінії цього маршруту;
- за будь-якими іншими маршрутами безпосередньо між аеронавігаційними засобами та/або точками, що визначають цей маршрут;
- за маршрутами, заданими векторінням.

Deviation from these requirements shall be notified to the appropriate air traffic services unit.

Про недотримання цих вимог екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОПР, з яким він підтримує зв'язок.

An aircraft operating along an ATC route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the change-over point, where established.

ПС, що виконує політ за маршрутом ОПР, обумовленим всебічно направленим ДВЧ радіомаяком, переключається для одержання основної навігаційної інформації з аеронавігаційного засобу, що знаходиться позаду повітряного судна, на засіб, що знаходиться попереду, у точці переключення, якщо вона встановлена, або якомога ближче до неї.

In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the PIC following action shall take:

У випадку, якщо під час контрольованого польоту мають місце відхилення від поточного плану польоту, що не залежать від дій екіпажу, командир ПС розпочинає такі дії:

- if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable;

- якщо повітряне судно відхилилося від лінії шляху, починаються дії для коригування курсу повітряного судна з метою якнайшвидшого повернення на лінію заданого шляху;

– if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 percent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed;

– if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of three minutes, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.

Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

– change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

Change of route:

– *destination unchanged*: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence;

– revised time estimates;

– d*estination changed*: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence;

– revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

– request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required;

– if no permit can be obtained, the aircraft continues to fly in visual meteorological conditions and notifies the relevant ATC unit of the decision taken (to leave the relevant airspace or to land at the nearest suitable aerodrome);

– if operated within a control zone, request authorization to operate as a special VFR flight;

– request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

– якщо середнє значення дійсної повітряної швидкості на крейсерському ешелоні між двома контрольними пунктами змінюється або очікується, що воно зміниться на плюс-мінус 5% від дійсної повітряної швидкості, зазначеної у плані польоту, інформується відповідний орган ОПР;

– якщо виявиться, що розрахунок часу прольоту наступного запланованого контрольного пункту, межі FIR або розрахунковий час прибуття на аеродром призначення (залежно від того, що буде першим) відрізняються від фактичного часу більше ніж на 3 хв., переглянутий розрахунковий час якнайшвидше інформується відповідному органу ОПР.

До запитів щодо зміни плану польоту входить така інформація:

– при зміні крейсерського рівня - пізнавальний індекс ПС, новий крейсерський рівень і крейсерська швидкість, що запитуються на цьому рівні і (у разі потреби) переглянутий розрахунок часу наступного перетину меж FIR.

При зміні маршруту:

– якщо пункт призначення не змінюється - пізнавальний індекс ПС, правила виконання польоту, опис нового маршруту польоту, у тому числі дані, що входять до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані;

– переглянутий розрахунок часу тощо;

– якщо пункт призначення змінений - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис переглянутого маршруту до переглянутого аеродрому призначення, у тому числі дані, які належать до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані;

– переглянутий розрахунок часу, запасні аеродроми, інша відповідна інформація.

Коли стає очевидним, що політ, який виконується за візуальними метеорологічними умовами відповідно до поточного плану польоту, не може бути виконаний, екіпаж ПС, що виконує політ за ПВП як контрольований політ:

– запитує відповідний орган ОПР про зміну дозволу, який дає змогу ПС продовжувати політ у візуальних метеорологічних умовах до пункту призначення чи до запасного аеродрому або залишити повітряний простір, у межах якого потрібний диспетчерський дозвіл;

– якщо не може бути отриманий дозвіл,ПС продовжує політ у візуальних метеорологічних умовах і повідомляє відповідний орган ОПР про прийняте рішення (покинути відповідний повітряний простір або виконати посадку на найближчому придатному для цього аеродромі);

– якщо політ виконується у межах диспетчерської зони - запитує дозвіл на виконання спеціального польоту за ПВП;

– запитує дозвіл на виконання польоту відповідно до ППП.

12.9.2. Position reports

The crew of the aircraft performing the controlled flight shall notify the relevant ATC unit of the time and altitude of the flight of each of the established mandatory checkpoints, together with other necessary information, unless otherwise provided by the control clearance. Notices of aircraft location are also transmitted when additional checkpoints are flown at the request of the relevant ATC unit. In the absence of established checkpoints, location notifications shall be transmitted by the aircraft crew at specified intervals set by the relevant ATC unit.

When controlling air traffic by ATC units, according to the secondary survey radar, the crews of the aircraft performing controlled flights shall provide voice messages on the location of the ATC unit only upon request.

12.9.3. Issue of clearances and instructions

The air traffic controller (ATC) must transmit permits or instructions slowly and clearly so that the aircraft crew can receive and record them correctly without repetition. The route permit, as a rule, must be issued to the aircraft crew before starting the engines.

The ATC unit is not recommended to issue a permit to the aircraft crew at a time when it is performing difficult maneuvers while taxiing.

No messages shall be transmitted to the aircraft during take - off, immediately before landing or during run after landing, except for flight safety messages.

Difficult maneuvers during taxiing are maneuvers that require the crew to pay close attention, such as taxiing on the platform, crossing the main taxiway (TW) or runway in certain circumstances, and so on.

Dispatching instructions include instructions on taxiing, flight levels, course, speed, current runway, use of secondary radar modes and codes, setting the barometric altimeter scale, changing the radio frequency, waiting, transition level, etc.

Dispatch permits include permits to enter the control area (zone), land, take - off, cross the working runway, run on the runway in the opposite direction, taxi back to the working runway, fly along the route, wait in front of the working runway, etc.

12.10. VISUAL SIGNALS USED TO WARN AN UNAUTHORISED AIRCRAFT FLYING IN OR ABOUT TO ENTER A RESTRICTED, PROHIBITED OR DANGER AREA

Day or night - a series of missiles fired from the ground at 10-second intervals that create red and green lights or stars during an explosion and indicate to an unauthorized aircraft that it is flying in a no-fly zone. or a danger zone or is flying to one of such zones and that that aircraft should take

12.9.2. Повідомлення про місцезнаходження

Екіпаж повітряного судна, що виконує контрольований політ, повідомляє відповідному органу ОПР про час і висоту прольоту кожного з установлених обов'язкових контрольних пунктів разом з наданням іншої необхідної інформації, якщо диспетчерським дозволом не передбачено інших умов. Повідомлення про місцезнаходження повітряного судна також передаються при прольоті додаткових контрольних пунктів за запитом відповідного органу ОПР. За відсутності встановлених контрольних пунктів повідомлення про місцезнаходження передаються екіпажем ПС через визначені проміжки часу, які встановлені відповідним органом ОПР.

При контролі повітряного руху органами ОПР за даними вторинного оглядового радіолокатора екіпажі ПС, що виконують контрольовані польоти, надають мовні повідомлення про місцезнаходження органу ОПР тільки на запит.

12.9.3. Передача диспетчерських дозволів та указівок

Диспетчер управління повітряним рухом (УПР) повинен передавати дозволи чи вказівки повільно та зрозуміло, щоб екіпаж ПС зумів правильно прийняти та записати їх без повторень. Маршрутний дозвіл, як правило, повинен видаватися екіпажу ПС до запуску двигунів.

Органу ОПР не рекомендується видавати дозвіл екіпажу ПС у той час, коли він виконує складні маневри під час руління.

ПС не передаються ніякі повідомлення під час зльоту, безпосередньо перед посадкою або під час пробігу після посадки, за винятком повідомлень щодо забезпечення безпеки польотів.

Складними маневрами під час руління вважаються маневри, виконання яких вимагає від екіпажу ПС підвищеної уваги, наприклад руління по перону, перетин магістральної руліжної доріжки (РД) або ЗПС за певних обставин тощо.

До диспетчерських указівок належать указівки щодо руління, рівнів польоту, курсу, швидкості, діючої ЗПС, використання режимів вторинної радіолокації та кодів, установлення шкали барометричного висотоміра, зміни радіочастоти, очікування, ешелону переходу тощо.

До диспетчерських дозволів належать дозволи на входження до диспетчерського району (зони), на посадку, на зліт, на перетин робочої ЗПС, руління по ЗПС у зворотному напрямку, зарулювання назад на робочу ЗПС, на політ за маршрутом, очікування перед робочою ЗПС тощо.

12.10. ВІЗУАЛЬНІ СИГНАЛИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ ДЛЯ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ВІД НЕСАНКЦІОНОВАНОГО ПРОНИКНЕННЯ В ОБМЕЖЕНУ, ЗАБОРОНЕНУ АБО НЕБЕЗПЕЧНУ ЗОНУ

Вдень або вночі - серія ракет, що випускаються з землі з інтервалом у 10 секунд і створюють під час вибуху червоні і зелені вогні або зірки і вказують повітряному судну, яке не має дозволу, на те, що воно виконує політ у зоні обмеження польотів, забороненій або небезпечній

appropriate action to ensure that its further flight takes place outside such zones.

12.11. PROCEDURES FOR FLIGHT CREW OBSERVING AN ACCIDENT OR RECEIVING A DISTRESS TRANSMISSION

12.12.1. Procedures for person-in-charge of the rescue unit at the scene of an accident

The person assigned to be responsible for the rescue unit at the scene of the accident must act in accordance with the requirements of the rescue coordination center and must:

- ensure that there is no risk of fire on the aircraft due to the use of inappropriate types of lighting devices, or equipment capable of generating electric sparks, or those caused by friction;
- provide assistance to victims;
- ensure that the remains of the aircraft or the fingerprints left by it during landing are not destroyed until all information necessary to investigate the cause of the incident has been collected.

12.12.2. Procedures for pilots-in-command at the scene of an accident

If the PIC detects that another aircraft or surface is in distress, as far as possible and unless he considers it impractical or unnecessary, he:

(a) keep watch over the ship in distress until it is forced to leave the scene of the accident or until the search and rescue coordination center informs him that it is not necessary;

(b) determines location of the ship in distress;

(c) communicate to the appropriate search and rescue coordination center or air traffic services unit, if possible, the following information:

- the type, identification marks and condition of the ship in distress;
- its location, expressed in geographic coordinates, or grid coordinates, or in distance and true bearing to a known landmark or point where the radio navigation aid is located;
- observation time in UTC hours and minutes;
- the number of people seen;
- the fact of people leaving a ship in distress;
- meteorological conditions at the scene;
- the external physical condition of the survivors;

зоні або виконує політ до однієї з таких зон і що цьому повітряному судну варто розпочати відповідні дії для того, щоб його подальший політ проходив поза межами таких зон.

12.12. ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ ЛЬОТНОГО ЕКІПАЖУ, ЩО СПОСТЕРІГАЮТЬ АВАРІЮ АБО ОТРИМУЮТЬ СИГНАЛ ЛИХА

12.12.1. Процедури для призначеної відповідальної особи рятівного підрозділу в місці аварії

Особа, призначена бути відповідальною рятівного підрозділу в місці аварії має діяти згідно вимог координаційного центру рятування і повинна:

- переконатись у відсутності ризику виникнення пожежі на літаку через використання невідповідних типів освітлювальних пристроїв, або устаткування, яке здатне створювати електричні іскри, або ті, що виникають через тертя;
- надати постраждалим допомогу;
- забезпечити, щоб залишки повітряного судна або відбитки, залишені ним під час приземлення, не були зруйновані до закінчення збору усієї інформації, потрібної для дослідження причин події.

12.12.2. Процедури для командира ПС в місці аварії

Якщо КПС виявив, що інше повітряне, або надводне судно терпить лихо, в міру можливості і за винятком тих випадків, коли він вважає це недоцільним або непотрібним, він:

(a) веде спостереження за судном, що зазнало лиха, до тих пір, поки він не буде змушений покинути місце події, або поки координаційний центр пошуку і рятування не повідомив йому, що в цьому немає необхідності;

(b) визначає місце розташування судна, що зазнало аварії;

(c) повідомляє відповідному координаційному центру пошуку і рятування, або органу обслуговування повітряного руху, по можливості, такі відомості:

- тип, розпізнавальні знаки та стан судна, що зазнало аварії;
- його місцезнаходження, виражене в географічних координатах, або координатах сітки, або в відстані і істинному пеленгу на відомий наземний орієнтир або пункт, де знаходиться радіонавігаційний засіб;
- час спостереження в годинах і хвилинах UTC;
- кількість помічених людей;
- факт покидання людьми судна, що зазнало аварії;
- метеоумови на місці події;
- зовнішній фізичний стан тих, що залишилися в живих;

– the obvious optimal ground route for access to the accident site;

(d) acts in accordance with the instructions of the coordination center, or ATC unit.

If an aircraft other than a search and rescue aircraft is the first to arrive at the scene, it shall supervise all other late arriving aircraft until the first search and rescue aircraft arrives at the scene. If, during this period, such aircraft is unable to establish contact with the appropriate search and rescue coordination center or ATC unit, it, by mutual agreement, transfers responsibility for the direction of operations to another aircraft, which can establish and maintain such contact until the arrival of the first search and rescue aircraft.

If an aircraft needs to transmit any information to survivors or ground rescue teams and there is no two-way communication, it drops, if practicable, radio communication equipment to establish direct communication or transmits information by dropping a message in printed form.

If a signal is given from the ground, the aircraft shall indicate whether the signal was clear or not by means of an appropriate visual signal.

In the event when the aircraft needs to direct the surface ship to the place where the aircraft or surface ship is in distress, the aircraft shall transmit the precise instructions by any means at its disposal. If it is not possible to establish radio communication, the aircraft uses the appropriate signal.

12.12.3. Procedures for the PIC, which intercepting a distress transmission

Whenever a distress signal and/or message or equivalent transmission is intercepted on radiotelegraphy or radiotelephony by the PIC of aircraft, he shall:

(a) confirms notification receipt of the disaster;

(b) records the location of ship in distress;

(c) fixes the bearing of the radio station that transmits the signal;

(d) inform the relevant search and rescue coordination center or ATC unit receipt of disaster reports, transmitting all information received;

(e) at his own discretion, pending instructions, sent to the place specified in the notification of the disaster.

12.12.4. Visual signals “Air - Ground”

The following signals given by the aircraft means that signals from the ground were understood:

(a) in day light - swinging the wings of the aircraft;

(b) at nightfall - turning on and off twice its aeronautical lights.

– зрозумілий оптимальний наземний маршрут доступу до місця події;

(d) діє відповідно до вказівки координаційного центру, або органу обслуговування повітряного руху.

Якщо на місце події першим прибуло ПС, яке не є пошуково-рятувальним, воно повинно керувати діями всіх інших ПС, які прибувають пізніше, до тих пір, поки на місце події не прибуде перше пошуково-рятувальне ПС. Якщо в цей період таке ПС не може встановити зв'язок з відповідним координаційним центром пошуку та рятування, або органом обслуговування повітряного руху, воно на основі взаємної домовленості передає відповідальність за керівництво діями іншому ПС, яке може встановити і підтримувати такий зв'язок до прибуття першого пошуково-рятувального ПС.

У тому випадку, коли ПС необхідно передати будь-яку інформацію тим, що залишилися в живих, або наземним рятувальним командам, і при цьому двосторонній зв'язок відсутній, воно скидає, якщо це практично можливо, радіозв'язкове обладнання для встановлення безпосереднього зв'язку, або передає інформацію за допомогою скидання повідомлення в друкованому вигляді.

У тому випадку, коли подається сигнал з землі, ПС вказує, чи був цей сигнал зрозумілий чи ні, за допомогою відповідного візуального сигналу.

У тому випадку, коли до ПС необхідно направити надводне судно до того місця, де повітряне або надводне судно терпить лихо, ПС передає точні вказівки будь-якими наявними у нього в розпорядженні засобами. Якщо неможливо встановити радіозв'язок, то ПС використовує відповідний сигнал.

12.12.3. Процедури для КПС, який перехопив передачу про лихо

В будь-якому випадку, якщо КПС пепехопив сигнал лиха та/або повідомлення або еквівалентну передачу по радіотелеграфії чи радіотелефонії, він повинен:

(a) підтвердити отримання повідомлення про лихо;

(b) зафіксуати місцезнаходження судна, що перебуває у стані лихо;

(c) зафіксувати пеленг радіостанції, що передає сигнал;

(d) проінформувати відповідний координаційний центр пошуку і рятування, або орган обслуговування повітряного руху про надходження повідомлень про лихо, передаючи при цьому всі отримані відомості;

(e) на свій розсуд, в очікуванні вказівок, направитись до місця, зазначеного в повідомленні про лихо.

12.12.4. Візуальні сигнали "Повітря - Земля"

Наступні сигнали, що подаються повітряним судном, означають, що сигнали, які подаються з землі, були зрозумілі:

(a) при денному світлі - погойдування крилами повітряного судна;

(b) при настанні темряви - вмикання і вимикання двічі його аеронавігаційних вогнів.

12.13. THE GROUND / AIR VISUAL CODES FOR USE BY SURVIVORS, AND DESCRIPTION AND USE OF SIGNAL AIDS

12.12.1. “Ground – air” visual signal code for use by survivors.

Based on Doc 9731 Volume II requirements.

Symbols shall be at least 2,5 metres (8 feet) long and shall be made as conspicuous as possible.

Symbols may be formed by any means such as: strips of fabric, parachute material, pieces of wood, stones or such like material; marking the surface by tramping, or staining with oil, etc.

Attention to the above signals may be attracted by other means such as radio, flares, smoke, reflected light, etc.

12.12. НАЗЕМНІ / ПОВІТРЯНІ ВІЗУАЛЬНІ КОДИ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ ТИМИ ХТО ВИЖИВ ПІСЛЯ АВАРІ, ОПИС ТА ВИКОРИСТАННЯ СИГНАЛЬНИХ ЗАСОБІВ

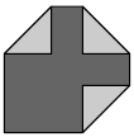
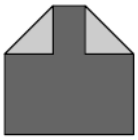
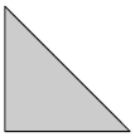
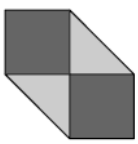
12.12.1. Код візуальних сигналів "земля - повітря" для використання тими, хто вцілів.

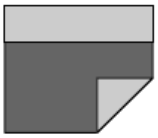
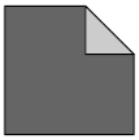
Використовуються згідно вимог Doc 9731 том II.

Сигнали мають бути завдовжки принаймні 2,5 м (8 фут), і їх слід робити в максимальній мірі помітними.

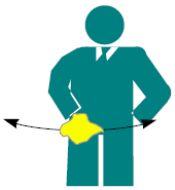
Сигнали можуть викладатися за допомогою таких засобів, як: смуги тканини, парашутний матеріал, шматки дерева, камені і інші подібні матеріали; нанесення сигналів на поверхні землі може бути також здійснене шляхом утрамбовування грунту або шляхом забарвлення поверхні маслом і тому подібне.

Привертати увагу до вищезгаданих сигналів можна за допомогою таких інших засобів, як радіо, сигнальні ракети, дим і відбите світло

PIECE OF CLOTH MADE SIGNALS		СИГНАЛИ З ТКАНЕПОДІБНИХ МАТЕРІАЛІВ
NEED MEDICAL ASSISTANCE		ПОТРІБНА МЕДИЧНА ДОПОМОГА
NEED FIRST AID SUPPLIES		ПОТРІБНА МЕДИЧНА АПТЕЧКА
NEED WARM CLOTHING		ПОТРІБЕН ТЕПЛИЙ ОДЯГ
NEED FOOD AND WATER		ПОТРІБНА ЇЖА ТА ВОДА
DO NOT ATTEMPT LAND HERE		НЕ НАМАГАЙТЕСЯ СІСТИ ТУТ

PROCEEDED IN THIS DIRECTION		ВИРУШИЛИ У ЦЬОМУ НАПРЯМКУ
SHOULD WE WAIT FOR A RESCUE PLANE?		НАМ ЧЕКАТИ НА РЯТУВАЛЬНИЙ ЛІТАК?
INDICATE DIRECTION OF NEAREST HABITATION		ВКАЖІТЬ НАПРЯМОК ДО НАЙБЛИЖЧОГО НАСЕЛЕННОГО ПУНКТУ
ABANDONED PLANE - WALKING IN THIS DIRECTION		ЛІТАК ПОКИНУТО - ПІШЛИ У ЦОМУ НАПРЯМКУ
NEED GAS AND OIL		ПОТРІБНЕ ПАЛИВО І МАСТИЛО

GROUND SIGNALS MADE OF IMPROVISED MATERIAL		**НАЗЕМНІ СИГНАЛИ З ПІДРУЧНИХ МАТЕРІАЛІВ**
REQUIRE ASSISTANCE	**V**	ПОТРІБНА ДОПОМОГА
REQUIRE MEDICAL ASSISTANCE	**X**	ПОТРІБНА МЕДИЧНА ДОПОМОГА
PROCEEDING IN THIS DIRECTION	→	РУХАЄМОСЯ В ЦЬОМУ НАПРЯМІ
YES OR AFFIRMATIVE	**Y**	ТАК або ПІДТВЕРДЖУЄТЬСЯ
NO OR NEGATIVE	**N**	НІ або ЗАПЕРЕЧУЄТЬСЯ

INFORMATION SIGNALS		ІНФОРМАЦІЙНІ СИГНАЛИ
Wave both arms across face: DO NOT ATTEMPT TO LAND		Змахи обома руками перед обличчям: НЕ НАМАГАЙТЕСЬ ВИКОНАТИ ПОСАДКУ
Both arms held over head: PICK UP - PLANE IS ABANDONED		Обидві руки утримуються над головою ЛІТАК ПОКИНУТО, ПІДБЕРІТЬ НАС
Cup hands over ears: OUR RECEIVER IS WORKING		Прикрити вуха обома руками НАШ РАДІОПРИЙМАЧ ПРАЦЮЄ
Lie flat on back with hands above head: NEED MEDICAL ASSISTANCE		Лягти на спину витягнувши руки упродовж голови: ПОТРІБНА МЕДИЧНА ДОПОМОГА
Both arms horizontal: NEED MECHANIC HELP or PARTS		Обидві руки горизонтально: ПОТРІБНА ТЕХНІЧНА ДОПОМОГА або ЗАПЧАСТИНИ
Wave one arm over head: ALL OK - DO NOT WAIT		Махання однією рукою над головою: ВСЕ ДОБРЕ, НЕ ЧЕКАЙТЕ
Wave cloth horizontally: NEGATIVE – NO		Махання ганчіркою горизонтально: НІ або ЗАПЕРЕЧУЮ
Wave cloth vertically: AFFIRMATIVE – YES		Махання ганчіркою вертикально: ТАК або ПІДТВЕРДЖУЮ
Both arms pointing in the direction of landing while squatting: LAND IN THIS DIRECTION		Сидячі навприсядки обома руками вказувати напрямок посадки: СІДАЙТЕ У ЦЬОМУ НАПРЯМІ

One arm horizontal:

WAIT IF PRACTICAL

Одна рука горизонтально:

ЧЕКАЙТЕ, ЯКЩО ЦЕ МОЖЛИВО

12.13. DISTRESS AND URGENCY SIGNALS

12.13.1. Distress signals.

The following signals, used either together or separately, mean that grave and imminent danger threatens, and immediate assistance is requested:

- a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group SOS (in the Morse Code);
- a radiotelephony distress signal consisting of the spoken word MAYDAY;
- a distress message sent via data link which transmits theintent of the word MAYDAY;
- rockets or shells throwing red lights, fired one at a time at short intervals.

12.13.2. Urgency signals

The following signals, used either together or separately, mean that an aircraft wishes to give notice of difficulties which compel it to land without requiring immediate assistance:

- the repeated switching on and off of the landing lights;or
- the repeated switching on and off of the navigation lights in such manner as to be distinct from flashing navigation lights.

The following signals, used either together or separately, mean that an aircraft has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft or other vehicle, or of some person on board or within sight:

- a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group XXX;
- a radiotelephony urgency signal consisting of the spokenwords PAN, PAN;
- an urgency message sent via data link which transmitsthe intent of the words PAN, PAN.

12.13. СИГНАЛИ ЛИХА ТА ТЕРМІНОВОСТІ

12.13.1. Сигнали лиха

Нижченаведені сигнали, що подаються або разом, або роздільно, означають, що повітряному судну загрожує серйозна і безпосередня небезпека і воно потребує негайної допомоги:

- сигнал, передаваний по радіотелеграфу або за допомогою якого-небудь іншого методу подачі сигналів і SOS, що складається з групи (в азбуці Морзе);
- радіотелефонний сигнал лиха, MAYDAY, що складається з вимовного голосом слова;
- повідомлення про лихо, яке послане по лінії передачі даних і яке передає значення слова MAYDAY;
- ракети або снаряди із спалахами червоного кольору, що випускаються поодинці через короткі проміжки часу.

12.13.2. Сигнали терміновості

Нижченаведені сигнали, передавані або разом, або роздільно, означають, що повітряне судно хоче повідомити, що воно зазнає труднощі, які вимушують його зробити посадку, але не вимагає надання негайної допомоги:

- включення, що повторюється, і виключення посадочних фар; або
- включення, що повторюється, і виключення аеронавігаційних вогнів, що відрізняється від мигання імпульсних аеронавігаційних вогнів.

Нижченаведені сигнали, що подаються або разом, або роздільно, означають, що повітряне судно має для передачі надзвичайно термінове повідомлення, безпеки надводного судна, що стосується, повітряного судна або якого-небудь іншого засобу пересування або безпеки якої - небудь особи, що знаходиться на борту або в полі зору:

- сигнал, передаваний по радіотелеграфу або за допомогою якого - небудь іншого методу подачі сигналів і що складається з групи XXX;
- радіотелефонний сигнал терміновості, що складається з вимовних голосом слів PAN, PAN;
- повідомлення терміновості, яке послане по лінії передачі даних і яке передає значення слів PAN, PAN.

TABLE OF CONTENTS ЗМІСТ

13. LEASING/CODE-SHARE 13-3
13. ЛІЗИНГ/КОД-ШЕРІНГ. 13-3
13.1. Terminology 13-3
13.1. Термінологія 13-3
13.2. Any lease-in 13-3
13.2. Будь-який договір взяття у лізинг 13-3
13.3. Wet lease 13-3
13.3. Мокрий лізинг 13-3
13.3.1. Wet lease-in 13-3
13.3.2. Взяття у мокрий лізинг 13-3
13.3.3. Wet lease-out 13-5
13.3.3. Надання у мокрий лізинг 13-5
13.4. Dry Lease 13-5
13.4. Сухий лізинг 13-5
13.4.1. Dry lease-in 13-5
13.4.1. Взяття у сухий лізинг 13-5
13.4.2. Dry lease-out 13-6
13.4.2. Надання у сухий лізинг 13-6
13.5. Code-share agreements 13-6
13.5. Договори код-шер 13-6

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

13.LEASING/CODE-SHARE

13.ЛІЗИНГ/КОД-ШЕРІНГ.

ORO.AOC.110 & 115, AMC1 ORO.AOC.110, AMC1-2 ORO.AOC.110(c), GM1 ORO.AOC.110(c), AMC1 ORO.AOC.110(f), AMC1-2 ORO.AOC.115(b)

13.1. TERMINOLOGY

Rent (lease) - any agreement by which one person (lessor) provides for payment to another person (lessee) plane in temporary possession and / or use for use for commercial purposes. This agreement does not include the sale or conditional sale of the aircraft.

Gross rent ("Wet Leasing" - Wet Lease) - Agreement on which airline (lessor) provides the aircraft with crew for lessee. The Aircraft shall be included to AOC of lessor, which is responsible for the flight safety ensuring.

Incomplete lease ("Dry leasing" - Dry Lease) - an agreement according to which the lessor provides an Aircraft without the crew for the lease of lessee, the Aircraft shall be included to AOC of lessee, which is responsible for flight safety ensuring.

13.1. ТЕРМІНОЛОГІЯ

Оренда (лізинг) - будь-яка угода, згідно якої одна особа (орендодавець) надає за плату іншій особі (орендарю) літак у тимчасове володіння та/або користування для використання його в комерційних цілях. Сюди не включаються угоди про продаж чи умовний продаж літака.

Повна оренда ("Мокрий лізинг" - Wet Lease) - угода, згідно якої авіакомпанія (орендодавець) надає літак з екіпажем в оренду орендарю, ПС має бути включено до СЕ – лізингодавця, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів.

Неповна оренда ("Сухий лізинг" - Dry Lease) - угода, згідно якої орендодавець надає літак без екіпажу в оренду орендарю, ПС має бути включено до СЕ – лізингоотримувача, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів. .

13.2. ANY LEASE-IN

Any lease agreement concerning aircraft used by an Aircompany Part shall be subject to prior approval by the SAAU.

Aircompany shall not lease-in aircraft included in the list of operators subject to operational restrictions, registered in a State of which all operators under its oversight are subject to an operating ban or from an operator that is subject to an operating ban.

(a) Aircompany intending to lease-in an aircraft should provide the competent authority with the following information:

(1) the aircraft type, registration markings and serial number, as soon as available;

(2) the name and address of the registered owner;

(3) a copy of the valid certificate of airworthiness;

(4) a copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements; and

(5) duration of the lease.

(b) In case of wet lease-in, a copy of the AOC of the third-country operator and the areas of operation.

(c) The information mentioned above should be accompanied by a statement signed by the lessee that the parties to the lease agreement fully understand their respective responsibilities under the applicable regulations.

13.2. БУДЬ-ЯКИЙ ДОГОВІР ВЗЯТТЯ У ЛІЗИНГ

Будь-який договір лізингу стосовно ПС, який буде використовуватися Авіакомпанія підлягає попередньому схваленню ДАСУ.

Авіакомпанія не повинна брати в лізинг ПС іншої країни в експлуатантів, включених до списку об'єктів експлуатаційних обмежень, зареєстрованих у країні, у якій усі експлуатанти, що перебувають під її наглядом, підлягають забороні на експлуатацію, або в експлуатанта, що підлягає забороні на експлуатацію.

(a) Якщо Авіакомпанія має намір здавати в оренду літак, повинна надати компетентному органу наступну інформацію:

(1) тип літака, реєстраційний номер та заводський номер, як тільки вони будуть отримані;

(2) ім'я та адреса зареєстрованого власника;

(3) копія дійсного свідоцтва льотної придатності;

(4) копію договору оренди або опис положень лізингу, крім фінансових домовленостей;

(5) термін лізингу.

(b) у випадку мокрого лізингу, копія АОС експлуатанта іншої країни та регіони польотів.

(c) зазначена вище інформація повинна супроводжуватися заявою, підписаною лізингоотримувачем, що сторони договору оренди повністю розуміють свої обов'язки відповідно до чинних правил.

13.3. WET LEASE

13.3.1.Wet lease-in

Aircompany for the approval of the wet lease-in of an aircraft from a third-country operator shall demonstrate to the competent authority all of the following:

(1) that the third country operator holds a valid AOC issued in accordance with Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation;

13.3. МОКРИЙ ЛІЗИНГ

13.3.2.Взяття у мокрий лізинг

На схвалення взяття у мокрий лізинг ПС від експлуатанта іншої країни Авіакомпанія повинна надати підтвердження уповноваженому органу, що:

(1) експлуатант іншої країни є утримувачем чинного АОС, виданого згідно з Додатком 6 до Чиказької конвенції;

(2) that the safety standards of the third country operator with regard to continuing airworthiness and air operations are equivalent to the applicable requirements established Ukraine Air Operations Regulations;

(3) that the aircraft has a Certificate of Airworthiness issued in accordance with Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation.

Wet lease-in agreement with a third-country operator.

If Aircompany is not intending to apply EU safety requirements for air operations and continuing airworthiness when wet leasing-in an aircraft registered in a third country, it should demonstrate to the competent authority that the standards complied with are equivalent to the following requirements:

(a) Annex IV (Part-CAT);

(b) Part-ORO:

(1) ORO.GEN.110 and Section 2 of Subpart GEN;

(2) ORO.MLR, excluding ORO.MLR.105;

(3) ORO.FC;

(4) ORO.CC, excluding ORO.CC.200 and ORO.CC.210(a);

(5) ORO.TC;

(6) ORO.FTL, including related CS-FTL; and

(7) ORO.SEC;

(c) Annex V (Part-SPA), if applicable;

(d) for continuing airworthiness management of the third-country operator, Part-M Subpart-B, Subpart-C and Subpart-G, excluding M.A.707, and M.A.710;

(e) for the maintenance organisation used by the third-country operator during the lease period: Part-145;

(f) retroactive airworthiness requirements in accordance with Part-26; and

(g) the Aircompany should provide the competent authority with a full description of the flight time limitation scheme(s), operating procedures and safety assessment demonstrating compliance with the safety objectives set out in points (b)(1)-(6).

Short-term wet lease-in with a third-country operator

In anticipation of an operational need the operator may enter into a framework agreement with more than one third-country Aircompany provided that these operators comply with ORO.AOC.110(c). These third-country operators should be placed in a list maintained by the lessee.

Gross rent ("Wet Leasing"):

Aircompany should not take under the full lease an aircraft from another entity other than an operator of Ukraine without approval from the SAAU.

Aircompany must ensure that in respect of aircraft lease obligations in full:

(A) The safety standards of the lessor in respect of maintenance, and flight organization are equivalent to applicable airworthiness standards and other normative and technical documents (for non-certified aircraft);

(2) стандарти безпеки експлуатанта іншої країни щодо підтримання льотної придатності та повітряної експлуатації є еквівалентними застосовним вимогам, установленим авіаційними правилами України;

(3) ПС має Сертифікат льотної придатності, виданий згідно з додатком 8 до Чиказької конвенції.

Договір взяття у мокрий лізинг з експлуатантом іншої країни

Якщо Авіакомпанія не має наміру застосовувати вимоги безпеки ЄС для здійснення польотів та продовження льотної придатності, коли літак, що береться у мокрий лізинг, зареєстрований в іншій країні, вона повинна продемонструвати компетентному органу, що стандарти дотримані та еквівалентні наступним вимогам:

(a) додаток IV (Part-CAT);

(b) Part-ORO:

(1) ORO.GEN.110 і розділ 2 підрозділу GEN;

(2) ORO.MLR, виключаючи ORO. MLR. 105;

(3) ORO.FC

(4) ORO.CC, виключаючи ORO. CC. 200 і ORO. CC. 210 (a);

(5) ORO.TC

(6) ORO.FTL, включаючи відповідні CS-FTL; та

(7) ORO.SEC

(c) додаток V (Part-SPA), якщо застосовується;

(d) для продовження організації льотної придатності експлуатантом іншої країни, Part-M Підчастини B, Підчастини C і Підчастини G, за винятком M.A.707, і M.A.710;

(e) для організації обслуговування, що використовується оператором іншої країни в період лізингу: Part-145;

(f) ретроактивні вимоги до льотної придатності відповідно до Part-26; та

(g) Авіакомпанія надає компетентному органу повний опис схеми обмеження часу польоту(ів), процедур виконання польотів та оцінки безпеки, демонструючи дотримання цілей безпеки, викладених у пунктах (b) (1)-(6).

Взяття у короткостроковий мокрий лізинг з оператором іншої країни

В зв'язку з оперативною необхідністю Авіакомпанія може укласти Рамкову угоду з більш ніж одним експлуатантом іншої країни за умови, що ці експлуатанти відповідають ORO. AOC. 110 (c). вищезазначені експлуатанти інших країн мають бути розміщені у списку, що підтримується лізингоотримувачем.

Повна оренда ("Мокрий лізинг"):

Авіакомпанія не повинна брати під повну оренду літак в іншої особи, що не є Експлуатантом України без схвалення з боку ДАСУ.

Авіакомпанія повинна гарантувати, що у відношенні літаків, взятих у повну оренду:

(A) Стандарти безпеки орендодавця у відношенні ТО організації польотів еквівалентні діючим Нормам льотної придатності й інших нормативно-технічних документів (для не сертифікованих літаків);

(B) The lessor is an operator that owns the Air Operator Certificate issued by a Member State of the Chicago Convention;

(C) The airplane has a standard Certificate of Airworthiness issued in accordance with ICAO Annex 8.

(D) There is compliance with all applicable requirements, made common to them by civil aviation authority of the lessor

13.3.3.Wet lease-out

Aircompany provides airplane and complete crew to another person, but it remains operator of the aircraft, keeping all its functions and responsibilities.

Prior to the wet lease-out of an aircraft, Aircompany shall notify the competent authority.

The lessee should maintain a record of occasions when lessors are used, for inspection by the State that issued its AOC.

When notifying the competent authority, Aircompany intending to wet lease-out an aircraft should provide the competent authority with the following information:

(a) the aircraft type, registration markings and serial number;

(b) the name and address of the lessee;

(c) a copy of the lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements; and

(d) the duration of the lease agreement.

13.4. DRY LEASE

13.4.1.Dry lease-in

- Aircompany can commission in incomplete lease an aircraft for commercial air transportation to any operator of a member of the Chicago Convention, provided that the following conditions are complied with

(A) SAAU has made for Aircompany exceptions to the relevant provisions of APU approved by SAAU Order No 682 and - after the foreign competent authority in writing responsibility for maintenance and R and flying the aircraft - aircraft excluded from its Air Operator Certificate; and

(B) airplane is maintained in accordance with the approved maintenance program and R.

Aircompany should not take on part-lease an aircraft from another entity other than an operator of Ukraine, except in the case of approval on the part of the SAAU. All terms that are part of this approval must be included in the lease;

Aircompany must ensure that in respect of aircraft, taken in part-lease, of all differences from the requirements proposed by the existing norms of airworthiness and other regulatory and technical documents (for non-certified aircraft) will be notified, and these differences will be accepted SAAU.

(a) Aircompany for the approval of the dry lease-in of an aircraft registered in a third country shall demonstrate to the competent authority that:

(1) an operational need has been identified that cannot be satisfied through leasing an aircraft registered in the Ukraine;

(2) the duration of the dry lease-in does not exceed seven months in any 12 consecutive month period;

(B) Орендодавець є Експлуатантом, що володіє Сертифікатом Експлуатанта, виданим державою-членом Чікагської конвенції;

(C) Літак має стандартний Сертифікат льотної придатності, виданий відповідно до положень Додатка 8 ІКАО.

(D) Має місце відповідність всім застосовним вимогам, розповсюдженим на них Авіаційною Владою орендаря.

13.3.3.Надання у мокрий лізинг

Авіакомпанія надає літак і повний екіпаж іншій особі, але залишається Експлуатантом літака, зберігаючи всі його функції і відповідальність.

Перед наданням ПС у мокрий лізинг Авіакомпанія повинна повідомити уповноважений орган.

Лізингоотримувач повинен вести облік випадків, коли використовуються лізингодавці, для перевірки державою, що видала його АОС.

У разі повідомлення компетентного органу, Авіакомпанія, в разі наміру надати в мокрий лізинг літак, повинна надати компетентному органу наступну інформацію:

(a) тип літака, оформлення маркування та серійний номер;

(b) ім'я та адреса лізингоотримувача;

(c) копію договору оренди або опис положень лізингу, крім фінансових домовленостей; та

(d) термін дії договору оренди.

13.4. СУХИЙ ЛІЗИНГ

13.4.1.Взяття у сухий лізинг

Авіакомпанія може взяти літак у неповну оренду з метою комерційних авіаперевезень у будь-якого Експлуатанта держави-члена Чіказької конвенції, при дотриманні наступних умов:

(A) ДАСУ зробила для Авіакомпанії виключення з відповідних положень АПУ, затверджених наказом ДАСУ № 682 і - після прийняття іноземним повноважним органом у письмовій формі відповідальності за ТО та Р і льотну експлуатацію літака - виключила літак з його Сертифіката Експлуатанта; і

(B) Літак обслуговується відповідно до затвердженої Програми ТО та Р.

Авіакомпанія не повинна брати під неповну оренду літак в іншої особи, що не є Експлуатантом України, крім як у випадку схвалення з боку ДАСУ. Усі умови, що є частиною цього схвалення, повинні бути включені в Угоду про оренду;

Авіакомпанія повинна гарантувати, що у відношенні літаків, взятих у неповну оренду, про усі відмінності від вимог, запропонованих діючими Нормами льотної придатності й інших нормативно-технічних документів (для не сертифікованих літаків), буде повідомлено, і ці відмінності будуть прийняті ДАСУ.

(a) На схвалення взяття у сухий лізинг ПС, зареєстрованого в іншій країні, Авіакомпанія повинна надати підтвердження уповноваженому органу, що:

(1) було ідентифіковано, що експлуатаційні потреби не може бути задоволено шляхом оренди ПС, зареєстрованих в Україні;

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

(3) compliance with the applicable requirements of airworthiness regulations for air operations is ensured; and

(4) the aircraft is equipped in accordance with the Ukraine regulations for Air Operations.

(3) дотримуються застосовні вимоги авіаційних правил стосовно льотної придатності;

(4) ПС обладнане відповідно до всіх авіаційних правил України.

13.4.2.Dry lease-out

The Aircompany certified in accordance with this Part intending to dry lease-out one of its aircraft shall apply for prior approval by the competent authority. The application shall be accompanied by copies of the intended lease agreement or description of the lease provisions, except financial arrangements, and all other relevant documentation.

13.4.2.Надання у сухий лізинг

Авіакомпанія в разі наміру надати у сухий лізинг один із своїх ПС, повинна заздалегідь отримати схвалення уповноваженого органу. Заява на схвалення повинна супроводжуватися копіями проекту угоди лізингу або описом умов лізингу, крім фінансових домовленостей, і всією іншою доречною документацію.

13.5. CODE-SHARE AGREEMENTS

13.5. ДОГОВОРИ КОД-ШЕР

ORO.AOC.115, AMC1 ORO.AOC.115 (a)(1), AMC2 ORO.AOC.115(b), AMC1 ORO.AOC.115(b)

In circumstances where Aircompany faced the necessity of immediate, urgent and unexpected replacement aircraft approval as provided above may be considered as conditionally issued if:

a) The lessor is an operator that holds the Air Operator Certificate issued by the Ukraine or the State party's Chicago convention;

b) the rental period does not exceed 5 consecutive days and

c) The SAAU is immediately reported on the use of this provision.

(a) Without prejudice to applicable Ukraine safety requirements for third country operators and aircraft, Aircompany shall enter into a code-share agreement with a third country operator only after:

(1) having verified that the third country operator complies with the applicable ICAO standards; and

(2) having provided the competent authority with documented information enabling such authority to comply with ARO.OPS.105;

(b) When implementing the code-share agreement Aircompany shall monitor and regularly assess the ongoing compliance of the third country operator with the applicable ICAO standards in accordance with AMC1 ORO.AOC.115(a)(1), AMC2 ORO.AOC.115(b), AMC1 ORO.AOC.115(b).

(c) Aircompany shall not sell and issue tickets for a flight operated by a third country operator when the third country operator is subject to an operating ban or is failing to maintain compliance with the applicable ICAO standards.

В обставинах, коли Авіакомпанія поставлена перед необхідністю негайної, невідкладної і несподіваної заміни літака обов'язкове схвалення, передбачене вище може розглядатися як умовно видане, якщо:

а) Орендодавець є Експлуатантом, що володіє Сертифікатом Експлуатанта України чи виданим державою-учасником Чіказької конвенції;

б) Період оренди не перевищує 5 послідовних днів; і

в) ДАСУ негайно повідомляється про використання цього положення.

(a) Без обмеження дії положень застосовних вимог законодавства України щодо безпеки для експлуатантів та ПС інших країн Авіакомпанія може укласти договір код-шер з експлуатантом іншої країни тільки після:

(1) підтвердження, що експлуатант іншої країни відповідає застосовним стандартам Міжнародної організації цивільної авіації;

(2) надання уповноваженому органу документально підтвердженої інформації, що дасть змогу йому дотримуватись ARO.OPS.105;

(b) Під час виконання умов договору код-шер Авіакомпанія повинна здійснювати моніторинг та регулярну оцінку відповідності експлуатанта іншої країни застосовним стандартам Міжнародної організації цивільної авіації згідно AMC1 ORO.AOC.115(a)(1), AMC2 ORO.AOC.115(b), AMC1 ORO.AOC.115(b).

(c) Авіакомпанія не повинна продавати і випускати квитки на рейси, що виконуються експлуатантом іншої країни, якщо експлуатант іншої країни підлягає забороні на експлуатацію або не спроможний дотримуватися застосовних стандартів Міжнародної організації цивільної авіації.