

II

(незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2017/363 НА КОМИСИЈАТА

од 1 март 2017 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на посебно одобрение за летање ноќе со едномоторни турбински авиони или во метеоролошки услови за летање по инструменти и условите за одобрение на обука за опасни материи што се однесува на комерцијалните специјализирани операции, некомерцијалните операции за сложени воздухоплови на моторен погон, вклучувајќи и некомерцијални специјализирани операции на сложени воздухоплови на моторен погон

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ⁽¹⁾, а особено членот 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во согласност со Регулативата (ЕЗ) 216/2008 Комисијата би требала да ги донесе потребните правила за спроведување во врска со утврдувањето на условите за безбедни операции на воздухопловите. Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата ⁽²⁾ се утврдени овие услови.
- (2) Со примена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на техничките прелети ќе се предизвикува непропорционално административно оптоварување за индустријата и надлежните органи. Со цел воведување на попропорционален приод и приод кој се базира врз ризик за примена на оваа Регулатива, еднократните летови на воздухоплови кои не превезуваат патници ниту товар, кога воздухопловот врши технички прелети заради адаптација, поправка, проверки за одржување, прегледи, испорака, извоз или слични цели би требало да бидат изземени од примена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

¹ Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

² Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички барања и административни процедури во врска со летачки операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

- (3) Стандардите и препорачаните практики на Меѓународната организација за цивилна авијација (ИКАО), наведени во Дел I од Анекс 6 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година, содржат одредби за операции за летање ноќе со едномоторни турбински авиони или во метеоролошки услови за летање по инструменти. Овие одредби вклучуваат, меѓу другото, услови да при одобрувања на таквите операции, државата на операторот треба да обезбеди усогласеноста со одредени услови, вклучувајќи ги и условите што се однесуваат на вградената опрема, сигурноста на моторот, следењето на параметрите на моторот, процедурите на операторот и обуката на екипажот за летање. Законодавството на Унијата треба да биде усогласено со овие одредби, поради што ќе се осигури дека ноќните комерцијални операции на едномоторни турбински авиони или во метеоролошки услови за летање по инструменти се предмет на одобрување од страна на надлежниот орган.
- (4) Со ваквото усогласување, можноста за летање по пат на отстапување на едномоторни авиони согласно условите утврдени во постоечките иземања кои земјите-членки ги даваат согласно член 8 став (2) од Регулативата на Советот (ЕЕЗ) 3922/91 ⁽³⁾, како што е предвидено во член 6 став (5) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 застарува. Затоа, таа одредба треба да се избрише. Со цел да се обезбеди непречен приод, тие исклучоци за операции на едномоторни авион кои ги вклучуваат во нив наведените услови, би требало во соодветен период по стапувањето во сила на оваа Регулатива, да се сметаат за еквивалентни со одобренијата од надлежниот орган како што е пропишано врз основа на усогласената законска рамка. По овој период на транзиција, не треба да се дозволи потпирање врз таквите исклучоци, туку одобренијата би требало да бидат задолжителни. За време на овој преоден период би требало да се продолжи со тоа известување за секоја релевантна промена во работењето на тие авиони.
- (5) Оператори на комерцијални специјализирани операции, како и оператори на некомерцијални операции со сложени воздухоплови на моторен погон или некомерцијални специјализирани операции со сложени авиони на моторниот погон, со кои не се превезуваат опасни материи, би требале да продолжат со воведување и одржување на програмата за обука за опасни материи во согласност со Анекс III (Дел-ORO) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. Меѓутоа со цел воведување на пропорционален приод и приод кој се базира врз ризик за примена на овие одредби, од надлежниот орган повеќе не треба да се бара одобрение за такви програми за обука.
- (6) Затоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени. Особено, Анекс III (Дел-ORO), од таа Регулативата треба да се измени со цел во условите за одобрување на програма за обука за опасни материи да се воведат пропорционален приод и приод кој се базира врз ризик и во Анекс V од оваа регулатива да се додаде нов поддел за операции на едномоторни турбински авиони (Дел-SPA).

³ Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките барања и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник L 373, 31.12.1991 година, стр. 4).

- (7) Мерките предвидени во оваа Регулатива во поглед на едномоторни турбински авиони се базираат на мислењата⁽⁴⁾ на Европската агенција за воздухопловна безбедност во согласност со член 17 став (2) точка (б) од и член 19 став (1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (8) Мерките предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 кон Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

- (1) Во член 6, ставот 3 се менува како што следува:

„3. По пат на отстапување од член 5 и не без штета по Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата(*) во врска со дозволи за летање поврзани со воведување или измена на типовите на воздухоплови, извршени од проектантски или производствени организации во рамките на опсегот на нивните права, како и на летовите на воздухоплови со кои не се превезуваат патници ниту товар, односно кога воздухопловот врши технички прелети за обновување, поправка, сервисирање, контрола, испорака, извоз или слични цели продолжуваат да се вршат во согласност со условите утврдени во националното право на земјите-членки.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата од 3 август 2012 година за воспоставување на правила за спроведување за издавање на уверение за пловидбеност и заштита на животната средина и за воздухоплови и сродни производи, делови и уреди, како и за издавање на уверение на проектантски и производствени организации (Сл. весник L 224, 21 август 2012 година, стр. 1).“;

- (2) Во член 6 ставот (5) се менува како што следува:

„До 2 септември 2017 година, изземањата кои се одобрени пред 22 март 2017 година, во согласност со став (2) од член 8 од Регулатива (ЕЗ) бр. 3922/91 како што е предвидено во став (5) од член 6 од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 кое се применувало пред 22 март 2017 година, се сметаат за подеднакво вредни со одобренијата наведени во CAT.POL.A.300(a) од Анекс IV. По 2 септември 2017 година, тие изземања не се повеќе валидни за операции со едномоторни авиони.

Доколку било која промена во користењето на тие авиони во операција, која влијае на условите утврдени во тие изземања предвидени во периодот од 22 март 2017 година до 2 септември 2017 година, за таа промена се известува Комисијата и Агенцијата пред да се спроведе таа промена. Комисијата и

Агенцијата ја оценуваат предложената промена во согласност со член 14(5) на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.`

- (3) Анексите II, III, IV и V се изменуваат во согласност со Анексите од оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 1 март 2017 год.

*За Комисијата
Претседател*

Жан-Клод Јункер

АНЕКС

Анексите II, III, IV и V од Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат како што следува:

(1) Во Анекс II (Дел-ARO) Додаток II се заменува со следново:

Додаток II

ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт на надлежниот орган кој издава одобрение				
Телефон ⁽¹⁾ : _____;		Факс: _____;		
Електронска пошта: _____				
АОС ⁽²⁾ : Назив на операторот ⁽³⁾ : Датум ⁽⁴⁾ : Потпис:				
Два комерцијален назив:				
Оперативни спецификации:				
Модел на воздухоплов ⁽⁵⁾ :				
Регистарски ознаки ⁽⁶⁾ :				
Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз <input type="checkbox"/> патници <input type="checkbox"/> карго <input type="checkbox"/> останато ⁽⁷⁾ _____				
Област на оперирање ⁽⁸⁾				
Посебни ограничувања ⁽⁹⁾				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација ⁽¹⁰⁾	Забелешки
Опасни материи	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции при ограничена видливост			CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
Полетување				
Приод и слетување	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полетување	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> неприменливо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> неприменливо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време за промена на патека ⁽¹⁵⁾ : min.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Спецификации на минимални навигациски перформанси	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Летање ноќе со едно моторен авион на турбински погон или во IMC (SET-IMC)			⁽¹⁸⁾	
Операции на хеликоптер со помош на систем за ноќно гледање на пилотот	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (ННО)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Летови на хеликоптери за истна медицинска помош	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Хеликоптерски операции на отворено море	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Обучка на кабинскиот персонал ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Издавање на потврда на кабински персонал ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Континуирана пловидбеност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Друго ⁽²²⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

⁽¹⁾ Податоци за контакт по телефон и факс со надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

⁽²⁾ Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС).

⁽³⁾ Се внесува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as) пред комерцијалниот назив.

⁽⁴⁾ Датум на издавање на оперативните спецификации (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.

⁽⁵⁾ Се внесува ознаката на ИКАО за марката, моделот и серијата на воздухопловот, или основната серија, ако серијата не е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Регистарските ознаки се наведени во оперативните спецификации или во оперативниот прирачник. Во вториот случај, во поврзаните оперативни спецификации треба да има упатување на поврзаната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да бидат запишани во колоната за забелешки од односното одобрение.

⁽⁷⁾ Останат тип на превоз кој е потребно да се наведе (пр. Медицински превоз).

⁽⁸⁾ Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).

⁽⁹⁾ Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само денски, итн.).

⁽¹⁰⁾ Во оваа колона се наведуваат критериумите за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

⁽¹¹⁾ Се вметнува важечката категорија на прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.

⁽¹²⁾ Се вметнува одобрената видливоста по должина на полетно – слетната патека при полетување во метри. Ако се дадени различни одобрувања, за секое одобрение може да се користи по еден ред.

⁽¹³⁾ Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се пречкрта, само ако максималното ниво на лет за воздухопловот е под FL290.

⁽¹⁴⁾ Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо“ (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.

⁽¹⁵⁾ Може да се наведе и граничното растојание (во NM), како и типот на мотор.

⁽¹⁶⁾ Навигација, базирана на перформанси и опремата на воздухоплов (PBN): за секое комплексно специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања или услови, наведени во колоните „Спецификации“ и/или „Забелешки“. Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.

⁽¹⁷⁾ Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеве од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

⁽¹⁸⁾ Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција/мотор

⁽¹⁹⁾ Одобрение за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабинскиот персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-BB) кон Регулацијата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата.

⁽²⁰⁾ Одобрение за издавање на потврда за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-CC) кон Регулацијата (ЕУ) бр. 1178/2012/2012 на Комисијата.

⁽²¹⁾ Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуирана пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на регулативата, по која се бара тоа, на пр. Анекс I (Дел-K), Поддел E кон Регулацијата (ЕЗ) бр. 1321/2014 на Комисијата.

⁽²²⁾ Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или едно квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од густо населена област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS, воздухоплови, кои се користат за некомерцијални операции.

Образец 139 на EASA, издание 3';

(2) Во Анекс III (Дел – ORO) се изменува како што следува:

(a) Во точката ORO.GEN.110, точките (s) и (и) се заменуваат со следново:

`(s) Операторот утврдува и одржува програми за обука за опасни материи за персоналот, како што се бара од техничките инструкции. Таквите програми

за обука се во согласност со одговорностите на персоналот. Програмите за обука за операторите кои се занимаваат со комерцијални операции во воздушниот сообраќај CAT, без разлика дали се превезуваат опасни материи или не, како и операторите кои вршат други операции, освен операциите на CAT наведени во точките (б), (в) и (г) од точката ORO.GEN.005, со кои се пренесуваат опасни материи, се предмет на ревизија и одобрение од надлежниот орган.

(и) По исклучок од ставот (с), операторите кои вршат комерцијален воздушен превоз со следниве воздухоплови се должни да обезбедат дека екипажот за летање добил соодветна обука или инструкција што му овозможува препознавање на непријавени опасни материи кои што патниците ги носат со себе или кои се внесуваат како товар:

(1) едрилица;

(2) балон;

(3) едномоторен авион со елиси со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) од најмногу до 5 700 кг најголем оперативен број на патнички седишта до 5, кој полетува и слетува на ист аеродром или оперативна површина, по VFR преку ден; или

(4) едномоторен хеликоптер кој не е сложен хеликоптер на моторен погон, со најголем оперативен број на патнички седишта до 5, кој полетува и слетува на ист аеродром или оперативна површина, по VFR преку ден.;

(б) во точката ORO.FC.A.250 точката (а) се заменува како што следува:

(а) Имателот на CPL(A) (авион) постапува како заповедник во комерцијалниот воздушен превоз на авион со еден пилот, само ако е исполнет еден следниве услови:

(1) доколку врши превоз на патници според VFR, надвор од радиус од 50 NM (90 km) од аеродромот на полетување, тој/таа има направено најмалку 500 часови лет со авион или поседува важечко овластување за летање по инструменти;

(2) доколку лета со повеќемоторен тип според IFR, има направено минимум 700 часови лет со авиони, кој вклучува 400 часови како водач на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR и 40 часови лет во повеќемоторни операции. Налетот од 400 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налет како копилот во рамки на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од времето на летање како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов;

(3) кога врши лет со едномоторен тип на авион согласно IFR, има направено минимум 700 часови лет со авиони, кој вклучува 400 часови како водач

на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR. Налетот од 400 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налет како копилот во рамки на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од времето на летање како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов.`;

(3) Во Анекс IV (Дел-САТ) се изменува како што следува:

(a) точката САТ.ОР.МРА.136 се заменува со следново:

`САТ.ОР.МРА.136 Маршрути и области за операција — едномоторни авиони

Освен доколку не е одобрено до страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО ИМС (SET-ИМС), операторот гарантира дека операциите со едномоторни авиони се вршат само по маршрути и во области во кои има простор, кој дозволува безбедно извршување на принудно слетување.

(б) во точката САТ.ОР.МРА.180, точката (a) се заменува со следново:

`(a) Во случај кога не е можно да се користи аеродромот на заминување како алтернативен аеродром на полетување поради метеоролошки причини или поради причини поврзани со перформансите, операторот треба да избере друг соодветен алтернативен аеродром на полетување, кој во однос на аеродромот на заминување не е подалеку од:

(1) за двомоторни авиони:

(i) едночасовен лет со OEI брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување; или

(ii) Време на отстапување на ETOPS, одобрено во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Г, кое подлежи на ограничувања по MEL, до максимум 2 часа на OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базирано на фактичката маса на полетување;

(2) за авиони со три и четири мотори, двочасовен лет со OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови при мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување.

(3) за операции одобрени во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СОЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО ИМС (SET-ИМС), 30 минути лет со вообичаена брзина на крстарење услови при мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување.

Доколку авионот е со повеќе мотори, ако AFM не содржи OEI брзина на крстарење, брзината што треба да се користи при пресметките е таа брзина

која се постигнува со останатиот(-ите) мотор(-и), кој(-и) работи(-ат) во максимална континуирана снага.`;

(в) во точката CAT.POL.A.300, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Освен доколку не е одобрено од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО ИМС (SET-ИМС), операторот не смее да користи едномоторен авион:

(1) во текот на ноќта; или

(2) при ИМС, освен според посебни условите на визуелно летање (VFR).`;

(г) точката CAT.POL.A.320 се заменува со следново:

CAT.POL.A.320 Лет по маршрута —едномоторни авиони

(а) При очекуваните временски услови на летање и во случај на отказ на мотор, авионот мора да биде во состојба да стигне до место, каде што може да се изврши безбедно принудно слетување, освен доколку не е одобрено од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО ИМС (SET-ИМС), и се применува периодот на ризик.

(б) За потребите од точката (а), се претпоставува дека во моментот на отказ на мотор:

(1) авионот не лета на висина поголема од висината при која брзината на искачување е еднаква на 300 ft за минута, со мотор кој работи со специфицирани услови со максимална непрекината моќност; и

(2) наклонот на маршрутата е бруто-наклонот на намалување, зголемен со наклон од 0,5 %.

(4) Во Анекс V(Дел – SPA), се додава следниов Поддел J

ПОДДЕЛ J

ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО МЕТЕОРОЛОШКИ УСЛОВИ ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ (SET-ИМС)

SPA.SET-ИМС.100 Операции во SET-ИМС

Во комерцијални операции за воздушен сообраќај (CAT), едномоторните турбински авиони може да вршат операции ноќе или во ИМС само доколку имаат одобрениеза SET-ИМС од надлежниот орган.

SPA.SET-IMC.105 Одобрение за вршење операции во SET-IMC

За да се добие одобрение за SET-IMC од надлежниот орган, операторот обезбедува доказ дека се исполнети следниве услови:

(а) прифатливо ниво на сигурноста на турбински мотор се постигнува во работа што вообичаено се користи во целиот свет, заради одредена комбинација на воздухопловните конструкции / мотори;

(б) посебни упатства и процедури за одржување со цел да се обезбедат планираните нивоа на постојана пловидбеност и сигурност на воздухопловот на операторот во согласност со Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 (Дел-К), вклучувајќи и сè од следниве работи:

(1) програма за следење на параметрите на моторот, освен за авиони со првичен поединечно издаден сертификат за тестирање на пловидбеност по 31 декември 2004 година, кој мора да има автоматски систем за следење на трендот;

(2) програма за обезбедување на сигурност на електроенергетскиот систем и другите придружни системи;

(в) се воспоставува состав на екипаж за летање и програмата за обука / проверка за членовите на екипажот за летање кои се вклучени во овие операции;

(г) се утврдуваат оперативни процедури, во кои се наведува:

(1) опрема што мора да се носи во воздухопловот, вклучувајќи ги и неговите оперативни ограничувања и соодветните записи во MEL;

(2) планирање на летот;

(3) вообичаени процедури;

(4) процедури за вонредни случаи, вклучувајќи процедури за дефект на погонскиот систем, како и процедури за принудно слетување во сите временски услови;

(5) следење и известување за инциденти;

(д) извршена е проценка на безбедноста, вклучувајќи го и утврдувањето на дозволеният период на ризик ако операторот има намера да го применува.

SPA.SET-IMC.110 Услови за опремата за операции на SET-IMC

Авионите кои се користат за операциите SET-IMC треба да бидат опремени со следната опрема: :

(а) два независни извори на електрична енергија, при што секој да може да ги снабди сите неопходни инструменти за летање, навигациски системи и системите на воздухоплови потребни за продолжување на летот до

дестинацијата или алтернативниот аеродром;

(б) два позициони дисплеи кои се напојуваат од одделни извори;

(в) за операции превоз на патници, ремени или безбедносни ремени со дијагонална лента за на рамо за секое патничко седиште;

(г) воздухопловна опрема за снимање на временските услови;

(д) во авионите со кабина под притисок, потребно е да има доволно дополнителен кислород за сите лица во случај на спуштање на воздухопловот поради дефект на мотор, при максимална дозволена висина на крстарење, при оптимална брзина и конфигурација на планирање претпоставувајќи ја максималната ставка на испуштање на воздухот од кабина се додека не се постигнат од стабилни услови на кабината под 13 000 ft;

(ѓ) систем за просторна навигација што може да се програмира од местото на слетување и кој на екипажот за летање му обезбедува латерално наведување за овие места;

(е) радиовисиномер ;

(ж) светилки за слетување доволни за осветлување на точката на допир на полетно слетната патека на растојание од 200 ft до растојанието на слетувањето со изгасен мотор;

(и) системот за снабдување со електрична енергија во случаи на опасност, во случај на губење на целата генерирана електрична енергија, доволен капацитет и траење на напојувањето при дополнително оптоварување со следново:

(1) неопходни инструменти за лет и за просторна навигација се потребни за време на спуштање од максимална оперативна висини по откажување на моторот;

(2) средства за еден обид за рестартирање на моторот;

(3) вовлекување на стојниот трап и закрилцата, доколку е потребно;

(4) употреба на радиовисиномер при слетување;

(5) светилки за слетување;

(6) еден грејач на питовата цефка;

(7) ако е вградено, електрично средство што му овозможува на пилотот доволна видливост за слетување;

(с) систем за палење кој се активира автоматски или може да се управува рачно за полетување, слетување и лет во услови на видлива влажност;

(и) постојан уред за следење на системот за подмачкување на погонскиот систем за откривање на присуството на отпад поврзан со непосреден отказ на компонентата на погонскиот уредот, вклучувајќи предупредувачко светло во пилотската кабина;

(ј) уред за контрола на моќноста на моторот, која му овозможува на моторот да работи во доволен опсег на снага за безбедно извршување на летот во случај на било каква разумна веројатност за дефект при единица за контрола на дотокот на горивото. `.
