

I

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) nr 859/2008,

20. august 2008,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 seoses õhusõidukiga teostatava ärilise lennutranspordi suhtes kohaldatavate ühiste tehniliste nõuete ja haldusprotseduuridega

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrust (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Määruses (EMÜ) nr 3922/91 on sätestatud, et komisjon teeb määruse III lisa loetletud ühistes tehnilistes nõuetes ja haldusprotseduurides teaduslikust ja tehnilisest progressist tulenevaid vajalikke muudatusi.

(2) Määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa põhineb Ühinenud Lennuametite (*Joint Aviation Authorities – JAA*) vastu võetud ühtlustatud eeskirjadel – ühistel lennundusnõuetel ärilises lennutranspordis (lennukid) (*Joint Aviation Requirements Commercial Air Transportation (Aeroplanes)*) (JAR-OPS 1).

(3) Määrusega (EÜ) nr 8/2008 ⁽²⁾ ajakohastati III lisa, et kajastada JAR-OPSi pärast 1. jaanuari 2005 tehtud muudatusi (muudatused 9–12) enne kuupäeva, millest alates hakatakse kõnealust lisa kohaldama (16. juuli 2008).

(4) Tulenevalt Euroopa Lennundusohutusameti tehtud täiendavast tööst ja et määruses (EÜ) nr 8/2008 sätestatud rakenduseeskirju ei ole veel vastu võetud, tuleks kõnealust lisa uuesti muuta, et lisada teatavad üksikasjalikud tehnilised ja käitamishõuded, mis on seotud kõnesoleva lisa kõige olulisemate ohutuselementidega.

(5) Kõnealuseid uusi nõudeid tuleks hakata kohaldama viivitamata. Asjaomasele tööstusharule ja ametiasutustele on siiski vaja lisaega, et rakendada keerukaid sätteid, mis hõlmavad igailmalende ja salongipersonali koolitamist.

(6) Seetõttu tuleks määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa vastavalt muuta.

(7) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 12 kohaselt asutatud lennuohutuskomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa asendatakse käesoleva määruse lisaga.

Artikkel 2

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

⁽²⁾ ELT L 10, 12.1.2008, lk 1.

1. Käesolev määrus jõustub selle Euroopa Liidu Teatajas avaldamise päeval.

2. Käesoleva määruse lisa neid sätteid, mis hõlmavad nõudeid OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, OPS 1.1005 1. liidet, OPS 1.1010 1. liidet, OPS 1.1015 1. liidet ja nõuete OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. liidet, kohaldatakse alates 16. juulist 2009.

3. Käesoleva määruse lisa neid sätteid, mis hõlmavad nõudeid OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS

1.455, OPS 1.460, OPS 1.430 1. liidet, OPS 1.440 1. liidet, OPS 1.450 1. liidet ja OPS 1.455 1. liidet, kohaldatakse alates 16. juulist 2011.

4. Kuni võetakse vastu lõigetes 2 ja 3 osutatud sätteid, jätkatakse määruse (EÜ) nr 8/2008 lisa vastavate sätete kohaldamist.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 20. august 2008

Komisjoni nimel
asepresident
Antonio TAJANI

LISA

„III LISA

Õhusõidukiga teostatava ärilise lennutranspordi suhtes kohaldatavad ühised tehnilised nõuded ja haldusprotseduurid

OPS 1. Äriline lennutransport (lennukitel)

Sisukord

A-ALAJAGU	–	Kohaldamine ja mõisted
B-ALAJAGU	–	Üldnõuded
C-ALAJAGU	–	Käitaja sertifitseerimine ja järelevalve
D-ALAJAGU	–	Käitamisprotseduurid
E-ALAJAGU	–	Igailmalennud
F-ALAJAGU	–	Lennu teostamise üldnõuded
G-ALAJAGU	–	Suutlikkusklass A
H-ALAJAGU	–	Suutlikkusklass B
I-ALAJAGU	–	Suutlikkusklass C
J-ALAJAGU	–	Mass ja balansseering
K-ALAJAGU	–	Mõõteriistad ja seadmed
L-ALAJAGU	–	Side- ja navigatsiooniseadmed
M-ALAJAGU	–	Lennukite hooldus
N-ALAJAGU	–	Lennumeeskond
O-ALAJAGU	–	Salongipersonal
P-ALAJAGU	–	Käsiraamatud, tehnilised päevikud ja dokumendid
Q-ALAJAGU	–	Lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded
R-ALAJAGU	–	Ohtlike kaupade vedu lennutranspordiga
S-ALAJAGU	–	Lennundusjulgestus

A-ALAJAGU

KOHALDAMINE JA MÕISTED

OPS 1.001

Kohaldatavus

OPS 1. osa sätestab nõuded, mida kohaldatakse kõikide ärilise lennutranspordi eesmärkidel kasutatavate tsiviillennukite käitamise suhtes kõikide käitajate puhul, kelle peamine äritegevuse koht ja registreeritud asukoht (selle olemasolul) on liikmesriigis (edaspidi käitaja). OPS 1 ei kohaldata

- 1) lennukite suhtes, mida kasutatakse kaitseväe, tolli ja politsei teenistustes, ega
- 2) langevarjuhüpete kohale või tulekahju kustutamise kohale lendamise, seal nende tegevuste sooritamise või sealt tagasi pöörduvate lendude suhtes, kui nendel lendudel veetakse inimesi, kes tavaliselt sõidavad langevarjuhüpetele või tulekahju kustutamisele, ega
- 3) lendude suhtes, mis sooritatakse vahetult enne lennutöid, nende tööde ajal või vahetult pärast selliseid töid, kui nimetatud lennud on seotud lennutöödega ning kui nendel lendudel veetakse peale meeskonnaliikmete kuni kuut inimest, kes on lennutöödel hädavajalikud.

OPS 1.003

Mõisted

- a) Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - 1) „tunnustatud/vastuvõetav” – kavatsatud eesmärgi saavutamiseks lennuameti poolt vastuväiteid mitte esile kutsuv ja nõuetekohaseks peetav;
 - 2) „(lennuameti poolt) heaks kiidetud/kinnitatud” – (lennuameti poolt) kavatsatud eesmärgi saavutamiseks dokumenteeritult nõuetekohaseks tunnistatud;
 - 3) „minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL)” – õhusõiduki tüübi kohane põhiloetelu (kaasa arvatud sissejuhatav osa), milles määratletakse need mõõteriistad, varustus, seadmed ja funktsioonid, mis kehtivates lennukõlblikkuse-alastes sertifitseerimistingimustes ette nähtud ohutustaset säilitades võivad ajutiselt mitte töötada/mitte töökorras olla õhusõiduki konstruktsiooni sisemise reservi ja/või konkreetsete käitamis- ja hooldusprotseduuride, tingimuste ja piirangute tõttu ning vastavalt kehtivale jätkuva lennukõlblikkuse korrale;
 - 4) „minimaalvarustuse loetelu (MEL)” – loetelu (kaasa arvatud sissejuhatav osa), milles sätestatakse, milliste lennu alustamisel mittetöötavate mõõteriistade, varustuse, seadmete või funktsioonidega võib õhusõidukit konkreetsetes tingimustes käitada. Selle nimestiku koostab käitaja oma konkreetse õhusõiduki jaoks, võttes vastavalt lennuameti kinnitatud korrale arvesse oma õhusõiduki määratlust ning asjakohaseid käitamis- ja hooldustingimusi.
- b) Käesolevas lisas viidatud M-osa ja 145. osa on samad, mis komisjoni määruses (EÜ) nr 2042/2003 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ELT L 315, 28.11.2003, lk 1.

B-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

OPS 1.005

Üldnõuded

- a) Käitaja tohib käitada õhusõidukit ärilise lennutranspordi eesmärkidel ainult kooskõlas OPS 1. osas sätestatud nõuetega. Leebemad nõuded B-suutlikkusklassi lennukite käitamisteks on toodud OPS 1.005 lõike a 1. liites.
- b) Käitajal tuleb täita kehtivaid, ärilise lennutranspordi eesmärgil käitatavatele lennukitele tagasiulatuvalt kohaldatavaid lennukõlblikkusnõudeid.
- c) Kõiki lennukeid tuleb käitada nende lennukõlblikkussertifikaadi tingimuste ning lennukikäsiraamatus toodud piirangute kohaselt.
- d) Kõik õhusõidukit jälgendavad koolituseadmed (STD), mida lennuki asemel koolitamise ja/või kontrollimise eesmärkidel kasutatakse, näiteks lennusiimulaatorid või õhusõiduki lendu jälgendavad koolituseadmed (FTD), peavad vastama õhusõidukit jälgendavatele koolituseadmetele kehtivatele nõuetele. Käitaja, kes kavatseb selliseid õhusõidukit jälgendavaid koolituseadmeid kasutada, peab hankima selleks loa lennuametilt.

OPS 1.020

Seadused, eeskirjad ja menetlused – käitaja kohustused

Käitaja peab tagama, et

- 1) kõik töötajad on teadlikud nõudest, et neil tuleb täita lendude toimumiskohaks olevate riikide seadusi, eeskirju ja menetlusi, mis seonduvad nende tööülesannete täitmisega, ja
- 2) kõik meeskonnaliikmed tunnevad oma tööülesannete täitmisega seonduvaid seadusi, eeskirju ja menetlusi.

OPS 1.025

Ühine suhtlemiskeel

- a) Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed saavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.
- b) Käitaja peab tagama, et kõik käitamise seotud töötajad saavad aru keelest, milles on kirjutatud lennutegevuskäsiraamatu need osad, mis käivad nende tööülesannete ja kohustuste kohta.

OPS 1.030

Minimaalvarustuse loetelud – käitaja kohustused

- a) Käitaja kehtestab kõikidele lennukitele minimaalvarustuse loetelu (*Minimum Equipment List* – MEL), mille kinnitab lennuamet. Minimaalvarustuse loetelu aluseks tuleb võtta asjaomane lennuameti poolt kinnitatud minimaalvarustuse põhiloetelu (*Master Minimum Equipment List* – MMEL) (kui see on olemas), kusjuures minimaalvarustuse loetelu ei tohi olla vähem piirav kui selle aluseks olev minimaalvarustuse põhiloetelu.
- b) Käitaja tohib käitada lennukit ainult kooskõlas minimaalvarustuse loeteluga (MEL), välja arvatud juhul, kui lennuamet on lubanud teisiti. Mingitel tingimustel ei tohi lubada lende, mis on vastuolus minimaalvarustuse põhiloeteluga (MMEL).

OPS 1.035

Kvaliteedisüsteem

- a) Käitajal tuleb kehtestada üks kvaliteedisüsteem ning määrata ametisse üks kvaliteedijuht, jälgimaks lendude ohutuse ja lennukite lennukõlblikkuse tagamiseks kehtestatud protseduuride täitmist ning nende protseduuride asjakohasust. Vastutavale juhile tagasiside andmine peab olema kontrollisüsteemi osaks (vaata ka OPS 1.175 lõiget h), et vajaduse korral tagada korrigeerivad meetmed.
- b) Kvaliteedisüsteem peab sisaldama kvaliteedi tagamise programmi, mille menetluste abil kontrollitakse, kas kogu lennutegevus toimub vastavalt kehtivatele nõuetele, standarditele ja protseduuridele.
- c) Kvaliteedisüsteem ja kvaliteedijuht peavad olema lennuametile vastuvõetavad.
- d) Kvaliteedisüsteem peab olema kirjeldatud asjakohastes dokumentides.
- e) Olenemata eespool toodud lõikest a võib lennuamet nõustuda ka kahe kvaliteedijuhi ametisemääramisega – üks lennutegevuse ja teine hoolduse valdkonnas – tingimusel, et käitaja on moodustanud ühe kvaliteedijuhtimise üksuse kvaliteedisüsteemi ühtseks rakendamiseks kogu ettevõttes.

OPS 1.037

Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programm

- a) Käitaja peab kehtestama ja järgima õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi, mis võib olla ühendatud kvaliteedisüsteemiga ning millesse peavad kuuluma järgmised komponendid:
 - 1) programmid kogu lennutegevusega seotud personali riskiteadlikkuse saavutamiseks ja säilitamiseks ja
 - 2) juhtumitest teavitamise süsteem, mille abil saab võrrelda ja hinnata intsidentide ja õnnetuste aruandeid ning teha nende põhjal kindlaks lennuohutust kahjustavad suundumused või kõrvaldada puudused. Süsteemis peavad olema kaitstud ettekandja isikuandmed ning ettekandeid peab olema võimalik ka anonüümselt esitada ja
 - 3) õnnetuste ja intsidentidega seotud asjakohase teabe hindamine ning vastava teabe levitamine ilma süü omistamiseta ja
 - 4) 27 000 kg-st suurema maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) lennukite lennuandmete monitooringu programm. Lennuandmete monitooring (*flight data monitoring* – FDM) on igapäevases lennutegevuses saadud digitaalsete lennuandmete kasutamine lennuohutusalaseks ennetustööks ja lennuohutuse parandamiseks. Lennuandmete monitooringu programm ei ole karistava eesmärgiga ning sellel peab olema piisavalt andmeallikate kaitsevahendeid, ja
 - 5) õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi eest vastutava isiku määramine.
- b) Õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi põhjal korrigeerivate meetmete kohta ettepanekute tegemine on programmi eest vastutava isiku ülesanne.
- c) Kvaliteedijuht jälgib õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi põhjal tehtud ettepanekute alusel kehtestatud korrigeerivate meetmete tõhusust.

OPS 1.040

Meeskonnaliikmed

- a) Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna ja salongipersonali liikmed on koolitatud ja pädevad oma tööülesandeid täitma.

- b) Kui lennuki reisijate salongis täidavad peale salongipersonali liikmete oma tööülesandeid ka muud meeskonnaliikmed, tagab käitaja, et
- 1) reisijad ei aja neid segi salongipersonali liikmetega;
 - 2) nad ei ole kohtadel, mis on nõuete kohaselt ette nähtud salongipersonali liikmetele;
 - 3) nad ei takista salongipersonali liikmetel tööülesannete täitmist.

OPS 1.050

Otsingu- ja päästeteave

Käitaja tagab, et kavandatavat lendu puudutav oluline teave otsingu- ja päästeteenistuste kohta on kabiinis kergesti kättesaadav.

OPS 1.055

Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta

Käitajal tagab, et kõikidel lennukitel on pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite nimekirjad, mida saaks kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele. Nimetatud teave peab sisaldama vastavalt vajadusele päästeparvede ning pürotehniliste vahendite arvu, värvi ja tüüpe, üksikasju meditsiinilise esmaabi vahendite, veevarude ning ohuolukorra jaoks mõeldud portatiivsete raadioseadmete tüüpide ja sageduste kohta.

OPS 1.060

Hädamaandumine vette

Käitaja ei käita 30st suurema lubatud istekohtade arvuga lennukit veekogu kohal maismaast kaugemal kui hädamaandumiseks sobivast kohast 120minutilise reisilennu kiirusel läbitud teekond või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem), välja arvatud, kui lennuk vastab kehtivates lennukõlblikkuse eeskirjades ette nähtud vette sooritatava hädamaandumise nõuetele.

OPS 1.065

Lahingrelvade ja lahingumoonu vedu

- a) Käitaja tohib vedada lahingrelvi ja lahingumoonu lennutranspordiga üksnes juhul, kui tal on selleks kõikide asjaomaste riikide luba.
- b) Käitaja tagab, et lahingrelvad ja lahingumoon
 - 1) on lennukis paigutatud kohta, mis ei ole lennu ajal reisijatele juurdepääsetav, ja
 - 2) on tulirelvade korral laadimata,

välja arvatud juhul, kui enne lennu alustamist on kõik asjassepuutuvad riigid andnud loa lahingrelvade ja lahingumoonu vedamiseks tingimustel, mis osaliselt või täielikult erinevad käesolevas lõikes ettenähtust.
- c) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenile teatatakse enne lennu algust kõik üksikasjad lennuki pardal olevate lahingrelvade ja lahingumoonu ning nende asukoha kohta.

OPS 1.070

Sportrelvade ja laskemoona vedu

- a) Käitaja võtab kõik võimalikud meetmed tagamaks, et teda teavitatakse kõikidest sportrelvadest, mida kavatsetakse lennutranspordiga vedada.
- b) Käitaja, kes võtab sportrelvad transportimiseks vastu, tagab, et
 - 1) need paigutatakse lennukis kohta, mis ei ole reisijatele lennu ajal juurdepääsetav, välja arvatud juhul, kui lennuameti otsusel ei ole selle nõude täitmine praktiliselt võimalik ning kui lennuamet on nõustunud teistsuguste protseduuride kohaldamisega, ja
 - 2) tulirelvad või muud laetavad relvad on laadimata.
- c) Sportrelvade laskemoona võib teatud piirangutega vedada reisijate registreeritud pagasis kooskõlas tehniliste juhenditega (vt OPS 1.1160 lõike b punkti 5), nagu on määratletud OPS 1.1150 lõike a punktis 15.

OPS 1.075

Inimeste vedu

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ükski isik ei viibi lennu ajal lennuki nendes osades, mis ei ole ette nähtud inimeste veoks, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten on kellelegi andnud ajutise sissepääsuloa mõnesse lennuki osasse:

- 1) eesmärgiga tegutseda lennuki või lennukis olevate inimeste, loomade või kaupade ohutuse huvides, või
- 2) kus veetakse lasti või pardavarustust ja kuhu lennu ajal on juurdepääs ette nähtud.

OPS 1.080

Teadlikult tühjaks jäetud

OPS 1.085

Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige vastutab oma tööülesannete nõuetekohase täitmise eest, mis
 - 1) on seotud lennuki ja selles viibijate ohutusega ja
 - 2) on kindlaks määratud lennutegevuskäsiraamatu juhendites ja menetlustes.
- b) Meeskonnaliige peab
 - 1) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest vigadest, rikestest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada lennuki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas ka rikestest avariisüsteemides;
 - 2) teavitama õhusõiduki kaptenit kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada lennutegevuse ohutust;
 - 3) kasutama käitaja juhtumitest teatamise süsteeme vastavalt OPS 1.037 lõike a punktile 2. Kõikidel sellistel juhtudel edastatakse ettekande/ettekannete koopia asjaomasele õhusõiduki kaptenile.
- c) Eespool toodud lõikes b sätestatule vaatamata ei ole meeskonnaliikmel kohustust teatada juhtumist, millest on juba teatanud mõni teine meeskonnaliige.

- d) Meeskonnaliige ei tohi lennukiga tööülesandeid täita:
- 1) kui ta on mingi ravimi mõju all, mis võib pärssida tema võimet tegutseda ohutult;
 - 2) pärast süvaveesukeldumist, välja arvatud juhul, kui süvaveesukeldumisest on möödunud piisavalt pikk aeg;
 - 3) pärast doonorivere loovutamist, välja arvatud juhul, kui sellest on möödunud piisavalt pikk aeg;
 - 4) kui kehtivad tervisenõuded ei ole täidetud või ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või
 - 5) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud, või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.
- e) Meeskonnaliige täidab käitaja kehtestatud alkoholitarbimise nõudeid, mis on lennuametile vastuvõetavad ning vähemalt sama piiravad kui järgmised nõuded:
- 1) alkoholi ei tohi tarbida vähemalt kaheksa tundi enne ettenähtud lennu ettevalmistusajaga või valveajaga;
 - 2) vere alkoholisisaldus ei tohi lennuaja alguses ületada 0,2 promilli;
 - 3) alkoholi ei tohi tarbida lennuaja kestel ega valveajal.
- f) Õhusõiduki kapten
- 1) vastutab kõikide pardal olevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest alates hetkest, mil ta jõuab pardale, kuni lennukilt lahkumiseni lennu lõpul;
 - 2) vastutab lennuki käitamise ja ohutuse eest alates hetkest, kui lennuk on valmis stardieelseks ruleerimiseks, kuni lennu lõpuni, kui lennuk jääb lõplikult seisma ning tema veomootorid on seiskunud;
 - 3) omab õigust anda kõiki käsklusi, mida ta peab vajalikuks lennuki ning lennukis veetavate inimeste ja vara ohutuse tagamiseks;
 - 4) omab õigust saata lennuki pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa lastist, kes/mis tema arvates võivad kujutada potentsiaalset ohtu lennuki või lennukis viibijate ohutusele;
 - 5) ei luba vedada lennukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis tõenäoliselt ohustab lennukit või lennukis viibijaid;
 - 6) omab õigust keelduda vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate inimeste transportimisest juhul, kui nende vedu kujutab ohtu lennukile või lennukis viibijatele;
 - 7) tagab, et kõiki reisijaid teavitatakse avariiväljapääsude asukohtadest ning asjakohase ohutus- ja avariivarustuse asukohast ja kasutamisest;
 - 8) tagab, et kõiki käitamisprotseduure ja kontrollkaarte täidetakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatu nõuetele;
 - 9) ei luba meeskonnaliikmetel stardi, tõusu, lähenemise ega maandumise ajal sooritada peale töökohustuste ühtegi tegevust, mille sooritamine ei ole vajalik lennuki ohutuks käitamiseks;
 - 10) ei luba, et
 - i) pardaregistraator oleks lennu ajal töökorrast ära, välja lülitatud või kustutamise režiimil, samuti ei luba ta salvestatud andmete kustutamist pärast lendu juhul, kui on toimunud õnnetus või ettekandmisele kuuluv intsident;
 - ii) kabiini helisalvestusseadmed oleksid lennu ajal töökorrast ära või välja lülitatud, välja arvatud juhul, kui ta leiab, et tavaliselt automaatselt kustutatavaid andmeid tuleks säilitada õnnetuse või intsidendi uurimise jaoks; samuti ei luba ta salvestatud andmeid käsitsi kustutada ei lennu ajal ega pärast lendu juhul, kui on toimunud õnnetus või ettekandmisele kuuluv intsident;

- 11) otsustab, kas aktsepteerida või mitte neid lennuki defekte, mis on lubatud varustatuse muudatuste loetelu (CDL) või miinimumvarustuse loetelu (MEL) kohaselt, ja
 - 12) tagab, et lennueelne ülevaatus on tehtud.
- g) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele õhusõiduki juhtimine on delegeeritud, peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas ohuolukorras tegutsema nii, nagu ta antud olukorras vajalikuks peab. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.

OPS 1.090

Õhusõiduki kapteni õigused

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik lennukiga veetavad inimesed täidavad õhusõiduki kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab lennuki ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

OPS 1.095

Õhusõiduki ruleerimise õigus

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et tema vastutusel olevat lennukit ruleerib lennuvälja liiklusalal ainult lennumeeskonna liige, välja arvatud juhul, kui isikule, kes istub juhiste taga,

- 1) on ruleerimiseks andnud nõuetele vastava loa kas käitaja või selleks volitatud isik ning ta oskab
 - i) lennukit ruleerida;
 - ii) kasutada raadiotelefoni, ja
- 2) talle on antud juhiseid lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisteenistuse signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuride kohta ning ta suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid norme.

OPS 1.100

Sissepääs lennuki kabiini

- a) Käitaja tagab, et lennuki kabiini ei pääse ning seal ei viibi ükski isik, kes ei ole selleks lennuks määratud lennumeeskonna liige, välja arvatud, kui see isik on
 - 1) lennuki käitamises osalev meeskonnaliige;
 - 2) lennuameti esindaja, kes vastutab sertifitseerimise, lennutegevuslubade väljaandmise või järelevalve eest juhul, kui see on vajalik tema ametlike tööülesannete täitmiseks, või
 - 3) isik, kellel on lubatud kabiini siseneda ja seal viibida vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhenditele.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et
 - 1) ohutuse huvides ei segaks isikute pääs lennuki kabiini juhtimist ega põhjustaks häireid lennu ohutus teostamises ja
 - 2) kõigile lennuki kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.
- c) Lennuki kabiini lubamist puudutava lõpliku otsuse tegemine on õhusõiduki kapteni ülesanne.

OPS 1.105

Sanktsioneerimata vedu

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et lennuki pardal ei ole end varjavaid isikuid ega varjatud lasti.

OPS 1.110

Kaasaskantavad elektroonilised seadmed

Käitaja ei luba ühelgi lennuki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid ning ta võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et keegi ei kasutaks lennuki pardal kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid, mis võivad lennuki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

OPS 1.115

Alkohol ja narkootikumid

Käitaja ei luba lennukisse siseneda ega seal viibida isikutel, kes on alkoholi või narkootikumide tugeva mõju all, nii et see ohustab tõenäoliselt lennukit või selles viibijaid, ning võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sellised isikud ei saaks lennukisse siseneda ega seal viibida.

OPS 1.120

Ohuolukorra vältimine

Käitaja võtab kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus

- 1) ei ohustaks lennukit ega selles olevaid isikuid;
- 2) ei põhjustaks ega võimaldaks lennukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

OPS 1.125

Pardadokumendid

- a) Käitaja tagab, et kõikide lendude ajal on pardal järgmised dokumendid või nende koopiad:
 - 1) registreerimissertifikaat;
 - 2) lennukõlblikkussertifikaat;
 - 3) mürasertifikaadi originaal või koopia (kui nii on sätestatud), kaasa arvatud selle ingliskeelne tõlge, kui mürasertifikaadi väljaandmise eest vastutav lennuamet on selle käitajale andnud;
 - 4) lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) originaal või selle koopia;
 - 5) õhusõiduki raadioluba ja
 - 6) kolmandate isikute vastutuskindlustussertifikaadi/-sertifikaatide originaal(id) või koopia(d).
- b) Kõikidel lennumeeskonna liikmetel peavad kõikidel lendudel kaasas olema kehtivad lennumeeskonna load, millele on kantud konkreetse lennu eesmärgile vastav(ad) pädevus(ed).

OPS 1.130

Lennuki pardal olevad käsiraamatud

Käitaja tagab, et

- 1) kõikide lendude ajal on lennuki pardal kehtiva lennutegevuskäsiraamatu need osad, kus käsitletakse meeskonna tööülesandeid;
- 2) lennu sooritamiseks vajalikud lennutegevuskäsiraamatu osad on lennuki pardal meeskonnaliikmetele kergesti kättesaadavad ja
- 3) lennu ajal on lennuki pardal kehtiv lennuki lennutegevuskäsiraamat, välja arvatud juhul, kui lennuamet on aktsepteerinud, et OPS 1.1045 juurde kuuluva 1. liite B-osas ette nähtud lennutegevuskäsiraamatus on asjakohane teave selle lennuki kohta.

OPS 1.135

Lisateave ja dokumendid lennuki pardal

- a) Käitaja tagab, et lisaks OPS 1.125 ja 1.130 ette nähtud dokumentidele ja käsiraamatutele on iga lennu ajal lennuki pardal järgmine lennutegevuse liigile ja käitamispirkonnale vastav teave ja järgmised dokumendid:
 - 1) operatsiooniline lennuplaan, mis sisaldab vähemalt nõudes OPS 1.1060 nõutud teavet;
 - 2) lennuki tehniline päevik, mis sisaldab vähemalt M-osa lõikes M. A. 306 („Käitaja tehniline päevik”) nõutud teavet;
 - 3) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta;
 - 4) asjakohased lennuinfo (NOTAM/AIS) dokumendid;
 - 5) asjakohane meteoroloogiline teave;
 - 6) alajaos J ette nähtud dokumendid massi ja balansseeringu kohta;
 - 7) teave erikategooriasse kuuluvate reisijate, näiteks julgestuspersonali (juhul, kui neid ei loeta meeskonnaliikmeteks), puuetega inimeste, vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahi all olevate isikute kohta;
 - 8) teave erilasti, sealhulgas ohtlike kaupade kohta koos õhusõiduki kaptenile esitatud kirjaliku teabega, nagu on ette nähtud OPS 1.1215 lõikes c;
 - 9) kehtivad kaardid ja lennuskeemid koos nende juurde kuuluvate dokumentidega vastavalt OPS 1.290 lõike b punkti 7 nõuetele;
 - 10) muud dokumendid, mida võivad nõuda lennuga seotud asjaomased riigid, näiteks lastimanifest, lennule registreerunud reisijate nimekiri jne, ja
 - 11) vormid lennuameti ja käitaja aruandlusnõuete täitmiseks.
- b) Lennuamet võib lubada lõikes a nimetatud teabe või osa selle teabe esitamist mingil teisel kujul kui paberkandjale trükituna. Sel juhul tuleb tagada nõutaval tasemel teabe kättesaadavus, kasutatavus ja usaldusväärsus.

OPS 1.140

Teave, mida säilitatakse maa peal

- a) Käitaja tagab, et vähemalt kõikide lendude või kõikide lennuseeriade ajal:
 - i) säilitatakse maa peal lendu puudutav ja lennu liigile vastav teave ja
 - ii) teavet säilitatakse seni, kuni see dubleeritakse kohta, kus seda vastavalt OPS 1.1065 nõuetele säilitatakse, või kui see pole teostatav, siis
 - iii) hoitakse sedasama teavet tulekindlas konteineris lennuki pardal.

- b) Lõikes a nimetatud teabe hulka kuulub järgmine:
- 1) vajaduse korral operatsioonilise lennuplaani koopia;
 - 2) lennuki tehnilise päeviku asjakohas(t)e osa(de) koopiad;
 - 3) marsruudikohased NOTAM-dokumendid, juhul kui käitaja on need välja andnud;
 - 4) kui nõutakse, siis dokumendid massi ja balansseeringu kohta (vt OPS 1.625), ja
 - 5) teave erilasti kohta.

OPS 1.145

Inspekteerimisõigus

Käitaja tagab, et kõiki lennuameti poolt volitatud isikuid lubatakse alati kõikide lennukite pardale ja lennata kõikidel lennukitel, mida käitatakse vastavalt selle lennuameti välja antud lennuettevõtja sertifikaadile (AOC), ja et neil isikutel lubatakse kabiini siseneda ja seal viibida tingimusel, et õhusõiduki kapten võib keelata sissepääsu kabiini juhul, kui tema arvates võib seal viibimine lennukit ohustada.

OPS 1.150

Dokumentide ja andmete esitamine

- a) Käitaja
- 1) võimaldab kõikidele lennuameti poolt volitatud isikutele juurdepääsu kõikidele lennutegevuse või hooldusega seotud dokumentidele ja andmetele ja
 - 2) esitab mõistliku aja jooksul kõik dokumendid ja andmed, mida lennuamet nõuab.
- b) Õhusõiduki kapten esitab mõistliku aja jooksul lennuameti poolt volitatud isikule nõutavad dokumendid kohustuslike pardadokumentide hulgast.

OPS 1.155

Dokumentide säilitamine

Käitaja tagab, et

- 1) kõikide säilitamisele kuuluvate dokumentide originaale või koopiaid säilitatakse nõutud säilitamistähtajani isegi siis, kui käitaja lõpetab lennuki käitamise, ja
- 2) kui meeskonnaliige, kelle lennu-, tööaja ja puhkeaja andmed käitaja on registreerinud, hakkab tööle mõne teise käitaja meeskonnaliikmena, antakse need andmed üle uuele käitajale.

OPS 1.160

Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine

- a) Salvestiste säilitamine
- 1) Pärast õnnetust säilitab pardaregistraatoriga lennuki käitaja 60 päeva jooksul võimalikult täielikult seda õnnetust puudutavate andmete originaalsalvestisi sellisel kujul, nagu need on salvestatud pardaregistraatoriga, kui uurimisorganid ei ole teisiti ette näinud.
 - 2) Kui lennuamet ei ole eelnevalt lubanud teisiti toimida, säilitab pardaregistraatoriga lennuki käitaja pärast ettekandmisele kuuluvat intsidenti seda intsidenti puudutavate andmete originaalsalvestisi võimalikult täielikult 60 päeva jooksul nii, nagu need on pardaregistraatoriga salvestatud, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.

- 3) Kui lennuamet nõuab, säilitab pardaregistraatoriga lennuki käitaja andmete originaalsalvestisi täiendavalt 60 päeva jooksul, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- 4) Kui nõutakse pardaregistraatori olemasolu lennuki pardal, säilitab lennuki käitaja
 - i) kõik käitamisaja jooksul salvestatud andmed, nii nagu on nõutud nõuetes OPS 1.715, 1.720 ja 1.725, välja arvatud pardaregistraatorite katsetamise või hooldamise korral – sellisel juhul võib kustutada kõige vanemat katsetamise ajal salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses, ja
 - ii) dokumenti, milles on salvestatud teave andmete taastamiseks ja säilitatud andmete konverteerimiseks töeldavateks ühikuteks.
- b) Salvestiste esitamine

Pardaregistraatoriga lennuki käitaja esitab mõistliku ajavahemiku jooksul pärast lennuametilt vastava taotluse saamist iga pardaregistraatori salvestise, mis on kättesaadav või mida on säilitatud.
- c) Salvestiste kasutamine
 - 1) Lennuki kabiini helisalvestisi tohib kasutada teistel eesmärkidel kui õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimine ainult kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete nõusolekul.
 - 2) Lennuki kabiini helisalvestisi ei tohi kasutada teistel eesmärkidel kui õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimiseks, välja arvatud juhul, kui
 - i) neid salvestisi kasutab käitaja ainult lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärkidel või
 - ii) need salvestised ei ole identifitseeritavad või
 - iii) need salvestised avalikustatakse kindla korra kohaselt.

OPS 1.165

Rentimine

- a) Mõisted

Käesolevas lõikes kasutatud mõistetel on järgmine tähendus:

 - 1) „kuivrent (*dry lease*)” – lennukit käitatakse rendilevõtjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel;
 - 2) „märgrent (*wet lease*)” – lennukit käitatakse rendileandjale väljastatud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel.
- b) Lennukite rentimine ühenduse käitajate vahel
 - 1) Märgrendile andmine. Ühenduse käitaja, kes annab lennuki ja kogu selle meeskonna rendile teisele ühenduse käitajale vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevusluba-de väljaandmise kohta ⁽¹⁾ ning säilitab kõik C-alajaos ette nähtud ülesanded ja kohustused, jääb lennuki käitajaks.
 - 2) Kõik rentimised, välja arvatud märgrendile andmine
 - i) Kui üks ühenduse käitaja kasutab teise ühenduse käitaja lennukit või annab selle kasutamiseks teisele ühenduse käitajale, peab ta selleks saama eelnevalt loa oma vastavalt lennuametilt, välja arvatud eespool lõike b punktis 1 sätestatud juhtumitel. Kõik nimetatud loa seotud tingimused peavad sisalduma rendilepingus.

⁽¹⁾ EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

- ii) Lennuameti poolt heaks kiidetud rendilepingute tingimusi, välja arvatud rendilepingud, mis hõlmavad lennukit ja kogu meeskonda ning mille puhul ülesannete ja kohustuste üleandmine ei ole ette nähtud, käsitatakse lennuki suhtes kui lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) muudatusi, mille alusel hakatakse lende sooritama.
- c) Lennukite rentimine ühenduse käitaja ja mis tahes isiku vahel, kes ei ole ühenduse käitaja
- 1) Kuivrendile võtmine (*dry lease-in*)
 - i) Ühenduse käitaja tohib rentida lennukit ilma meeskonnata isikult, kes ei ole ühenduse käitaja, ainult lennuameti loal. Kõik nimetatud loaga seotud tingimused peavad sisalduma rendilepingus.
 - ii) Ühenduse käitaja tagab, et ilma meeskonnata (kuiv)rendile võetud lennukite korral teatatakse lennuametile kõikidest erinevustest K- ja L-alajagudes ja/või OPS 1.005 lõikes b sätestatud nõuetest ning et need on lennuametile vastuvõetavad.
 - 2) Märgrendile võtmine (*wet lease-in*)
 - i) Ühenduse käitaja ei tohi võtta lennukit koos meeskonnaga (märg)rendile ettevõtjalt, mis ei ole ühenduse käitaja, ilma lennuameti heakskiiduta.
 - ii) Ühenduse käitaja tagab, et koos meeskonnaga (märg)rendile võetud lennukite osas:
 - A) on rendileandja-poolsed hooldus- ja käitamisalased ohutusstandardid samaväärsed käesolevas määru-ses sätestatuga;
 - B) rendileandjaks on käitaja, kelle lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) on välja andnud Chicago (rahvusvahelisele tsiviillennunduse) konventsioonile alla kirjutanud riik;
 - C) lennuki standardne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud vastavalt ICAO 8. lisale. Standardset lennukõlblikkussertifikaati, mille on välja andnud liikmesriik, mis ei ole lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmise eest vastutav riik, tunnustatakse ilma lisatõenditeta, kui sertifikaat on välja antud vastavalt 21. osa nõuetele, ja
 - D) täidetakse kõiki rendilevõtja lennuameti nõudeid.
 - 3) Kuivrendile andmine

Ühenduse käitaja võib ärilise lennutranspordi eesmärgil anda lennuki kuivrendile Chicago konventsioonile alla kirjutanud riikide käitajatele juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

 - A) lennuamet on vabastanud käitaja asjaomaste OPS 1. osa sätete täitmisest ja on kustutanud lennuki tema lennuettevõtja sertifikaadist pärast seda, kui välismaine ametiasutus on kirjalikult võtnud enda peale vastutuse lennuki(te) hoolduse ja käitamise järelevalve eest, ja
 - B) lennukit hooldatakse vastavalt heaks kiidetud hooldusprogrammile.
 - 4) Märgrendile andmine

Ühenduse käitaja, kes annab lennuki koos kogu meeskonnaga rendile mõnele teisele üksusele vastavalt nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2407/92 ja säilitab kõik C-alajaosa sätestatud ülesanded ja kohustused, jääb edasi lennuki käitajaks.

OPS 1.005 lõike a 1. liide

Lennud B-suutlikkusklassi lennukitel

- a) Mõisted
- 1) „Lennud punktist A punkti A” – stardid ja maandumised sooritatakse ühes ja samas kohas.
 - 2) „Lennud punktist A punkti B” – stardid ja maandumised sooritatakse erinevates kohtades.
 - 3) „Öö” – tunnid, mis jäävad õhtuhämaruse lõpu ja hommikukoidu alguse vahele või vastava lennuameti poolt mingil muul moel määratletud ajavahemik päikeseloojangu ja päikesetõusu vahel.
- b) Lende, mille suhtes kohaldatakse käesoleva liite nõudeid, võib sooritada vastavalt allpool toodud leebematele nõuetele.
- 1) OPS 1.035 „Kvaliteedisüsteem”: kui kasutatakse välisaudiitoreid, võib väga väikeste käitajate puhul kvaliteedijuhtimise töötada tegevusvaldkonna juht. Seda ka siis, kui vastutav juht töötab ühe või mitme tegevusvaldkonna juhina.
 - 2) Reserveeritud
 - 3) OPS 1.075 „Inimeste vedu”: ei nõuta ühemootorilistel lennukitel visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvatel lendudel.
 - 4) OPS 1.100 „Sissepääs lennuki kabiini”:
 - i) käitaja peab kehtestama eeskirjad reisijatele, kes istuvad piloodiistmel;
 - ii) õhusõiduki kapten peab tagama, et
 - A) reisijate vedamine piloodiistmel ei põhjusta tähelepanu hajutamist ega häiri lennu sooritamist ja
 - B) piloodiistmel istuvale reisijale tutvustatakse asjakohaseid piiranguid ja ohutusprotseduure.
 - 5) OPS 1.105 „Sanktsioneerimata vedu”: ei nõuta ühemootorilistel lennukitel visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvatel lendudel.
 - 6) OPS 1.135 „Lisateave ja dokumendid lennuki pardal”:
 - i) ühemootorilistel lennukitel punktist A punkti A visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal toimuvatel lendudel ei pea olema pardal järgmised dokumendid:
 - A) operatsiooniline lennuplaan;
 - B) lennuki tehniline päevik;
 - C) NOTAM/AIS dokumendid;
 - D) meteoroloogiline teave;
 - E) teave erikategooria reisijate ... jne kohta pardal ja
 - F) teave erilasti kohta pardal, sealhulgas ohtlike kaupade ... jne kohta;
 - ii) ühemootoriliste lennukitega punktist A punkti B visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal toimuvatel lendudel ei pea pardal olema OPS 1.135 lõike a punktis 7 ette nähtud teavet erikategooria reisijate kohta;
 - iii) visuaallennureeglite järgi (VFR) lendudel punktist A punkti B päevasel ajal võib operatsiooniline lennuplaan olla lihtsustatud kujul ning see peab vastama konkreetsest lennu liigist tulenevatele vajadustele.

- 7) OPS 1.215 „Lennuliiklusteenistuste kasutamine”: ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal hoitakse ATSi vabatahtlikult sidet niipalju, kui see on vajalik olenevalt lennu iseloomust. Tagada tuleb otsingu- ja päästeteenistuste teavitamine vastavalt OPS 1.300 nõuetele.
- 8) OPS 1.225 „Lennuvälja käitamisiinimumid”: visuaallennureeglite (VFR) järgi lendudel on see nõue tavaliselt hõlmatud standardsete VFR käitamisiinimumidega. Vajaduse korral määrab käitaja kindlaks lisanõuded, võttes arvesse selliseid tegureid nagu raadiolevi, maastik, stardi- ja maandumispaikade eripära, lennutingimused ja lennuliiklusteenistuste võimalused.
- 9) OPS 1.235 „Müra vähendamise protseduurid”: ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.
- 10) OPS 1.240 „Lennutegevuse marsruudid ja käitamiskiirkonnad”:
lõike a punkti 1 ei kohaldata ühemootoriliste lennukite päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi punkti A punkti A toimuvate lendude suhtes.
- 11) OPS 1.250 „Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine”:
päevasel ajal visuaallennureeglite järgi (VFR) toimuvate lendude suhtes kohaldatakse seda nõuet järgmiselt. Käitaja tagab, et lende teostatakse ainult nendel marsruutidel või sellistes piirkondades, kus saab säilitada ohutut takistustevaba kõrgust, kusjuures arvesse tuleb võtta selliseid tegureid nagu temperatuur, maastik, ebasoodsad meteoroloogilised tingimused (nt tugev turbulentsus ja laskuvad õhuvoolud, temperatuuride ja rõhkude erinevused standardsetest väärtustest).
- 12) OPS 1.255 „Kütusepoliitika”:
- i) lennud punktist A punkti A – käitaja määrab minimaalsed kütusekogused, millega lend peab lõppema. See minimaalne lõplik kütusevaru ei tohi olla väiksem kui 45minutiliseks lennuks vajalik kütusekogus;
 - ii) lennud punktist A punkti B – käitaja tagab, et lennueelsel kütusearvestusel arvestatakse lennuks vajamineva kütuse hulka
 - A) ruleerimiseks vajaminev kütus – kütus, mida on vaja enne starti, kui selle kogus on märkimisväärne, ja
 - B) reisilennuks vajaminev kütus (kütus, mis on vajalik sihtkohta jõudmiseks) ja
 - C) kütusevaru, mis koosneb
 - 1) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütusest, mis on vähemalt 5 % planeeritud reisilennuks vaja minevast kütusekogusest või – lennuplaani muutmise korral – 5 % ülejäänud lennuks vaja minevast reisilennu kütusekulust, ja
 - 2) lõplikust kütusejäägist, mis on vajalik täiendavaks 45 minutit (kolbmootoriga lennuki puhul) või 30 minutit (turbiinmootoriga lennuki puhul) kestvaks lennuks, ja
 - D) varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus, mis on ette nähtud sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks sihtlennuvälja kaudu, kui nõutakse sihtlennuvälja varulennuvälja olemasolu, ja
 - E) erakorraline kütusevaru, mille olemasolu õhusõiduki kapten võib nõuda lisaks alalõigetes A kuni D nimetatule.
- 13) OPS 1.265 „Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute vedu”: käitajal ei nõuta vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate reisijate vedamise korra kehtestamist ühemootoriliste lennukite visuaallennureeglite (VFR) järgi toimuvate lendude korral ja juhul, kui ta ei kavatse hakata vedama selliseid isikuid.
- 14) OPS 1.280 „Reisijate istekohad”: ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi.
- 15) OPS 1.285 „Reisijate teavitamine”: demonstratsioon ja reisijate teavitamine viiakse läbi vastavalt konkreetse lennu liigile. Ühe piloodiga lendudel ei tohi piloodil olla ülesandeid, mis segavad teda lennu teostamisega seotud ülesannete täitmisel.
- 16) OPS 1.290 „Lennu ettevalmistus”:
- i) lendudel punktist A punkti A ei nõuta operatsioonilise lennuplaani esitamist;
 - ii) punktist A punkti B päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatel lendudel tagab käitaja, et iga lennu kohta täidetakse lennu liigile vastav operatsioonilise lennuplaani lihtsustatud variant.

- 17) OPS 1.295 „Lennuväljade valimine”: ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele. Lennuväljade ning stardi- ja maandumiskohtade kasutamise kohta tuleb välja anda vajalikud juhendid viitega nõudele OPS 1.220.
- 18) OPS 1.310 „Meeskonnaliikmete töökohad”:
lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi nõutakse asjakohaseid juhendeid ainult kahe piloodiga lendude korral.
- 19) OPS 1.375 „Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal”:
nõude OPS 1.375 1. liidet ei pea kohaldama ühemootoriliste lennukite visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate päevaste lendude suhtes.
- 20) OPS 1.405 „Lähenemise alustamine ja jätkamine”:
ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.
- 21) OPS 1.410 „Käitamisprotseduurid – läve ületamise kõrgus”:
ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.
- 22) OPS 1.430 kuni 1.460, sealhulgas liidet:
ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele lendudele.
- 23) OPS 1.530 „Start”:
- i) löiget a kohaldatakse koos järgmise täiendusega: lennuamet võib igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida muid käitaja poolt esitatavaid lennutehnilisi andmeid, mille asjakohasust käitaja demonstreerib või mis põhinevad dokumenteeritud kogemusel. Lõiked b ja c kehtivad koos järgmise täiendusega: kui käesoleva löike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamise, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused;
 - ii) käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i, peab olema lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuameti eelnev luba. Sellises loas märgitakse:
 - A) lennuki tüüp;
 - B) lennu liik;
 - C) asjakohased lennuväljad ja rajad;
 - D) piirangud startimisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);
 - E) meeskonna ettevalmistus;
 - F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti esimest korda välja enne 1. jaanuari 2005;
 - iii) riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.
- 24) OPS 1.535 „Mitmemootoriliste lennukite takistustevaba kõrgus startimisel”:
- i) löike a punkte 3, 4 ja 5, löike b punkti 2, löike c punkte 1 ja 2 ning liidet ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavatele päevastele lendudele;
 - ii) lendude suhtes, mida teostatakse päeval instrumentaal- (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi, kohaldatakse löikeid b ja c allpool märgitud erinevustega:
 - A) visuaalset kursihoidmist loetakse võimalikuks, kui nähtavus on 1 500 m või suurem;
 - B) maksimaalse nõutava takistustevaba sektori laius on 300 m, kui nähtavus lennul on 1 500 m või rohkem.

25) OPS 1.545 „Maandumine siht- ja varulennuväljadel”:

- i) lõiget kohaldatakse koos järgmiste täiendusega. Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused;
- ii) käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i, peab selleks olema eelnev luba lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuametilt. Sellises loas märgitakse:
 - A) lennuki tüüp;
 - B) lennu liik;
 - C) asjakohased lennuväljad ja rajad;
 - D) piirangud lõpplähenemisele ja maandumisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);
 - E) meeskonna ettevalmistus;
 - F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille tüübisertifikaat anti esimest korda välja enne 1. jaanuari 2005;
- iii) riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.

26) OPS 1.550 „Maandumine kuival rajal”:

- i) lõiget kohaldatakse koos järgmiste täiendusega. Kui käesoleva lõike nõudeid ei saa täita füüsiliste piirangute tõttu, mis on seotud raja pikendamisega, kuid lendude vastu on selge avalik huvi ning nendeks on vajadus, võib lennuamet igal üksikjuhul eraldi aktsepteerida teisi käitaja esitatud lennutehnilisi andmeid, kui need ei lähe vastuollu lennuki lennukikäsiraamatu eriprotseduuridega, kusjuures nende andmete asjakohasust tuleb käitajal demonstreerida ja/või nende aluseks peavad olema dokumenteeritud kogemused;
- ii) käitajal, kes soovib viia lende läbi vastavalt alalõikele i nõuetele, peab selleks olema eelnev luba lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) välja andnud lennuametilt. Sellises loas märgitakse:
 - A) lennuki tüüp;
 - B) lennu liik;
 - C) asjakohased lennuväljad ja rajad;
 - D) piirangud lõpplähenemisele ja maandumisele visuaallennuilma tingimustes (VMC);
 - E) meeskonna ettevalmistus ja
 - F) et see kehtib ainult lennukite suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti välja enne 1. jaanuari 2005;
- iii) riik, kus lennujaam asub, peab lendudega nõustuma.

27) Reserveeritud

28) OPS 1.650 „Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi päeval”:

lõiget 1.650 kohaldatakse järgmise täiendusega: ühemootorilistele lennukitele, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 22. maid 1995, võib lennuamet teha erandeid lõigete f, g, h ja i nõuete täitmise osas, kui nende nõuete täitmine nõuaks lennuki moderniseerimist.

29) M-osa lõige M. A. 704 „Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat”:

jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut võib kohandada vastavalt teostatavatele lendudele.

- 30) M-osa lõige M. A. 306 „Käitaja tehniline päevik“:
- lennuamet võib heaks kiita väiksemamahuliste tehniliste päevikute süsteemi vastavalt teostatavate lendude liigile.
- 31) OPS 1.940 „Lennumeeskonna koosseis“:
- lõike a punkte 2 ja 4 ning lõiget b ei kohaldata lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi; kui OPS 1 järgi nõutakse kahe piloodi olemasolu, kohaldatakse lõike a punkti 4 täies ulatuses.
- 32) OPS 1.945 „Ümberõpe ja kontroll“:
- i) lõike a punkt 7 – järelevalve all sooritatavaid liinilende võib teostada konkreetsesse klassi kuuluva mis tahes lennukiga. Järelevalve all nõutud liinilendude maht sõltub lendude keerukusest;
- ii) lõike a punkti 8 täitmist ei nõuta.
- 33) OPS 1.955 „Õhusõiduki kapteni määramine“:
- lõiget b kohaldatakse järgmiselt: lennuamet võib lubada teostatavate lendude liigile kohase lühendatud meeskonna juhtimise kursuse läbimist.
- 34) OPS 1.960 „Ametpiloodi loaga (CPL) õhusõiduki kapten“:
- lõike a punkti 1 alalõiget i ei kohaldata päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate lendude suhtes.
- 35) OPS 1.965 „Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll“:
- i) lõike a punkti 1 kohaldatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal teostatavate lendude suhtes allpool toodud korras. Kogu koolitus ja kontrollimine peab vastama teostatavate lendude liigile ja selle lennuki klassile, millel lennumeeskonna liige töötab, ning arvesse tuleb võtta kasutusel olevaid eriseadmeid;
- ii) lõike a punkti 3 alalõiget ii kohaldatakse järgmiselt: lennukiga koolituse võib läbi viia klassipädevuse lennuõpetaja (CRE), lennuõpetaja (FE) või tüübipädevuse lennuõpetaja (TRE);
- iii) lõike a punkti 4 alalõiget i kohaldatakse järgmiselt: käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli võib läbi viia tüübipädevuse kontrolli piloot (TRE), klassipädevuse kontrolli piloot (CRE) või käitaja määratud ja lennuametile vastuvõetav nõuetekohase ettevalmistusega õhusõiduki kapten, kes on läbinud meeskonna koostöövõime (CRM) ja meeskonna koostöövõime hindamise koolituse;
- iv) lõike b punkti 2 kohaldatakse visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal teostatavate lendude suhtes järgmiselt: kui lende teostatakse ajavahemikus, mis ei ületa kaheksat järjestikust kuud, piisab ühest käitajapoolsest lennuoskuste taseme kontrollist. Selle kontrolli peab läbi viima enne ärilise lennutranspordi lendude alustamist.
- 36) OPS 1.968 „Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummalt piloodikohalt“:
1. liidet ei kohaldata ühemootoriliste lennukite lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi.
- 37) OPS 1.975 „Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon“:
- i) lõikeid b, c ja d ei kohaldata lendude suhtes, mida teostatakse päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi; juhul kui nõutakse selle riigi eriluba, kus lennuväli asub, peab käitaja tagama, et järgitakse sellega seonduvaid nõudeid;
- ii) alternatiivina lõigete b–d nõuetele võib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi teostatavate lendude või visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate õiste lendude puhul pikendada marsruudi või lennuvälja kvalifikatsiooni järgmiselt:
- A) välja arvatud lennud eriti keerulistele lennuväljadele, vähemalt kümne arvestusliku marsruutlennu sooritamine eelneva 12 kuu jooksul ning mis tahes nõutud iseseisev teadmiste ja oskuste täiendamine;

- B) lende eriti keerulistele lennuväljadele võib teostada ainult siis, kui
- 1) kapten on eelneva 36 kuu jooksul saanud selle lennuvälja kvalifikatsiooni, lennates sellele lennuväljale kas lennumeeskonna tegutseva liikmena või vaatljana;
 - 2) lähenemine teostatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes kehtivalt minimaalselt sektorikõrguselt ja
 - 3) enne lendu on piisavalt tutvunud asjakohase teabega.
- 38) OPS 1.980 „Lendamine rohkem kui ühel lennukitüübi või -variandiga“:
- i) ei kohaldata, kui lende teostatakse ainult ühe piloodiga lennukiklassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi;
 - ii) instrumentaallennureeglite (IFR) ja visuaallennureeglite (VFR) järgi öösiti sooritatavate lendude korral vähendatakse OPS 1.980 1. liite lõike d punkti 2 alalõikes i sätestatud 500 lennutunni nõuet – lennumeeskonna liikmena vastaval kohal tööle asumiseks ja lennundusloa kahe kandega kaasnevate õiguste kasutamiseks tuleb lennata 100 tundi või arvestuslikku marsruutlendu juhul, kui üks lennundusloale tehtud kannetest tõendab klassipädevust. Enne kui piloot lubatakse õhusõiduki kapteni ülesandeid täitma, tuleb tal sooritada kontroll-lend.
- 39) OPS 1.981 „Lendamine kopteritel ja lennukitel“:
- lõike a punkti 1 ei kohaldata, kui lende teostatakse ainult ühe piloodiga lennukite klassi kuuluvatel kolbmootoriga lennukitel.
- 40) Reserveeritud
- 41) OPS 1.1060 „Operatsiooniline lennuplaan“:
- ei nõuta visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal sooritatavatel lendudel punktist A punkti A. Nõue kehtib päevastel lendudel punktist A punkti B visuaallennureeglite (VFR) järgi, kuid vastavalt lendude iseloomule võib lennuplaan olla koostatud lihtsustatud kujul. (Vt OPS 1.135.)
- 42) OPS 1.1070 „Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat“:
- jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut võib kohandada vastavalt teostatavatele lendudele.
- 43) OPS 1.1071 „Lennuki tehniline päevik“:
- kohaldatakse vastavalt M-osa lõikele M. A. 306 („Käitaja tehniline päevik“).
- 44) Reserveeritud
- 45) Reserveeritud
- 46) OPS 1.1240 „Koolitusprogrammid“:
- koolitusprogrammid tuleb kohandada teostatavate lendude iseloomuga. Visuaallennureeglite (VFR) järgi teostatavate lendude puhul võidakse aktsepteerida iseseisval õppimisel põhinevat koolitusprogrammi.
- 47) OPS 1.1250 „Lennuki läbiotsimise protseduuride kontroll-leht“:
- ei kohaldata visuaallennureeglite (VFR) järgi päevasel ajal sooritatavate lendude suhtes.

OPS 1.125 1. liide

Pardadokumendid

Vt OPS 1.125

Nõudes OPS 1.125 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral lubatakse lendu jätkata kuni baasini või kohani, kus saab dokumendid asendada.

—

C-ALAJAGU

KÄITAJA SERTIFITSEERIMINE JA JÄRELEVALVE

OPS 1.175

Käitaja sertifitseerimise üldnõuded

1. märkus. Käesoleva jaotise 1. liites on toodud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) sisu ja tingimused.
2. märkus. Käesoleva jaotise 2. liites on toodud nõuded käitaja juhtimisele ja organisatsioonile.
 - a) Käitaja käitab lennukit ärilises lennutranspordis ainult lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel ning kooskõlas selle tingimustega.
 - b) Lennuettevõtja sertifikaadi või lennuettevõtja sertifikaadi muudatuse taotleja peab lubama lennuametil kontrollida kõiki kavandatava lennutegevuse ohutusega seotud aspekte.
 - c) Lennuettevõtja sertifikaadi taotleja
 - 1) ei tohi omada mõne teise lennuameti välja antud lennuettevõtja sertifikaati (AOC), välja arvatud juhul, kui seda lubavad asjaomased lennuametid;
 - 2) peamine äritegevuse koht ja registreeritud asukoht (selle olemasolul) peavad asuma riigis, kes vastutab lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmise eest;
 - 3) peab veenma lennuametit, et ta on võimeline lennutegevust ohutult korraldama.
 - d) Kui käitaja lennukid on registreeritud erinevates liikmesriikides, tuleb teha asjakohased korraldused nõuetekohase ohutusalase järelevalve tagamiseks.
 - e) OPS 1 nõuetele jätkuva vastavuse kindlakstegemise eesmärgil võimaldab käitaja lennuametile juurdepääsu oma organisatsiooni ja lennukite juurde ning tagab, et hoolduse osas oleks juurdepääs kõikidele asjassepuutuvatele osa 145 hooldusorganisatsioonidele.
 - f) Kui lennuamet ei ole enam veendunud, et käitaja suudab jätkuvalt tagada ohutut lennutegevust, muudetakse lennuettevõtja sertifikaati, peatatakse selle kehtivus või tunnistatakse see kehtetuks.
 - g) Käitaja peab lennuametile tõestama, et
 - 1) tema organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud ja
 - 2) ta on kehtestanud käitamise järelevalve protseduurid.
 - h) Käitaja peab olema ametisse määranud lennuametile vastuvõetava vastutava juhi, kellel on pädevus ja õigus tagada, et kogu lennundus- ja hooldustegevust finantseeritakse ja teostatakse lennuameti nõutud standardite kohaselt.
 - i) Käitaja peab olema ametisse määranud lennuametile vastuvõetavad töötajad, kes vastutavad järgmistest valdkondade juhtimise ja järelevalve eest:
 - 1) lennutegevus;
 - 2) hooldussüsteem;
 - 3) meeskonna koolitus ja
 - 4) maapealne teenindus.

- j) Üks isik võib töötada rohkem kui ühe tegevusvaldkonna juhi ametikohal juhul, kui see on lennuametile vastuvõetav, kuid käitajal, kellel on 21 või rohkem täistööajaga töötajat, peab nelja eespool loetletud valdkonna eest vastutama vähemalt kaks inimest.
- k) Käitajal, kellel on 20 või vähem täistööajaga töötajat, võib üheks või enamaks tegevusvaldkonna juhiks olla vastutav juht, kui see on lennuametile vastuvõetav.
- l) Käitaja peab tagama, et kõik lennud viiakse läbi vastavalt lennutegevuskäsiraamatu sätetele.
- m) Käitaja peab korraldama vajaliku maapealse teeninduse, et tagada oma lendude ohutu teenindamine.
- n) Käitaja peab tagama, et tema lennukid oleksid varustatud ja meeskonnad oleksid kvalifitseeritud vastavalt lennutegevuse piirkonna ja lennutegevuse liigi nõuetele.
- o) Käitaja peab täitma M-osa hooldusnõudeid kõikide lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel käitatavate lennukite osas.
- p) Käitaja peab esitama lennuametile oma lennutegevuskäsiraamatu ühe eksemplari vastavalt P-alajao nõuetele ja kõik selle muudatused või täiendused.
- q) Käitajal peavad käitamise põhibaasis olema lennutegevuse piirkonnale ja -liigile vastavad lennutegevust toetavad seadmed ja rajatised.

OPS 1.180

Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmine, muutmine ja kehtivus

- a) Käitajale antakse lennuettevõtja sertifikaat (AOC) või muudetakse sertifikaati ning see lennuettevõtja sertifikaat (AOC) kehtib ainult juhul, kui
 - 1) käitatavatel lennukitel on liikmesriigi poolt vastavalt komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusele (EÜ) nr 1702/2003 (millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad) ⁽¹⁾ välja antud standardne lennukõlblikkussertifikaat. Standardset lennukõlblikkussertifikaati, mille on välja andnud liikmesriik, mis ei ole lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmise eest vastutav riik, tunnustatakse ilma lisatõenditeta, kui sertifikaat on välja antud vastavalt 21. osa nõuetele;
 - 2) lennuamet on käitaja hooldussüsteemi heaks kiitnud vastavalt M-osa G-alajao nõuetele ja
 - 3) lennuamet on veendunud, et käitaja on võimeline
 - i) moodustama asjakohase organisatsioonilise struktuuri ja seda säilitama;
 - ii) looma OPS 1.035 nõuetele vastava kvaliteedisüsteemi ja seda säilitama;
 - iii) järgima nõutud koolitusprogramme;
 - iv) täitma hooldusnõudeid, mis vastavad konkreetse lennutegevuse iseloomule ja ulatusele, sealhulgas OPS 1.175 lõigetes g–o ette nähtud asjakohaseid nõudeid, ja
 - v) järgima OPS 1.175 nõudeid.
- b) Olenemata OPS 1.185 lõike f sätetest peab käitaja lennuametile niipea kui võimalik teatama kõikidest muudatustest teabes, mille ta vastavalt OPS 1.185 lõike a nõuetele on esitanud.
- c) Juhul kui lennuamet ei ole veendunud, et eespool toodud lõike a nõuded on täidetud, võib lennuamet nõuda ühe või enama näidislennu sooritamist, mida sooritatakse nii, nagu need oleksid ärilise lennutranspordi lennud.

⁽¹⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.

OPS 1.185

Haldusnõuded

- a) Käitaja tagab, et esmakordse lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) taotlemise ning vajaduse korral sertifikaadi muutmise või uuendamise avaldus sisaldaks järgmist:
- 1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;
 - 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus;
 - 3) ettevõtte juhtimiskorralduse kirjeldus;
 - 4) vastutava juhi nimi;
 - 5) tegevusvaldkondade juhtide nimed, sealhulgas lennutegevuse, hooldustegevuse, meeskonna koolituse ja maapealse teeninduse eest vastutavate isikute nimed koos kvalifikatsiooni ja töökogemusega, ning
 - 6) lennutegevuskäsiraamat.
- b) Esmakordne lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) taotlus ning vajaduse korral sertifikaadi muutmise või uuendamise taotlus peab käitaja hooldussüsteemi kohta sisaldama järgmist teavet iga lennukitüübi osas, mida käitada kavatakse:
- 1) käitaja jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat;
 - 2) käitaja lennukite hooldusprogramm(id);
 - 3) lennuki tehniline päevik;
 - 4) vajaduse korral käitaja ja osa 145 hooldusorganisatsiooni vahel sõlmitud hoolduslepingu(te) tehnilised tingimused;
 - 5) lennukite arv.
- c) Taotlus esmakordse lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) väljaandmiseks tuleb esitada vähemalt 90 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust; lennutegevuskäsiraamatu võib esitada hiljem, kuid vähemalt 60 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust.
- d) Lennuettevõtja sertifikaadi muutmise taotlus tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust või, kui on teisiti kokku lepitud, siis enne kavandatava lennutegevuse algust.
- e) Lennuettevõtja sertifikaadi uuendamise taotlus tuleb esitada vähemalt 30 päeva enne kavandatud lennutegevuse algust või, kui on teisiti kokku lepitud, siis enne olemasoleva sertifikaadi kehtivuse lõppu.
- f) Lennuametile tuleb teatada kõikidest tegevusvaldkondade juhtide kavatsetavatest väljavahetamistest vähemalt kümme päeva ette, välja arvatud erakorralistel asjaoludel toimuvad tegevusvaldkondade juhtide väljavahetamised.
-

OPS 1.175 1. liide

Lennuettevõtja sertifikaadi sisu ja tingimused

Lennuettevõtja sertifikaadile (AOC) kantakse järgmised andmed:

- a) käitaja nimi ja asukoht (peamine äritegevuse koht);
 - b) väljaandmise kuupäev ja kehtivuse aeg;
 - c) lubatud lennutegevuse liigid;
 - d) kasutamiseks lubatud lennuki tüüp/lennukite tüübid;
 - e) käitamiseks lubatud lennuki(te) registreerimistunnused; käitajal on lubatud ise teatada lennuametile nende lennukite registreerimistunnused, mida ta oma lennuettevõtja sertifikaadi alusel kasutab;
 - f) lennutegevuse piirkonnad;
 - g) eripiirangud ja
 - h) eriload, näiteks:
 - CAT II/CAT III (koos lubatud miinimumidega);
 - (MNPS) navigatsioonitäpsuse minimaalsed nõuded;
 - (ETOPS) kahe turbiinmootoriga lennukite lennud suurendatud kaugustele;
 - (RNAV) areaalnavigatsioon;
 - (RVSM) vähendatud kõrgushajutusmiinimum;
 - ohtlike kaupade vedu;
 - luba viia läbi salongipersonali ohutusalast algkoolitust ja vajaduse korral anda välja O-alajaos nimetatud tunnisti nendele käitajatele, kes otseselt või kaudselt sellist koolitust läbi viivad.
-

OPS 1.175 2. liide

Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku ettevõtte juhtimine ja struktuur

a) Üldnõuded

Käitajal peab ohutu lennutegevuse tagamiseks olema kindel ja tõhus juhtimisstruktuur. Tegevusvaldkonna juhtidel peab olema juhtimisalane kogemus ja asjakohane tehniline/lennutegevusalane kvalifikatsioon lennunduses.

b) Tegevusvaldkondade juhid

- 1) Lennutegevuskäsiraamatus peab olema ära toodud tegevusvaldkondade juhtide tööülesannete ja vastutuse kirjeldus ning nende inimeste nimed; lennuametit tuleb kirjalikult teavitada kõikidest kavandatavatest või tegelikest tegevusvaldkondade juhtide vahetumistest või nende tööülesannete muutumisest.
- 2) Käitaja peab korraldama, et järelevalve jätkuks ka tegevusvaldkondade juhtide puudumise korral.
- 3) Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku poolt ametisse määratud tegevusvaldkonna juhi tohib mõni teine lennuettevõtja sertifikaadi omanik määrata vastutavale ametikohale üksnes asjassepuutuvate lennuametite nõusolekul.
- 4) Tegevusvaldkonna juhiga sõlmitud töölepingu järgi peab tal olema piisavalt tööaega, et täita juhtimisülesandeid vastavalt käitaja tegevuse mahule ja ulatusele.

c) Piisav personal ja selle järelevalve

- 1) Meeskonnaliikmed. Käitaja peab kavandatud lennutegevuseks palkama piisavalt lennumeeskonna ja salongipersonali liikmeid, kes on koolitatud ja kontrollitud vastavalt N- ja O-alajagude nõuetele.
- 2) Maapealne personal
 - i) Maapealsete töötajate arv sõltub lennutegevuste iseloomust ja ulatusest. Lennutegevuse ja maapealse teeninduse osakonnad peavad eelkõige olema komplekteeritud koolitatud personaliga, kellel on täielik arusaamine oma vastutusest selles organisatsioonis.
 - ii) Käitaja, kes kasutab lepingute alusel teiste ettevõtjate teatud teenuseid, vastutab standardite nõuetekohase järgimise eest. Sellisel juhul peab olema tegevusvaldkonna juhi ülesandeks tagada, et kõik tööle võetud ettevõtjad täidaksid kehtestatud standardeid.
- 3) Järelevalve
 - i) Ametisse määratavate järelevalveametnike arv sõltub ettevõtte struktuurist ja töötajate arvust.
 - ii) Järelevalveametnike tööülesanded ja vastutus tuleb kindlaks määrata ning nende muud kohustused korraldada nii, et nad saaksid oma järelevalvekohustusi täita.
 - iii) Meeskonnaliikmete ja maapealse personali järelevalvet peavad teostama isikud, kellel on lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud standardite saavutamise tagamiseks piisavad kogemused ja sobivad isikuomadused.

d) Töõruumid

- 1) Käitaja peab tagama, et kõikides lennutegevuse baasides oleksid küllaldased töõruumid lennutegevuse ohutusega tegelevale personalile. Arvesse tuleb võtta maapealse personali, lennutegevuse juhtimisega ning põhidokumentide hoidmise ja kättesaadavaks tegemisega tegelevate töötajate ning meeskondade lennu planeerimisega seotud vajadusi.
- 2) Kontoriteenistused peavad olema suutelised viivitusega jagama kõikidele asjaosalistele käitamisjuhendeid ja muud teavet.

e) Dokumendid

Käitaja peab korraldama käsiraamatute koostamise, muudatuste tegemise ja muude dokumentide koostamise.

D-ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

OPS 1.192

Mõisted

Käesoleva määruse kontekstis kasutatakse allpool esitatud mõisteid.

- a) „Sobiv lennuväli” – lennuväli, mida käitaja peab rahuldavaks, võttes arvesse kohaldatavaid käitamisnõudeid ja raja omadusi; eeldataval kasutamisel on lennuväli kasutusvalmis ja varustatud selliste vajalike abiteenustega nagu lennu liiklusteenistus, piisav valgustus, sidepidamisvahendid, ilmateated, navigatsioonivahendid ning avarii- ja päästeteenistused.
- b) „ETOPS (kahe turbiinmootoriga lennukite suurendatud käitamisulatusena lennud)” – ETOPS-lennud on need lennud, mida tehakse kahe turbiinmootoriga lennukiga, millega võib sooritada lende kaugemale vastavalt OPS 1.245 lõike a nõuetele kindlaks määratud vahemaast üksnes lennuameti loal (ETOPS-luba).
- c) „ETOPS-marsruudil asuv sobiv varulennuväli” – sobiv lennuväli, millel eeldataval kasutusajal on lennu liiklusteenistus ja vähemalt üks instrumentaallähenemise protseduur.
- d) „Varulennuväli marsruudil (ERA)” – marsruudil asuv sobiv lennuväli, mida on vaja teada planeerimise käigus.
- e) „3 % ERA” – marsruudil asuv varulennuväli, mis valitakse välja selleks, et vähendada ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse hulka 3 %ni.
- f) „Kauges paigas asuv lennuväli” – kui see on lennuametile vastuvõetav, võib sihtlennuvälja käsitada kauges paigas asuva lennuväljana, kui lähimale sobivale sihtlennuväljale varulennuväljale lendamiseks nõutav kütusehulk (lisaks lõpliku kogusele ka marsruudist kõrvalekaldumiseks vajalik kütusehulk) on järgmisest suurem.

Kolbmootoriga lennukite puhul kütus 45minutiliseks lennuks pluss 15 % kavandatavast lennuajast, mida kasutatakse lendamiseks reisilennu kõrgusel või kaks tundi, sõltuvalt sellest, kumb on lühem, või

turbiinmootoriga lennukite puhul kütus lendamiseks sihtlennuvälja kohal kaks tundi tavalisel reisilennu tarbivusel, sealhulgas lõplik kütusevaru.

- g) „Samaväärne fikseeritud punkt”. Punkt, mida on võimalik kindlaks määrata DME kauguse, sobivalt asetseva NDB või VORi, SRE või PARiga või mis tahes muu punktiga 3–5 miili kaugusel lävest, mis määrab sõltumatult kindlaks lennuki asukoha.
- h) „Lennu kriitilised etapid” – lennu kriitilised etapid on stardihoovõtt, starditrajektoori saavutamine, lõplähenemine, maandumine, sealhulgas maandumisjärgne läbijooks, ja õhusõiduki kapteni äranägemisel mis tahes muud lennu etapid.
- i) „Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus” – kütus, mis on nõutav selliste ettenägematute tegurite kompenseerimiseks, mis võivad mõjutada sihtlennuväljale jõudmiseks vajalikku kütusekulu, nagu konkreetse lennuki kõrvalekaldumised eeldatavatest kütusekulu käsitlevatelt andmetelt, kõrvalekaldumised prognoositavatest meteoroloogilistest tingimustest ning kavandatavast marsruudist ja/või reisilennu tasanditest/kõrgustest.
- j) „Eraldi rajad” – ühel ja samal lennuväljal asuvad rajad, mis on kasutamiseks eraldi maandumisteks. Kõnealused rajad võivad olla ühendatud või ristuda sellisel, et kui üks radadest on hõivatud, ei takista see teise raja planeeritud kasutamist. Iga raja jaoks on eraldi lähenemisprotseduur, mis põhineb eraldi navigatsioonivahendil.
- k) „Ühe mittetöötava mootoriga lubatud reisilennu kiirus” – ETOPS-lendude puhul on ühe mittetöötava mootoriga lubatud reisilennu kiirus kavandatavas käitamispiirkonnas selline kiirus (lennuki kindlaksmääratud piirangute raames), mille valib käitaja ja mille kiidab heaks lennuamet.
- l) „ETOPS-piirkond” – ETOPS-piirkond on piirkond, mis hõlmab õhuruumi, milles ETOPS-marsruudil asuvalt sobivalt varulennuväljalt startinud ETOPS-loaga lennuk püsib kauem kui tuulevaikus (standardtingimustes) läbitava täpsustatud lennuaja jooksul ühe mittetöötava mootoriga lubatud reisilennu kiirusel.
- m) „Liikuma hakkamine” – ETOPS-lendude planeeritavaid miinimume kohaldatakse kuni liikuma hakkamiseni. Liikuma hakkamisena käsitatakse hetke, mil õhusõiduk hakkab esimest korda omal jõul liikuma, et tõusta õhku.

OPS 1.195

Lennutegevuse kontrollimine

Käitaja

- a) kehtestab lennuameti poolt heaks kiidetud meetodid oma tegevuse kontrollimiseks ning kasutab neid ja
- b) teostab kontrolli kogu lennutegevuse üle, mis toimub tema lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tingimuste alusel.

OPS 1.200

Lennutegevuskäsiraamat

Käitaja koostab vastavalt P-alajao nõuetele lennutegevuskäsiraamatu, mida kasutab ja millest juhindub käitav personal.

OPS 1.205

Käitava personali pädevus

Käitaja tagab, et kogu maapealsesse või lennutegevusse määratud või nendes otseselt kaasatud personal on nõuetekohaselt instrueeritud, on näidanud oma suutlikkust täita konkreetseid tööülesandeid ja on teadlik oma vastutusest ning oma tööülesannete osast kogu käitamistegevuses tervikuna.

OPS 1.210

Protseduuride kehtestamine

- a) Käitaja kehtestab iga lennukitüübi kohta protseduurid ja juhendid, mis hõlmavad maapealse personali ja meeskonnaliikmete kohustusi nii maa peal kui ka lennu ajal kõikide lennutegevuse liikide lõikes.
- b) Käitaja kehtestab lennutegevuskäsiraamatu käitamisprotseduuridest kinnipidamise tagamiseks kontrollkaartide süsteemi, mida meeskonnaliikmed kasutavad lennuki käitamise kõikidel etappidel vastavalt tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades.
- c) Käitaja nõuab lennu kriitilistel etappidel meeskonnaliikmelt vaid nende tegevuste sooritamist, mis on vajalikud lennuki ohutuks käitamiseks (vt OPS 1.192).

OPS 1.215

Lennuliiklusteenuste kasutamine

Käitaja tagab, et lennuliiklusteenuseid kasutatakse kõikidel lendudel, kus need on kättesaadavad.

OPS 1.216

Õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid

Käitaja tagab, et tema poolt õhus olevale lennukile edastatavad tegevusjuhendid, mis sisaldavad lennuplaani muudatusi, peavad, kui võimalik, enne lennukile edastamist olema kooskõlastatud vastava lennuliiklusteenistuse üksusega.

OPS 1.220

Käitaja antud lennuväljade kasutamise luba

(Vt OPS 1.192)

Käitaja lubab kasutada ainult neid lennuvälju, mis vastavad täielikult asjaomas(t)ele lennukitüübile/-tüüpidele ja lennutegevus(t)ele iseloomule.

OPS 1.225

Lennuväljade käitamisiinimumid

- a) Käitaja kehtestab lennuväljade käitamisiinimumid vastavalt OPS 1.430 nõuetele kõikide väljumis-, siht- või varulennuväljade jaoks, mida kooskõlas OPS 1.220 nõuetega on lubatud kasutada.
- b) Kõik lennuameti kehtestatud täiendavad nõuded tuleb lisada eespool oleva lõike a nõuete järgi kehtestatud miinimumidele.
- c) Eriliiki lähenemis- ja maandumisprotseduuride miinimume kohaldatakse juhul, kui
 - 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud ja vastaval lennukaardil näidatud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud lennuki süsteemid on töökorras;
 - 3) lennuki nõutavad lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ja
 - 4) meeskonnal on vastav kvalifikatsioon.

OPS 1.230

Instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduurid

- a) Käitaja tagab lennuvälja asukohariigi kehtestatud instrumentaalväljumise ja -lähenemise protseduuride kasutamise.
- b) Olenemata lõikes a sätestatud võib õhusõiduki kapten aktsepteerida lennuliiklusteenistuse (ATC) luba kalduda avaldatud väljumis- või saabumismarsruudist kõrvale juhul, kui takistustevaba kõrguse nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult. Lõpliku lähenemise peab lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale instrumentaallähenemise protseduurile.
- c) Lõikes a nõutud protseduuridest erinevaid protseduure võib käitaja rakendada ainult tingimusel, et need on heaks kiitnud lennuvälja asukohariik (kui seda nõutakse), ning kui lennuamet on neid protseduure aktsepteerinud.

OPS 1.235

Müra vähendamise protseduurid

(Vt OPS 1.192)

Käitaja määrab iga õhusõidukitüübi jaoks kindlaks asjakohased väljumise ja saabumise/lähenemise protseduurid, mis on kooskõlas järgmistega nõuetega:

- a) käitaja tagab, et ohutusele pööratakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele, ning
- b) kõnealused protseduurid kavandatakse lihtsa ja ohutuna, et käitamine oleks võimalik ilma meeskonna töökoormuse märkimisväärse suurenemiseta lennu kriitilistes etappides, ning
- c) vastavalt ICAO dokumendi nr 8168 (aeronavigatsiooniteenuste protseduurid, „PANS-OPS“) 1. köitele määratakse iga lennukitüübi jaoks kindlaks kaks väljumisprotseduurid:
 - 1) väljumisel tekkiva müra vähendamise esimene protseduur (*Noise Abatement Departure Procedure One – NADP 1*), mis on ette nähtud lähiümbruskonna müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks, ning
 - 2) väljumisel tekkiva müra vähendamise teine protseduur (*Noise Abatement Departure Procedure One – NADP 2*), mis on ette nähtud kaugel vahemaa müra vähendamise eesmärgi saavutamiseks, ning
 - 3) lisaks sellele võib kummalgi NADP tõusuprofiilil olla üks toimingute järjestus.

OPS 1.240

Marsruudid ja käitamiskiirkonnad

- a) Käitaja tagab, et lende sooritatakse ainult marsruutidel või kiirkonnades,
- 1) kus on kavandatavale lennutegevusele vastavad maapealsed seadmed ja teenistused, sealhulgas meteoroloogilised teenistused;
 - 2) kus kasutamiseks ette nähtud lennuki lennutehnilised näitajad on piisavad minimaalsete lennukõrguste nõuete täitmiseks;
 - 3) kus kasutamiseks ette nähtud lennuki seadmed vastavad planeeritud lennutegevuste miinimumnõuetele;
 - 4) mille kohta on olemas asjakohased kaardid ja lennuskeemid (vt OPS 1.135 lõike a punkti 9);
 - 5) kus kahemootoriliste lennukite kasutamise korral jäävad sobivad lennuväljad OPS 1.245 nõuetes ette nähtud lennuaja/vahemaa kaugusele;
 - 6) kus ühemootoriliste lennukite kasutamise korral võimaldab olemasolev maastik sooritada ohutut hädamaandumist.
- b) Käitaja tagab, et lende sooritatakse kõikide piirangute kohaselt, mida lennuamet on marsruutidele või käitamiskiirkonnadele kehtestanud.

OPS 1.241

Lennud vähendatud vertikaalhajutusmiinimumidega (RVSM) õhuruumis

Õhuruumi kindlaksmääratud osades, kus piirkondliku aeronavigatsiooni lepingu (*Regional Air Navigation Agreement*) alusel kohaldatakse vertikaalhajutusmiinimumi 300 meetrit (1 000 jalga), võib käitaja käitada lennukit ainult lennuameti loal (RVSM luba) (vt ka OPS 1.872).

OPS 1.243

Lennud täpsustatud nõuetega navigatsioonipiirkonnades

- a) Käitaja tagab, et lennuk, millega lennatakse sellistes piirkonnades või õhuruumi osades või marsruutidel, mille puhul on täpsustatud navigatsiooninõudeid, sertifitseeritakse vastavalt asjaomastele nõuetele ning vajaduse korral on lennuamet andnud välja tegutsemisloa (vt ka OPS 1.865 lõike c punkti 2, OPS 1.870 ja OPS 1.872).
- b) Punktis a osutatud piirkonnades lennukiga lende teostav käitaja tagab, et kõik erakorralised protseduurid, mille on täpsustanud asjaomase õhuruumi eest vastutav lennuamet, on lisatud lennutegevuskäsiraamatusse.

OPS 1.245

Kahemootoriliste lennukite maksimaalne lennukaugus sobivast lennuväljast ilma ETOPS-lendude loata

(Vt OPS 1.192)

- a) Kui lennuamet ei ole kooskõlas OPS 1.246 lõike a nõuetega andnud eriluba (ETOPS-luba), ei tohi käitaja käitada (tavatingimustel tuulevaikusel) kahemootorilist lennukit marsruudil, mille mõni punkt asub sobivast lennuväljast:
- 1) A-suutlikkusklassi lennukite puhul,
 - i) mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 20 või rohkem või
 - ii) mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või rohkem,
- kaugemal kui vahemaa, mis lennatakse 60 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt allpool toodud lõikele b;

- 2) A-suutliiklusklassi lennukite puhul,
- i) mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 19 või vähem ja
 - ii) mille maksimaalne stardimass on 45 360 kg või vähem,
- kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul või lennuameti loal turboreaktiivlennukitel kuni 180 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt allpool toodud lõike b nõuetele;
- 3) B- või C-suutliiklusklassi lennukite puhul
- i) kaugemal vahemaast, mis lennatakse 120 minuti jooksul ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel, mis on kindlaks määratud vastavalt allpool toodud lõike b nõuetele, või
 - ii) kaugemal kui 300 meremiili, olenevalt sellest, kumb vahemaa on väiksem.
- b) Käitaja määrab kiiruse, mille põhjal arvutatakse maksimaalne kaugus sobiva lennuväljani kõikide käitatavate kahemootoriliste lennukitüüpide või nende variantide jaoks; see kiirus ei tohi olla suurem kui maksimaalne käitamiskiirus VMO, mille aluseks on tegelik õhkkiirus, mida lennukil on võimalik ühe mittetöötava mootoriga säilitada.
- c) Käitaja peab tagama, et lennutegevuskäsiraamatus on allpool loetletud konkreetset andmed kõikide lennukitüüpide või -variantide kohta:
- 1) reisikiirus ühe mittetöötava mootoriga, mis on määratud vastavalt eespool toodud lõike b nõuetele, ja
 - 2) suurim lubatud kaugus sobivast lennuväljast, mis on määratud vastavalt eespool toodud lõigete a ja b nõuetele.

Märkus. Eespool toodud kiirused on mõeldud ainult selleks, et määrata kindlaks suurimat lubatud kaugust sobivast lennuväljast.

OPS 1.246

Kahemootoriliste lennukite lennud suurendatud kauguste (ETOPS)

(Vt OPS 1.192)

- a) Käitaja tohib sooritada lende kaugemale vastavalt OPS 1.245 nõuetele kindlaks määratud vahemaast üksnes lennuameti loal (ETOPS-luba).
- b) Enne ETOPS-lennu sooritamist tuleb käitajal tagada nõuetekohase varulennuvälja olemasolu ETOPS-marsruudil marsruudist käitaja enda lubatud kõrvalekaldumise aja sees või sellise marsruudist kõrvalekaldumise aja sees, mis on tuletatud minimaalvarustuse loetelu (MEL) põhjal lennuki töökorras oleku staatusest, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem (vt ka OPS 1.297 lõiget d).

OPS 1.250

Minimaalsete lennukõrguste kehtestamine

- a) Käitaja kehtestab minimaalsed lennukõrgused ja määrab nende kõrguste arvutamise meetoodika kõikide lennatava marsruudi etappide jaoks, millel on nõutud takistustevaba kõrgus, võttes arvesse F- kuni I-alajagude nõudeid.
- b) Kõik minimaalsete lennukõrguste kehtestamise meetodid peab kinnitama lennuamet.
- c) Kui riigid, millest üle lennatakse, on kehtestanud suuremad minimaalsed lennukõrgused kui käitaja poolt kehtestatud lennukõrgused, kohaldatakse suuremaid kõrgusi.
- d) Minimaalsete lennukõrguste kehtestamisel tuleb käitajal arvestada järgmisi tegureid:
 - 1) lennuki asukoha määramise täpsus;

- 2) kasutatud kõrgusemõõtjate näitude võimalikud ebatäpsused;
 - 3) iseloomulikud maastiku- või pinnasevormid marsruudil või piirkondades, kus tuleb lennata (nt maastiku- või pinnasevormide kõrguse järsk muutus);
 - 4) ebasoodsate meteoroloogiliste tingimuste (nt tugev turbulentsus ja laskuvad õhuvoolud) esinemise võimalus ja
 - 5) lennukaartide võimalikud ebatäpsused.
- e) Eespool toodud lõikes d esitatud nõuete täitmisel tuleb kohaselt arvesse võtta järgmist:
- 1) standardsetest väärtustest erinevate temperatuuride ja rõhkude korrektsioone;
 - 2) lennujuhtimisteenistuste (ATC) nõudeid ja
 - 3) muid asjaolusid, mida võib planeeritud marsruudil ette näha.

OPS 1.255

Kütusepoliitika

(Vt OPS 1.255 1. ja 2. liide)

- a) Käitaja peab kehtestama lendude planeerimisel ja lennu ajal lennuplaanide muutmisel kasutatava kütusepoliitika, mis tagab, et kõikidel lendudel oleks pardal planeeritud lennu jaoks piisav kogus kütust ja kütusevarud, mis võimaldavad planeeritud lennust kõrvalekaldumist.
- b) Käitaja tagab, et lendude planeerimisel võetakse aluseks vähemalt allpool toodud lõigetes 1 ja 2 esitatud nõuded:
 - 1) lennutegevuskäsiraamatus toodud protseduurid ning andmed, mis on tuletatud
 - i) lennuki tootjalt saadud andmetest või
 - ii) konkreetse lennuki kohta kehtivatest andmetest, mis saadakse kütuse kasutamise monitooringusüsteemi põhjal;
 - 2) käitamistingimused, milles tuleb lendu sooritada, sealhulgas
 - i) lennuki kütusekulu tegelikud andmed;
 - ii) eeldatavad massid;
 - iii) eeldatavad meteoroloogilised tingimused ja
 - iv) aeronavigatsiooniteenuste osutaja(te) protseduurid ja piirangud.
- c) Käitaja tagab, et lennueelsel kütuse arvutamisel loetakse lennuks vajamineva kütuse hulka
 - 1) ruleerimiseks vajaminev kütus ja
 - 2) reisilennuks vajaminev kütus ja
 - 3) kütusevaru, mis koosneb
 - i) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütusest (vt OPS 1.192) ja
 - ii) varulennuväljale lendamiseks vajalikust kütusest juhul, kui sihtlennuvälja jaoks peab olema varulennuväli (see ei välista väljumislennuvälja valimist sihtlennuväljaks), ja
 - iii) lõplikust kütusevarust ja
 - iv) lisakütusest, kui see on vajalik teatud liiki lendude korral (nt ETOPS-lennud), ja
 - 4) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

- d) Käitaja tagab, et kui lend jätkub planeeritud erineval marsruudil või suundub planeeritud erinevale sihtlennuväljale, siis võetakse kasutatava kütuse ümberarvutamise protseduurides arvesse
- 1) ülejäänud reisilennuks vajalikku kütust ja
 - 2) kütusevaru, mis koosneb
 - i) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütusest ja
 - ii) varulennuväljale lendamiseks vajalikust kütusest juhul, kui sihtlennuvälja jaoks peab olema varulennuväli (see ei välista väljumislennuvälja valimist sihtlennuvälja varulennuväljaks), ja
 - iii) lõplikust kütusevarust ja
 - iv) lisakütusest, kui see on vajalik teatud liiki lendude korral (nt ETOPS-lennud), ja
 - 3) erakorralist kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

OPS 1.260

Piiratud liikumisvõimega isikute vedu

- a) Käitaja kehtestab protseduurid piiratud liikumisvõimega isikute veoks.
- b) Käitaja tagab, et piiratud liikumisvõimega isikuid ei paigutataks või nad ise ei istuks kohtadele, kus nad võiksid
 - 1) segada meeskonda tööülesannete täitmisel;
 - 2) takistada juurdepääsu avariivarustusele või
 - 3) takistada evakueerimist hädaolukorras.
- c) Kui lennuki pardal on piiratud liikumisvõimega isikuid, tuleb sellest teavitada õhusõiduki kaptenit.

OPS 1.265

Vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahi all olevate isikute vedu

Käitaja kehtestab lennuki ja selles viibijate ohutuse tagamiseks protseduurid vastuvõetamatute reisijate, deporteeritavate ja vahi all olevate isikute veoks. Kui lennuki pardal tuleb vedada eespool nimetatud isikuid, tuleb sellest õhusõiduki kaptenile teatada.

OPS 1.270

Pagasi ja lasti paigutamine

(Vt OPS 1.270 1. liidet)

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mis tagavad, et reisijatesalongi võetakse ainult niisugune käsipagas, mida saab nõuete kohaselt ja ohutult paigutada.
- b) Käitaja kehtestab protseduurid, mis tagavad, et kogu pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes põhjustada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahikäike või väljapääse, paigutatakse hoiukohtadesse, mis on ette nähtud nende liikumatuna hoidmiseks.

OPS 1.275

Teadlikult tühjaks jäetud

OPS 1.280

Reisijate istekohad

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse reisijate paigutamine kohtadele, kus nad ohuolukorras saaksid kõige paremini evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda.

OPS 1.285

Reisijate teavitamine

Käitaja tagab järgmise.

a) Üldnõuded

- 1) Reisijaid teavitatakse suuliselt ohutusnõuetest. Osa infost või kogu info võib esitada audiovisuaalsete vahenditega.
- 2) Reisijatele antakse kaart ohutusinfoga, millel olevatel pildidel on näha, kuidas kasutada avariivarustust ja reisijatele ette nähtud varuväljapääse.

b) Enne starti

- 1) Reisijaid teavitatakse olenevalt olukorrast järgmistest asjaoludest:
 - i) suitsetamise eeskirjadest;
 - ii) nõudest hoida istmete seljatoed püstiasendis ja klapplaud kinnitatuna;
 - iii) avariiväljapääsude asukohtadest;
 - iv) evakuaatsioonitee valgustatud tähistusest põrandal ja selle järgimisest;
 - v) käsipagasi paigutamisest;
 - vi) piirangutest kaasaskantavate elektrooniliste seadmete kasutamisel ja
 - vii) ohutusinfo kaardi asukohast ja selle sisust.
- 2) Reisijatele näidatakse
 - i) turvavööde ja/või ohutusrihmade kasutamist, sealhulgas turvavööde ja/või ohutusrihmade kinnitamist ja avamist;
 - ii) hapnikuseadmete asukohta ja kasutamist, kui see on vajalik (vt OPS 1.770 ja OPS 1.775). Lisaks sellele tuleb reisijaid teavitada nõudmisest kustutada hapniku kasutamise ajaks kõik suitsetamistarbed, ja
 - iii) päästevestide asukohta ja kasutamist, kui seda nõutakse (vt OPS 1.825).

c) Pärast starti

- 1) Reisijatele tuletatakse vastavalt olukorrale meelde
 - i) suitsetamise eeskirju ja
 - ii) turvavööde ja/või ohutusrihmade kasutamist, sealhulgas ka seda, et istumise ajal on kasulik hoida ohutusrihmad kinnitatuna ka siis, kui tabloo „Kinnitage turvavööd!” ei ole sisse lülitatud.

- d) Enne maandumist
- 1) Reisijatele tuletatakse vastavalt olukorrale meelde
 - i) suitsetamise eeskirju;
 - ii) seda, kuidas kasutada turvavöösid ja/või ohutusrihmasid;
 - iii) nõuet hoida istmete seljatoed püstiasendis ja klapplaud kinnitatuna;
 - iv) käsipagasi hoiukohast kätte saamist ja
 - v) piiranguid kaasaskantavate elektrooniliste seadmete kasutamisel.
- e) Pärast maandumist
- 1) Reisijatele tuletatakse meelde
 - i) suitsetamise eeskirju ja
 - ii) seda, kuidas kasutada turvavöösid ja/või ohutusrihmasid.
- f) Lennu ajal tekkinud ohuolukorra puhul teavitatakse reisijaid nendest ohuolukorras vajalikest tegevustest, mis on antud hetkel kõige sobivamad.

OPS 1.290

Lennu ettevalmistus

- a) Käitaja tagab, et iga kavandatava lennu jaoks koostatakse operatsiooniline lennuplaan.
- b) Õhusõiduki kapten tohib lendu alustada üksnes juhul, kui ta on veendunud, et
 - 1) lennuk on lennukõlblik;
 - 2) lennukit käitatakse vastavalt varustatuse muudatuste loetelule (*Configuration Deviation List – CDL*);
 - 3) K- ja L-alajagude nõuetele vastavad ja lennuks vajalikud mõõteriistad ja seadmed on olemas;
 - 4) mõõteriistad ja seadmed on töökorras, välja arvatud minimaalvarustuse loetelus (MEL) nimetatud juhtudel;
 - 5) lennu sooritamiseks nõutud lennutegevuskäsiraamatu osad on olemas;
 - 6) dokumendid, lisateave ja blanketid vastavalt OPS 1.125 ja OPS 1.135 nõuetele on lennuki pardal;
 - 7) kaasas on kehtivad kaardid, lennuskeemid ja nendega seotud dokumendid või võrdväärased andmed, mis on vajalikud lennuki kavandatud lennuks, sealhulgas võimalikeks marsruudist kõrvalekaldumisteks. Sealhulgas kõik lennu teostamiseks vajalikud ümberarvestustabelid juhuks, kui peab kasutama kõrgust ja lennutasandeid meetrites;
 - 8) planeeritud lennu jaoks on olemas asjakohased nõuetekohased maapealsed rajatised ja teenistused;
 - 9) planeeritud lennul on võimalik täita lennutegevuskäsiraamatus toodud tingimusi kütuse, õli ja hapniku, minimaalsete ohutuskõrguste, lennuvälja käitamismiinimumide ja vajaduse korral ka varulennuväljade kohta;
 - 10) last on nõuetekohaselt paigutatud ja ohutult kinnitatud;
 - 11) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel võimaldab lendu sooritada F- kuni I-alajagude nõuete kohaselt ja
 - 12) lisaks eespool toodud punktides 9 ja 11 toodud nõuetele saab järgida mis tahes käitamisiiranguid.

OPS 1.295

Lennuväljade valimine

- a) Käitaja kehtestab lennu planeerimiseks vajalikud siht- ja/või varulennuväljade valimise protseduurid vastavalt OPS 1.220 nõuetele.
- b) Käitaja peab valima ja operatsioonilise lennuplaani märkima varustardilennuvälja juhuks, kui väljumislennuväljale ei ole meteoroloogilistel või lennutehnilistel põhjustel võimalik tagasi pöörduda. Varustardilennuvälja peab väljumislennuvälja suhtes asuma
- 1) kahemootoriliste lennukite jaoks kas
 - i) ühe lennutunni kaugusel, mis vastab lennukikäsiraamatu (AFM) kohasele lennule reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga, või
 - ii) käitaja poolt heaks kiidetud ETOPS-lennu kõrvalekaldumise aja kaugusel maksimaalselt kahe tunni ulatuses vastavalt minimaalvarustuse loetelu (MEL) mis tahes piirangutele, kui lennatakse lennukikäsiraamatu (AFM) kohasel reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga tegelikul stardimassil põhineval standardse tuulevaikuse tingimustes ETOPS-lendudeks lubatud lennukitel ja meeskondadega, või
 - 2) kolme- või neljamootoriliste lennukite korral kahe lennutunni kaugusel, lennates lennukikäsiraamatu (AFM) järgi reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga standardse tuulevaikuse tingimustes tegeliku stardimassiga, ja
 - 3) kui lennukikäsiraamatus (AFM) ei ole kehtestatud reisilennukiirust ühe mittetöötava mootoriga, tuleb varulennuvälja kauguse arvutamisel aluseks võtta kiirus, mis saadakse tööle jäänud mootori(te) töötamisel maksimaalse püsivõimsusega.
- c) Käitaja peab kõikide instrumentaallennureeglite järgi toimuvate (IFR) lendude jaoks valima sihtlennuvälja tarbeks vähemalt ühe varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui
- 1) on täidetud mõlemad allpool toodud tingimused:
 - i) kavandatava lennu kestus õhukütõusmisest kuni maandumiseni või kooskõlas OPS 1.255 lõikega d lennu ajal tehtava lennuplaani muutuse puhul sihtkohta jõudmiseks kuluv järelejäänud lennuage on vähem kui kuus tundi ning
 - ii) sihtlennuväljal on kaks eraldi kasutamiseks kõlblikku rada (vt OPS 1.192) ning sihtlennuvälja vastavate ilmatedete või -prognooside või nende mõlema järgi on üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega sihtlennuväljal pilvede kõrgus vähemalt 2 000 jalga või ringlennu kõrgus + 500 jalga (olenevalt sellest, kumb näitaja on suurem) ning nähtavus on vähemalt 5 km;
 - või
 - 2) sihtlennuvälja asub kauges eraldi asuvas paigas.
- d) Käitaja peab valima sihtlennuvälja jaoks kaks varulennuvälja juhul, kui
- 1) vastava sihtlennuvälja ilmatede ja -prognoosid või üks nendest näitab, et ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega on ilmingimused halvemad planeeritud miinimumidest (vt OPS 1.297 lõige b), või
 - 2) meteoroloogiline teave puudub.
- e) Käitaja märgib (kõik) nõutud varulennuvälja(d) operatsioonilise lennuplaani.

OPS 1.297

IFR-lendude miinimumide planeerimine

- a) Miinimumide planeerimine varustardilennuväljade jaoks. Käitaja võib lennuvälja valida varustardilennuväljaks üksnes siis, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas kumbki eraldi või mõlemad koos, näitavad, et ilmingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on samaväärsed vastavate OPS 1.225 nõuetes kindlaks määratud maandumismiinimumidega või nendest paremad. Pilvede kõrgust tuleb arvesse võtta juhul, kui ainsaks võimalikuks lähenemiseks on mitte-täppislähenemine ja/või ringilt lähenemine. Arvesse tuleb võtta kõiki ühe mittetöötava mootoriga lendavale lennukile kehtestatud piiranguid.
- b) Sihtlennuvälja (välja arvatud eraldi asuvas kauges kohas oleva sihtlennuvälja) miinimumide planeerimine. Käitaja valib sihtlennuvälja üksnes siis, kui
- 1) asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas kumbki eraldi või mõlemad koos, näitavad, et ilmingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on samaväärsed järgmiste planeerimiseks antud miinimumidega või nendest paremad:
 - i) vastavalt OPS 1.225 nõuetele kindlaks määratud nähtavus rajal (RVR) / nähtavus ja
 - ii) pilvede kõrgus mitte-täppislähenemise või ringilt lähenemise puhul on minimaalse laskumiskõrgusega (MDH) samal kõrgusel või kõrgemal, või
 - 2) kaks varulennuvälja valitakse OPS 1.295 lõike d alusel.
- c) Miinimumide planeerimine järgmiste lennuväljade jaoks:

varulennuvälja või

kauges paigas asuv lennuvälja või

3 % varulennuvälja marsruudil (ERA) või

marsruudil asuv varulennuvälja, mida on vaja teada planeerimise käigus.

Käitaja võib lennuvälja valida ühel kõnealustest eesmärkidest üksnes siis, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid eraldi või mõlemad koos näitavad, et ilmingimused sellel lennuväljal ajavahemikus üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku lennuväljale saabumise aega on allpool tabelis 1 toodud planeeritavate miinimumidega samaväärsed või nendest paremad.

Tabel 1

Planeeritavad miinimumid sihtlennuvälja varulennuvälja, kauges paigas asuva lennuvälja, 3 % ERA lennuvälja ja marsruudil asuva varulennuvälja jaoks

Lähenemise tüüp	Planeeritavad miinimumid
II ja III kategooria	I kategooria (1. märkus)
I kategooria	Mitte-täppislähenemine (1. ja 2. märkus)
Mitte-täppislähenemine	Mitte-täppislähenemine (1. ja 2. märkus) 200 jalga / 1 000 m
Ringilt lähenemine	Ringilt lähenemine

1. märkus. Nähtavus rajal (RVR).
2. märkus. Pilvede kõrgus peab olema minimaalse laskumiskõrgusega (MDH) samal kõrgusel või kõrgemal.

- d) ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja miinimumide planeerimine. Käitaja valib lennuvälja ETOPS-marsruudil asuvas varulennuväljaks üksnes juhul, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid eraldi või mõlemad koos näitavad, et ajavahemikus kavandatava saabumisaega algusest kuni üks tund pärast võimalikku kõige hilisemat saabumisaega valitsevad tingimused, mis on välja arvestatud tabelis 2 toodud täiendavate piirangute lisamise teel. Käitaja lisab lennutegevuskäsiraamatusse meetodi, mille abil ta määras kindlaks kavandatava ETOPS-marsruudil asuva varulennuvälja käitamismiinimumid.

Tabel 2

Miinumide planeerimine ETOPS-lendude jaoks

Lähenemise protseduur	Pilvede kõrgus varulennuväljal	Minimaalsed ilmastikutingimused Nähtavus / nähtavus rajal (RVR)
Täppislähenemise protseduur	Lubatud DH/DA-le lisaks 200 jalga	Lubatud nähtavusele lisaks 800 m
Mitte-täppislähenemine või ringilt lähenemine	Lubatud MDH/MDA-le lisaks 400 jalga	Lubatud nähtavusele lisaks 1 500 m

OPS 1.300

Lennuplaani esitamine lennuliiklusteenistusele (ATS)

Käitaja tagab, et enne lennu alustamist esitatakse lennuliiklusteenistusele (ATS) lennuplaan või piisav teave lennu kohta, et vajaduse korral oleks võimalik kasutada häireteenistusi.

OPS 1.305

Tankimine / paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal

(Vt OPS 1.305 1. liide)

Käitaja peab tagama, et reisijate lennukisse sisenemise, lennukist väljumise või lennukis viibimise ajal lennukit ei tangita / paake ei tühjendata lennukibensiiniga/lennukibensiinist, reaktiivkütusega/-kütusest (näiteks Jet-B või sellega võrdväärne kütus) ega nende kütuste seguga/segust. Kõikidel teistel juhtudel tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning lennukis olev meeskond peab olema vastavalt kvalifitseeritud, et võimalikult otstarbekalt ja operatiivselt alustada ja juhtida lennukist evakueerimist.

OPS 1.307

Reaktiivkütusega tankimine / paakide tühjendamine reaktiivkütusest

Nõudmise korral kehtestab käitaja protseduurid reaktiivkütuse (näiteks Jet-B või sellega võrdväärse kütuse) tankimiseks / paakide tühjendamiseks reaktiivkütusest.

OPS 1.308

Lennuki pukseerimine ja tagurdamine

- a) Käitaja tagab, et kõik lennuki tagurdamise ja pukseerimise protseduurid vastavad asjakohastele lennunduses kehtivatele normidele ja protseduuridele.
- b) Käitaja tagab, et ruleerimiseelsele või -järgsele seisupaigale pukseeritakse lennukit ainult tiisliga, välja arvatud juhul, kui
 - 1) lennuki oma konstruktsioon kaitseb lennukit ninaratta juhtimise süsteemi kahjustustest ilma tiislita pukseerimisel või
 - 2) lennukil on häiresüsteem/-protseduur, mis annab lennumeeskonnale märku, et niisugune kahjustus võib olla / on tekkinud, või
 - 3) tiislita pukseeriv liiklusvahend on konstrueeritud nii, et see ei lase lennukitüübile kahjustusi tekkida.

OPS 1.310

Meeskonnaliikmete töökohad

- a) Lennumeeskonna liikmed
- 1) Stardi ja maandumise ajal peavad kõik lennumeeskonna liikmed, kelle töökoht on kabiinis, olema nendele ette nähtud töökohtadel.
 - 2) Kõikidel teistel lennuetappidel peavad kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed olema oma töökohtadel, välja arvatud juhul, kui nende töökohalt äraolek on vajalik lennuga seotud töökohustuste täitmiseks või füsioloogilisteks vajadusteks, tingimusel et lennuki juhiste juures on kogu aeg vähemalt üks piisava kvalifikatsiooniga piloot.
 - 3) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes täidavad oma tööülesandeid kabiinis, peavad lennu kõikidel etappidel säilitama valvsuse. Kui nad ei suuda valvsust säilitada, tuleb kasutada sobivaid abinõusid. Kui töökoormus lubab, saab õhusõiduki kapten anda ootamatu väsimuse korral sellisele lennumeeskonna liikmele reguleeritud pikkusega puhkuse. Sellist reguleeritud puhkust ei loeta kunagi lennuaja arvestamisel ette nähtud puhkeaja hulka, seda ei ole vaja näidata ka tööaja arvestamisel.
- b) Salongipersonali liikmed. Nõuete kohaselt lennuki kõikides reisijate salongides ette nähtud salongipersonali liikmed peavad lennu kriitilistel etappidel istuma neile määratud kohtadel.

OPS 1.311

Nende salongipersonali liikmete miinimumarv, kes peavad olema lennuki pardal siis, kui toimub maapealne teenindamine reisijatega pardal

(Vt OPS 1.311 1. liide)

Käitaja tagab, et kui reisijad on lennuki pardal, on reisijate salongis kohal OPS 1.990 lõigetega a, b, c ja d nõutav miinimumarv salongipersonali liikmeid, välja arvatud järgmistel juhtudel:

- a) kui lennuk asub parkimiskohal, võib OPS 1.990 lõigetega a, b ja c nõutav reisijate salongis olevate salongipersonali liikmete arv olla miinimumarvust väiksem. Sel juhul on igas reisijate salongis põranda tasandil paarikaupa paiknevate avariiväljapääsude kohta salongipersonali liikmete nõutav miinimumarv üks või üks iga 50 pardal oleva reisija või kõnealuse arvu osa moodustavate reisijate kohta, sõltuvalt sellest, kumb näitaja on suurem, tingimusel et
- 1) käitaja on kehtestanud reisijate evakueerimise korra, mille raames on salongipersonali liikmete arvu vähendatud ning mille lennuamet on piisavat ohutustaset pakkuvana heaks kiitnud, ning
 - 2) ei toimu tankimist/paakide tühjendamist ning
 - 3) salongipersonali vanem on enne reisijate pardaletulekut andnud salongipersonali liikmetele ohutusala teavet ning
 - 4) salongipersonali vanem on reisijatesalongis kohal ning
 - 5) tehtud on enne reisijate pardaletulekut teostatav salongi kontroll.

Kõnealune vähendamine ei ole lubatud, kui salongipersonali liikmete arv on kindlaks määratud OPS 1.990 lõike d alusel;

- b) kui lennukist väljumise ajal on veel lennuki pardale jäänud vähem kui 20 reisijat, võib reisijatesalongis viibivate salongipersonali liikmete miinimumarvu vähendada alla OPS 1.990 lõigetega a, b ja c ning salongipersonali liikmete puhul nõutava miinimumarvu, tingimusel et
- 1) käitaja on kehtestanud reisijate evakueerimise korra, mille raames on salongipersonali liikmete arvu vähendatud ning mille lennuamet on piisavat ohutustaset pakkuvana heaks kiitnud, ning
 - 2) salongipersonali vanem on reisijatesalongis kohal.

OPS 1.313

Kõrvaklappide kasutamine

- a) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes täidavad oma tööülesandeid kabiinis, kannavad kõrvaklappe ja suumikrofoni või samaväärset seadet, mis on nõutav OPS 1.650 lõikega p ja/või OPS 1.652 lõikega s, ning kasutavad seda peamise vahendina lennuliiklusteenistustega vahetatavate suuliste teadete kuulamiseks:
- maapinnal;
 - ATSiilt väljumisloa saamisel suulise teatena;
 - kui mootorid töötavad;
 - lennu ajal üleminekukõrgusest või 10 000 jalast madalamal, sõltuvalt sellest, kumb on kõrgemal, ning
 - kui õhusõiduki kapten seda vajalikuks peab.
- b) Eespool esitatud punkti 1 tingimustes on suumikrofon või sellega samaväärne seade sellises asendis, mis võimaldab selle kasutamist kahepoolse side eesmärgil.

OPS 1.315

Abivahendid ohuolukorras evakueerimiseks

Käitaja kehtestab protseduurid, mille abil tagatakse, et ohuolukorras evakueerimiseks vajalikud automaatselt töötavad abivahendid on töövalmis alati enne ruleerimist, starti ja maandumist või muudel juhtudel, kui see on turvalisuse seisukohast otstarbekas.

OPS 1.320

Istmed, turvavööd ja ohutusrihmad

- a) Meeskonnaliikmed
- 1) Kõikidel meeskonnaliikmetel tuleb nõuetekohaselt kinnitada kõik olemasolevad turvavööd ja ohutusrihmad starti ja maandumise ajaks ning alati, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab.
 - 2) Lennu teistel etappidel tuleb kõikidel kabiinis oma töökohtadel olevatel lennumeeskonna liikmetel hoida turvavööd kinnitatuna.
- b) Reisijad
- 1) Õhusõiduki kapten tagab, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui ta peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmetel või kohtadel ning on kas turvavööga või ohutusrihmadega nõuetekohaselt kinnitatud.
 - 2) Käitaja loob vajalikud tingimused ja õhusõiduki kapten tagab, et lennuki istmete kasutamist mitme isiku poolt lubatakse ainult kindlaksmääratud kohtadel ning korraga ainult ühele täiskasvanule ja ühele väikelapsele, kes on lisarihmaga või mõne muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud.

OPS 1.325

Reisijatesalongi ja vahekäikude julgestamine

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et kõik seadmed ja kogu pagas on nõuetekohaselt kinnitatud enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik.

OPS 1.330

Juurdepääs avariivarustusele

Õhusõiduki kapten tagab, et asjakohane avariivarustus on koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav.

OPS 1.335

Suitsetamine lennuki pardal

- a) Õhusõiduki kapten tagab, et mitte ühelgi lennuki pardal oleval isikul ei lubata suitsetada
- 1) ajal, mil mittesuitsetamist peetakse vajalikuks ohutuse huvides;
 - 2) ajal, kui lennuk on maa peal, välja arvatud juhul, kui lennutegevuskäsiraamatu protseduurid seda konkreetselt lubavad;
 - 3) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes, tualettruumi(de)s;
 - 4) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga, ja
 - 5) salongi nendes piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

OPS 1.340

Meteoroloogilised tingimused

- a) Lennul instrumentaallennureeglite (IFR) järgi õhusõiduki kapten üksnes
- 1) alustab starti või
 - 2) jätkab lennu ajal tehtud lennuplaani muutuse järel lendu pärast punkti, kus rakendub korrigeeritud lennuplaan, juhul kui tal on info, mis näitab, et saabumishetkel on eeldatavad ilmatingimused OPS 1.295 nõuetes ette nähtud siht- ja/või nõutud varulennuvälja(de)l samaväärsed OPS 1.297 nõuetes planeerimiseks sätestatud miinimumidega või nendest paremad.
- b) Lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi võib õhusõiduki kapten jätkata lennu planeeritud sihtlennuvälja suunas juhul, kui kõige viimane saadud teave näitab, et planeeritud arvestuslikul saabumisajal on ilmatingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuväljal varulennuväljal samaväärsed planeeritud lennuväljal kehtivate käitamismiinimumidega või nendest paremad.
- c) Lennul instrumentaallennureeglite (IFR) järgi jätkab õhusõiduki kapten lennu
- 1) pärast otsusepunkti, kui ta kasutab ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise protseduuri (vt OPS 1.255 1. liidet), või
 - 2) pärast määratud punkti, kui ta kasutab määratud punkti protseduuri (vt OPS 1.255 1. liidet),
- kui on teavet, mis näitab, et eeldatavad ilmatingimused OPS 1.295 nõuetes ette nähtud sihtlennuväljal ja/või nõutud varulennuvälja(de)l on saabumisajal samaväärsed OPS 1.225 sätestatud lennuvälja kehtivate käitamismiinimumidega või nendest paremad.
- d) Lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi võib õhusõiduki kapten alustada starti juhul, kui asjakohased ilmateated või -prognoosid eraldi või koos näitavad, et meteoroloogilised tingimused marsruudil või sellel marsruudiosal, mida tuleb lennata visuaallennureeglite (VFR) järgi, on kõnealusel ajal sellised, et neid reegleid on võimalik täita.

OPS 1.345

Jää ja muude saasteainete tõrje maapealsed protseduurid

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mida on vaja teha, kui on tarvis maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning nendega seotud lennuki(te) ülevaatusi.
- b) Lennuki kapten võib alustada starti üksnes juhul, kui lennuki välispind on puhas igasugustest saasteainetest, mis võivad halvasti mõjutada lennuki lennutehnilisi omadusi ja/või lennuki juhitavust, välja arvatud juhtudel, mis on lubatud lennukikäsiiraamatus.

OPS 1.346

Jää ja muude saasteainete tõrje protseduurid lennu ajal

- a) Käitaja kehtestab protseduurid, mida on vaja täita lennu ajal teadaolevates või oletatavates jäätumistingimustes.
- b) Õhusõiduki kapten võib alustada lendu või lennata ettekatsetult teadaolevatesse või oletatavatesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui lennuk on sertifitseeritud lendamiseks nendes tingimustes ja varustatud vajalike seadmetega.

OPS 1.350

Kütuse- ja õlivarud

Õhusõiduki kapten alustab lendu või jätkab seda pärast lennu ajal toimunud marsruudimuutmist üksnes juhul, kui ta on veendunud, et lennukil on vähemalt sellised kogused kasutatavat kütust ja õli, mis on planeeritud lennu ohutuks sooritamiseks, võttes arvesse oletatavaid käitamistingimusi.

OPS 1.355

Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten isiklikult veenduma, et temale teadaoleva teabe kohaselt ei takista ilm lennuväljal ega ka kasutamiseks kavandatud raja tingimused ohutut starti ega väljumist.

OPS 1.360

Stardimiinimumide kohaldamine

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et nähtavus rajal (RVR) või nähtavus lennuki stardisuunal on võrdne kehtestatud miinimumiga või sellest parem.

OPS 1.365

Minimaalsed lennukõrgused

Õhusõiduki kapten või piloot, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, ei tohi lennata madalamal kindlaksmääratud minimaalsetest lennukõrgustest, välja arvatud juhul, kui see on vajalik startimiseks või maandumiseks.

OPS 1.370

Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et ärilise lennutranspordi lendudel ei jäljendata ebatavalisi või hädaolukordi, kus on kas osaliselt või tervikuna vaja rakendada ebatavalise või hädaolukorra protseduure; samuti kehtestab käitaja protseduurid instrumentaallennuilma (IMC) tingimuste kunstliku jäljendamise vältimiseks.

OPS 1.375

Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse kütuse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine lennu ajal järgmiste tingimuste kohaselt.

- a) Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal
- 1) Õhusõiduki kapten peab tagama, et kütuse kasutamist kontrollitakse lennu ajal regulaarsete ajavahemike järel. Alles olev kasutatav kütusekogus tuleb registreerida ja seda tuleb hinnata,
 - i) et võrrelda kütuse tegelikku kulu plaani järgi lennuks ette nähtud kütusekuluga;
 - ii) et kontrollida alles oleva kasutatava kütuse hulga piisavust lennu lõpetamiseni vastavalt allpool esitatud lõikele b „Kütuse kasutamise juhtimine lennu ajal” ning
 - iii) et määrata kindlaks eeldatav kasutatava kütuse jääk sihtlennuväljale jõudmisel.
 - 2) Asjakohased andmed kütuse kohta tuleb dokumenteerida.
- b) Kütuse kasutamise juhtimine lennu ajal
- 1) Lend tuleb sooritada nii, et sihtlennuväljale saabumisel ei oleks eeldatav kasutatav kütusejääk väiksem kui
 - i) nõutav ettenähtud kütusevaru ja lõplik kütusevaru kokku või
 - ii) lõplik kütusevaru, kui varulennuväli ei ole nõutav.
 - 2) Kui kütuse kontrollimine lennu ajal näitab, et arvestustekohane kütusejääk sihtlennuväljale jõudmisel on väiksem kui
 - i) nõutav ettenähtud kütusevaru ja lõplik kütusevaru kokku, peab õhusõiduki kapten otsustamaks, kas jätkata lendu sihtlennuväljani või muuta marsruuti, et vältida maandumist ettenähtud lõplikust jääkkütusest väiksema varuga, võtma arvesse lennuliikluse olukorda ja käitamistingimusi nii sihtlennuväljal, varulennuväljani viival marsruudil kui ka mis tahes sobival lennuväljal, või
 - ii) lõplik kütusevaru (kui varulennuväli ei ole nõutav), peab õhusõiduki kapten võtma asjakohased meetmed ja liikuma sobiva lennuvälja suunas, et mitte maanduda ettenähtud lõplikust kütusevarust väiksema varuga.
 - 3) Õhusõiduki kapten kuulutab välja hädaolukorra, kui arvestuse järgi on maandumise ajal pardal olev tegelik kasutatav kütusekogus väiksem kui ette nähtud lõplik kütusevaru.
 - 4) Täiendavad tingimused eriprotseduuride jaoks
 - i) Lennul, mille puhul kohaldatakse ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise protseduuri, et lennata 1. sihtlennuväljale, peab kapten tagama, et otsusepunkti jõudes moodustab kasutatava kütuse jääk vähemalt järgmiste näitajate summa:

reisilennuks vaja minev kütus otsusepunktist kuni 1. sihtlennuväljani ning

ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, mis võrdub 5 %ga reisilennuks vaja minevast kütusekogusest otsusepunktist kuni 1. sihtlennuväljani, ning

1. sihtlennuvälja varulennuväljale lendamiseks vajalik kütusevaru, kui 1. sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, ning

lõplik kütusevaru.

- ii) Lennul, mille puhul kohaldatakse määratud punkti protseduuri, et lennata sihtlennuväljale, peab kapten tagama, et etteantud punkti jõudes moodustab kasutatava kütuse jääk vähemalt järgmiste näitajate summa:

reisilennuks vaja minev kütus etteantud punktist kuni sihtlennuväljani ning

ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus etteantud punktist kuni sihtlennuväljani, mis arvestatakse välja vastavalt OPS 1.255 1. liite punktile 1.3, ning

vastavalt OPS 1.255 1. liite punkti 3.1 alapunktile d nõutav kütus.

OPS 1.380

Teadlikult tühjaks jäetud

OPS 1.385

Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten tagab, et lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad lennuki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku juhul, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus rohkem kui 10 000 jalga, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on rohkem kui 13 000 jalga.

OPS 1.390

Kosmiline kiirgus

- a) Käitaja võtab arvesse võimalikku kosmilise kiirguse mõju kõikidele tööülesandeid täitvatele meeskonnaliikmetele lennu ajal (sealhulgas töökohale lendamise ajal) ning võtab kasutusele järgmised meetmed nende meeskonnaliikmete kaitsmiseks, kellele mõjuva kiirguse doos võib aastas ületada 1 mSv:
- 1) hindab nende meeskonnaliikmete kiirgusdoosi;
 - 2) arvestab töögraafiku koostamisel hinnangulist kiirguse ohtu nii, et suure riskiga meeskonnaliikmetele mõjuv kiirguse doos väheneks;
 - 3) teavitab asjaomaseid meeskonnaliikmeid nende tööga kaasnevatest terviseriskidest;
 - 4) tagab oma rasedusest teatanud meeskonna naisliikmetele niisuguse töögraafiku, mille puhul lootele mõjuv doos oleks võimalikult väike, ning igal juhul tagab käitaja, et ülejäänud raseduse jooksul poleks see doos suurem kui 1 mSv;
 - 5) tagab, et kõikide suure kiirguseohuga meeskonnaliikmete kohta peetakse eraldi individuaalset registrit, kuhu märgitakse nende poolt saadud doosid. Nendest doosidest tuleb inimesi teavitada kord aastas ja siis, kui nad lahkuvad käitaja teenistusest.
- b) 1) Käitaja võib käitada lennukit kõrgemal kui 15 000 m (49 000 jalga) ainult juhul, kui OPS 1.680 lõike a punktis 1 nimetatud seadmed on töökorras, või juhul, kui täidetakse OPS 1.680 lõike a punktis 2 ette nähtud protseduuri.
- 2) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, peab alustama laskumist kohe, kui see on võimalik, juhul kui kosmilise kiirguse doos on suurem lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määratud piirväärtustest.

OPS 1.395

Maale ohtliku lähenemise kindlakstegemine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinnale ohtliku lähenemise, tuleb õhusõiduki kaptenil või piloodil, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, tagada, et otsekohe alustatakse ohutute lennutingimuste taastamiseks vajalikku tegevust.

OPS 1.398

Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutamine

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse järgmine.

- a) Pardale paigaldatud ja töökorras õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi (ACAS) kasutatakse lennu ajal režiimis, mis võimaldab süsteemil ohtliku vahemaa teadete (*Resolution Advisories – RA*) edastamist, välja arvatud juhul, kui see ei oleks antud hetke lennutingimustes asjakohane.
- b) Kui õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS) registreerib ohtliku lähenemise mõnele teisele õhusõidukile (RA), peab kapten või piloot, kellele lennu juhtimine on delegeeritud, tagama, et otsekohe alustataks ohtliku vahemaa teadetele vastavat ohutu vahemaa taastamiseks vajalikku tegevust, kui sellega ei kahjustata lennuki ohutust.

Ohutute lennutingimuste taastamiseks vajalik tegevus

- i) ei tohi kunagi olla vastuolus ohtliku vahemaa teadetega;
 - ii) peab olema kooskõlas ohtliku vahemaa teadetega isegi juhul, kui see on vastuolus lennujuhtimiskeskuse juhiste vertikaalse elemendiga;
 - iii) peab olema võimalikult minimaalne, et olla kooskõlas ohtliku vahemaa teadetega.
- c) Lennujuhtimiskeskuse teateid õhus kokkupõrke vältimiseks ette nähtud süsteemi kohta täpsustatakse.
 - d) Kui ohuolukord on lahendatud, hakatakse lennuki suhtes võimalikult kiiresti uuesti kohaldama lennujuhtimiskeskuse juhiseid või luba.

OPS 1.400

Lähenemise ja maandumise tingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud lennukarakteristikute järgi ei takista ohutut lähenemist, maandumist ega lähenemise katkestamist temale teadaoleva teabe järgi ilm lennuväljal ega tingimused rajal, mida ta kavatseb kasutada.

OPS 1.405

Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Õhusõiduki kapten või piloot, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, võib alustada instrumentaallähenemist hoolimata ilmateates teatatud nähtavusest rajal (RVR) / nähtavusest, kuid ei tohi jätkata lähenemist kaugmajakast või samaväärselt kohast edasi juhul, kui teatatud nähtavus rajal (RVR) / nähtavus on halvem kui kehtestatud miinimumid (vt OPS 1.192).
- b) Kui puudub teave nähtavuse kohta rajal (RVR), võib selle väärtused tuletada, teisendades teatatud nähtavuse väärtust vastavalt OPS 1.430 1. liite lõikele h.
- c) Kui pärast kaugmajaka või samaväärselt asukoha ületamist vastavalt lõikele a on edastatud nähtavus rajal (RVR) väiksem kui kehtestatud miinimum, võib lähenemist jätkata kuni otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- d) Kaugmajaka või samaväärselt fikseeritud punkti puudumisel tuleb õhusõiduki kaptenil või piloodil, kellele lennuki juhtimine on delegeeritud, otsustada lähenemise jätkamine või katkestamine lennuvälja kohal enne laskumist 1 000 jalast madalamale. Kui minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on lennuvälja kohal 1 000 jalga või suurem, tuleb käitajal kehtestada kõikideks lähenemisprotseduurideks eraldi kõrgused, millest madalamal ei tohi lähenemist jätkata, kui nähtavus rajal (RVR) / nähtavus on kehtestatud miinimumidest halvem.
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui nõutud visuaalsed orientiirid on nähtavad otsusekõrgusel (DA/H) või minimaalsel laskumiskõrgusel (MDA/H) ja visuaalne side (silmside) nende orientiiridega on püsiv.

- f) Maandumisala nähtavus rajal (RVR) on alati määrav. Kui on olemas teatatud nähtavus (RVR) vahepeelses punktis ja raja lõpp-punktis ning see on asjakohane, on ka need andmed määrava tähtsusega. Minimaalne vahepealse punkti nähtavus rajal (RVR) on 125 m või maandumisalal nõutud nähtavus rajal, kui see on väiksem; raja lõpp-punkti minimaalne nähtavus rajal (RVR) on 75 m. Maandumisjärgse läbijooksu juhtimis- või kontrollsüsteemiga varustatud lennukite jaoks on minimaalne nähtavus rajal (RVR) vahepeelses punktis 75 m.

Märkus. „Asjakohane” tähendab selles kontekstis seda raja osa, mida kasutatakse maandumisjärgse läbijooksu suure kiiruse etapil kuni kiiruse vähenemiseni ligikaudu 60 sõlmeni.

OPS 1.410

Käitamisprotseduurid – läve ületamise kõrgus

Käitajal tuleb kehtestada käitamisprotseduurid, mis tagavad, et täppislähenedemistel kasutatud lennuk ületab läve maandumiskonfiguratsioonis ja -asendis ohutul kõrgusel.

OPS 1.415

Lennupäevik

Õhusõiduki kapteni tagab, et lennupäevik on täidetud.

OPS 1.420

Juhtumitest teatamine

a) Mõisted

- 1) „Lennuütsident” – lennuõnnetusest erinev õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis mõjutab või oleks võinud mõjutada lennu ohutust.
- 2) „Tõsine lennuütsident” – lennuütsident, mille toimumise asjaolud on lähedased lennuõnnetusele.
- 3) „Lennuõnnetus” – õhusõiduki käitamisega seotud juhtum, mis toimub ajavahemikus, mil isik asub lendamiseks õhusõiduki pardale, kuni hetkeni, kui kõik isikud on pardalt lahkunud, ning mille ajal

i) isik saab surmavalt või raskesti vigastada põhjusel, et

A) ta on õhusõidukis;

B) ta puutub otseselt kokku mingi õhusõiduki osaga, sealhulgas ka lennuki küljest eraldunud osadega, või

C) ta puutub otseselt kokku reaktiivmootori gaasijoaga,

välja arvatud juhul, kui vigastused on saadud nn loomulikel põhjustel või need on põhjustanud isik ise või mõni teine isik või kui vigastada on saanud piletita reisija, kes varjab end väljaspool reisijatele või meeskonnale ette nähtud ala, või

ii) õhusõiduk või selle konstruktsioon saab kahjustusi, mis mõjutavad ebasoodsalt õhusõiduki konstruktsiooni tugevust, lennutehnilisi võimalusi või lennu karakteristikuid, ning nende kahjustuste kõrvaldamine nõuab tavaliselt suuremahulist remonti või vigastatud osa asendamist, välja arvatud mootoririke või -kahjustus, mis piirdub vaid mootori, selle katte või abiagregaatidega, või kahjustus, mis piirdub vaid propellerite, tiibade ots- te, antennide, rehvide, pidurite, voolundite või väikeste mõlkide või väikeste aukudega õhusõiduki pealispinnal, või

iii) õhusõiduk on kadunud või asub täiesti ligipääsmatus kohas.

- b) Lennuentsidentidest teatamine. Käitajal tuleb kehtestada lennuentsidentidest teatamise protseduurid, võttes arvesse allpool loikes d kirjeldatud asjaolusid ja järgmisi kohustusi:
- 1) OPS 1.085 loikes b sätestatakse meeskonnaliikmete kohustus teatada lennuentsidentidest, mis ohustavad või võisid ohustada lendu;
 - 2) õhusõiduki kaptenil või käitajal tuleb esitada lennuametile ettekanne iga intsidendi kohta, mis ohustab või võis ohustada lendu;
 - 3) ettekanded peab ära saatma 72 tunni jooksul alates intsidendi kindlakstegemise hetkest, välja arvatud juhul, kui seda takistavad erakorralised asjaolud;
 - 4) õhusõiduki kapten tagab, et õhusõiduki tehnilisse päevikusse registreeritakse kõik tema vastutusel toimunud lennu ajal juhtunud teadaolevad või oletatavad tehnilised rikked ja kõik tehniliste piirangute ületamised. Kui rike või tehniliste piirangute ületamine ohustab või võis ohustada lendu, peab õhusõiduki kapten lisaks registreerimisele algatama ka vastava ettekande esitamise lennuametile vastavalt eespool toodud loike b punktile 2;
 - 5) kui intsidendid, millest on vastavalt eespool toodud loike b punktide 1, 2 ja 3 nõuetele teatatud ning mille põhjustasid või mis on seotud lennuki mis tahes rikke, hälbe või veaga, või seadmete või mingi maaapealse abiseadmega, mõjutavad ebasoodsalt või võivad ebasoodsalt mõjutada lennuki jätkuvat lennukõlblikkust, peab käitaja samal ajal lennuametile ettekande esitamisega informeerima sellest ka ettevõtjat/organisatsiooni, kes vastutab õhusõiduki projekteerimise eest, või tarnijat või vajaduse korral ettevõtjat/organisatsiooni, kes vastutab jätkuva lennukõlblikkuse eest.

c) Lennuõnnetustest ja tõsistest lennuentsidentidest teatamine

Käitaja kehtestab lennuõnnetustest ja tõsistest lennuentsidentidest teatamise protseduurid, võttes seejuures arvesse allpool olevas loikes d sätestatud asjaolusid ja järgmisi kohustusi:

- 1) õhusõiduki kapten teavitab käitajat kõikidest lennuõnnetustest või tõsistest lennuentsidentidest, mis juhtuvad ajal, kui tema vastutab lennu eest. Kui kapten ei ole võimeline sellist teavet edastama, peab seda tegema ükskõik milline teine meeskonnaliige, kes on selleks võimeline, võttes arvesse käitaja kehtestatud juhtimiskohustuse ülevõtmise järjekorda;
- 2) käitaja tagab, et kõikidest lennuõnnetustest ja tõsistest lennuentsidentidest teavitatakse kõige kiiremal võimalikul viisil käitaja riigi lennuametit, lähimat lennuametit (kui see pole käitaja riigi lennuamet) ning kõiki teisi ettevõtjaid/organisatsioone, keda käitaja riigi nõudmisel sel juhul teavitada tuleb; ainult lennuõnnetuste korral tuleb teatada hiljemalt enne lennuki kohalt liigutamist, välja arvatud juhul, kui seda takistavad erakorralised asjaolud;
- 3) õhusõiduki kapten või käitaja esitab käitaja riigi lennuametile ettekande 72 tunni jooksul alates hetkest, mil lennuõnnetus või tõsine lennuentsident toimus.

d) Eriettekanded

Järgnevalt on loetletud juhtumid, mille korral tuleb teatamiseks ja aruandmiseks kasutada erimeetodeid.

- 1) Lennuliiklusintsendid. Õhusõiduki kaptenil tuleb intsidendist viivitamatult teavitada asjaspuutuvat lennuliiklusteenistuse üksust ning informeerida seda oma kavatsusest esitada lennuliiklusintsidendi kohta ettekanne pärast lennu lõppu alati, kui lennukit on lennu ajal ohustanud
 - i) ohtlik lähenemine mis tahes teisele lendavale seadmele;
 - ii) puudulikud lennuliikluse protseduurid või kehtivate protseduuride täitmata jätmine lennuliiklusteenistuse või lennumeeskonna poolt;
 - iii) lennuliiklusteenistuse süsteemide/seadmete rike.

Lisaks eeltoodule tuleb õhusõiduki kaptenil teavitada intsidendist ka lennuametit.

- 2) Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteemi vahemaa eristamise signaal (*ACAS Resolution Advisory*). Õhusõiduki kapten teavitab asjaspuutuvat lennuliiklusteenistuse üksust ja esitab lennuametile vastava ACAS-ettekande alati, kui õhusõiduk on lennu ajal manööverdanud vastusena kokkupõrke vältimise pardasüsteemi signaalile.

- 3) Lindudest põhjustatud ohud ja kokkupõrked lindudega
 - i) Õhusõiduki kapten teavitab viivitamatult vastavat kohalikku maapealset teenistust alati, kui märgatakse potentsiaalset lindude poolt põhjustatavat ohtu.
 - ii) Kui kapten teab, et toimus kokkupõrge linnuga, tuleb tal pärast maandumist esitada lennuametile kirjalik ettekanne selle kokkupõrke kohta alati, kui tema vastutusel olev lennuk saab lindudega kokkupõrkes tõsiselt kannatada või mõni selle olulistest süsteemidest hävib või lakkab töötamast. Kui lindudega toimunud kokkupõrke avastamise ajal ei ole õhusõiduki kapten kättesaadav, vastutab nimetatud ettekande esitamise eest käitaja.
- 4) Vahejuhtumid ja õnnetused ohtlike kaupadega. Käitaja teavitab ohtlike kaupadega toimunud vahejuhtumitest või õnnetustest lennuametit ning selle riigi asjakohast ametit, kus asjaomane õnnetus või vahejuhtum toimus, nagu on ette nähtud OPS 1.1225 1. liitega. Esimene ettekanne tuleb teha 72 tunni jooksul alates sündmuse toimumisest, kui seda ei takista erakorralised asjaolud, ning sisaldama kõnealusel hetkel teada olevaid üksikasju. Vajaduse korral tuleb võimalikult kiiresti koostada täiendav ettekanne, mis sisaldab teatavaks saanud täiendavat teavet (vt ka OPS 1.1225).
- 5) Ebaseaduslik sekkumine. Pärast lennuki pardal toimunud ebaseaduslikku sekkumist tuleb kaptenil või tema puudumisel käitajal esitada selle kohta kohalikule lennuametile ja oma lennuametile ettekanne niipea kui võimalik (vt ka OPS 1.1245).
- 6) Potentsiaalsed ohuolukorrad. Õhusõiduki kapten teatab niipea kui võimalik vastavale lennuliiklusteenistuse üksusele potentsiaalset ohtu tekitavatest asjaoludest, näiteks veast maapealsete või navigatsiooniseadmete töös, meteoroloogilisest nähtusest või vulkaanilise tuha pilvest.

OPS 1.425

Reserveeritud

OPS 1.255 1. liide

Kütusepoliitika

Käitaja peab rajama ettevõtte kütusepoliitika, sealhulgas väljumisel pardal oleva kütusekoguse arvutamise meetodika, järgmistele planeerimiskriteeriumidele.

1. Põhiprotseduur

Väljumisel pardal olev kasutatav kütusekogus peab moodustuma järgmistele komponentide summast.

1.1 Ruleerimiseks vajaminev kütus, mille kogus ei ole väiksem kui enne starti eeldatavasti kasutatav kütus. Arvesse võetakse väljumislennuväljal valitsevaid tingimusi ja abijõuseadme tarbimist.

1.2 Reisilennuks vajaminev kütus, mis hõlmab

- a) stardiks ja lennuväljalt esialgsele reisilennu tasandile/kõrgusele tõusmiseks vajalikku kütust, võttes arvesse kavandavat stardimarsruuti, ja
- b) saavutatud reisilennukõrgusest kuni laskumise alguseni vajalikku kütust, sealhulgas võimalik astmeline tõusmine/laskumine, ja
- c) laskumise algusest kuni lähenemise alustamiseni vajalikku kütust, võttes arvesse eeldatavat saabumise protseduuri, ja
- d) sihtlennuväljale lähenemiseks ja seal maandumiseks vajalikku kütust.

1.3 Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, v.a lõikes 2 „Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud vähendatud kütus”, mille kogus peab olema suurem kas allpool alapunktis a või b esitatud määradest.

- a) Kas
 - i) kütus, mis on vähemalt 5 % planeeritud reisilennuks vajaminevast kütusekogusest või – lennuplaani muutmise korral – 5 % ülejäänud lennuks vajaminevast reisilennu kütusekulust, või
 - ii) mitte vähem kui 3 % planeeritud reisilennuks vajaminevast kütusekogusest või – lennuplaani muutmise korral – 3 % ülejäänud lennuks vajaminevast reisilennu kütusekulust, tingimusel et vastavalt OPS 1.255 2. liitele on marsruudil asuv varulennuväli kasutamiskvalifitseeritud, või
 - iii) kütusekogus, mis on reisi jooksul eeldatava kasutatava kütusekoguse arvestamise kohaselt piisav 20minutilise lennuks, tingimusel et käitaja on iga lennuki puhul kehtestanud individuaalse kütusetarbimise seirekava ning kasutab sellise kütusetarbimise arvestamise kava abil kindlaks määratud asjakohaseid andmeid, või
 - iv) lennuameti heaks kiidetud statistilisel meetodil põhinev kütusekogus, millega kaetakse reisilennuks vajaminevat planeeritud ning tegeliku kütuse koguse statistiline vahe. Kõnealust meetodit kasutatakse kütusetarbimise jälgimiseks iga linnapaari / lennuki kombinatsiooni puhul ning käitaja kasutab asjaomaseid andmeid statistiliseks analüüsiks, mille eesmärk on välja arvutada ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus kõnesoleva linnapaari / lennuki kombinatsiooni puhul.
- b) Kütusekogus, mida on vaja, et lennata sihtlennuvälja kohal standardtingimustes viis minutit ootekiirusel ning kõrgusel 1 500 jalga (450 m).

1.4 Varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus, mis

- a) hõlmab
 - i) katkestatud lähenemiseks vajalikku kütust sihtlennuvälja suhtes kohaldatavalt minimaalselt laskumiskõrguselt (MDA/DH) katkestatud lähenemise kõrguseni, võttes arvesse kogu katkestatud lähenemise protseduuri, ning
 - ii) katkestatud lähenemise kõrguselt reisilennu tasandile/kõrgusele tõusmiseks vajalikku kütust, võttes arvesse kavandavat stardimarsruuti, ning
 - iii) saavutatud reisilennukõrgusest kuni laskumise alguseni vajalikku kütust, võttes arvesse kavandavat marsruuti, ning
 - iv) laskumise algusest kuni lähenemise alustamiseni laskumiseks vajalikku kütust, võttes arvesse eeldatavat saabumise protseduuri, ning

- v) OPS 1.295 kohaselt valitud sihtlennuvälja varulennuväljale lähenemiseks ja seal maandumiseks vajalikku kütust;
- b) juhul, kui OPS 1.295 lõike d kohaselt on nõutavad kaks sihtlennuvälja varulennuvälja, on piisav, et lennata sellele varulennuväljale, mille puhul on vaja varulennuväljale lendamiseks vajaliku kütuse suuremat kogust.
- 1.5 Lõplik kütusevaru, mille kogus peab olema piisav
- a) kolbmootoriga lennukite puhul 45minutiliseks lennuks või
- b) turbiniinmootoriga lennukite puhul sihtlennuvälja kohal 30 minutit kestvaks lennuks, mis sooritatakse standardtingimustes ootekiirusel ning kõrgusel 1 500 jalga (450 m), arvestatuna vastavalt eeldatavale massile sihtlennuvälja varulennuväljale või sihtlennuväljale (kui sihtlennuvälja varulennuvälja ei ole nõutav) saabumise hetkel.
- 1.6 Minimaalne lisakütusekogus, mis võimaldab
- a) lennukil tavapäraselt laskuda ja lennata sobivale sihtlennuvälja varulennuväljale, kui lennukit tabab mootoririke või kaob surve, võttes arvesse seda, kumma puhul nendest on vaja suuremat kütusekogust, tuginedes oletusele, et selline rike leiab aset marsruudi kõige kriitilisemas etapis, ning
- i) oodata lennukit kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes 15 minutit ja
- ii) läheneda ja maanduda,
- kuid lisakütust on vaja üksnes siis, kui vastavalt eespool esitatud alalõigetele 1.2–1.5 arvatud minimaalsest kütusekogusest selliseks tegevuseks ei piisa, ning
- b) lennata ootekiirusel sihtlennuvälja kohal 1 500 jala (450 m) kõrgusel standardtingimustes 15 minutit, kui lennu jaoks ei ole määratud sihtlennuvälja varulennuvälja.
- 1.7 Erakorraline kütusevaru, mis määratakse kapteni äranägemisel.
2. Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise (RCF) protseduur
- Kui käitaja kütusepoliitika sisaldab lennueelset plaani lennata 1. sihtlennuväljale (äriplane sihtkoht), kohaldades ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse vähendamise protseduuri, mis hõlmab marsruudil olevat otsusepunkti, ning 2. sihtlennuväljale (võimalik tankimissihtkoht), on väljumisel pardal olev kasutatav kütusekogus suurem kui alalõigetes 2.1 või 2.2 esitatud.
- 2.1 Järgmiste summa:
- a) ruleerimiseks vajaminev kütus ning
- b) reisilennuks vajaminev kütus lendamiseks 1. sihtlennuväljale otsusepunkti kaudu ning
- c) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, mis on võrdne mitte vähema kui 5 %ga eeldatavast kütusetarbimisest teel otsusepunktist kuni sihtlennuväljani 1, ning
- d) varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus või, kui otsusepunkt asub lähemal kui kuus tundi 1. sihtlennuväljast ning OPS 1.295 lõike c punkti 1 alapunkti ii nõuded on täidetud, siis mitte, ning
- e) lõplik kütusevaru ning
- f) lisakütus ning
- g) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.
- 2.2 Järgmiste summa:
- a) ruleerimiseks vajaminev kütus ning
- b) reisilennuks vajaminev kütus lendamiseks 2. sihtlennuväljale otsusepunkti kaudu ning
- c) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, mis võrdub vähemalt eespool alalõike 1.3 kohaselt arvatud kogusega, mis on ette nähtud lendamiseks väljumislennuväljalt 2. sihtlennuväljale, ning
- d) 2. varulennuväljale lendamiseks vajalik kütus juhul, kui sihtlennuvälja jaoks peab olema varulennuvälja, ning

- e) lõplik kütusevaru, ning
- f) lisakütus ning
- g) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

3. Määratud punkti (PDP) protseduur

Kui käitaja kütusepoliitika sisaldab plaani lennata sihtlennuvälja varulennuväljale, mille kaugus sihtlennuväljast on selline, et lendu on ühele kõnealustest lennuväljadest võimalik sooritada üksnes etteantud punkti kaudu, on väljumisel pardal olev kasutatav kütusekogus suurem kui alalõigetes 3.1 või 3.2 esitatud.

3.1 Järgmiste summa:

- a) ruleerimiseks vajaminev kütus ning
- b) reisilennuks vajaminev kütus lendamiseks väljumislennuväljalt kuni sihtlennuväljani etteantud punkti kaudu ning
- c) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, mille kogus arvutatakse vastavalt eespool esitatud alalõikele 1.3, ning
- d) vajaduse korral lisakütus, mida peab olema
 - i) kolbmootoriga lennukite puhul vähemalt 45minutiliseks lennuks pluss 15 % kavandatavast lennuajast, mida kasutatakse lendamiseks reisilennu kõrgusel või kaks tundi, sõltuvalt sellest kumb näitaja on väiksem, või
 - ii) turbiinmootoritega lennukite puhul vähemalt lendamiseks sihtlennuvälja kohal kaks tundi tavalisel reisilennu tarbivusel.

Kõnealune kogus peab olema vähemalt sama suur, kui on lõplik kütusevaru, ning

- e) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten, või

3.2 järgmiste summa:

- a) ruleerimiseks vajaminev kütus ning
- b) reisilennuks vajaminev kütus lendamiseks väljumislennuväljalt kuni sihtlennuvälja varulennuväljani etteantud punkti kaudu ning
- c) ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütus, mille kogus arvutatakse vastavalt eespool esitatud alalõikele 1.3, ning
- d) vajaduse korral lisakütus, mida peab olema
 - i) kolbmootoriga lennukite puhul vähemalt 45minutiliseks lennuks või
 - ii) turbiinmootoritega lennukite puhul vähemalt selline kogus, mida on vaja, et lennata sihtlennuvälja varulennuvälja kohal standardtingimustes 30 minutit ootekiirusel ning kõrgusel 1 500 jalga (450 m).

Kõnealune kogus peab olema vähemalt sama suur kui on lõplik kütusevaru, ning

- e) erakorraline kütusevaru, kui seda nõuab õhusõiduki kapten.

4. Kauges paigas asuva lennuvälja protseduur

Kui käitaja kütusepoliitika sisaldab plaanikohast suundumist kauges paigas asuvale lennuväljale, kasutatakse määratud punktina viimast võimalikku punkti, kust on veel võimalik pöörduda marsruudil paiknevale mis tahes varulennuväljale. Vt lõige 3 eespool.

OPS 1.255 2. liide

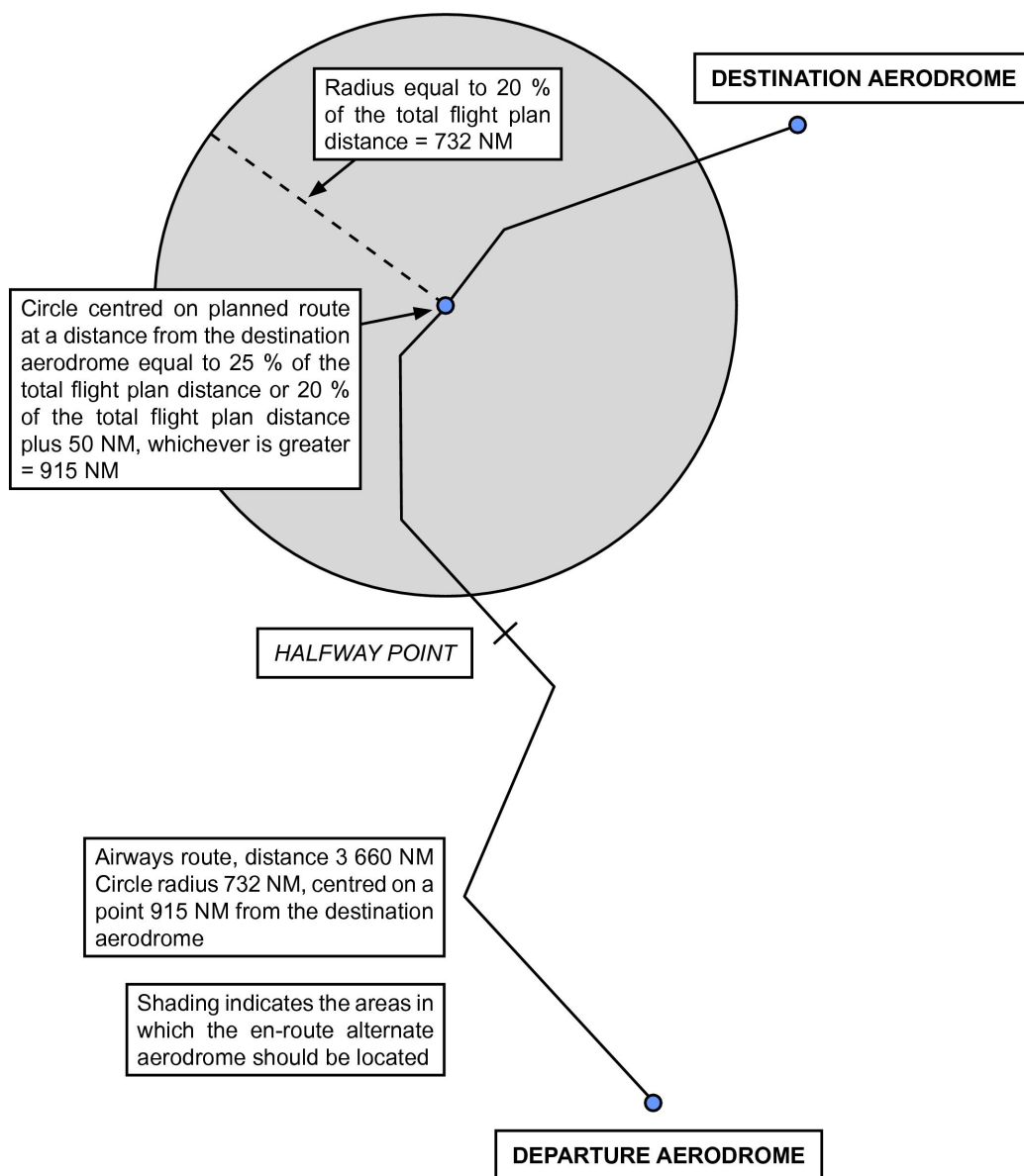
Kütusepoliitika

Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse 3 %-lise vähendamise eesmärgil vajaliku marsruudil asuva 3 % varulennuvälja (3 % ERA) asukoht (vt OPS 1.255 1. lisa lõike 1.3 punkti a alapunkti ii ja OPS 1.192).

3 % ERA lennuväli asub ringis, mille raadius on 20 % lennuplaanile vastavast lennu pikkusest ning mille keskpunkt kavandatud marsruudil asub sihtlennuväljast kaugusel, mis on suurem järgmistest: 25 % lennuplaanile vastavast lennu pikkusest või vähemalt 20 % lennuplaanile vastavast lennu pikkusest pluss 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on pikem; kõik pikkused arvutatakse tuulevaikuse tingimustes (vt joonis 1).

Joonis 1

Ettenägematuteks juhtudeks ette nähtud kütuse 3 %lise vähendamise eesmärgil vajaliku marsruudil asuva 3 % varulennuvälja (3 % ERA) asukoht



OPS 1.270 1. liide

Pagasi ja lasti paigutamine

Käsi­pagasi ja lasti nõuetekohase ja ohutu paigutamise tagamise protseduuride koostamisel tuleb käitajal arvestada järgmist:

- 1) kõik salongis olevad esemed peab paigutama ainult niisugustesse kohtadesse, kus neid saab kinnitada;
- 2) hoiupaigale või selle juurde märgitud massi piiranguid ei tohi ületada;
- 3) istmealuseid hoiukohti tohib kasutada ainult juhul, kui istme all on piire, mis pagasi seal fikseerib ning kui pagas on piisavalt suur, et see ei hakka istme all liikuma;
- 4) esemeid ei tohi paigutada tualettidesse või niisuguste vaheseinte vastu, mis ei takista nende esemete liikumist edasi, külgedele või üles, ning kui vaheseinal ei ole silti, mis näitab suurimat massi, mida võib sinna paigutada;
- 5) pea kohal olevasse suletavasse hoiukohta paigutatud pagasi ja lasti mõõtmed peavad olema niisugused, et luugid saab kindlalt sulgeda;
- 6) pagasit ja lasti ei tohi paigutada kohtadesse, kus see takistab pääsu avariivarustuse juurde, ja
- 7) pagasit ja lasti tuleb kontrollida enne starti, enne maandumist ja alati, kui on sisse lülitatud tablo „Kinnitage turva­vööd!”, või juhul, kui mis tahes lennuetapil antakse mingil teisel viisil korraldus tagada pagasi paigutamine nii, et see ei takistaks evakueerimist ega vigastaks kedagi kukkudes (ega muul viisil liikumisel).

OPS 1.305 1. liide

Tankimine / paakide tühjendamine reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal

Käitaja peab kehtestama käitamisprotseduurid tankimiseks / paakide tühjendamiseks reisijate lennukisse sisenemise, sealt väljumise või lennukis viibimise ajal, et tagada järgmiste ettevaatusabinõude tarvituselevõtmine:

- 1) tankimise ajal, kui reisijad on pardal, peab teatud kindlaksmääratud kohal olema üks vastava kvalifikatsiooniga isik. Nimetatud kvalifikatsiooniga isik peab tundma tuletõrje-eeskirju ja tuletõrjeprotseduure ohuolukorras, suutma kasutada sidepidamisvahendeid ning oskama alustada evakueerimist ja seda juhtida;
- 2) tankimist juhtiva maapealse meeskonna ja pardal oleva kvalifitseeritud personali vahel peab olema kahepoolne side kas lennuki sisesidesüsteemi või muude sobivate vahendite abil;
- 3) tankimisest / paakide tühjendamisest tuleb teavitada meeskonda, personali ja reisijaid;
- 4) tabloo „Kinnitage turvavööd!” peab olema välja lülitatud;
- 5) sisse tuleb lülitada tablood „MITTE SUITSETADA!” ja salongi sisevalgustus peab põlema, et avariiväljapääsude asukohad oleksid näha;
- 6) reisijatel tuleb paluda teha lahti istmete turvavööd ja mitte suitsetada;
- 7) lennuki pardal peab olema OPS 1.990 nõuetega täpsustatud miinimumarv salongipersonali liikmeid, kes on valmis koheseks evakueerimiseks ohuolukorras;
- 8) kui tankimise / paakide tühjendamise ajal märgatakse lennukis kütuseauru või mingeid muid ohte, tuleb tankimine / paakide tühjendamine otsekohe lõpetada;
- 9) maapind väljapääsude all, mis on mõeldud ohuolukorras evakueerimiseks, ning piirkonnad, mis on mõeldud kaldpindade kasutamiseks, tuleb hoida vabana, ja
- 10) tuleb luua tingimused ohutuks ja kiireks evakueerimiseks.

*OPS 1.311 1. liide***Nende salongipersonali liikmete miinimumarv, kes peavad olema lennuki pardal siis, kui toimub maapealne teenindamine reisijatega pardal**

Tegutsedes OPS 1.311 kohaselt, kehtestab käitaja käitamisprotseduurid järgmise tagamiseks:

- 1) elektrivoolu olemasolu lennukis;
- 2) salongipersonali vanemal on vahendid evakueerimise alustamiseks või vähemalt üks lennumeeskonna liige on kabiinis;
- 3) salongipersonali töökohad ja seonduvad ülesanded on täpsustatud lennutegevuskäsiraamatus ning
- 4) salongipersonali liikmed on jätkuvalt teadlikud hooldus- ja laadimissõidukite asukohast väljapääsude juures ja nende läheduses.

E-ALAJAGU

IGAILMALENNUD

OPS 1.430

Lennuvälja käitamisiinimumid – üldnõuded

(Vt OPS 1.430 (vana) 1. liidet ja (uut) 1. liidet)

- a) 1) Käitaja kehtestab kõikide lennuväljade jaoks, mida ta kasutada kavatseb, lennuvälja käitamisiinimumid, mis ei tohi olla väiksemad 1. liites (vana) või 1. liites (uus) toodud väärtustest. Miinimumide määramise meetod peab olema lennuametile vastuvõetav. Käitaja miinimumid ei tohi olla väiksemad käitamisiinimumidest, mille nendele lennuväljadele võib kehtestada lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimetatud riigi eriluba. Lennuinfo pseudokuvari (HUD), lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutamine võib võimaldada lende, mille puhul võib nähtavus olla lennuväljade käitamisiinimumidest väiksem. Lennuvälja käitamisiinimumide kehtestavad riigid võivad samuti kehtestada eeskirjad vähendatud nähtavuse miinimumide kohta, mis on seotud lennuinfo pseudokuvari (HUD) või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutamisega.
- a) 2) Olenemata eespool esitatud lõike a punktist 1, arvutatakse plaanivälisel varulennuväljadel ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemiga (EVS) sooritavate lähenemiste puhul kasutatavad miinimumid lennu ajal lennuametile vastuvõetava meetodi kohaselt.
- b) Lennuvälja käitamisiinimumide kehtestamisel konkreetsetele lendudele peab käitaja täielikult arvesse võtma järgmist:
- 1) lennuki tüüpi, lennuki lennutehnilisi- ja käitamisomadusi;
 - 2) lennumeeskonna koosseisu, pädevust ja kogemusi;
 - 3) kasutamiseks valitavate võimalike radade mõõtmeid ja omadusi;
 - 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasust ja töövõimet (vt OPS 1.430 1. liite (uus) tabel 6a);
 - 5) lennukil olemas olevaid navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 6) takistusi lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades, mis nõuavad erakorraliste protseduuride järgimist ning vajalikku luba;
 - 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalikku takistustest ülelennu kõrgust / suhtelist kõrgust;
 - 8) vahendeid meteoroloogiliste tingimuste määramiseks ja nendest teatamiseks ja
 - 9) lõpplähenemisel kasutatavat lennutehnikat.
- c) Käesolevas alajaos käsitletud lennukite kategooriad tuleb määrata OPS 1.430 lõike c 2. liites toodud meetodi kohaselt.
- d) 1) Kõik lähenemised sooritatakse stabiliseeritud lähenemisena (SAP), kui lennuamet ei ole konkreetsele rajale suunduva konkreetse lähenemise puhul lubanud vastupidist.
- d) 2) Kõik mitte-täppislähenemised sooritatakse pideva laskumisega lõpplähenemise (CDFA) tehnikat kasutades, kui lennuamet ei ole konkreetsele rajale suunduva konkreetse lähenemise puhul lubanud vastupidist. (Uue) 1. liite kohaselt miinimumide arvutades tagab käitaja, et kohaldatavat minimaalset nähtavust rajal suurendatakse 200 m võrra A- ja B-kategooria lennukite ning 400 m võrra C- ja D-kategooria lennukite puhul selliste lähenemiste korral, mida ei sooritata pideva laskumisega lõpplähenemise tehnikat kasutades, tingimusel et selle tulemusena ei ületa nähtavus rajal / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) 5 000 m.
- d) 3) Olenemata eespool esitatud lõike d punkti 2 kohastest nõuetest, võib lennuamet vabastada käitaja nõudest suurendada nähtavust rajal, kui ei kohaldata pideva laskumisega lõpplähenemise tehnikat.

- d) 4) Lõike d punktis 3 kirjeldatud erandid peavad piirduma nende paikadega, kus valitseb selge avalik huvi säilitada praegused lennud. Erandid peavad põhinema käitaja kogemusel, koolitusprogrammil ja lennumeeskonna ettevalmistusel. Erandid tuleb korrapäraste ajavahemike järel läbi vaadata ning need tuleb tühistada võimalikult kiiresti pärast selliste seadmete täiustamist, mis võimaldavad kohaldada pideva laskumisega lõpplähenemise tehnikat.
- e) 1) Käitaja peab tagama, et kohaldatakse kas OPS 1.430 (vana) 1. liidet või (uut) 1. liidet. Käitaja peab siiski tagama, et OPS 1.430 (uut) 1. liidet hakatakse kohaldama hiljemalt kolme aasta jooksul alates avaldamiskuupäevast.
- e) 2) Olenemata eespool esitatud lõike e punkti 1 kohastest nõuetest, võib lennuamet vabastada käitaja nõudest suurendada nähtavust rajal üle 1 500 m (A- ja B-kategooria lennukid) või üle 2 400 m (C- ja D-kategooria lennukid), kui ta on lubamas lendu konkreetsele rajale, mille puhul ei ole lähenemisel otstarbekas kasutada pideva laskumisega lõpplähenemise tehnikat või mille puhul ei ole võimalik järgida OPS 1.430 (uue) 1. liite lõikes c sätestatud kriteeriume.
- e) 3) Lõike e punktis 2 kirjeldatud erandid peavad piirduma nende paikadega, kus valitseb selge avalik huvi säilitada praegused lennud. Erandid peavad põhinema käitaja kogemusel, koolitusprogrammil ja lennumeeskonna ettevalmistusel. Erandid tuleb korrapäraste ajavahemike järel läbi vaadata ning need tuleb tühistada võimalikult kiiresti pärast selliste seadmete täiustamist, mis võimaldavad kohaldada pideva laskumisega lõpplähenemise tehnikat.

OPS 1.435

Mõisted

Käesolevas alajaos kasutatud mõistetel on järgmine tähendus.

- 1) „Ringilt lähenemine” – instrumentaallähenemise visuaalne etapp lennuki viimiseks vajalikku asukohta, et maanduda rajale, mis ei asetse otselähenemiseks sobivas suunas.
- 2) „Halva nähtavuse protseduurid (LVP)” – protseduurid, mida rakendatakse lennuväljal eesmärgiga tagada ohutus halva nähtavusega kui I standardkategooria lähenemistel, muudel kui II standardkategooria ning II ja III kategooria lähenemistel ja startimistel halva nähtavusega.
- 3) „Startimine halva nähtavusega (LVTO)” – startimine tingimustes, kus nähtavus rajal (RVR) on vähem kui 400 m.
- 4) „Lennuki lennujuhtimissüsteem” – süsteem, mis sisaldab automaatmaandumissüsteemi ja/või kombineeritud maandumissüsteemi.
- 5) „Passiivne automaatmaandumissüsteem” – automaatmaandumissüsteem on passiivne, kui rikke korral ei teki märkimisväärseid asendi muutusi ega kõrvalekaldumisi lennutrajektoorist või -kõrgusest, kuid maandumist ei sooritata automaatselt. Passiivse automaatmaandumissüsteemi korral võtab piloot pärast vea/rikke tekkimist lennuki juhtimise üle.
- 6) „Aktiivne automaatmaandumissüsteem” – automaatmaandumissüsteem on aktiivne, kui rikke korral allpool hoiatuskõrgust saab lähenemist, väljajoondumist ja maandumist sooritada automaatselt. Rikke korral toimib automaatne maandumissüsteem nagu passiivne süsteem.
- 7) „Kombineeritud aktiivne automaatmaandumissüsteem” – süsteem, mis koosneb esmasest passiivsest maandumissüsteemist ning sõltumatust sekundaarsest juhtimissüsteemist, mis võimaldab piloodil esmase süsteemi rikke korral maanduda käsitsijuhtimisega.
- 8) „Visuaallähenemine” – lähenemine, mille puhul ei kohaldata instrumentaallähenemise protseduuri mõnda osa või seda protseduuri tervikuna ning lähenemine lõpetatakse maapinnal olevate visuaalsete orientiiride järgi.
- 9) „Pideva laskumisega lõpplähenemine (CDFA)” – spetsiifiline tehnika, mida kasutades sooritatakse instrumentaal-mitte-täppislähenemise protseduuri viimane lõpplähenemise osa pideva laskumisena ning ilma üleminekuta horisontaallennule kõrguselt, mis asub lõpplähenemistähise kõrgusel või sellest kõrgemal, kuni punktini ligikaudu 15 m (50 jalga) kõrgusel maandumisraja lävest või punktist, kus vastava lennuki puhul peaksid algama väljajoondumismanöövrid.
- 10) „Stabiliseeritud lähenemine (SAp)” – lähenemine, mis sooritatakse kontrollitud ja asjakohasel viisil, mis on seotud konfiguratsiooni, energia ja lennutrajektoori järgimisega alates määratud punktist või kõrguselt kuni punktini, mis asub 50 jala kõrgusel lävest, või punktist, kus alustatakse väljajoondumismanöövreid, kui see asub kõrgemal.
- 11) „Lennuinfo pseudokvar (HUD)” – näidikusüsteem, mis näitab lennuteavet piloodi ees välimises vaateväljas ning mis ei piira märkimisväärselt välimist vaatevälja.

- 12) „Lennuinfo täppispseudokuvar (HUDLS)” – pardasüsteem, mis kuvab piloodile kabiini esiklaasil juhiseid lähenemisel ning maandumisel ja/või kordusringile minekul. See sisaldab kõiki andureid, arvuteid, elektrisüsteeme, indikaatoreid ja juhiseid. Lennuinfo täppispseudokuvarit (HUDLS) kasutatakse tavaliselt otsusekõrgusele (50 jalga) lähenemise esmase vahendina.
- 13) „Kombineeritud lennuinfo täppispseudokuvar (Hybrid-HUDLS)” – süsteem, mis koosneb esmasest passiivsest maandumissüsteemist ning sõltumatust sekundaarsest lennuinfo pseudokuvarist/lennuinfo täppispseudokuvarist (HUD/HUDLS), mis võimaldavad piloodil esmase süsteemi rikke korral maanduda käsitsijuhtimisega.
- Märkus.* Tavapärastel annab sõltumatu sekundaarne lennuinfo pseudokuvar/lennuinfo täppispseudokuvar (HUD/HUDLS) juhiseid korralduse vormis, kuid see võib olla ka teave olukorra (või kõrvalekaldumise) kohta.
- 14) „Laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem (EVS)” – elektrooniline viis pildiaandurite abil väljaspool toimuva näitamiseks reaajas.
- 15) „Teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)” – väärtus (mis on võrdne nähtavusega rajal), mis tuletatakse teatud meteoroloogilisest nähtavusest ning mis on teisendatud vastavalt käesolevas alajaos sätestatud nõuetele.
- 16) „Halvema nähtavusega kui I standardkategooria lend” – I kategooria instrumentaallähenemine ja maandumine, mille puhul kasutatakse I kategooria otsusekõrgust (DH) ning mille puhul nähtavus rajal (RVR) on väiksem kui tavaliselt kõnealuse kohaldatava otsusekõrguse (DH) puhul.
- 17) „Muu kui II standardkategooria lend” – II kategooria instrumentaallähenemine ja maandumine rajale, kus ei ole osasid või kõiki ICAO 14. lisas ette nähtud täppislähenemise II kategooria valgustussüsteemi elemente.
- 18) „Ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil (GNSS) põhinev maandumissüsteem (GLS)” – lähenemistoiming, mille puhul laiendatud GNSS-süsteemide teabe abil antakse õhusõidukile juhiseid, mis põhinevad selle paiknemisel horisontaalses ja vertikaalses GNSS-asukohas. (See kasutab lõplähenemise kalde puhul geomeetrilise kõrguse viidet.)

OPS 1.440

Lennud halva nähtavusega – üldised käitamiseeskirjad

(Vt OPS 1.440 1. liidet)

- a) Käitaja sooritab II kategooria, muu kategooria kui II standardkategooria ja III kategooria lende üksnes juhul, kui
- 1) nendeks lendudeks mõeldud lennukid on sertifitseeritud käitamiseks otsusekõrgustel alla 200 jala või ilma otsusekõrguseta ning on varustatud vastavalt sertifitseerimisnõuete CS-AWO (igailmalennud) nõuetele või lennuameti poolt vastu võetavatele samaväärsetele nõuetele;
 - 2) lendude üldise ohutuse jälgimiseks kehtestatakse ja rakendatakse sobivat süsteemi, mille abil registreeritakse lähenemiste ja/või automaatsete maandumiste sooritamise edukus;
 - 3) lennuamet on andnud loa lendude sooritamiseks;
 - 4) lennumeeskond koosneb vähemalt kahest piloodist ja
 - 5) otsusekõrgus määratakse kindlaks raadiokõrgusemõõtja abil.
- b) Käitaja võib sooritada halva nähtavusega starte, kui raja nähtavus (RVR) on alla 150 m (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või alla 200 m (D-kategooria lennukid), ainult lennuameti loal.
- c) Käitaja ei teosta halvema nähtavusega kui I standardkategooria lende, kui lennuamet ei ole seda heaks kiitnud.

OPS 1.445

Lennud halva nähtavusega – lennuväljade valimine

- a) Käitaja tohib kasutada lennuvälja II või III kategooria lendudeks üksnes juhul, kui lennuvälja asukohariik on lennuvälja sertifitseerinud nende lendude sooritamiseks.
- b) Käitaja peab kontrollima, kas lennuväljadel, kus ta kavatseb hakata sooritama lende halva nähtavuse korral, on kehtestatud halva nähtavuse protseduurid (LVP) ja on tagatud nende protseduuride täitmine.

OPS 1.450

Lennud halva nähtavusega – koolitus ja kvalifikatsioonid

(Vt OPS 1.450 1. liidet)

Käitaja tagab, et enne halva nähtavusega starti, halvema nähtavusega kui I standardkategorია lähenemist, muud kui II standardkategorია lähenemist, II ja III kategorია lende, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS),

- 1) on kõik lennumeeskonna liikmed
 - i) läbinud 1. liites ette nähtud koolituse ja täitnud vastavad kontrollinõuded, sealhulgas koolituse lennusimulaatoril – käitajale lubatud lendudele vastavate raja nähtavuse (RVR/CMV) ja otsusekõrguse piirväärtuste korral, ja
 - ii) saanud ettevalmistuse vastavalt 1. liite nõuetele;
- 2) korraldatakse koolitus ja kontrollimine lennuameti poolt kinnitatud üksikasjaliku õppekava järgi, mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus. Nimetatud koolitus lisandub N-alajaos ette nähtud koolitusele, ja
- 3) lennumeeskonna liikmete kvalifikatsioon vastab lendude liigile ja lennuki tüübile.

OPS 1.455

Lennud halva nähtavusega – käitamisprotseduurid

(Vt OPS 1.455 1. liidet)

- a) Käitaja peab kehtestama protseduurid ja juhised, mida kasutatakse halva nähtavusega startide puhul, selliste lähenemiste puhul, kus kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), halvema nähtavusega kui I standardkategorია lähenemiste puhul, muu kui II standardkategorია lähenemiste puhul ning II ja III kategorია lendude puhul. Need protseduurid peavad olema toodud lennutegevuskäsiraamatus ning nendes tuleb kindlaks määrata lennumeeskonna liikmete tööülesanded ruleerimisel, startimisel, lähenemisel, väljajoendumisel, maandumisel, pidurdamisel ja katkestatud lähenemisel.
- b) Õhusõiduki kapten peab veenduma
 - 1) enne halva nähtavusega stardi alustamist, sellise lähenemise alustamist, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), halvema nähtavusega kui I standardkategorია lähenemise alustamist, muu kui II standardkategorია lähenemise alustamist või II või III kategorია lähenemise alustamist, et visuaalsete ja mittevisuaalsete vahendite kasutamise võimalused on piisavad;
 - 2) enne halva nähtavusega stardi, halvema nähtavusega kui I standardkategorია lähenemise, muu kui II standardkategorია lähenemise või II või III kategorία lähenemise alustamist, et halva nähtavuse protseduurid kehtivad vastavalt lennuliiklusteenistuste poolt saadud teabele, ning
 - 3) enne halva nähtavusega stardi alustamist, mille puhul nähtavus rajal (RVR) on alla 150 m (A-, B- ja C-kategorία lennukid) või alla 200 m (D-kategorία lennukid), sellise lähenemise alustamist, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), halvema nähtavusega kui I standardkategorία lähenemise alustamist, muu kui II standardkategorία lähenemise alustamist või enne II või III kategorία lähenemise alustamist, et lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohane kvalifikatsioon.

OPS 1.460

Lennud halva nähtavusega – miinimumvarustus

- a) Käitaja lennutegevuskäsiraamatus peab olema loetelu miinimumvarustusest, mis vastavalt lennukikäsiraamatu (AFM) või mõne teise kinnitatud dokumendi nõuetele peab olema töökorras, kui alustatakse halva nähtavusega starti, halvema nähtavusega kui I standardkategorία lähenemist, muu kui II standardkategorία lähenemist, sellist lähenemist, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), või II või III kategorία lähenemist.
- b) Õhusõiduki kapten peab veenduma, et lennuki seisund ja asjakohased pardasüsteemid on konkreetse lennu sooritamiseks sobivad.

OPS 1.465

Visuaallendude käitamisiinimumid

(Vt OPS 1.465 1. liidet)

Käitaja tagab, et

- 1) visuaallende sooritatakse vastavalt visuaallennu reeglitele ja kooskõlas OPS 1.465 1. liites toodud tabeli andmetega;
- 2) erivisuaallende ei alustata, kui nähtavus on väiksem kui 3 km, ega jätkata nähtavusega alla 1,5 km.

—

OPS 1.430 1. liide (vana)

Lennuväljade käitamisiinimumid

- a) Stardimiinimumid
- 1) Üldnõuded
- i) Käitaja poolt kehtestatud stardimiinimumid peavad olema väljendatud nähtavuse või raja nähtavuse (RVR) piirväärtustena, mille määramisel on arvestatud kasutada kavatsetavate lennuväljade kõiki vastavaid tegureid ning lennuki karakteristikuid. Kui väljumisel ja/või sundmaandumisel on vaja näha ja vältida takistusi, peavad olema kehtestatud lisatingimused (näiteks pilvede kõrgus).
- ii) Sobiva varulennuvälja puudumisel võib õhusõiduki kapten alustada starti üksnes siis, kui ilmatingimused väljumislennuväljal on võrdsed sellel lennuväljal kehtivate maandumisiinimumidega või neist paremad.
- iii) Kui teatatud meteoroloogiline nähtavus on halvem kui stardiks nõutav nähtavus ning nähtavust rajal (RVR) ei ole teatatud, võib starti alustada üksnes siis, kui õhusõiduki kapten saab kindlaks teha, et nähtavus rajal (RVR) / nähtavus stardiraja suunal on võrdne nõutud miinimumiga või sellest parem.
- iv) Kui ei ole andmeid meteoroloogilise nähtavuse või nähtavuse kohta rajal (RVR), võib startida üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten saab kindlaks teha, et nähtavus rajal (RVR) / nähtavus stardiraja suunal on võrdne nõutud miinimumiga või sellest parem.
- 2) Visuaalsed orientiirid. Valida tuleb stardimiinimumid, et tagada lennuki juhtimiseks piisavad orientiirid nii stardi katkestamisel ebasoodsates oludes kui ka stardi jätkamisel pärast kriitilise jõuseadme riket.
- 3) Nõutav nähtavus rajal / nähtavus
- i) Mitme mootoriga lennukite jaoks, mille puhul saab stardi ajal stardi mis tahes punktis toimunud kriitilise jõuseadme rikke korral stardi kas katkestada või jätkata starti kuni 1 500 jala kõrguseni lennuvälja kohal, ületades takistused nõutud kõrgusel, ei tohi käitaja poolt raja nähtavuse (RVR) / nähtavuse väärtustena kehtestatud stardimiinimumid olla väiksemad kui allpool tabelis toodud väärtused, välja arvatud punktis 4 sätestatud juhtudel.

Tabel 1

Nähtavus rajal / nähtavus startimiseks

Nähtavus rajal / nähtavus	
Seadmed	Nähtavus rajal (RVR) / nähtavus (3. märkus)
Ei ole (ainult päeval)	500 m
Raja külgtuled ja/või telgjoone märgistus	250/300 m (1. ja 2. märkus)
Raja külgtuled ja telgjoone tuled	200/250 m (1. märkus)
Raja külgtuled ja telgjoone tuled ning mitmekordne teave nähtavuse kohta rajal (RVR <i>information</i>)	150/200 m (1. ja 4. märkus)

1. märkus. D-kategooria lennukitele kohaldatakse suuremaid väärtusi.

2. märkus. Öiste lendude puhul on nõutavad vähemalt raja külgtuled ja raja lõputuled.

3. märkus. Teatatud raja nähtavuse (RVR) / nähtavuse väärtuse stardihoovõtu alguses võib asendada piloodi hinnanguga.

4. märkus. Nähtavus rajal (RVR) peab vastama nõuetele kõikides asjaomastes RVR vaatluspunktides, välja arvatud 3. märkuses toodud tingimustel.

- ii) Mitme mootoriga lennukite puhul, mis kriitilise jõuseadme rikke korral ei vasta lõike a punkti 3 alapunktis i nimetatud tingimustele, võib tekkida vajadus kohe uuesti maanduda ning näha ja vältida takistusi stardialal. Selliseid lennukid võib käitada vastavalt allpool toodud stardimiinimumidele eeldusel, et nad võimaldavad täita takistustest ülelennuks kehtestatud kriteeriumeid oletatava mootoririkke korral konkreetsel kõrgusel. Käitaja poolt kehtestatud stardimiinimumide aluseks peab olema kõrgus, millest alates saab ühe mittetöötava mootoriga sooritada tegeliku stardijärgse tõusu trajektoori. Kasutatavad raja nähtavuse (RVR) miinimumid ei tohi olla väiksemad väärtustest, mis on antud eespool toodud tabelis 1 või allpool toodud tabelis 2.

Tabel 2

Kõrgus rajast oletatava mootoririkke korral ning nähtavus rajal (RVR) / nähtavus

Nähtavus rajal (RVR) / nähtavus startimisel – lennu trajektoor	
Oletatava mootoririkke toimumise kõrgus stardiraja kohal	Nähtavus rajal / nähtavus (2. märkus)
< 50 jalga	200 m
51–100 jalga	300 m
101–150 jalga	400 m
151–200 jalga	500 m
201–300 jalga	1 000 m
> 300 jalga	1 500 m (1. märkus)

1. märkus. 1 500 m kohaldatakse ka juhul, kui kindlat stardi lennutrajektoori sooritada ei saa.
2. märkus. Teatatud raja nähtavuse (RVR) / nähtavuse väärtuse stardihoovõtu alguses võib asendada piloodi hinnanguga.

- iii) Kui ei ole teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, võib õhusõiduki kapten starti alustada üksnes juhul, kui ta saab kindlaks teha, et tegelikud tingimused vastavad kehtestatud stardimiinimumidele.
- 4) Erandid eespool toodud lõike a punkti 3 alapunkti i nõuetest
- i) Lennuameti loal ja tingimusel, et on täidetud allpool toodud lõikude A kuni E nõuded, võib käitaja vähendada stardimiinimume kuni 125 m nähtavuseni rajal (RVR) (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või 150 m nähtavuseni rajal (RVR) (D-kategooria lennukid), kui
- A) kehtivad halva nähtavuse protseduurid;
- B) sisse on lülitatud suure intensiivsusega raja telgjoone tuled, mille vaheline kaugus on 15 m või väiksem, ning suure intensiivsusega raja külgtuled, mille vaheline kaugus on 60 m või väiksem;
- C) lennueeskonna liikmed on rahuldavalt läbinud koolituse lennusimulaatoril;
- D) stardi hoovõtu alguses on kabiinist nähtav 90meetriste visuaalne lennusegment ja
- E) nähtavus rajal (RVR) vastab nõuetele kõikides asjakohastes RVR-vaatluspunktides.
- ii) Lennuameti loal võib lennuki käitaja, kes startimiseks kasutab heaks kiidetud külgorientaatori süsteemi, vähendada raja nähtavuse (RVR) stardimiinimumi alla 125 m (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või alla 150 m (D-kategooria lennukid), kuid mitte alla 75 m, tingimusel et raja kaitse ja varustus on võrdväärne III kategooria maandumiseks nõutavaga.
- b) Mitte-täppislähenemine
- 1) Süsteemi miinimumid
- i) Käitaja peab tagama, et mitte-täppislähenemise protseduuride süsteemi miinimumid, mille aluseks on ilma glissaadinäitajateta instrumentaallähenemissüsteemi (ILS) (ainult kursimajakas (LLZ)), VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR), ringsuunalise raadiomajaka (NDB), jälgimisradari abil lähenemise (SRA) ja ülikõrgsagedusega peilingaatori (VDF) kasutamine, ei oleks väiksemad tabelis 3 toodud minimaalse laskumiskõrguse (MDH) väärtustest.

Tabel 3

Süsteemi miinimumid mitte-täppislähenemise seadmetele

Süsteemi miinimumid	
Seadmed	Madalaim minimaalne laskumiskõrgus (MDH)
ILS (ilma glissaadita – LLZ)	250 jalga
SRA (täpsusega 1/2 meremiili)	250 jalga
SRA (täpsusega 1 meremiil)	300 jalga
SRA (täpsusega 2 meremiili)	350 jalga
VOR	300 jalga
VOR/DME	250 jalga
NDB	300 jalga
VDF (QDM & QGH)	300 jalga

- 2) Minimaalne laskumiskõrgus (maapinnast). Käitaja peab tagama, et minimaalne laskumiskõrgus mitte-täppislähenemisel ei oleks väiksem kui
- i) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) / minimaalne kõrgus takistuste kohal (OCL) või
 - ii) süsteemi miinimum.
- 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei või jätkata lähenemist allpool minimaalset laskumiskõrgust (MDA/MDH), kui ta ei näe selgesti ega suuda määratleda vähemalt üht allpool loetletud visuaalsetest orientiiridest talle ette nähtud maandumisrajal:
- i) osa lähenemissüsteemi tuledest;
 - ii) lävi;
 - iii) läve märgistus;
 - iv) läve tuled;
 - v) läve identifitseerimise tuled;
 - vi) visuaalne glissaadiindikaator;
 - vii) maandumistsoon või maandumistsooni märgistus;
 - viii) maandumistsooni tuled;
 - ix) raja külgitud või
 - x) muud lennuameti poolt heaks kiidetud visuaalsed orientiirid.
- 4) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Käitaja võib mitte-täppislähenemisel kasutada järgmisi miinimumide alammäärasid.

Tabel 4a

Nähtavus rajal (RVR) täisvarustusega mitte-täppislähenemisel

Mitte-täppislähenemise miinimumid täisvarustuse korral (1., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR / lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250–299 jalga	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300–449 jalga	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450–649 jalga	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 jalga ja rohkem	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabel 4b

Nähtavus rajal (RVR) osalise varustusega mitte-täppislähenemisel

Mitte-täppislähenemise miinimumid osalise varustuse korral (2., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR / lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250–299 jalga	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300–449 jalga	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450–649 jalga	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 jalga ja rohkem	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabel 4c

Nähtavus rajal (RVR) põhivarustusega mitte-täppislähenemisel

Mitte-täppislähenemise miinimumid põhivarustuse korral (3., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR / lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250–299 jalga	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300–449 jalga	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450–649 jalga	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 jalga ja rohkem	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabel 4d

Nähtavus rajal (RVR) ilma lähenemistuledega mitte-täppislähenemisel

Mitte-täppislähenemise miinimumid ilma lähenemistuledega (4., 5., 6. ja 7. märkus)				
MDH	RVR / lennuki kategooria			
	A	B	C	D
250–299 jalga	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300–449 jalga	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450–649 jalga	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 jalga ja rohkem	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

1. märkus. Täisvarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 720 m või suuremas ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
2. märkus. Osalise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 420–719 m ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
3. märkus. Põhivarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled kuni 420 m ulatuses, madala intensiivsusega (LI) lähenemistuled ükskõik millises ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
4. märkus. Ilma lähenemistuledega lähenemise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, raja külgtuled, läve tuled, raja lõpu tuled või puuduvad tuled üldse.
5. märkus. Tabelites toodud väärtusi kohaldatakse üksnes tavaliste lähenemiste korral, mille nominaalne glissaadinurk ei ole üle 4°. Suuremate glissaadinurkade puhul nõutakse tavaliselt, et minimaalsel laskumiskõrgusel (MDH) oleksid näha glissaadi visuaalsed orientiirid (näiteks PAPI).
6. märkus. Eespool toodud arvud näitavad teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, mis on teisendatud nähtavuseks rajal (RVR) vastavalt lõikele h.
7. märkus. Tabelites 4a, 4b, 4c ja 4d toodud minimaalne suhteline laskumiskõrgus (MDH) on mõeldud esialgseks minimaalse suhtelise laskumiskõrguse arvutamiseks. Vastava raja nähtavuse (RVR) valimisel ei ole vaja arvesse võtta ümardamist järgmise kümne jalani, mida võib teha käitamisandmete korral (näiteks minimaalse laskumiskõrguse (MDA) tuletamisel).

- 5) Õised lennud. Õiste lendude korral peavad olema sisse lülitatud vähemalt raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled.

c) Täppislähenemine – I kategooria lennud

- 1) Üldnõuded. I kategooria lend on instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS), mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) või täppislähenemisradari (PAR) abil otsusekõrgusega vähemalt 200 jalga ning nähtavusega rajal vähemalt 550 m.
- 2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et otsusekõrgus I kategooria täppislähenemisel oleks vähemalt
 - i) lennukäsiraamatus (AFM) määratletud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud;
 - ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise varustust;
 - iii) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) / minimaalne kõrgus takistuste kohal (OCL) või
 - iv) 200 jalga.

- 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei tohi jätkata lähenemist allpool lõike c punkti 2 kohaselt kindlaks määratud I kategooria otsusekõrgust, kui ta ei näe selgesti ega suuda määratleda temale ette nähtud rajal vähemalt ühte järgmistest visuaalsetest orientiiridest:
- i) osa lähenemissüsteemi tuledest;
 - ii) lävi;
 - iii) läve märgistus;
 - iv) läve tuled;
 - v) läve identifitseerimise tuled;
 - vi) visuaalne glissaadiindikaator;
 - vii) maandumistsoon või maandumistsooni märgistus;
 - viii) maandumistsooni tuled või
 - ix) raja külgtuled.
- 4) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Käitaja võib I kategooria lendudel kasutada järgmisi miinimumide alammäärasid.

Tabel 5

Nähtavus rajal (RVR) I kategooria lähenemisel sõltuvalt varustusest ja otsusekõrgusest

I kategooria miinimumid				
Otsusekõrgus (7. märkus)	Varustus / nähtavus rajal (RVR) (5. märkus)			
	Täisvarustus (1. ja 6. märkus)	Osaline varustus (2. ja 6. märkus)	Põhivarustus (3. ja 6. märkus)	Ilma tuledeta (4. ja 6. märkus)
200 jalga	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201–250 jalga	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251–300 jalga	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 jalga ja rohkem	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

1. märkus. Täisvarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 720 m või suuremas ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
2. märkus. Osalise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled 420–719 m ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
3. märkus. Põhivarustuse hulka kuuluvad raja märgistus, suure/keskmise intensiivsusega (HI/MI) lähenemistuled kuni 420 m ulatuses, madala intensiivsusega (LI) lähenemistuled ükskõik millises ulatuses, raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu tuled. Tuled peavad olema sisse lülitatud.
4. märkus. Ilma lähenemistuledeta lähenemise varustuse hulka kuuluvad raja märgistus, raja külgtuled, läve tuled, raja lõpu tuled või puuduvad tuled üldse.
5. märkus. Toodud arvud näitavad teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, millest on tuletatud nähtavus rajal (RVR) vastavalt lõikele h.
6. märkus. Tabelis toodud väärtusi kohaldatakse tavaliste lähenemiste korral, mille nominaalne glissaadinurk on kuni 4° (kaasa arvatud).
7. märkus. Tabelis 5 toodud otsusekõrgus (DH) on mõeldud esialgse otsusekõrguse (DH) arvutamiseks. Vastava raja nähtavuse (RVR) valimisel ei ole vaja arvesse võtta ümardamist järgmise kümne jalani, mida võib teha käitamisandmete korral (näiteks otsusekõrguseks (DA) teisendamisel).

- 5) Lennud ühe piloodiga. Ühe piloodiga lendude jaoks peab käitaja arvutama minimaalse nähtavuse rajal (RVR) kõi-
kideks lähenemisteks vastavalt OPS 1.430 ja käesoleva liite nõuetele. 800 meetrist väiksem nähtavus rajal (RVR)
ei ole lubatud, välja arvatud juhul, kui kasutatakse sobivat autopilooti koos instrumentaalmaandumissüsteemi
(ILS) või mikrolainemaandumissüsteemiga (MLS), mille puhul kohaldatakse tavalisi miinimume. Kohaldatav ot-
susekõrgus (DH) ei tohi olla väiksem kui $1,25 \times$ autopiloodi kasutamise miinimumkõrgus.
- 6) Öised lennud. Öiste lendude korral peavad olema sisse lülitatud vähemalt raja külgtuled, läve tuled ja raja lõpu
tuled.
- d) Täppislähenemine – II kategooria lennud
- 1) Üldnõuded. II kategooria lennud on instrumentaaltäppislähenemised ja maandumised, mille puhul kasutatakse inst-
rumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ning
- i) mille otsusekõrgus on alla 200 jala, kuid mitte madalamal kui 100 jalga, ja
- ii) nähtavus rajal on vähemalt 300 m.
- 2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et II kategooria lendudel oleks otsusekõrgus vähemalt
- i) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud;
- ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise
varustust;
- iii) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) / minimaalne kõr-
gus takistuste kohal (OCL);
- iv) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata, või
- v) 100 jalga.
- 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei või jätkata lähenemist vastavalt lõike d punktile 2 kindlaks määratud II kategooria
otsusekõrgusest madalamal, kui tal ei ole silmsidet ja ta ei saa hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tuel-
test koosneva visuaalse orientiiriga, milleks on telgjoone lähenemistuled, maandumistsooni tuled, raja telgjoone
tuled, raja külgtuled või nende kombinatsioon. Sellisel visuaalsel orientiiril peavad olema ka külgmised maapeal-
sed lisaelemendid, st lähenemistulede risttuled, lävetuled või maandumistsooni tulerivid.
- 4) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Kõige väiksemad miinimumid, mida käitaja võib II kategooria lendudel kasutada, on
järgmised.

Tabel 6

Nähtavus rajal (RVR) II kategooria lähenemisteks sõltuvalt otsusekõrgusest (DH)

II kategooria miinimumid		
Automaatjuhtimisega allapoole otsusekõrgust (DH) (vt 1. märkus)		
Otsusekõrgus	Nähtavus rajal (RVR) / A-, B- ja C-kategooria lennuk	Nähtavus rajal (RVR) / D-kategooria lennuk
100–120 jalga	300 m	300 m (2. märkus) / 350 m
121–140 jalga	400 m	400 m
141 jalga ja rohkem	450 m	450 m

1. märkus. Selles tabelis tähendab automaatjuhtimisega allapoole otsusekõrgust (DH), et automaatse lennujuhtimissüsteemi ka-
sutamist jätkatakse kuni kõrguseni, mis moodustab kuni 80 % rakendatavast otsusekõrgusest. Seega võivad lennukõlb-
likkusnõuded mõjutada rakendatavat otsusekõrgust (DH) automaatse lennujuhtimissüsteemi minimaalse
käitamiskõrguse kaudu.

2. märkus. 300 m võib kasutada automaatmaandumist sooritav D-kategooria lennuk.

e) Täppislähenemine – III kategooria lennud

1) Üldnõuded. III kategooria lennud jagunevad järgmiselt:

i) III A-kategooria lennud. Instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) abil ning

A) otsusekõrgusega vähem kui 100 jalga ja

B) nähtavusega rajal vähemalt 200 m.

ii) III B-kategooria lennud. Instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) abil ning

A) otsusekõrgusega vähem kui 50 jalga või ilma otsusekõrguseta ja

B) nähtavusega rajal alla 200 m, kuid mitte vähem kui 75 m.

Märkus. Kui otsusekõrgus (DH) ja nähtavus rajal (RVR) ei ole samas kategoorias, määratakse lennu kategooria kindlaks nähtavuse järgi rajal (RVR).

2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et lendudel, mille puhul kasutatakse otsusekõrgust, on otsusekõrgus vähemalt

i) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud;

ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise varustust, või

iii) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata.

3) Ilma otsusekõrguseta lennud. Ilma kehtestatud otsusekõrguseta lende võib sooritada ainult juhul, kui

i) ilma otsusekõrguseta lennud on lennukikäsiraamatu (AFM) järgi lubatud;

ii) on olemas lähenemisseadmed ja lennuvälja varustus võimaldab ilma otsusekõrguseta lende ja

iii) käitajal on luba ilma otsusekõrguseta III kategooria lendudeks.

Märkus. III kategooria raja puhul võib eeldada, et ilma otsusekõrguseta lende saab toetada juhul, kui neile ei ole seatud eripiiranguid, näiteks AIP või NOTAMI teadetes avaldatud piiranguid.

4) Visuaalsed orientiirid

i) III A-kategooria lendude ja passiivse automaatmaandumissüsteemiga III B-kategooria lendude puhul ei või piloot jätkata lähenemist madalamal löike e punktis 2 kindlaks määratud otsusekõrgusest, ilma et tal oleks silmside visuaalsete orientiiridega ja ta saaks hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tulest koosneva orientiiriga, milleks on telgjoone lähenemistuled, maandumistsooni tuled, raja telgjoone tuled, raja külgtuled või nende kombinatsioon.

ii) Aktiivse automaatmaandumissüsteemiga III B-kategooria lendudel, mille puhul kasutatakse otsusekõrgust, ei või piloot jätkata lähenemist madalamal vastavalt löike e punktile 2 kindlaks määratud otsusekõrgusest, kui ta ei ole saavutanud silmsidet ega saa hoida silmsidet visuaalse orientiiriga, milleks on vähemalt üks telgjoone tuli.

iii) Ilma otsusekõrguseta III kategooria lendudel ei nõuta silmsidet rajaga enne maaga kokkupuudet.

- 5) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Väikseimad miinimumid, mida käitaja III kategooria lendudel võib kasutada, on toodud järgmises tabelis.

Tabel 7

III kategooria lähenemistel vastavalt otsusekõrgusele (DH) ja läbijooksu kontrollimise/juhtimise süsteemile

III kategooria miinimumid			
Lähenemise kategooria	Otsusekõrgus (jalgades) (2. märkus)	Läbijooksu kontrollimise/juhtimise süsteem	Nähtavus rajal (m)
III A	Vähem kui 100 jalga	Ei nõuta	200 m
III B	Vähem kui 100 jalga	Passiivne	150 m (1. märkus)
III B	Vähem kui 50 jalga	Passiivne	125 m
III B	Vähem kui 50 jalga või ilma otsusekõrguseta	Aktiivne	75 m

1. märkus. Kehtib lennukite kohta, mis on sertifitseeritud vastavalt sertifitseerimisnõuetele CS-AWO (igailmalennud) – 321, b, 3.
2. märkus. Lennujuhtimissüsteemi varu määratakse sertifitseerimisnõuete CS-AWO (igailmalennud) kohaselt minimaalse sertifitseeritud otsusekõrguse järgi.

- f) Ringilt lähenemine

- 1) Väikseimad miinimumid, mida käitaja võib ringilt lähenemisel kasutada, on toodud järgmises tabelis.

Tabel 8

Nähtavus ja minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ringilt lähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
MDH	400 jalga	500 jalga	600 jalga	700 jalga
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

- 2) Ringilt lähenemine ettenähtud trajektoорidel on käesoleva lõike tähenduses vastuvõetav protseduur.
- g) Visuaalne lähenemine. Käitaja ei tohi visuaalsel lähenemisel kasutada rada nähtavusega (RVR) alla 800 m.
- h) Raja nähtavuse (RVR) tuletamine teatatud meteoroloogilise nähtavuse alusel
- 1) Käitaja peab tagama, et meteoroloogilisest nähtavusest tuletatud nähtavust rajal (RVR) ei kasutata stardimiinimumide, II või III kategooria miinimumide arvutamiseks ega juhul, kui on kättesaadav teatatud RVR.
- Märkus. Kui teatatud nähtavus rajal (RVR) on suurem lennuaja käitaja poolt lubatud maksimumist, näiteks „nähtavus rajal üle 1 500 meetri“, siis käesolevas kontekstis ei loeta seda teatatud nähtavuseks rajal ning kasutada võib raja nähtavuse (RVR) tuletamise tabelit.
- 2) Raja nähtavuse (RVR) tuletamisel meteoroloogilise nähtavuse alusel peab käitaja tagama, et kasutatakse järgmist tabelit, välja arvatud lõike h punktis 1 nimetatud juhtudel.

Tabel 9

Raja nähtavuse tuletamine nähtavuse alusel

Kasutatavad valgustuselemendid	Nähtavus rajal (RVR) = teatatud meteoroloogiline nähtavus x	
	päeval	öösel
Suure intensiivsusega (HI) lähenemistuled ja rajavalgustus	1,5	2,0
Kõik muud valgusallikad peale eespool nimetatute	1,0	1,5
Valgustus puudub	1,0	ei kohaldata

OPS 1.430 1. liide (uus)

Lennuväljade käitamisiinimumid

- a) Stardimiinimumid
- 1) Üldnõuded
- i) Käitaja poolt kehtestatud stardimiinimumid peavad olema väljendatud nähtavuse või raja nähtavuse (RVR) piirväärtustena, mille määramisel on arvestatud kasutada kavatsetavate lennuväljade kõiki vastavaid tegureid ning lennuki karakteristikuid. Kui väljumisel ja/või sundmaandumisel on vaja näha ja vältida takistusi, peavad olema kehtestatud lisatingimused (näiteks pilvede kõrgus).
- ii) Sobiva varulennuvälja puudumisel võib õhusõiduki kapten alustada starti üksnes siis, kui ilmingimused väljumislennuväljal on võrdsed sellel lennuväljal kehtivate maandumisiinimumidega või neist paremad.
- iii) Kui teatatud meteoroloogiline nähtavus on halvem kui stardiks nõutav nähtavus ning nähtavust rajal (RVR) ei ole teatatud, võib starti alustada üksnes siis, kui õhusõiduki kapten saab kindlaks teha, et nähtavus rajal (RVR) / nähtavus stardiraja suunal on võrdne nõutud miinimumiga või sellest parem.
- iv) Kui puuduvad andmed meteoroloogilise nähtavuse või nähtavuse kohta rajal (RVR), võib startida üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten saab kindlaks teha, et nähtavus rajal (RVR) / nähtavus stardiraja suunal on võrdne nõutud miinimumiga või sellest parem.
- 2) Visuaalsed orientiirid. Valida tuleb stardimiinimumid, et tagada lennuki juhtimiseks piisavad orientiirid nii stardi katkestamisel ebasoodsates oludes kui ka stardi jätkamisel pärast kriitilise jõuseadme riket.
- 3) Nõutav nähtavus rajal / nähtavus
- i) Mitme mootoriga lennukite jaoks, mille puhul saab stardi ajal stardi mis tahes punktis toimunud kriitilise jõuseadme rikke korral stardi kas katkestada või jätkata starti kuni 1 500 jala kõrguseni lennuvälja kohal, ületades takistused nõutud kõrgusel, ei tohi käitaja poolt raja nähtavuse (RVR) / nähtavuse väärtustena kehtestatud stardimiinimumid olla väiksemad kui allpool tabelis toodud väärtused, välja arvatud punktis 4 sätestatud juhtudel.

Tabel 1

Nähtavus rajal / nähtavus startimiseks

Nähtavus rajal / nähtavus	
Seadmed	Nähtavus rajal (RVR) / nähtavus (3. märkus)
Ei ole (ainult päeval)	500 m
Raja külgtuled ja/või telgjoone märgistus	250/300 m (1. ja 2. märkus)
Raja külgtuled ja telgjoone tuled	200/250 m (1. märkus)
Raja külgtuled ja telgjoone tuled ning mitmekordne teave nähtavuse kohta rajal (RVR information)	150/200 m (1. ja 4. märkus)

1. märkus. D-kategooria lennukite suhtes kohaldatakse suuremaid väärtusi.

2. märkus. Õiste lendude puhul on nõutavad vähemalt raja külgtuled ja raja lõputuled.

3. märkus. Teatatud raja nähtavuse (RVR) / nähtavuse väärtuse stardihooõtu alguses võib asendada piloodi hinnanguga.

4. märkus. Nähtavus rajal (RVR) peab vastama nõuetele kõikides asjaomastes RVR vaatluspunktides, välja arvatud 3. märkuses toodud tingimustel.

- ii) Mitme mootoriga lennukite puhul, mis kriitilise jõuseadme rikke korral ei vasta lõike a punkti 3 alapunktis i nimetatud tingimustele, võib tekkida vajadus kohe uuesti maanduda ning näha ja vältida takistusi stardialal. Selliseid lennukeid võib käitada vastavalt allpool toodud stardimiinimumidele eeldusel, et nad võimaldavad täita takistustest ületamiseks kehtestatud kriteeriumeid oletatava mootoririkke korral konkreetsel kõrgusel. Käitaja poolt kehtestatud stardimiinimumide aluseks peab olema kõrgus, millest alates saab ühe mittetöötava mootoriga sooritada tegeliku stardijärgse tõusu trajektoori. Kasutatavad raja nähtavuse (RVR) miinimumid ei tohi olla väiksemad väärtustest, mis on antud eespool toodud tabelis 1 või allpool toodud tabelis 2.

Tabel 2

Kõrgus rajast oletatava mootoririkke korral ning nähtavus rajal (RVR) / nähtavus

Nähtavus rajal / nähtavus	
Oletatava mootoririkke toimumise kõrgus stardiraja kohal	Nähtavus rajal (RVR) / nähtavus (2. märkus)
< 50 jalga	200 m
51–100 jalga	300 m
101–150 jalga	400 m
151–200 jalga	500 m
201–300 jalga	1 000 m
> 300 jalga	1 500 m (1. märkus)

1. märkus. 1 500 m kohaldatakse ka juhul, kui kindlat stardi lennutrajektoori sooritada ei saa.

2. märkus. Teatatud raja nähtavuse (RVR) / nähtavuse väärtuse stardihoovõtu alguses võib asendada piloodi hinnanguga.

iii) Kui ei ole teatatud nähtavust rajal (RVR) või meteoroloogilist nähtavust, võib õhusõiduki kapten starti alustada üksnes juhul, kui ta saab kindlaks teha, et tegelikud tingimused vastavad kehtestatud stardimiinimumidele.

4) Erandid eespool toodud lõike a punkti 3 alapunkti i nõuetest:

i) Lennuameti loal ja tingimusel, et on täidetud allpool toodud lõikude A kuni E nõuded, võib käitaja vähendada stardimiinimume kuni 125 m nähtavuseni rajal (RVR) (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või 150 m nähtavuseni rajal (RVR) (D-kategooria lennukid), kui

- A) kehtivad halva nähtavuse protseduurid;
- B) sisse on lülitatud suure intensiivsusega raja telgjoone tuled, mille vaheline kaugus on 15 m või väiksem, ning suure intensiivsusega raja külgtuled, mille vaheline kaugus on 60 m või väiksem;
- C) lennueeskonna liikmed on rahuldavalt läbinud koolituse lennusimulaatoril;
- D) stardi hoovõtu alguses on kabiinist nähtav 90meetriste visuaalne lennusegment ja
- E) nähtavus rajal (RVR) vastab nõuetele kõikides asjakohastes RVR-vaatluspunktid.

ii) Lennuameti loal võib lennuki käitaja, kes kasutab kas

- A) heaks kiidetud külgorientaatori süsteemi või
- B) startimiseks kasutatavat lubatud lennuinfo pseudokvarit/lennuinfo täppispseudokvarit (HUD/HUDLS), vähendada raja nähtavuse (RVR) stardimiinimumi alla 125 m (A-, B- ja C-kategooria lennukid) või alla 150 m (D-kategooria lennukid), kuid mitte alla 75 m, tingimusel et raja kaitse ja varustus on võrdväärne III-kategooria maandumiseks nõutavaga.

b) I kategooria, vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduuri (APV) ja mitte-täppislähenemisega lennud

- 1) I kategooria lähenemine on instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS), mikrolainemaandumissüsteemi (MLS), ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil põhineva maandumissüsteemi (GLS), ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi maapealse tugijaama (GNSS/GBAS) või täppislähenemisradari (PAR) abil, otsusekõrgusega vähemalt 200 jalga ning nähtavusega rajal vähemalt 550 m, kui lennuamet ei ole lubanud teisiti.
- 2) Mitte-täppislähenemine (NPA) on instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse tabelis 3 („Süsteemi miinimumid“) kirjeldatud mis tahes vahendeid ning mille puhul minimaalne laskumiskõrgus (MDH) või otsusekõrgus (DH) ei ole madalamal kui 250 jalga ja nähtavus rajal / teisedatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) ei ole väiksem kui 750 m, kui lennuamet ei ole lubanud teisiti.

- 3) Vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduur (APV) on instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse kül- ja vertikaalorientiiride süsteemi, kuid ei täideta täppislähenemise ja maandumise jaoks kehtestatud nõudeid, ning mille puhul otsusekõrgus (DH) ei ole madalamal kui 250 jalga ja nähtavus rajal ei ole väiksem kui 600 m, kui lennamet ei ole lubanud teisiti.
- 4) Otsusekõrgus (DH). Käitaja peab tagama, et lähenemisel oleks otsusekõrgus vähemalt
- i) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemise varustust, või
 - ii) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) või
 - iii) vajaduse korral lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus või
 - iv) 200 jalga I kategooria lähenemiste puhul või
 - v) tabelis 3 esitatud süsteemi miinimum või
 - vi) lennukikäsiraamatus (AFM) või muus samaväärses dokumendis määratletud madalaim otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud,
- sõltuvalt sellest, milline on kõrgemal.
- 5) Minimaalne laskumiskõrgus (maapinnast) (MDH). Käitaja peab tagama, et minimaalne laskumiskõrgus lähenemisel ei oleks väiksem kui
- i) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) või
 - ii) tabelis 3 esitatud süsteemi miinimum või
 - iii) lennukikäsiraamatus (AFM) määratletud minimaalne laskumiskõrgus, kui see on kindlaks määratud,
- sõltuvalt sellest, milline on kõrgemal.
- 6) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei või jätkata lähenemist allpool minimaalset laskumiskõrgust (MDA/MDH), kui ta ei näe selgesti ega suuda määratleda vähemalt üht allpool loetletud visuaalsetest orientiiridest talle ette nähtud maandumisrajal:
- i) osa lähenemissüsteemi tuledest;
 - ii) lävi;
 - iii) läve märgistus;
 - iv) läve tuled;
 - v) läve identifitseerimise tuled;
 - vi) visuaalne glissaadiindikaator;
 - vii) maandumistsoon või maandumistsooni märgistus;
 - viii) maandumistsooni tuled;
 - ix) raja külgitud või
 - x) muud lennuameti poolt heaks kiidetud visuaalsed orientiirid.

Tabel 3

Süsteemi miinimumid – seadmed

Süsteemi miinimumid	
Seadmed	Madalaim otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH)
Kursimajakas kaugusemõõturiga (DME) või ilma	250 jalga
SRA (täpsusega 1/2 meremiili)	250 jalga
SRA (täpsusega 1 meremiil)	300 jalga
SRA (täpsusega 2 meremiili või rohkem)	350 jalga
RNAV/LNAV	300 jalga
VOR	300 jalga
VOR/DME	250 jalga
NDB	350 jalga
NDB/DME	300 jalga
VDF	350 jalga

- c) Kriteeriumid, mille alusel kindlaks määrata nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (vt tabel 6)
- 1) Selleks et vastata minimaalsetele lubatavatele väärtustele rajal oleva nähtavuse (RVR) / teisendatud meteoroloogilise nähtavuse (CMV) osas, mis on üksikasjalikult esitatud tabelis 6 (kohaldatav kõigi lähenemistüüpide suhtes), peab instrumentaallähenemine vastama vähemalt järgmistele varustusalastele nõuetele ning seonduvatele tingimustele.
 - i) A- ja B-kategooria lennukite instrumentaallähenemiste puhul, mille raames on määratud vertikaalprofiil kuni 4,5° (kaasa arvatud) või C- ja D-kategooria lennukite puhul 3,77°, kui lennuamet ei ole heaks kiitnud muid lähenemisnurki, on varustus järgmine:
 - A) instrumentaallähenemissüsteem (ILS) / mikrolainemaandumissüsteem (MLS) / ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil põhinev maandumissüsteem (GLS) / täppislähenemisradar (PAR) või
 - B) vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduur (APV), ning

kui lõplähenemistrajektor ei ületa A- ja B-kategooria lennukite puhul 15 kraadi või C- ja D-kategooria lennukite puhul viit kraadi raja keskpunkti.
 - ii) Instrumentaallähenemised, mille raames kasutatakse pideva laskumisega lõplähenemise (CDFA) tehnikat, mille puhul nominaalne vertikaalprofiil on kuni 4,5° (kaasa arvatud) A- ja B-kategooria lennukite puhul või 3,77° C- ja D-kategooria lennukite puhul, kui lennuamet ei ole heaks kiitnud muid lähenemisnurki, mille puhul varustuse hulka kuuluvad NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA või RNAV/LNAV ning lõplähenemise osa on vähemalt 3 NM, mis vastavad ka järgmistele kriteeriumidele:
 - A) lõplähenemistrajektor ei ületa A- ja B-kategooria lennukite puhul 15 kraadi või C- ja D-kategooria lennukite puhul viit kraadi raja keskpunkti ning
 - B) lõplähenemistähis (FAF) või muu asjakohane määratud punkt, kus alustatakse laskumist, on kasutamiseks sobiv või kaugust läveni (THR) on võimalik kindlaks määrata FMS/RNAV või DME abil, ning
 - C) kui kordusringile mineku otsusepunkt (MAPt) määratletakse ajaliselt, on kaugus lõplähenemistähisest (FAF) kuni läveni (THR) ≤ 8 NM.
 - iii) Instrumentaallähenemistel, mille puhul kasutatakse varustust, mille hulka kuuluvad NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA või RNAV/LNAV, millega ei täideta eespool lõike c punkti 1 alapunkti ii esitatud kriteeriume või mille puhul on MDH ≥ 1 200 jalga.
 - 2) Pärast seda, kui lähenemine on sooritatud pideva laskumisega lõplähenemise (CDFA) tehnikat kasutades, alustatakse katkestatud lähenemist, kui jõutakse otsusekõrgusele või kordusringile mineku otsusepunkti (MAPt), sõltuvalt sellest, kumb saabub esimesena. Katkestatud lähenemise külgmanööver tuleb sooritada üle kordusringile mineku otsusepunkti (MAPt), kui lähenemiskaardil ei ole märgitud teisiti.
- d) Nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogilise nähtavuse (CMV) / nähtavuse miinimumide I kategooria puhul, vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduuri (APV) ja mitte-täppislähenemise määramine
- 1) Rajal oleva nähtavuse (RVR) / teisendatud meteoroloogilise nähtavuse (CMV) / nähtavuse miinimumid on kõrgeimad tabelites 5 ja 6 esitatud väärtustest, kuid vajaduse korral mitte suuremad tabelis 6 osutatud maksimumväärtustest.

- 2) Tabelis 5 esitatud väärtused on tuletatud järgmise valemi abil.

$$\text{Nõutav nähtavus rajal/nähtavus (m)} = [(DH/MDH (\text{jalgades}) \times 0,3048)/\tan\alpha] - \text{lähennemistulede pikkus (m)}$$

1. märkus. α on arvutusnurk, olles vaikeväärtus 3,00 kraadi, mis suureneb astmeliselt.

- 3) Lennuameti loal võib valemit kasutada konkreetse raja tegelikku lähenemiskallet ja/või lähenemistulede tegelikku pikkust arvestades.
- 4) Kui lähenemist sooritatakse horisontaallennul MDA/H tasandil või sellest kõrgemal, liidetakse minimaalsele nähtavusele rajal (RVR) ja teisendatud meteoroloogilisele nähtavusele (CMV) A- ja B-kategooria lennukite puhul 200 m ja C- ja D-kategooria lennukite puhul 400 m, mis tuleneb tabelite 5 ja 6 kohaldamisest.
- Märkus. Liidetud väärtus vastab ajale/kaugusele, mis on vajalik selleks, et stabiliseerida lennuk lõplaskumiseks.
- 5) Tabelis 5 osutatud väiksemat kui 750 m nähtavust rajal (RVR) võib kasutada järgmistel juhtudel:
- I kategooria lähenemise puhul radade suhtes, millel on täielik lähenemistulede süsteem (FALS, vt allpool), raja maandumisala tuled (*Runway Touchdown Zone Lights* – RTZL) ning raja telgjoone tuled (*Runway Centreline Lights* – RCLL), tingimusel et otsusekõrgus (DH) ei ole rohkem kui 200 jalga, või
 - I kategooria lähenemise puhul raja suhtes, kus ei ole raja maandumisala tulesid (RTZL) ega raja telgjoone tulesid (RCLL), kui kasutatakse lubatud lennuinfo täppispseudokuvart (HUDLS) või samaväärset lubatud süsteemi või kui sooritatakse automaatjuhtimisega lähenemine või lennujuhi sooritatav lähenemine otsusekõrgusele (DH), mis on võrdne 200 jalaga või sellest suurem. Instrumentaallähenemissüsteem (ILS) ei tohi olla piiratud süsteem, või
 - vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduuri (APV) puhul raja suhtes, kus on täielik lähenemistulede süsteem (FALS), raja maandumisala tuled (RTZL) ja raja telgjoone tuled (RCLL), kui kasutatakse lubatud lennuinfo pseudokuvart (HUD).
- 6) Käesoleva liite lõike e kohaselt võib lennuamet lennuinfo täppispseudokuvart (HUDLS) abil sooritatavate ja automaatjuhtimisega maandumiste puhul lubada rajal oleva nähtavuse (RVR) väärtusi, mis on madalamad tabelis 5 esitatutest.
- 7) Visuaalsed vahendid koosnevad standardsest raja päevamärgistusest ja lähenemistuledest ning rajavalgustusest (raja külgitud, läve tuled, raja lõpu tuled ja mõnel juhul ka raja maandumisala tuled ning raja telgjoone tuled). Lubatud lähenemistulede konfiguratsioonid on liigitatud ja loetletud allpool tabelis 4.
- 8) Olenemata eespool lõikes d punkti 7 sätestatud nõuetest, võib lennuamet lubada, et seda rajal oleva nähtavuse (RVR) väärtust, mis on seotud baas-lähenemistulede süsteemiga (BALS), kasutatakse radade puhul, kus lähenemistuled ei ole pikemad kui 210 m maapinna või veekogu tõttu, kuid kus on olemas vähemalt ühed lähenemistulede süsteemi horisontaaltuled.
- 9) Õistel lendudel või mis tahes sellistel lendudel, mille puhul on vaja rajavalgustust ja lähenemistulesid, peavad tuled olema sisse lülitatud ja töökorras, välja arvatud juhul, kui tabelis 6a on ette nähtud teisiti.

Tabel 4

Lähenemistulede süsteemid

OPSi lähenemistulede klass	Pikkus, konfiguratsioon ja lähenemistulede intensiivsus
Täielik lähenemistulede süsteem (<i>Full Approach Light System</i> – FALS)	ICAO: täppislähenemise I kategooria lähenemistulede süsteem (suure intensiivsusega lähenemistulede süsteem (HIALS) 720 m \geq), vastavalt pikkusele kodeeritud telgjoon, barrett-valgustusega telgjoon
Osaline lähenemistulede süsteem (<i>Inter-mediate Approach Light System</i> – IALS)	ICAO: lihtsustatud lähenemistulede süsteem (suure intensiivsusega lähenemistulede süsteem (HIALS) 420–719 m), valgusvööt/barrett
Baas-lähenemistulede süsteem (<i>Basic Approach Light System</i> – BALS)	Mis tahes muu lähenemistulede süsteem (suure intensiivsusega lähenemistulede süsteem (HIALS), keskmise intensiivsusega lähenemistulede süsteem (MIALS) või lähenemistulede süsteem (ALS) 210–419 m)
Lähenemistuled puuduvad (<i>No Approach Light System</i> – NALS)	Mis tahes muu lähenemistulede süsteem (suure intensiivsusega lähenemistulede süsteem (HIALS), keskmise intensiivsusega lähenemistulede süsteem (MIALS) või lähenemistulede süsteem (ALS) < 210 m) või lähenemistuled puuduvad.

Tabel 5

Nähtavus rajal (RVR)/teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)
vs. otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH)

DH või MDH			Lähenedistulede klass			
			Täielik lähenedistulede süsteem (FALS)	Osaline lähenedistulede süsteem (IALS)	Baas-lähenedistulede süsteem (BALS)	Lähenedistuled puuduvad (NALS)
			Vt lõike d punkte 5, 6 ja 10, milles on käsitletud nähtavust rajal < 750 m			
Jalga			Meetrit			
200	—	210	550	750	1 000	1 200
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481	—	500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 ja rohkem			5 000	5 000	5 000	5 000

Tabel 6

Minimaalne ja maksimaalne kohaldatav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (vt tabel 11) kõigi instrumentaallähenedemiste puhul kuni I kategooria miinimumini (madalamad ja kõrgemad piirnormid)

Varustus/tingimused	Nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) (m)	Lennuki kategooria			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR ja APV	Minimaalne	Vastavalt tabelile 5			
	Maksimaalne	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV koos protseduuriga, millega täidetakse lõike c punkti 1 alapunktis ii sätestatud kriteeriumid	Minimaalne	750	750	750	750
	Maksimaalne	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV puhul: — ei täida eespool lõike c punkti 1 alapunktis ii sätestatud kriteeriume või — DH või MDH on $\geq 1\ 200$ jalga	Minimaalne	1 000	1 000	1 200	1 200
	Maksimaalne	Kooskõlas tabeliga 5, kui kasutatakse pideva laskumisega lõpplähenedemise (CDFA) tehnikat, muul juhul liidetakse tabelis 5 osutatud väärtustele 200/400 m, kuid mitte siis, kui väärtus ületab selle tulemusena 5 000 m.			

Tabel 6a

Rikkis või madalama kategooria seadmed – mõju maandumismiinimumidele

Rikkis või madalama kategooria seadmed (1. märkus)	Mõju maandumismiinimumidele				
	III B-kategooria (2. märkus)	III A-kategooria	II kategooria	I kategooria	Mitte-täppislahenedemine
ILS-tagavarasaatja	Ei ole lubatud		Mõju puudub		
Kaugmajakas	Mõju puudub, kui see asendatakse avaldatud samaväärse punktiga				Ei kohaldata
Keskmarker	Mõju puudub				Mõju puudub, kui just ei kasutata kordusringile mineku otsusepunktina (MAPT)
Maandumistsoonis valitseva nähtavuse (RVR) hindamissüsteem	Võib ajutiselt asendada nähtavusega rajal keskmise anduri juures, kui selle on heaks kiitnud riik, kus lennuväli asub. Nähtavusest rajal võib aru anda inimvaatluse põhjal			Mõju puudub	
Nähtavus (RVR) vahepealsetes punktis või raja lõpppunktis	Mõju puudub				
Anemomeeter kasutatava raja jaoks	Mõju puudub, kui muu maapinnal asuv allikas on kättesaadav				
Tseliomeeter	Mõju puudub				
Lähenedemistuled	Ei ole lubatud lendude puhul, mille DH > 50 jalga	Ei ole lubatud	Sama miinimum nagu seadmete puudumise korral		
Lähenedemistuled, v.a viimased 210 m	Mõju puudub		Ei ole lubatud	Sama miinimum nagu seadmete puudumise korral	
Lähenedemistuled, v.a viimased 420 m	Mõju puudub			Sama miinimum nagu keskmise tasemega seadmete puhul	

Rikkis või madalama kategooria seadmed (1. märkus)	Mõju maandumisiinimumidele				
	III B-kategooria (2. märkus)	III A-kategooria	II kategooria	I kategooria	Mitte-täppislähenemine
Ooterežiimis kasutatav toiteallikas lähenemistulede jaoks	Mõju puudub				
Kogu raja tulede süsteem	Ei ole lubatud			Päeval – sama miinimum nagu seadmete puudumise korral Öösel – ei ole lubatud	
Külgtuled	Ainult päeval; öösel – ei ole lubatud				
Telgjoone tuled	Päeval – nähtavus rajal 300 m Öösel – ei ole lubatud	Päeval – nähtavus rajal 300 m Öösel – 550 m	Mõju puudub		
Telgjoone tulede vahet on suurendatud nii, et see on 30 m	Nähtavus rajal 150 m	Mõju puudub			
Maandumistsooni tuled	Päeval – nähtavus rajal 200 m Öösel – 300 m	Päeval – nähtavus rajal 300 m Öösel – 550 m	Mõju puudub		
Ooterežiimis kasutatav toiteallikas rajatulede jaoks	Ei ole lubatud			Mõju puudub	
Ruleerimistulede süsteem	Mõju puudub, v.a viivitused aeglasema liikumise tõttu				

1. märkus. Tabeli 6a suhtes kohaldatavad tingimused

- Mitme rajatule rike, v.a tabelis 6a esitatud, ei ole lubatud.
- Lähenemistulede ja rajatulede puudusi käsitletakse eraldi.
- II või III kategooria lennud. Nii rajatulede kui ka raja nähtavuse (RVR) hindamise seadmete puhul esinevad puudused ei ole lubatud.
- Muud kui instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) rikked mõjutavad üksnes nähtavust rajal (RVR) ja mitte otsusekõrgust (DH).

2. märkus. Otsusekõrguseta (DH) III B-kategooria lendude puhul tagab käitaja, et lennukite suhtes, millel on luba sooritada otsusekõrgusega (DH) lende madalaimate raja nähtavuse (RVR) piirangutega, kohaldatakse lisaks tabelis 6a esitatule ka järgmist:

- nähtavus rajal (RVR) – vähemalt üks raja nähtavuse (RVR) väärtus peab olema lennuväljal kättesaadav;
- rajatuled:
 - puuduvad raja külgtuled või raja telgjoone tuled. Päeval – nähtavus rajal (RVR) 200 m; öösel – ei ole lubatud;
 - puuduvad maandumistsooni (TDZ) tuled – piirangud puuduvad;
 - puudub ooterežiimis kasutatav rajatulede toiteallikas. Päeval – nähtavus rajal (RVR) 200 m; öösel – ei ole lubatud.

10) Lennud ühe piloodiga. Ühe piloodiga lendude jaoks peab käitaja arvutama minimaalse nähtavuse rajal (RVR) / nähtavuse kõikideks lähenemisteks vastavalt OPS 1.430 ja käesoleva liite nõuetele.

i) Nagu on osutatud tabelis 5, võib nähtavus rajal olla väiksem kui 800 m I kategooria lähenemiste puhul tingimisel, et vähemalt kuni kohaldatava otsusekõrguseni (DH) kasutatakse vähemalt ühte järgmistest seadmetest:

- sobiv autopiloot, mis on ühendatud instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemiga (MLS), mida ei ole kehtestatud piiratuks, või
- lubatud lennuinfo täppispseudokvar (HUDLS) (sealhulgas vajaduse korral laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem (EVS)) või samaväärne lubatud süsteem.

ii) Kui raja maandumisalatuled (RTZL) ja/või raja telgjoone tuled (RCLL) puuduvad, ei tohi minimaalne nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) olla väiksem kui 600 m.

iii) Nagu on osutatud tabelis 5, võib nähtavus rajal olla väiksem kui 800 m vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduuriga (APV) lendude puhul radadel, kus on täielik lähenemistulede süsteem (FALS), raja maandumisala tuled (RTZL) ja raja telgjoone tuled (RCLL), kui kasutatakse lubatud lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) või samaväärset lubatud süsteemi või kui sooritatakse automaatjuhtimisega lähenemist otsusekõrgusele (DH), mis on võrdne 250 jalaga või sellest kõrgemal.

e) Halvema nähtavusega kui I standardkategooria lennud

1) Otsusekõrgus

Tavatingimustest halvema nähtavusega kui I standardkategooria lendu sooritades ei tohi otsusekõrgus olla madalamal kui

- i) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud, või
- ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenedemise varustust, või
- iii) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) või
- iv) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata, või
- v) 200 jalga,

sõltuvalt sellest, missugune neist näitajatest on kõrgemal.

2) Seadme tüüp

Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)/mikrolainemaandumissüsteem (MLS), mis toetab tavatingimustest halvema nähtavusega kui I standardkategooria lende, peab olema otsesuunaga (kõrvalekaldega $\leq 3^\circ$) piiranguteta seade ning instrumentaalmaandumissüsteem (ILS) peab olema sertifitseeritud järgmiselt:

- i) klass I/T/1 lendude puhul, mille minimaalne nähtavus rajal on 450 m, või
- ii) klass II/D/2 lendude puhul, mille nähtavus rajal on vähem kui 450 m.

Üksikud instrumentaalmaandumissüsteemid (ILS) on lubatud üksnes siis, kui need toimivad 2. tasandil.

3) Nõutav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)

Allpool tabelis 6b on sätestatud madalaimad miinimumid, mida käitaja peab kasutama halvema nähtavusega kui I standardkategooria lendude puhul.

Tabel 6b

Tavatingimustest halvema nähtavusega kui I standardkategooria lendude minimaalne nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) sõltuvalt lähenemistulede süsteemist

Madalamad kui I standardkategooria miinimumid						
Otsusekõrgus (DH) (jalgades)			Lähenemistulede klass			
			Täielik lähenemistulede süsteem (FALS)	Osaline lähenemistulede süsteem (IALS)	Baas-lähenemistulede süsteem (BALS)	Lähenemistuled puuduvad (NALS)
Nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) (meetrites)						
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

1. märkus. Visuaalsed vahendid koosnevad standardsest raja päevamärgistusest, lähenemistuledest, raja külgtuledest, läve tuledest, raja lõpu tuledest ja madalamal kui 450 m lennates ka maandumistsooni ja/või raja telgjoone tuledest.

4) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei jätkata lähenemist otsusekõrgusest madalamal, kui tal ei ole silmsidet ja ta ei saa hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tulest koosneva visuaalse orientiiriga, milleks on telgjoone lähenedemistuled, maandumistsooni tuled, raja telgjoone tuled, raja külgtuled või nende kombinatsioon. Sellisel visuaalsel orientiiril peavad olema ka külgmised maapealsed lisaelemendid, st lähenedemistulede risttuled, lävetuled või maandumistsooni tulerivid, kui lendu ei sooritata just lubatud lennuinfo täppispseudokuvare (HUDLS) abil, mida võib kasutada vähemalt 150 jala kõrgusel.

5) Luba

Selleks et sooritada madalmaid kui I standardkategooria lende,

- i) toimub automaatjuhtimisega lähenemine kuni automaatjuhtimisega maandumiseni või kasutatakse vähemalt kuni 150 jala kõrguseni lävest lubatud lennuinfo täppispeudokubarit (HUDLS);
- ii) sertifitseeritakse lennuk vastavalt sertifitseerimisnõuetele CS-AWO, et sooritada II kategooria lende;
- iii) kiidetakse automaatjuhtimisega maandumissüsteem heaks III A-kategooria lendude jaoks;
- iv) tuleb järgida nõudeid, mis käsitlevad toimivust tavatingimustes, vastavalt OPS 1.440 1. liite lõikele h;
- v) tehakse läbi OPS 1.450 1. liite lõikes h kirjeldatud koolitused; need hõlmavad koolitust ja kontrollimist lennusimulaatoril, kasutades asjakohaseid maapealseid seadmeid ja visuaalseid vahendeid raja väikseima kohaldatava nähtavuse (RVR) korral;
- vi) peab käitaja tagama, et kehtestatakse halva nähtavuse protseduurid ning et need vastaval maandumislennuväljal ka toimivad, ning
- vii) lennuamet kiidab käitaja heaks.

f) Täppislähenemine – II kategooria lennud ja muud kui II standardkategooria lennud

1) Üldnõuded

- i) II kategooria lennud on instrumentaaltäppislähenemised ja maandumised, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) ja
 - A) mille otsusekõrgus on alla 200 jala, kuid mitte madalamal kui 100 jalga, ning
 - B) nähtavus rajal on vähemalt 300 m.
- ii) Muu kui II standardkategooria lend on instrumentaaltäppislähenemine ja -maandumine, mille puhul kasutatakse instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) / mikrolainemaandumissüsteemi (MLS), mis vastab allpool alapunktis iii osutatud seadmele esitatavatele nõuetele ning
 - A) mille otsusekõrgus on alla 200 jala, kuid mitte madalamal kui 100 jalga (vt tabel 7b allpool), ning
 - B) nähtavus rajal on vähemalt 350/400 m (vt tabel 7b allpool).
- iii) Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS) / mikrolainemaandumissüsteem (MLS), mis toetab muid kui II kategooria lende, on kursisuunaga (kõrvalekaldega $\leq 3^\circ$) piiranguteta seade ning instrumentaalmaandumissüsteem (ILS) on sertifitseeritud järgmiselt:
 - A) klass I/T/1 lendude puhul, mille minimaalne nähtavus rajal on 450 m ja otsusekõrgus (DH) 200 jalga või rohkem, või
 - B) klass II/D/2 lendude puhul, mille minimaalne nähtavus rajal on vähem kui 450 m või otsusekõrgus 200 jalga või vähem.

Üksikud instrumentaalmaandumissüsteemid (ILS) on lubatud üksnes siis, kui need toimivad 2. tasandil.

2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et otsusekõrgus

- i) muude kui II standardkategooria lendude ja II kategooria lendude puhul ei ole madalamal kui
 - A) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud, või
 - B) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise varustust, või
 - C) vastava kategooria lennuki jaoks ette nähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) või
 - D) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata, või
 - E) 100 jalga,sõltuvalt sellest, missugune nendest näitajatest on kõrgemal.

- 3) Visuaalsed orientiirid. Piloot ei või jätkata lähenemist kas vastavalt löike d punktile 2 kindlaks määratud II kategooria otsusekõrgusest või muust otsusekõrgusest kui II standardkategooria otsusekõrgusest madalamal, kui tal ei ole silmsidet ja ta ei saa hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tuest koosneva visuaalse orientiiriga, milleks on telgjoone lähenemistuled, maandumistsooni tuled, raja telgjoone tuled, raja külgtuled või nende kombinatsioon. Sellisel visuaalsel orientiiril peavad olema ka külgmised maapealsed lisaelemendid, st lähenemistulede risttuled, lävetuled või maandumistsooni tulerivid, kui lendu ei sooritata just lubatud lennuinfo täppispseudokuvare (HUDLS) abil, mida võib kasutada kuni maandumiseni.
- 4) i) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Kõige väiksemad miinimumid, mida käitaja võib II kategooria lendudel kasutada, on järgmised.

Tabel 7a

Nähtavus rajal (RVR) II kategooria lendudeks sõltuvalt otsusekõrgusest (DH)

II kategooria miinimumid		
Otsusekõrgus (DH) (jalgades)	Automaatjuhtimisega / lubatud lennuinfo täppispseudokuvarega (HUDLS) allapoole otsusekõrgust (DH) (1a. märkus)	
	Nähtavus rajal (RVR) A-, B- ja C-kategooria lennuk	Nähtavus rajal (RVR) D-kategooria lennuk
100–120	300 m	300/350 m (2a. märkus)
121–140	400 m	400 m
141 ja rohkem	450 m	450 m

1a. märkus. Selles tabelis tähendab automaatjuhtimisega allapoole otsusekõrgust (DH) / lubatud lennuinfo täppispseudokuvarega (HUDLS), et automaatse lennujuhtimissüsteemi või lennuinfo täppispseudokuvare (HUDLS) kasutamist jätkatakse kuni kõrguseni, mis moodustab kuni 80 % otsusekõrgusest. Seega võivad lennukõlblikkusnõuded mõjutada rakendatavat otsusekõrgust (DH) automaatse lennujuhtimissüsteemi minimaalse käitamiskõrguse kaudu.

2a. märkus. 300 m võib kasutada automaatjuhtimisega maandumist sooritav D-kategooria lennuk.

- ii) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Kõige väiksemad miinimumid, mida käitaja võib muudel kui II standardkategooria lendudel kasutada, on järgmised.

Tabel 7b

Muude kui II standardkategooria lendude minimaalne nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) sõltuvalt lähenemistulede süsteemist

Muud kui II standardkategooria miinimumid					
Otsusekõrgus (DH) (jalgades)	Automaatjuhtimisega või lubatud lennuinfo täppispseudokuvarega (HUDLS), mida kasutatakse maandumiseks				
	Lähenemistulede klass				
	Täielik lähenemistulede süsteem (FALS)	Osaline lähenemistulede süsteem (IALS)	Baas-lähenemistulede süsteem (BALS)	Lähenemistuled puuduvad (NALS)	
	Vt löike d punkte 5, 6 ja 10, milles on käsitletud nähtavust rajal < 750 m				
	A-C-kategooria	D-kategooria	A-D-kategooria	A-D-kategooria	A-D-kategooria
	Nähtavus rajal (RVR) (meetrites)				
100–120	350	400	450	600	700
121–140	400	450	500	600	700
141–160	450	500	500	600	750
161–199	450	500	550	650	750

Märkus. Visuaalsed vahendid, mida on vaja muude kui II standardkategooria lendude sooritamiseks, koosnevad standardsest raja päevamärgistusest, lähenemistuledest ning rajavalgustusest (raja külgtuled, läve tuled, raja lõpu tuled). Lendude korral, mille puhul nähtavus rajal (RVR) on 400 m või vähem, peavad olema raja telgjoone tuled. Lähenemistulede konfiguratsioonid on liigitatud ja loetletud eespool tabelis 4.

iii) Muude kui II kategooria lendude sooritamiseks peab käitaja tagama, et kehtestatakse asjakohased halva nähtavuse protseduurid ning et need vastaval maandumislennumäljal ka toimivad.

g) Täppislähenemine – III kategooria lennud

1) Üldnõuded. III kategooria lennud jagunevad järgmiselt:

i) III A-kategooria lennud. Instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) abil

A) otsusekõrgusega vähem kui 100 jalga ning

B) nähtavusega rajal vähemalt 200 m;

ii) III B-kategooria lennud. Instrumentaaltäppislähenemine ja maandumine instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemi (MLS) abil

A) otsusekõrgusega vähem kui 100 jalga või ilma otsusekõrguseta ning

B) nähtavusega rajal alla 200 m, kuid mitte vähem kui 75 m.

Märkus. Kui otsusekõrgus (DH) ja nähtavus rajal (RVR) ei ole samas kategoorias, määratakse lennu kategooria kindlaks nähtavuse järgi rajal (RVR).

2) Otsusekõrgus. Käitaja peab tagama, et lendudel, mille puhul kasutatakse otsusekõrgust, on otsusekõrgus vähemalt

i) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud, või

ii) minimaalne kõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada täppislähenemise varustust, või

iii) otsusekõrgus, milleni lennumeeskonnal on lubatud lennata.

3) Ilma otsusekõrguseta lennud. Ilma kehtestatud otsusekõrguseta lende võib sooritada ainult juhul, kui

i) ilma otsusekõrguseta lennud on lennukikäsiraamatu (AFM) kohaselt lubatud ning

ii) on olemas lähenemisseadmed ja lennumälja varustus võimaldab ilma otsusekõrguseta lende ning

iii) käitajal on luba ilma otsusekõrguseta III kategooria lendudeks.

Märkus. III kategooria raja puhul võib eeldada, et ilma otsusekõrguseta lende saab toetada juhul, kui neile ei ole seatud eripiiranguid, näiteks AIP või NOTAMi teadetes avaldatud piiranguid.

4) Visuaalsed orientiirid

i) III A-kategooria lendude ja III B-kategooria lendude puhul, mida sooritatakse kas passiivse automaatmaandumissüsteemi või lubatud lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) abil, ei või piloot jätkata lähenemist madalamal löike g punktis 2 kindlaks määratud otsusekõrgusest, ilma et tal oleks silmsidet visuaalsete orientiiridega ja ta saaks hoida silmsidet vähemalt kolmest järjestikusest tulest koosneva orientiiriga, milleks on telgjoone lähenemistuled, maandumistsooni tuled, raja telgjoone tuled, raja külgtuled või nende kombinatsioon.

ii) III B-kategooria lendudel, mida sooritatakse kas aktiivse automaatmaandumissüsteemi või kombineeritud aktiivse maandumissüsteemi (mis sisaldab nt lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS)) abil, mille puhul kasutatakse otsusekõrgust, ei või piloot jätkata lähenemist madalamal vastavalt löike e punktile 2 kindlaks määratud otsusekõrgusest, kui ta ei ole saavutanud silmsidet ega saa hoida silmsidet visuaalse orientiiriga, milleks on vähemalt üks telgjoone tuli.

5) Nõutav nähtavus rajal (RVR). Kõige väiksemad miinimumid, mida käitaja võib III kategooria lendudel kasutada on järgmised.

Tabel 8

Nähtavus rajal (RVR) III kategooria lendudel vastavalt otsusekõrgusele (DH) ja läbijooksu kontrollimise/juhtimise süsteemile

III kategooria miinimumid			
Kategooria	Otsusekõrgus (jalgades) (2. märkus)	Läbijooksu kontrollimise/juhtimise süsteem	Nähtavus rajal (RVR) (m)
III A	Vähem kui 100 jalga	Ei nõuta	200 m
III B	Vähem kui 100 jalga	Passiivne	150 m (1. märkus)
III B	Vähem kui 50 jalga	Passiivne	125 m
III B	Vähem kui 50 jalga või ilma otsusekõrguseta	Aktiivne (3. märkus)	75 m

1. märkus. Kehtib lennukite kohta, mis on sertifitseeritud vastavalt CS-AWO sertifitseerimisnõuetele (321, b, 3) või samaväärsetele nõuetele.

2. märkus. Lennujuhtimissüsteemi varu määratakse sertifitseerimisnõuete CS-AWO kohaselt minimaalse sertifitseeritud otsusekõrguse järgi.

3. märkus. Osutatud aktiivne süsteem võib koosneda kombineeritud aktiivsetest süsteemist.

h) Laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem (EVS)

- 1) Piloot, kes kasutab laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi, mis on käesoleva lõike tähenduses sertifitseeritud ning mida kasutatakse kooskõlas heaks kiidetud käsiraamatus sätestatud protseduuride ja piirangutega, võib
 - i) jätkata lähenemist otsusekõrguselt (DH) või minimaalselt laskumiskõrguselt (MDH) 100 jalani raja läve kohal, tingimusel et laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem kajastab vähemalt ühte järgmistest visuaalsetest orientiiridest ning et seda on võimalik tuvastada:
 - A) osa lähenemistuledest või
 - B) raja lävi, mida on võimalik tuvastada vähemalt ühe järgmise elemendi järgi: raja maandumiskoha algus, läve tuled, läve identifitseerimise tuled ning maandumistsoon, mida on võimalik identifitseerida vähemalt ühe kaudu järgmistest: raja maandumiskoht maandumistsoonis, maandumistsooni tuled, maandumistsooni märgistus või rajatuled;
 - ii) vähendada lähenemiseks vajalikku arvutatud raja nähtavust (RVR) / teisendatud meteoroloogilist nähtavust (CMV) tabeli 9 esimeses veerus esitatud väärtusest alla teises veerus esitatud väärtuse.

Tabel 9

Laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutades sooritatud lähenemisel kohaldatav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) võrreldes tavapärase nähtavusega rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogilise nähtavusega (CMV)

Tavapäraselt nõutav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)	Laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutades sooritatud lähenemisel kohaldatav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

Tavapäraselt nõutav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)	Laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutades sooritatud lähenemisel kohaldatav nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV)
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

- 2) Eespool osutatud lõike h punkti 1 võib kohaldada üksnes instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS), mikrolaine-maandumissüsteemi (MLS), täppislähenemisradarit (PAR), ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil põhinevat maandumissüsteemi (GLS) ja vertikaalse skeemiga lähenemisprotseduuri (APV) kasutavate lendude suhtes, mille puhul otsusekõrgus (DH) ei ole madalam kui 200 jalga, või lähenemise suhtes, mille sooritamisel kasutatakse lubatud vertikaalse lennutrajektoori juhiseid minimaalse laskumiskõrguse (MDH) või otsusekõrguseni (DH), mis ei asu madalamal kui 250 jalga.
- 3) Piloot ei või kavandatava raja puhul jätkata lähenemist 100 jalast madalamale raja läve kohal, kui vähemalt üks allpool täpsustatud visuaalsetest orientiiridest ei ole piloodile selgelt nähtav ning identifitseeritav ilma laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) abita:
- A) läve tuled või märgistus või
 - B) maandumistsooni tuled või märgistus.
- i) Teadlikult tühjaks jäetud
- j) Ringilt lähenemine
- 1) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH). Ringilt lähenemisel on minimaalne laskumiskõrgus (MDH) selline, mis on kõrgeim järgmistest:
- i) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) ringilt lähenemise puhul või

- ii) ringilt lähenemise puhul kohaldatav miinimumkõrgus, mis on tuletatud allpool esitatud tabelist 10, või
 - iii) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- 2) Minimaalne laskumiskõrgus (maapinnast) (MDA). Ringilt lähenemise puhul kohaldatava minimaalse laskumiskõrguse (MDH) arvutamisel liidetakse minimaalsele laskumiskõrgusele lennuvälja avaldatud kõrgus, nagu on määratud kindlaks eespool punktis 1.
- 3) Nähtavus. Ringilt lähenemisel on minimaalne nähtavus selline, mis on kõrgeim järgmistest:
- i) ringilt lähenemisel kohaldatav nähtavus vastava kategooria lennuki puhul, kui see on avaldatud, või
 - ii) ringilt lähenemise puhul kohaldatav minimaalne nähtavus, mis on tuletatud allpool esitatud tabelist 10, või
 - iii) tabelitest 5 ja 6 eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri jaoks tuletatud nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV).
- 4) Olenemata eespool esitatud punkti 3 kohastest nõuetest, võib lennuamet teha käitaja puhul erandi nõude osas, mis hõlmab nähtavuse muutmist suuremaks tabelis 10 tuletatust.
- 5) Punktis 4 kirjeldatud erandid peavad piirduma nende paikadega, kus valitseb selge avalik huvi säilitada praegused lennud. Erandid peavad põhinema käitaja kogemusel, koolitusprogrammil ja lennumeeskonna ettevalmistusel. Erandid tuleb korrapärase ajavahemike tagant läbi vaadata.

Tabel 10

Minimaalne nähtavus ja minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ringilt lähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

- 6) Ringilt lähenemine ettenähtud trajektoorigel on käesoleva lõike tähenduses vastuvõetav protseduur.
- k) Visuaalne lähenemine. Käitaja ei tohi visuaalsel lähenemisel kasutada rada nähtavusega (RVR) alla 800 m.
- l) Raja nähtavuse (RVR) / teisendatud meteoroloogilise nähtavuse (CMV) tuletamine teatatud meteoroloogilise nähtavuse alusel
- 1) Käitaja peab tagama, et meteoroloogilisest nähtavusest tuletatud nähtavust rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogilist nähtavust (CMV) ei kasutata stardi puhul või mis tahes muu nõutava RVR miinimumi (vähem kui 800 m) arvutamiseks ega juhul, kui teatatud RVR on kättesaadav.
- Märkus.* Kui teatatud nähtavus rajal (RVR) on suurem lennujaama käitaja lubatud maksimumist, näiteks „nähtavus rajal on üle 1 500 meetri“, ei käsitata seda käesoleva lõike tähenduses teatatud väärtusena.
- 2) Raja nähtavuse (RVR) tuletamisel meteoroloogilise nähtavuse alusel peab käitaja tagama, et kasutatakse järgmist tabelit, välja arvatud lõike l punktis 1 nimetatud juhtudel.

Tabel 11

Meteoroloogilise nähtavuse tuletamine raja nähtavuse (RVR) / teisendatud meteoroloogilise nähtavuse (CMV) alusel

Kasutatavad valgustuselemendid	Nähtavus rajal (RVR) / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (CMV) = teatatud meteoroloogiline nähtavus ×	
	päeval	öösel
Suure intensiivsusega (HI) lähenemistuled ja rajavalgustus	1,5	2,0
Kõik muud valgusallikad peale eespool nimetatute	1,0	1,5
Valgustus puudub	1,0	Ei kohaldata

OPS 1.430 lõike c 2. liide

Lennukite kategooriad – igailmalennud

a) Lennukite klassifikatsioon

Lennukite klassifitseerimisel võetakse arvesse mõõteriistakiirust läve kohal (VAT), mis saadakse, kui varisemiskiirus (VSO) korrutatakse 1,3ga või kui varisemiskiirus ülekoormusel 1 g (VS1G) korrutatakse 1,23ga maandumiskonfiguratsiooni suurima sertifitseeritud maandumismassi juures. Kui on teada nii VSO kui ka VS1G, tuleb kasutada suuremat VAT väärtust. VAT väärtusele vastavad lennuki kategooriad on toodud järgmises tabelis:

Lennuki kategooria	VAT
A	Vähem kui 91 sõlme
B	91–120 sõlme
C	121–140 sõlme
D	141–165 sõlme
E	166–210 sõlme

Käitaja või lennuki tootja määrab kindlaks maandumiskonfiguratsiooni, mida peab arvesse võtma.

b) Alaline kategooria muutmine (maksimaalne maandumismass)

- 1) Käitaja võib kehtestada alalise madalama maandumismassi ning kasutada seda massi VAT määramiseks juhul, kui selleks on lennuameti luba.
- 2) Teatud kindlale lennukile antud kategooria peab olema alaline ega sõltu seega igapäevaste käitamistingimuste muutumisest.

OPS 1.440 1. liide

Lennud halva nähtavusega – üldised käitamiseeskirjad

- a) Üldnõuded. Halva nähtavusega lendude alustamisel ja heakskiitmisel kohaldatakse järgmisi protseduure.
- b) Lennu demonstreerimine. Lendu demonstreeritakse eesmärgiga määrata kindlaks või kontrollida kasutatavate õhusõidukite lennujuhtimissüsteemide, sealhulgas vajaduse korral lennuinfo täppispseudokvari (HUDLSi), koolituse, lennumeeskonna protseduuride, hooldusprogrammi ja käsiraamatute kasutamist ja tõhusust heakskiidetavatel II/III kategooria lendudel.
- 1) II/III kategooria süsteeme kasutataval lendudel tuleb sooritada vähemalt 30 lähenemist ja maandumist iga lennukitüübiga, millele need on installeeritud, kui nõutav otsusekõrgus (DH) on 50 jalga või rohkem. 50 jalast väiksema otsusekõrguse (DH) korral tuleb sooritada vähemalt 100 lähenemist ja maandumist, kui lennuamet ei ole lubanud teisiti.
 - 2) Kui käitajal on ühte ja sama tüüpi õhusõidukite erinevad variandid, tuleb käitajal, vaatamata sellele, kas ta kasutab neil samu või erinevaid põhilisi lennujuhtimis- ja indikaatorsüsteeme, näidata erinevate variantide häid lennutehnilisi omadusi, kuid ta ei pea iga variandi käitamist (pardasüsteemide tööd) täielikult demonstreerima. Lennuamet võib aktsepteerida väiksemat arvu lähenemisi ja maandumisi, kui arvestatakse lennukogemust, mis on omandatud mingi teise käitaja juures, kelle lennuettevõtja sertifikaat (AOC) on välja antud kooskõlas OPS 1 nõuetega ning kes kasutab sama lennukitüüpi või varianti ja protseduure.
 - 3) Kui hindamisprogrammi raames sooritatavatest lähenemistest moodustavad ebaõnnestunud lähenemised (näiteks ebarahuldavate maandumiste, süsteemi töö häirete tõttu) rohkem kui 5 %, tuleb hindamisprogrammi suurendada etapiliselt vähemalt kümne lähenemise ja maandumise võrra seni, kuni ebaõnnestumiste protsent ei ületa enam 5 %.
- c) Andmete kogumine lendude demonstreerimiseks. Kõikidel taotlejatel tuleb lähenemiste ja maandumiste näitajate registreerimiseks töötada välja andmete kogumise meetodika (näiteks vorm, mida lennumeeskond peab kasutama). Tulemuste andmed ja demonstreerimise andmete kokkuvõtte esitatakse hindamiseks lennuametile.
- d) Andmete analüüs. Ebarahuldavad lähenemised ja/või automaatjuhtimissüsteemiga maandumised dokumenteeritakse ja neid analüüsitakse.
- e) Pidev järelevalve
- 1) Pärast esialgse loa saamist peab käitaja lennutegevust pidevalt jälgima, et teha kõik soovimatud suundumused kindlaks enne, kui need ohtlikuks muutuvad. Selleks võib kasutada lennumeeskonna ettekandeid.
 - 2) Järgmist teavet tuleb säilitada 12 kuud:
 - i) õnnestunud lähenemiste (tegelike või treeninglähenemiste) koguarv lennukitüüpide kaupa, mille puhul kasutati II või III kategooria miinimumidele vastavaid II või III kategooria pardaseadmeid, ja
 - ii) ettekanded ebarahuldavate lähenemiste ja/või automaatjuhtimisega maandumiste kohta lennuväljade ja lennuki registreerimistunnuste kaupa järgmise liigituse alusel:
 - A) pardaseadmete vead;
 - B) maapealsete süsteemide puudused;
 - C) lennujuhtimiskeskuse (ATC) korraldusel katkestatud lähenemised, või
 - D) muud põhjused.
 - 3) Käitaja peab kehtestama protseduuri, mille abil vajaduse korral jälgida iga lennuki automaatmaandumissüsteemi või lennuinfo täppispseudokvari (HUDLS) tööd kuni maandumiseni.

- f) Ülemineku perioodid
- 1) Käitajad, kellel ei ole varasemat II või III kategooria lendude kogemust
 - i) Ilma varasema II või III kategooria lendude kogemusest käitajale võidakse anda luba II või III A-kategooria lendudeks, kui tal on vähemalt kuuekuuline I kategooria lendude kogemus antud lennukitüübiga.
 - ii) Pärast kuuekuulist II või III A-kategooria lendude sooritamise kogemust vastava lennukitüübiga võidakse käitajale anda luba III B-kategooria lendudeks. Sellise loa andmisel võib lennuamet kehtestada käitajale teatud lisaajaks kõige madalamatest kohaldatavatest miinimumidest kõrgemad miinimumid. Kõrgemad miinimumid puudutavad tavaliselt ainult nähtavust rajal (RVR) ja/või piiranguid ilma otsusekõrguseta lendudele. Kõrgemad miinimumid tuleb valida nii, et nende kohaldamine ei nõuaks käitamisprotseduuride muutmist.
 - 2) i) Käitajad, kellel on varasem II või III kategooria lendude kogemus. Varasema II või III kategooria lendude kogemusega käitajale võidakse lubada lühendatud ülemineku perioodi, kui ta esitab lennuametile vastava avalduse.
 - ii) Käitajat, kellel on luba II või III kategooria lendudeks, mille puhul kasutatakse automaatjuhtimisega lähene-mist, kas automaatjuhtimisega maandumisega või ilma selleta, ning kes teeb algust käsitsi juhitud II või III kategooria lendudega lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) abil, käsitatakse algusperioodi käsitlevate sä-tete tähenduses „uue II/III kategooria käitajana”.
- g) II ja III kategooria ning halva nähtavusega stardiks (LVTO) vajalike seadmete hooldus. Käitaja peab koostöös tootjaga kehtestama pardal olevate juhtimissüsteemide hooldusjuhendid, mis tuleb lisada M-osa lõikes M. A. 302 ette nähtud lennuki hooldusprogrammi, mis peab olema kinnitatud lennuameti poolt.
- h) Sobivad lennuväljad ja rajad
- 1) Kõikide lennukitüüpide/radade kombinatsioonide sobivust tuleb enne III kategooria lendude alustamist kontrol-lida ja sooritada selleks vähemalt üks edukas II kategooria või paremate tingimustega lähenemine ja maandumine.
 - 2) Lennuväljade puhul, kus läve-eelne maapinna reljeef on ebatasane või kus on muud eeldatavad või teadaolevad puudused, tuleb enne halvema nähtavusega kui I standardkategooria lendude, II kategooria lendude, muude kui II standardkategooria lendude või III kategooria lendude alustamist kontrollida kõikide lennukitüüpide/radade kombinatsioonide sobivust ja sooritada selleks I standardkategooria või paremate tingimustega lende.
 - 3) Kui käitajal on vastavalt allpool esitatud punktile 4 ühte ja sama tüüpi lennukite erinevad variandid, tuleb käitajal, vaatamata sellele, kas ta kasutab neil samu või erinevaid põhilisi lennujuhtimis- ja indikaatorsüsteeme, näidata eri-nevate variantide häid lennutehnilisi käitamisomadusi, kuid ta ei pea täielikult demonstreerima iga variandi/raja kombinatsiooniga lende.
 - 4) Lõike h tähenduses käsitatakse lennuki tüüpi või varianti sama tüüpi/varianti lennukina, kui kõnealusel tüübil/variandil on samad või samalaadsed järgmised elemendid:
 - i) tehnoloogiline tase, sealhulgas:
 - A) lennujuhtimissüsteemid (FGS) ja seonduvad näidikud ja juhised;
 - B) lennu juhtimise süsteem (FMS) ja selle lennujuhtimissüsteemiga seotuse tase (FGS);
 - C) lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) kasutamine;
 - ii) käitamisprotseduurid, sealhulgas:
 - A) hoiatuskõrgus (*alert height*);
 - B) käsitsijuhtimisega maandumine / automaatjuhtimisega maandumine;
 - C) ilma otsusekõrguseta lennud;
 - D) lennuinfo pseudokuvari / lennuinfo täppispseudokuvari (HUD/ HUDLS) kasutamine kombineeritud len-dude puhul;

- iii) käitamisomadused, sealhulgas:
 - A) käsitsijuhtimisega maandumine pärast automaatjuhtimisega või lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) abil sooritatavat lähenemist;
 - B) üleminek automaatjuhtimisega lähenemiselt käsitsijuhtimisega kordusringile;
 - C) automaatne/käsitsi pidurdamine.
 - 5) Vastavalt eespool esitatud punktile 4 sama lennukitüüpi/-klassi või tüübi varianti kasutavad käitajad võivad käesoleva lõike nõuete täitmisel kasutada üksteise kogemusi ja dokumentatsiooni.
 - 6) Käitajad, kes sooritavad muid kui II standardkategooria lende, peavad järgima OPS 1.440 1. liidet („Lennud halva nähtavusega – üldised käitamiseskirjad”), mida kohaldatakse II kategooria lendude suhtes.
-

OPS 1.450 1. liide

Lennud halva nähtavusega – koolitus ja kvalifikatsioonid

- a) Üldnõuded. Käitaja peab tagama, et lennumeeskonna liikmete koolitusprogrammid halva nähtavusega lendude jaoks koosneksid maapealse koolituse, lennusimulaatoril tehtava lennuõppe ja/või lennuõppe liigendatud kursustest. Käitaja võib kursuste sisu lühendada vastavalt punktide 2 ja 3 nõuetele juhul, kui lühendatud kursuse sisu on lennuametile vastuvõetav.
- 1) Lennumeeskonna liikmed, kellel ei ole II või III kategooria lendude kogemust, peavad lõigetes b, c ja d sätestatud koolitusprogrammi läbima täies ulatuses.
 - 2) Lennumeeskonna liikmed, kellel on II või III kategooria lendude kogemus seoses sama tüüpi lendudega (automaatjuhtimisega / automaatjuhtimisega maandumine, lennuinfo täppispseudokumar (HUDLS) / kombineeritud lennuinfo täppispseudokumar (Hybrid HUDLS) või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem (EVS)) või seoses II kategooria automaatjuhtimisega maandumist sisaldavate lendudega, võimalik et mõne teise ühenduse käitaja alluvuses, võivad
 - i) läbi teha lühendatud maapealse koolituskursuse, kui nad käitavad erinevat tüüpi/klassi lennukit kui see, mille käitamisest on saadud eelnev II või III kategooria kogemus;
 - ii) läbi teha lühendatud maapealse koolituse, lennusimulaatoriõppe ja/või lennuõppe kursuse, kui nad käitavad sama tüüpi/klassi ja sama tüübi või klassi varianti, mille käitamisest on saadud eelnev II või III kategooria kogemus. Lühendatud koolituskursus peab koosnema vähemalt lõike d punkti 1 ja punkti 2 alapunkti i või ii nõuetes nimetatud osadest ning lõike d punkti 3 alapunkti i nõuetes nimetatud osadest. Lennumeti loal võib käitaja vähendada lõike d punkti 2 alapunktiga i nõutavat lähenemiste/maandumiste arvu, kui tüübil/klassil või tüübi või klassi variandil on sama(d) või samalaadne/samalaadsed
 - A) tehnoloogiline tase – lennujuhtimissüsteem (FGS) ning
 - B) käitamisprotseduurid;
 - C) käitamisomadused (vt punkt 4 allpool)

kui varem käitatud tüübil või klassil, vastasel juhul tuleb lõike d punkti 2 alapunktis i sätestatud nõuet täita täies mahus;
 - D) lennuinfo täppispseudokumari (HUDLS) / kombineeritud lennuinfo täppispseudokumari (Hybrid HUDLS) kasutamine;
 - E) laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutamine.
 - 3) Lennumeeskonna liikmed, kellel on II või III kategooria lendude kogemus sama käitaja juures, võivad läbi teha lühendatud maapealse koolituse, lennusimulaatoriõppe ja/või lennuõppe kursuse.

Lühendatud koolituskursus, kui vahetatakse

- i) lennuki tüüpi/klassi, peab hõlmama vähemalt lõike d punkti 1 ja punkti 2 alalõike i või ii nõudeid ning vajaduse korral lõike d punkti 3 alalõike i nõudeid;
- ii) lennuk teise variandi vastu, mis kuulub sama tüübi või klassi alla, ning millel on sama(d) või samalaadne/samalaadsed
 - A) tehnoloogiline tase – lennujuhtimissüsteemid (FGS) ning
 - B) käitamisprotseduurid – terviklikkus;
 - C) käitamisomadused (vt punkt 4 allpool);
 - D) lennuinfo täppispseudokumari (HUDLS) / kombineeritud lennuinfo täppispseudokumari (Hybrid HUDLS) kasutamine;
 - E) laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutamine

kui varem käitatud tüübil või klassil, täidab lühendatud koolituskursuse nõuded erinevatele suunatud kursuse või variandi muutmisele kaasnev asjakohane tutvumiskursus;

- iii) lennuk teise variandi vastu, mis kuulub sama tüübi või klassi alla, ning millel on märkimisväärselt erinev(ad)
- A) tehnoloogiline tase – lennujuhtimissüsteemid (FGS) ning
 - B) käitamisprotseduurid – terviklikkus;
 - C) käitamisomadused (vt punkt 4 allpool);
 - D) lennuinfo täppispseudokuvareid (HUDLS) / kombineeritud lennuinfo täppispseudokuvareid (Hybrid HUDLS) kasutamine;
 - E) laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutamine,
- täidetakse lõike d punkti 1 ja punkti 2 alapunkti i või ii nõuded ning lõike d punkti 3 alapunkti i nõuded. Lennuameti loal võib käitaja vähendada lõike d punkti 2 alapunktiga i nõutavate lähenemiste/maandumiste arvu.
- 4) Käitaja peab tagama, et kui sooritatakse II või III kategooria lende sama tüübi või klassi alla kuuluva(te) lennuki variandiga/variantidega, õigustavad asjaomaste lennukite erinevused ja/või sarnasused selliseid lende, võttes arvesse vähemalt järgmist:
- i) tehnoloogiline tase, sealhulgas:
 - A) lennujuhtimissüsteemid (FGS) ja seonduvad näidikud ja juhised;
 - B) lennu juhtimise süsteem ja selle integreeritus või integreerimatus lennujuhtimissüsteemiga (FGS);
 - C) lennuinfo pseudokuvareid / lennuinfo täppispseudokuvareid (HUD/ HUDLS) kasutamine kombineeritud süsteemide ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) puhul;
 - ii) käitamisprotseduurid, sealhulgas:
 - A) passiivne/aktiivne, hoiatuskõrgus;
 - B) käsitsijuhtimisega maandumine / automaatjuhtimisega maandumine;
 - C) ilma otsusekõrguseta lennud;
 - D) lennuinfo pseudokuvareid / lennuinfo täppispseudokuvareid (HUD/ HUDLS) kasutamine kombineeritud süsteemide puhul;
 - iii) käitamisomadused, sealhulgas:
 - A) käsitsijuhtimisega maandumine pärast automaatjuhtimist lennuinfo täppispseudokuvareid (HUDLS) abil ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) abil sooritavat lähenemist;
 - B) üleminek automaatjuhtimisega lähenemiselt käsitsijuhtimisega kordusringile;
 - C) automaatne/käsitsi pidurdamine.
- b) Maapealne koolitus. Käitaja peab tagama, et halva nähtavusega lendude ettevalmistamiseks mõeldud esmane maapealne koolituskursus hõlmaks vähemalt järgmist:
- 1) ILS ja/või MLS karakteristikud ja piirangud;
 - 2) visuaalsete vahendite karakteristikud;
 - 3) udu iseloomustavad tunnused;
 - 4) konkreetse pardasüsteemi käitamise võimalused ja piirangud, mis võimaldavad vajaduse korral kaasata lennuinfo pseudokuvareid (HUD) sümboloogiat ja laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) karakteristikuid;
 - 5) sademete, jäätumise, madala tuulenihi ja turbulentsuse mõjud;
 - 6) konkreetse lennuki/süsteemi rikete mõju;

- 7) raja nähtavuse (RVR) hindamissüsteemide kasutamine ja piirangud;
 - 8) takistustest ületamise põhimõtted;
 - 9) maapealsete seadmete rikete äratundmine ja selle puhul nõutavad tegevused;
 - 10) protseduurid ja ettevaatusabinõud, mida tuleb täita maapealse liikumise ajal lendudel, kus nähtavus rajal (RVR) on 400 m või väiksem ning lisaprotseduurid, mille täitmist nõutakse startimisel tingimustes, kus nähtavus rajal (RVR) on alla 150 m (D-kategooria lennukite puhul alla 200 m);
 - 11) raadiokõrgusemõõtja põhineva otsusekõrguse tähendus ning lähenemisala maapinna profiili mõju raadiokõrgusemõõtja näitudele ning lähenemise ja maandumise automaatsüsteemidele;
 - 12) hoiatuskõrguse tähtsus ja tähendus (kui seda kasutatakse) ning tegevus rikete korral üleval- ja allpool hoiatuskõrgust;
 - 13) pilootide kvalifikatsiooninõuded halva nähtavusega startimisteks ning II või III kategooria lendudeks loa saamiseks ja selle säilitamiseks ja
 - 14) õige istumisasendi ja vaatenurga tähtsus.
- c) Koolitus lennusimulaatoril ja/või lennuõpe
- 1) Käitaja peab tagama, et halva nähtavusega lendude lennuõppesse ja/või koolitusse lennusimulaatoril kuuluksid järgmised elemendid:
 - i) seadmete töö kontrollimised nii maa peal kui ka lennu ajal;
 - ii) maapealsete süsteemide muudatustest põhjustatud mõju miinimumidele;
 - iii) järgmise jälgimine:
 - A) automaatmaandumise visuaalsignalisatsiooniseadmed, pöörates rõhku tegevusele nende süsteemide rikete korral, ja
 - B) lennuinfo pseudokuvari (HUD), lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS), laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) juhtimisstaatus ja vajaduse korral signalisatsiooniseadmed, et kaasata armatuurlaua indikaatorid;
 - iv) mootorite, elektrisüsteemide, hüdraulika või lennuki juhtimissüsteemide rikete korral võetavad meetmed;
 - v) teadaolevate defektide mõju ning minimaalvarustuse loetelu kasutamine;
 - vi) lennukõlblikkussertifikaadist tulenevad käitamispääsradad;
 - vii) visuaalsete märkide kasutamine otsusekõrgusel ning info suurima lubatud kõrvalekalde kohta glissaadist või kursimajakast ja
 - viii) hoiatuskõrguse tähtsus ja tähendus (kui seda kasutatakse) ning tegevus rikete korral üleval- ja allpool hoiatuskõrgust.
 - 2) Käitaja peab tagama, et kõiki lennumeeskonna liikmeid õpetatakse täitma oma ülesandeid ja juhendatakse, kuidas teha nõutud koostööd teiste meeskonnaliikmetega. Sellel eesmärgil tuleks maksimaalselt kasutada lennusimulaatoreid.
 - 3) Koolitus tuleb jaotada etappidesse, mis hõlmaksid tavalist, ilma lennuki või süsteemide riketeta käitamist, sealjuures kõikides võimalikes ilmatingimustes, ning üksikasjalikke stsenaariume lennuki ja seadmete selliste rikete korral, mis võiksid mõjutada II või III kategooria lende. Kui lennuki süsteemis kasutatakse kombineeritud või teisi erisüsteeme (nagu lennuinfo pseudokuvart / lennuinfo täppispseudokuvart (HUD/ HUDLS) või laiemat nähtavust võimaldavaid seadmeid), peavad lennumeeskonna liikmed selliste süsteemide kasutamist harjutama koolituse lennusimulaatori etapil nii tavalistes kui ka eritingimustes.

- 4) Harjutada tuleb teovõimetuse korral halva nähtavusega startimisel ning II ja III kategooria lendudel ette nähtud protseduure.
- 5) Lennukid, mille puhul ei ole konkreetsele lennukitüübile vastavat lennusimulaatorit, peavad käitajad tagama, et II kategooria lendude visuaalsete olukordade koolitusel viidaks nimetatud lennuõppe etapp läbi selleks eraldi heaks kiidetud lennusimulaatoril. Sellesse koolitusse peab kuuluma vähemalt neli lähenemist. Konkreetsest lennukitüübist sõltuv koolitus ja protseduuride harjutamine tuleb läbi viia lennukis.
- 6) II ja III kategooria esmane koolitus peab koosnema vähemalt järgmistest harjutustest:
 - i) lähenemine asjakohaste lennujuhtimisseadmete, autopiloodi ja juhtimissüsteemide kasutamisele kuni nõutava otsusekõrguseni ning üleminek visuaalsele lennule ja maandumisele;
 - ii) lähenemine kõigi töötavate mootoritega asjakohaste lennujuhtimisseadmete, autopiloodi, lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) ning juhtimissüsteemide kasutamisele kuni asjakohase otsusekõrguseni, millele järgneb lähenemise katkestamine (kordusringile minek), kõik ilma välise visuaalsete orientiirideta;
 - iii) kui see on asjakohane, lähenemised automaatsete lennujuhtimissüsteemide kasutamisele, mis tagavad automaatse väljajoondumise, maandumise ja pidurdamise, ning
 - iv) kasutatava süsteemi tavaline käitamine nii otsusekõrgusel visuaalsete märkidega saadud visuaalse kontakti korral kui ka ilma sellise kontaktita.
- 7) Järgmised koolitusetapid peavad sisaldama vähemalt
 - i) lähenemisi mootoririkkega lähenemise erinevatel etappidel;
 - ii) lähenemisi kriitiliste seadmete rikketega (nt elektrisüsteemide, lennu automaatjuhtimissüsteemide või maapealsete ja/või ILS/MLS pardasüsteemide ja monitoride rikked);
 - iii) lähenemisi, kus lennu automaatjuhtimisseadmete ja/või lennuinfo pseudokuvari (HUD) / lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) / laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) rikete korral madalal lennukõrgusel peab kas
 - A) minema väljajoondumisel, maandumisel ja pidurdamisel või lähenemise katkestamisel üle käsitsijuhtimisele või
 - B) minema lähenemise katkestamise otsusekõrgusel või sellest madalamal üle käsitsijuhtimisele või madalama taseme automaatrežiimile, sealhulgas olukordades, mis lõpevad maapinnaga kokkupuutega rajal;
 - iv) süsteemide rikked, mis põhjustavad ulatuslikke kursimajakast ja/või glissaadist kõrvalekaldeid nii üleval- kui ka allpool otsusekõrgust käitamiseks lubatud minimaalsetes visuaalsetes tingimustes. Lisaks sellele tuleb harjutada üleminekut käsitsijuhtimisega maandumisele juhul, kui esiklaasiindikaator on automaatjuhtimissüsteemi madalal režiimil või kui esiklaasiindikaator on ainukeseks abivahendiks väljajoondumisel, ning
 - v) rikked ja protseduurid, mis on iseloomulikud konkreetsele lennukitüübile või -variandile.
- 8) Koolitusprogrammi peab kuuluma nende rikketega toimetulemise harjutamine, mille puhul on vaja tagasi minna suurematele miinimumidele.
- 9) Koolitusprogrammi peab kuuluma lennuki käitamine juhul, kui III kategooria passiivse automaatjuhtimisega lähenemise ajal tekkinud viga põhjustab autopiloodi väljalülitumise otsusekõrgusel või sellest madalamal ning kui viimane teatatud nähtavus rajal (RVR) on 300 m või vähem.
- 10) Kui starditakse raja nähtavusega (RVR) 400 m ja vähem, peab koolitus hõlmama ka süsteemide ja mootorite rikkeid ning nende korral stardi jätkamist ja katkestamist.
- 11) Koolitusprogramm peab vajaduse korral sisaldama selliseid lähenemisi, mille ajal lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) rikked väikestel kõrgustel nõuavad kas
 - i) üle minemist armatuurlaua indikaatoritele, et sooritada katkestatud lähenemise protseduur, või
 - ii) üle minemist lähenemise katkestamise otsusekõrgusel või sellest madalamal juhtimisele ilma lennuinfo täppispseudokuvarega (HUDLS) või madalama taseme lennuinfo täppispseudokuvarega (HUDLS), sealhulgas olukordades, mis lõpevad maapinnaga kokkupuutega rajal.

- 12) Käitaja tagab, et halva nähtavusega startimise korral, halvema kui I standardkategooria nähtavuse korral, muu kui II standardkategooria korral ning II ja III kategooria lendude sooritamise korral, mille puhul kasutatakse lennuinfo pseudokvarit (HUD) / lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) või kombineeritud lennuinfo täppispseudokvarit (Hybrid HUD/HUDLS) või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), mida koolituse ja kontrollimise kava vajaduse korral sisaldab, kasutatakse lennuinfo pseudokvarit (HUD) või lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) tavapärasel lendudel kõikides lennu etappides.
- d) Ümberõppenõuded halva nähtavusega startimise, halvema kui I standardkategooria nähtavusega lendude, muu kui II standardkategooria lendude, laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) ning II ja III kategooria lendude sooritamiseks. Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi halva nähtavuse protseduuride koolituse, kui nad hakkavad töötama uuel lennukitüübil/-klassil või -variandil, millega hakatakse sooritama starte halva nähtavuse korral, lende halvema kui I standardkategooria nähtavuse korral, muu kui II standardkategooria lende sellise lähenemisega, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), mille puhul nähtavus rajal on 800 m või vähem, ning II ja III kategooria lende. Kogemused, mida lennumeeskonna liikmelt nõutakse lühendatud kursuse läbimiseks, on sätestatud eespool lõike a punktides 2, 3 ja 4.
- 1) Maapealne koolitus. Eespool toodud lõikes b sätestatud asjakohased nõuded, võttes arvesse lennumeeskonna liikmete II ja III kategooria koolitust ja kogemusi.
 - 2) Koolitus lennusimulaatoril ja/või lennuõpe
 - i) Lennusimulaatoril tuleb sooritada vähemalt kuus (laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemiga (EVS) või ilma selleta lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) puhul kaheksa) lähenemist ja/või maandumist. Kui sooritatakse lende kombineeritud lennuinfo täppispseudokvariga (Hybrid HUDLS), võib lähenemiste arvu vähendada kaheksalt kuuele. Vt ka punkti 4 alapunkti i allpool.
 - ii) Kui konkreetsele tüübile vastavat lennusimulaatorit ei ole, tuleb sooritada vähemalt kolm (lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) puhul viis) lähenemist lennukiga, sealhulgas vähemalt üks kordusringile minek. Kombineeritud lennuinfo täppispseudokvarit (Hybrid HUDLS) abil sooritatavate lendude puhul on nõutavad vähemalt kolm lähenemist, sealhulgas vähemalt üks kordusringile minek.
 - iii) Kui nõutakse selliseid eriseadmeid nagu esiklaasiindikaator või nähtavust parandavad seadmed, tuleb läbi teha vastav lisakoolitus. Kui lähenetakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) kasutades ning kui nähtavus rajal on vähem kui 800 m, on vaja sooritada vähemalt viis lähenemist, sealhulgas vähemalt üks kordusringile minek.
 - 3) Lennumeeskonna kvalifikatsioon. Lennumeeskonna kvalifikatsioonile kehtivad nõuded olenevad käitajast ja käitatava lennuki tüübist.
 - i) Käitaja peab tagama, et enne II või III kategooria lendude alustamist läbivad kõik lennumeeskonna liikmed kontrolli.
 - ii) Eespool toodud alapunktis i ette nähtud kontrolli võib asendada lennuõppega ja/või koolitusega lennusimulaatoril, mis on sätestatud eespool lõike d punktis 2.
 - 4) Liinilennud järelevalve all. Käitaja peab tagama, kõik lennumeeskonna liikmed sooritavad järelevalve all järgmised liinilennud (LIFUS):
 - i) kui II kategooria puhul on kuni maandumiseni nõutav kas käsitsijuhtimisega maandumine või lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) kasutatav lähenemine, vähemalt:
 - A) kolm maandumist väljalülitatud autopiloodiga;
 - B) neli lähenemist lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS) abil, mida kasutatakse kuni maandumiseni, välja arvatud juhul, kui on läbi viidud eespool lõike d punktis 2 esitatud koolitus lennusimulaatoril, mis on heaks kiidetud lennusimulaatoril sooritatava ümberõppe jaoks, mille puhul on nõutav ainult üks käsitsijuhtimisega maandumine (kaks, kui kuni maandumiseni kasutatakse lennuinfo täppispseudokvarit (HUDLS));
 - ii) III kategooria puhul vähemalt kaks automaatjuhtimisega maandumist, välja arvatud see, et
 - A) ainult üks automaatjuhtimisega maandumine on nõutav, kui eespool lõike d punktis 2 esitatud koolitus on läbi viidud lennusimulaatoril, mis on heaks kiidetud lennusimulaatoril sooritatava ümberõppe jaoks;
 - B) automaatjuhtimisega maandumisi ei nõuta järelevalve all sooritatavate liinilendude (LIFUS) puhul, kui eespool lõike d punktis 2 esitatud koolitus on läbi viidud lennusimulaatoril, mis on heaks kiidetud lennusimulaatoril sooritatava ümberõppe (ZFT) jaoks ning kui lennumeeskonna liige läbis edukalt ZFT tüüpi ümberõppekursuse;

- C) lennumeeskonna liige, keda on koolitatud ja kes on kvalifitseeritud vastavalt eespool osutatud punktile B, on kvalifitseeritud järelevalve all sooritatavate liinilendude (LIFUS) ajal lendama madalaima lubatava otsusekõrguseni (DH) ning väikseima raja nähtavuse (RVR) korral, nagu on sätestatud lennutegevuskäsiraamatus;
- iii) III kategooria lähenemisel, mille puhul kasutatakse lennuinfo täppispseudokuvat (HUDLS) kuni maandumiseni, vähemalt neli lähenemist.
- e) Tüübiga ja lennu juhtimisega seotud kogemused
- 1) Enne II kategooria lendude alustamist kohaldatakse õhusõiduki kaptenite suhtes (või pilootide suhtes, kellele võib lennu juhtimise delegeerida), kellel ei ole varasemaid kogemusi antud lennukitüübiga/-klassiga, järgmisi lisanõudeid:
 - i) 50 tundi või 20 arvestuslikku marsruutlendu konkreetse lennukitüübiga, sealhulgas liinilennud järelevalve all, ja
 - ii) kui lennu puhul on nõutav II kategooria käsitsijuhtimisega maandumine või kuni maandumiseni lennuinfo täppispseudokuvart (HUDLS) kasutamine, tuleb kohaldatavale II kategooria raja nähtavuse (RVR) miinimumile lisada 100 m, kuni
 - A) konkreetse lennukitüübiga on jõutud 100 tunnini või 40 arvestusliku marsruutlennuni (sealhulgas liinilennud järelevalve all (LIFUS)) või
 - B) konkreetse lennukitüübiga on jõutud 50 tunnini või 20 arvestusliku marsruutlennuni (sealhulgas liinilennud järelevalve all (LIFUS)) ning kui lennumeeskonna liige on varem mõne teise ühenduse käitaja juures kvalifitseeritud sooritama käsitsijuhtimisega maandumist, kasutades II kategooria lende;
 - C) lennuinfo täppispseudokuvart (HUDLS) abil sooritatavate lendude puhul kohaldatakse alati lõike e punktis 1 ja lõike e punkti 2 alapunktis i sätestatud nõudeid arvestuslike marsruutlendude kohta; ainuüksi tunnid konkreetse tüübiga/klassiga ei tähenda kõnealuste nõuete järgmist.
 - 2) Enne III kategooria lendude alustamist kohaldatakse õhusõiduki kaptenite suhtes (või pilootide suhtes, kellele võib lennu juhtimise delegeerida), kellel ei ole varasemaid kogemusi antud lennukitüübiga, järgmisi lisanõudeid:
 - i) 50 tundi või 20 arvestuslikku marsruutlendu konkreetse lennukitüübiga, sealhulgas liinilennud järelevalve all, ning
 - ii) kui õhusõiduki kapten või piloot ei ole saanud ühenduse käitaja juures varasemat II või III kategooria lendude ettevalmistust, tuleb kohaldatavatele II või III kategooria raja nähtavuse (RVR) miinimumidele lisada 100 m, kuni ta on antud tüüpi lennukiga lennanud 100 tundi või 40 arvestuslikku marsruutlendu, kaasa arvatud liinilennud järelevalve all.
 - 3) Lennuameti loal võib eespool nimetatud lennujuhtimiskogemuse nõudeid vähendada nende lennumeeskonna liikmete puhul, kellel on õhusõiduki kapteni kogemused II või III kategooria lendudel.
- f) Startimine halva nähtavusega, kui nähtavus rajal (RVR) on alla 150/200 m
- 1) Käitaja peab tagama, et enne startide lubamist raja nähtavusega (RVR) alla 150 m (D-kategooria lennukite puhul alla 200 m), viiakse läbi järgmised koolitused:
 - i) tavaline startimine minimaalse lubatud raja nähtavuse (RVR) tingimustes;
 - ii) startimine minimaalse lubatud raja nähtavuse (RVR) tingimustes mootoririkkega kiiruste V1 ja V2 vahel või niipea, kui see on võimalik ohutusega seotud kaalutlustel, ja
 - iii) startimine minimaalse lubatud raja nähtavuse (RVR) tingimustes mootoririkkega enne kiirust V1, mis toob kaasa stardi katkestamise.
 - 2) Käitaja peab tagama, et eespool toodud punktis 1 nõutud koolitus viiakse läbi lennusimulaatoril. Nimetatud koolituse hulka peab kuuluma kõikide eriprotseduuride ja -seadmete kasutamine. Kui konkreetsele lennukitüübile vastavat lennusimulaatorit ei ole, võib lennuameti loal selle koolituse viia läbi lennukiga ilma minimaalse raja nähtavuse (RVR) tingimuste nõude täitmiseta (vt OPS 1.965 1. liidet).
 - 3) Käitaja peab tagama, et lennumeeskonna liige on vajaduse korral läbinud kontrolli enne halva nähtavusega startide alustamist raja nähtavusega (RVR) alla 150 m (D-kategooria lennukite puhul alla 200 m). Nimetatud kontrolli võib asendada üksnes edukalt sooritatud koolitus lennusimulaatoril ja/või lennuõpe, mis on kehtestatud lennukitüübi ümberõppele lõike f punktis 1.

- g) Regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine – lennud halva nähtavusega
- 1) Käitaja peab tagama, et koos tavalise regulaarse korduvkoolitusega ja käitajapoolsete lennuoskuse taseme kontrollidega kontrollitakse ka piloodi teadmisi ja oskusi selle kindla kategooria lendudega seotud ülesannete täitmisel, mida tal on luba sooritada. Käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli kehtivusperioodil (nagu on kirjeldatud OPS 1.965 lõikes b) on vaja lennusimulaatoril sooritada vähemalt kaks lähenemist (kui maandumiseni kasutatakse lennuinfo täppispseudokuvat (HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), siis neli), millest üks peab olema maandumine väikseima lubatud nähtavusega rajal (RVR); lisaks sellele võidakse üks (kui maandumiseni kasutatakse lennuinfo täppispseudokuvat (HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), siis kaks) kõnealustest lähenemistest asendada lähenemise ja maandumisega lennukiga, mille puhul kasutatakse heaks kiidetud II ja III kategooria protseduure. Käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli ajal tuleb teha üks katkestatud lähenemine. Juhul kui käitajal on lubatud sooritada starte raja nähtavusega (RVR) alla 150/200 m, tuleb käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli ajal sooritada vähemalt üks start halva nähtavusega (LVTO) kõige väiksemate kehtivate miinimumide tingimustes.
 - 2) III kategooria lendude jaoks peab käitaja kasutama lennusimulaatorit.
 - 3) Käitaja peab tagama, et III kategooria lendude puhul passiivse automaatmaandumissüsteemiga, sealhulgas lennuinfo täppispseudokuvarega (HUDLS), lennukitel sooritatakse iga kolme järjestikuse käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli jooksul vähemalt üks niisugune katkestatud lähenemine, mille põhjuseks on autopiloodi rike otsekõrgusel või sellest madalamal, kui viimane teatatud nähtavus rajal (RVR) oli 300 m või väiksem.
 - 4) Lennuamet võib lubada II kategooria ja halva nähtavusega startidega (LVTO) lendude puhul viia regulaarset korduvkoolitust ja kontrollimist läbi ka vastavat tüüpi lennukiga, kui ei ole sellele lennukitüübile vastavat lennusimulaatorit või vastuvõetavat alternatiivi.
- Märkus. Halva nähtavusega startide (LVTO) ja II/III kategooria lendude hiljutine kogemus, mis põhineb automaatjuhtimisega lähenemistel ja/või automaatjuhtimisega maandumistel, saavutatakse käesolevas lõikes sätestatud korduvkoolituse ja kontrolliga.
- h) Täienduskoolituse nõuded käitajatele, kes sooritavad halvema kui I standardkategooria nähtavusega lende, lähenemisi, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), ning muid kui II standardkategooria lende
- 1) Käitajad, kes sooritavad halvema kui I standardkategooria nähtavusega lende, peavad järgima OPS 1.450 1. liite („Lennud halva nähtavusega – koolitus ja kvalifikatsioonid“) nõudeid, mida kohaldatakse II kategooria lendude suhtes, et kaasata nõuded, mis (vajaduse korral) kehtivad lennuinfo täppispseudokuvare (HUDLS) suhtes. Käitaja võib vajaduse korral kõnealused nõuded ühendada, tingimusel et käitamisprotseduurid on ühildatavad. Ümberõppe ajal ei ole nõutavate lähenemiste koguarvu vaja liita OPS N-alajaos sätestatud nõuetele, tingimusel et koolitus viiakse läbi rajal kohaldatava väikseima nähtavusega (RVR). Regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise ajal võib käitaja erinevad nõuded ka ühendada, tingimusel et eespool nimetatud käitamisprotseduuri alane nõue on täidetud ning et iga 18 kuu tagant sooritatakse vähemalt üks lähenemine halvema nähtavuse tingimustes kui I standardkategooria miinimumid.
 - 2) Käitajad, kes sooritavad muid kui II standardkategooria lende, peavad järgima OPS 1.450 1. liite („Lennud halva nähtavusega – koolitus ja kvalifikatsioonid“) nõudeid, mida kohaldatakse II kategooria lendude suhtes, et kaasata nõuded, mis (vajaduse korral) kehtivad lennuinfo täppispseudokuvare (HUDLS) suhtes. Käitaja võib vajaduse korral kõnealused nõuded ühendada, tingimusel et käitamisprotseduurid on ühildatavad. Ümberõppe ajal ei ole nõutavate lähenemiste koguarv väiksem sellest, mida on vaja, et läbida II kategooria koolitus, kasutades lennuinfo pseudokuvat (HUD) / lennuinfo täppispseudokuvat (HUDLS). Regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise ajal võib käitaja erinevad nõuded ka ühendada, tingimusel et eespool nimetatud käitamisprotseduuri alane nõue on täidetud ning et iga 18 kuu tagant sooritatakse vähemalt üks lähenemine muudes tingimustes kui II standardkategooria miinimumid.
 - 3) Käitajad, kes sooritavad lähenemisi, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) nähtavusega rajal (RVR) 800 m või vähem, peavad järgima OPS 1.450 1. liite („Lennud halva nähtavusega – koolitus ja kvalifikatsioonid“) nõudeid, mida kohaldatakse II kategooria lendude suhtes, et kaasata nõuded, mis (vajaduse korral) kehtivad lennuinfo pseudokuvare (HUD) suhtes. Käitaja võib vajaduse korral kõnealused nõuded ühendada, tingimusel et käitamisprotseduurid on ühildatavad. Ümberõppe ajal ei ole nõutavate lähenemiste koguarv väiksem sellest, mida on vaja, et läbida II kategooria koolitus, kasutades lennuinfo pseudokuvat (HUD). Regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise ajal võib käitaja erinevad nõuded ka ühendada, tingimusel et eespool nimetatud käitamisprotseduuri alane nõue on täidetud ning et iga 12 kuu tagant sooritatakse vähemalt üks lähenemine, kasutades laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS).

OPS 1.455 1. liide

Lennud halva nähtavusega – käitamisprotseduurid

- a) Üldnõuded. Lennud halva nähtavusega hõlmavad järgmist:
- 1) käsitsijuhtimisega startimine (kas elektrooniliste juhtimissüsteemide või lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS), kombineeritud lennuinfo pseudokuvari / lennuinfo täppispseudokuvari (Hybrid HUD/HUDLS) abil või ilma);
 - 2) automaatjuhtimisega lähenemine allapoole otsusekõrgust (DH), millele järgneb käsitsijuhtimisega väljajoondumine, maandumine ja pidurdamine;
 - 3) lähenemine, mis sooritatakse lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) / kombineeritud lennuinfo pseudokuvari / lennuinfo täppispseudokuvari (Hybrid HUD/HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS) abil;
 - 4) automaatjuhtimisega lähenemine, millele järgneb automaatne väljajoondumine, automaatmaandumine ning käsitsijuhtimisega pidurdamine ja
 - 5) automaatjuhtimisega lähenemine, millele järgneb automaatne väljajoondumine, automaatmaandumine ning automaatne pidurdamine, kui kohaldatav nähtavus rajal on alla 400 m.
1. märkus. Kõikidel nendel käitamisrežiimidel võib kasutada kombineeritud süsteeme.
2. märkus. Võib sertifitseerida ja heaks kiita ka teisi juhtimissüsteeme või näidikuid.
- b) Protseduurid ja käitamisjuhendid
- 1) Kehtestatud protseduuride ja juhendite täpne olemus ja ulatus sõltub kasutatavatest pardaseadmetest ning järgitavatest kabiini protseduuridest. Käitaja peab lennutegevuskäsiraamatus täpselt kindlaks määrama, millised on lennumeeskonna liikmete ülesanded stardi, lähenemise, väljajoondumise, pidurdamise ja katkestatud lähenemise ajal. Eriti tuleb rõhutada, millised on lennumeeskonna kohustused üleminekul mittevisuaalsetelt tingimustelt visuaalsetele tingimustele ning protseduurid, mida tuleb täita halveneva nähtavuse või rikete korral. Erilist tähelepanu tuleb pöörata ülesannete jaotusele kabiinis, nii et piloodil, kes teeb otsuse maandumise või lähenemise katkestamise kohta, oleks tagatud töökoormus, mis võimaldaks tal pühenduda järelevalvele ja otsuste tegemisele.
 - 2) Käitaja peab lennutegevuskäsiraamatus kehtestama üksikasjalikud käitamisprotseduurid ja juhendid. Juhendid peavad olema kooskõlas lennuki lennukikäsiraamatus toodud piirangute ja kohustuslike protseduuridega ja sisaldama eelkõige järgmisi teemasid:
 - i) lennuki seadmete töö kontrollimine nii enne väljumist kui ka lennu ajal;
 - ii) mõju, mida avaldavad miinimumidele muutused maapealsete seadmete ja pardaseadmete töös;
 - iii) stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, pidurdamise ja katkestatud lähenemise protseduurid;
 - iv) protseduurid, mida tuleb järgida rikete, hoiatuste (lennuinfo pseudokuvari (HUD), lennuinfo täppispseudokuvari (HUDLS) ja/või laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS)) ja teiste ebatavaliste olukordade puhul;
 - v) minimaalsed nõutavad visuaalsed orientiirid;
 - vi) õige istumisasendi ja vaatenurga tähtsus;
 - vii) tegevus, mis võib olla vajalik visuaalsete orientiiride halvenemise korral;
 - viii) meeskonna kohustuste jaotumine juhul, kui täidetakse alapunktides i–iv ja vi ette nähtud protseduure, et võimaldada õhusõiduki kaptenil pühenduda peamiselt järelevalvele ja otsuste tegemisele;
 - ix) nõue, et kõikidel kõrgustel allpool 200 jalga kasutatakse raadiokõrgusemõõtjat ning üks piloot jätkaks lennuki mõõteriistade jälgimist seni, kuni maandumine on lõpetatud;
 - x) nõue, et kursimajaka tundlikku piirkonda tuleb kaitsta;
 - xi) tuule kiiruse, tuulenihke, turbulentsuse, puhastamata raja ja mitmekordse raja nähtavuse (RVR) hindamisega seotud teabe kasutamine;

- xii) protseduurid, mida kohaldatakse järgmiste lendude puhul:
- A) halvema nähtavusega kui I standardkategooria;
 - B) muud kui II standardkategooria;
 - C) lähenemised, mille puhul kasutatakse laiendatud võimalustega nähtavuse süsteemi (EVS), ning
 - D) lähenemiste ja maandumiste harjutamine radadel, millel ei kehti kõik II või III kategooria lennuvälja protseduurid;
- xiii) lennukõlblikkussertifikaadist tulenevad käitamispäängud ja
- xiv) info maksimaalse lubatud kõrvalekalde kohta instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) glissaadist ja/või kursimajakast.
-

OPS 1.465 1. liide

Visuaallendude minimaalsed nähtavused

Õhuruumi klass	A B C D E (1. märkus)	F G
		Kõrgemal kui 900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või kõrgemal kui 300 m (1 000 jalga) maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal
		900 m (3 000 jalga) keskmise merepinna kohal (AMSL) või allpool seda või 300 m (1 000 jalga) maapinna kohal, olenevalt sellest, kumb on kõrgemal
Kaugus pilvest	1 500 m horisontaalselt 300 m (1 000 jalga) vertikaalselt	Väljaspool pilve ja maapind nähtav
Nähtavus lennul	8 km 3 050 m (10 000 jala) kõrgusel ja kõrgemal keskmise merepinna (AMSL) kohal (2. märkus) 5 km allpool 3 050 m (10 000 jalga) keskmise merepinna (AMSL) kohal	5 km (3. märkus)

1. märkus. Visuaallennuilma (VMC) miinimumid on A-klassi õhuruumi puhul lisatud juhendamiseks, kuid need ei tähenda VFR-lendude aksepteerimist A-klassi õhuruumis.

2. märkus. Kui ülemineku kõrgus on väiksem kui 3 050 m (10 000 jalga) AMSL, tuleks 10 000 jala asemel kasutada lennutasandit (FL) 100.

3. märkus. A- ja B-kategooria lennukeid tohib käitada kuni nähtavusteni 3 000 m tingimusel, et vastav ATS-ametkond lubab kasutada väiksemat lennunähtavust kui 5 km ning antud olukorras on muu lennuliikluse kohtamise võimalus väike ning mõõteriistakiirus (IAS) on 140 sõlme või väiksem.

F-ALAJAGU

LENNU TEOSTAMISE ÜLDNÕUDED

OPS 1.470

Kohaldatavus

- a) Käitaja tagab, et suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa või suurima lubatud stardimassiga üle 5 700 kg mitme mootoriga turbopropellerlennukeid ning kõiki mitme mootoriga turboreaktiivlennukeid käitatakse vastavalt G-alajao (suutlikkusklass A) nõuetele.
- b) Käitaja tagab, et propellerlennukeid suurima lubatud reisijakohtade arvuga kuni üheksa (kaasa arvatud) ning suurima lubatud stardimassiga kuni 5 700 kg (kaasa arvatud) käitatakse vastavalt H-alajao (suutlikkusklass B) nõuetele.
- c) Käitaja tagab, et kolbmootoriga lennukid suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa või suurima lubatud stardimassiga üle 5 700 kg käitatakse vastavalt I-alajao (suutlikkusklass C) nõuetele.
- d) Kui täielikku vastavust asjaomase alajao nõuetele ei ole võimalik tagada lennuki eriliste konstruktsiooniomaduste tõttu (näiteks ülehelikiirusega lennukid või vesilennukid), tuleb käitajal kohaldada niisuguseid lennutehnilisi norme, mis tagavad vastavas alajaos ette nähtud lennuohutuse taseme.

OPS 1.475

Üldnõuded

- a) Käitaja tagab, et lennuki mass
 - 1) stardi alguses või lennu ajal korrigeeritud lennuplaani puhul
 - 2) punktis, millest kohaldatakse korrigeeritud lennuplaani, ei ole suurem kui mass, mille puhul saab ettevõetaval lennul täita vastava alajao nõudeid ning mis lubab massi oodatavat vähenemist lennu jätkumisel ja niisugust kütuse väljalaskmist, nagu on sätestatud konkreetsetes nõuetes.
- b) Käitaja tagab, et asjakohase alajao nõuete täitmise kindlaksmääramisel võetakse aluseks lennukikäsiraamatus toodud heaks kiidetud lennuandmed, mida vajaduse korral täiendatakse muude lennuametile vastuvõetavate andmetega, nagu on sätestatud vastavas alajaos. Et vältida käitamisenõuete topeletrakendamist, võib vastavas alajaos ette nähtud käitamisenõuete rakendamisel arvesse võtta ka kõiki lennukikäsiraamatu lennuandmetes juba olemas olevaid nõudeid.
- c) Asjakohase alajao nõuete täitmise hindamisel tuleb vajalikul määral arvesse võtta lennuki konfiguratsiooni, keskkonnaningimusi ning nende süsteemide tööd, millel on lennuparameetritele ebasoodne mõju.
- d) Niisket rada (välja arvatud murukattega rajad) võib lennu teostamise seisukohast lugeda kuivaks rajaks.
- e) Käitajal tuleb kohaldatava alajao stardinõuete täitmise hindamisel arvestada kasutatava abimaterjali (graafikud, tabelid) täpsust.

OPS 1.480

Mõisted

- a) F-, G-, H-, I- ja J-alajagudes kasutatakse järgmisi mõisteid.
 - 1) „Kasutada olev stardi hoovõtu katkestamise maa (ASDA – *accelerate-stop distance available*)” – kasutada oleva stardiraja pikkus koos pidurdusala pikkusega, kui asjaomane lennuamet on sellise pidurdusala kasutamiseks kinnitanud ning see on võimeline kandma lennuki massi valdavate käitamistingimuste korral.

- 2) „Puhastamata rada (*contaminated runway*)” – rada nimetatakse puhastamata rajaks, kui üle 25 % selle pinnast (kas üksikute lõikudena või tervikuna) on kasutamiseks ette nähtud pikkuse ja laiuse ulatuses kaetud
 - i) rohkem kui 3 mm (0,125 tolli) paksuse veekihi või lumelobjakaga või lahtise lumega, mis võrdub 3 mm veega;
 - ii) tihedaks massiks kokku surutud lumega, mida ei saa enam rohkem kokku suruda ja mis püsib koos või murdub ülestõstmisel lumekamakateks (kokkusurutud lumi), või
 - iii) jääga, sealhulgas märja jääga.
 - 3) „Niiske rada (*damp runway*)” – rada loetakse niiskeks, kui selle pind ei ole kuiv, kuid sellel olev niiskus ei tekita läiget.
 - 4) „Kuiv rada (*dry runway*)” – kuiv rada on rada, mis ei ole märg ega puhastamata, kaasa arvatud niisugused kattega rajad, mis spetsiaalsete vagude või poorsete katematerjalide kasutamise ning hoolduse tõttu säilitavad kuivale rajale omase pidurdamisefektiivsuse ka niiskuse korral.
 - 5) „Kasutatav maandumisdistants (*LDA – landing distance available*)” – raja pikkus, mille on kasutamiseks kinnitanud asjaomane lennuamet ning mis sobib maandumisel lennuki läbijooksuks.
 - 6) „Suurim lubatud reisijakohtade arv (*maximum approved passenger seating configuration*)” – käitaja poolt kasutatava ühe lennuki maksimaalne reisijate mahutavus istekohtade arvu järgi, välja arvatud pilootide istmed või kabiini istmekohad ja salongipersonali istmed, mille on heaks kiitnud lennuamet ja mis on toodud lennutegevuskäsiraamatus.
 - 7) „Kasutatav stardidistants (*TODA – take-off distance available*)” – olemasolev hoovõtu pikkus koos kasutada oleva takistustevaba tõusuala pikkusega.
 - 8) „Stardimass (*take-off mass*)” – lennuki stardimassiks loetakse lennuki massi koos kõigega ja kõigiga, mis või kes on lennukis stardi hoovõtu alustamisel.
 - 9) „Kasutatav hoovõtudistants (*TORA – take-off run available*)” – raja pikkus, mille on kasutamiseks kinnitanud asjaomane lennuamet ning mis sobib lennuki startimisel maapealseks hoovõtuks.
 - 10) „Märg rada (*wet runway*)” – rada loetakse märjaks, kui raja pind on kaetud veega või sellega samaväärse moodustisega, mida on vähem, kui on sätestatud eespool toodud lõike a punktis 2, või kui raja pinnal on piisavalt niiskust peegelduse tekkeks, kuid mitte märkimisväärseid alasid seisva veega.
- b) Lennukitega seotud mõisted „stardi hoovõtu katkestamise maa” (*accelerate-stop distance*), „stardidistants” (*take-off distance*), „hoovõtu pikkus” (*take-off run*), „tegelik stardi tõusutrajektoor” (*net take-off flight path*), „tegelik lennutrajektoor ühe mittetöötava mootoriga” (*one engine inoperative en-route net flight path*) ning „tegelik lennutrajektoor kahe mittetöötava mootoriga” (*two engines inoperative en-route net flight path*) on defineeritud lennukõlblikkuse nõuetes, mille alusel lennuk sertifitseeriti, või nagu on defineerinud lennuamet, kui lennuamet on leidnud, et nendest definitsioonidest ei piisa lennutehniliste käitamispääringute täitmise hindamiseks.

G-ALAJAGU

SUUTLIKKUSKLASS A

OPS 1.485

Üldnõuded

- a) Käitaja tagab, et käesoleva alajao nõuetele vastavuse kindlakstegemiseks täiendatakse lennukikäsiraamatus sisalduvaid heaks kiidetud lennuandmeid teiste lennuametile vastuvõetavate andmetega, kui lennukikäsiraamatus sisalduvad lennuandmed ei ole piisavad
- 1) arvestamiseks selliste eeldatavate ebasoodsate käitamistingimustega nagu start ja maandumine puhastamata radadel ning
 - 2) mootoririkkega arvestamiseks lennu kõikidel etappidel.
- b) Käitaja tagab, et märja ning puhastamata raja korral kasutatakse lennuandmeid, mis on kindlaks määratud kooskõlas kohaldatavate suurte lennukite sertifitseerimisnõuetega või samaväärsete lennuametile vastuvõetavate nõuetega.

OPS 1.490

Start

- a) Käitaja tagab, et lennuki stardimass ei ületa maksimaalset stardimassi, mis on lennukikäsiraamatus stardilennuvälja rõhkkõrguse ja õhutemperatuuri jaoks ette nähtud.
- b) Käitaja peab suurima lubatud stardimassi määramisel täitma järgmisi nõudeid:
- 1) stardi hoovõtu katkestamise maa ei tohi ületada kasutatavat stardi hoovõtu katkestamise maad;
 - 2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada kasutada olevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtumaad;
 - 3) hoovõtumaad stardil ei tohi ületada kasutatavat hoovõtumaad;
 - 4) käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel kasutada ühte ja sama V1 väärtust ja
 - 5) märke või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- c) Eelneva lõike b nõuete täitmisel tuleb käitajal arvestada järgmisi tegureid:
- 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
 - 4) raja kalle stardi suunas;
 - 5) teatud vastutuule osa mitte rohkem kui 50 % või teatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ja
 - 6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

OPS 1.495

Takistustevaba kõrgus stardil

- a) Käitaja tagab, et tegeliku stardi tõusutrajektoori kaugus kõikidest takistustest oleks vähemalt 35 jala kõrgusel vertikaalselt või horisontaalselt vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates kasutatava stardidistantsi lõpust, või juhul kui pööre on kavandatud teha enne kasutatava stardidistantsi lõppu, siis stardidistantsi lõpust. Lennukitel, mille tiivaulatus on väiksem kui 60 m, võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool ($1/2$) lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:
- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ja
 - 4) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 %.
- c) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel
- 1) ei ole lubatud trajektoori muudatusi kuni punktini, kus tegeliku starditrajektoori kõrgus on võrdne poole tiivaulatusega, kuid mitte väiksem kui 50 jalga kasutatava stardi hoovõtumaa lõpu kohal. Sellest alates kuni kõrguseni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15° . Kõrgemal kui 400 jalga võib planeerida 15° suuremaid kallakuid, kuid mitte üle 25° ;
 - 2) kõik tegeliku lennutrajektoori etapid, kus lennukit kallutatakse rohkem kui 15° , peavad olema horisontaalselt takistustevabad ulatuses, mis on kindlaks määratud käesoleva alajao lõigetes a, d ja e, ning vertikaalselt vähemalt 50 jala ulatuses, ja
 - 3) üle 20° kallakute kasutamiseks 200 kuni 400 jala vahel või kuni 30° kallakute kasutamiseks 400 jalast kõrgemal peab käitaja järgima lennuameti poolt heaks kiidetud eriprotseduure (vt OPS 1.495 lõike c punkti 3 1. liidet);
 - 4) tuleb piisavalt arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorige, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaa kasvu.
- d) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel, kui kavandatud lennutrajektoori ei nõua lennuuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui
- 1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - 2) 600 m kõikides teistes tingimustes.
- e) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel, kui kavandatud lennutrajektoori nõuab lennuuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui
- 1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - 2) 900 m kõikides teistes tingimustes.
- f) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid OPS 1.495 nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid OPS 1.500 tingimusi või maanduda kas väljumislennuväljal või stardi varulennuväljal.

OPS 1.500

Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga

- a) Käitaja tagab, et lennukisiraamatus toodud ühe mittetöötava mootoriga lennu tegeliku lennutrajektoori andmed marsruudil prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes vastavad kõikides marsruudi punktides kas lõike b või c nõuetele. Tegelikul lennutrajektoorige peab olema positiivne gradient 1 500 jala kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast mootoririket kavandatakse maanduda. Jäätõrjesüsteemide kasutamist nõudvates meteoroloogilistes tingimustes tuleb arvestada nende mõju tegelikule lennutrajektoorige.

- b) Tegelik lennutrajektoori gradient peab olema positiivne vähemalt 1 000 jala kõrgusel maapinnast ja takistustest marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori.
- c) Lennutrajektor peab võimaldama jätkata lendu reisikõrgusest kuni lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt kas OPS 1.515 või 1.520 nõuetele, kusjuures tegelik lennutrajektor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal kogu marsruudil 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud lennutrajektoori vastavalt järgmistele punktidele 1–4:
- 1) mootoririke tekib eeldatavasti marsruudi kõige kriitilisemas punktis;
 - 2) arvestatakse tuulte mõju lennutrajektorile;
 - 3) kütust võib ohutusprotseduure järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga, ja
 - 4) lennuväli, kus on planeeritud lennuki maandumine pärast mootoririket, peab vastama järgmistele tingimustele:
 - i) seal on täidetud eeldatava maandumismassiga lennuki maandumisnõuded ja
 - ii) ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või koos, ning teated lennuvälja tingimuste kohta näitavad, et arvestuslikul saabumisajal on võimalik ohutult maanduda.
- d) OPS 1.500 nõuete täitmisel peab käitaja suurendama eespool toodud lõigetes b ja c ette nähtud ulatuse piirväärtusi kuni 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini) juhul, kui navigeerimistäpsus ei vasta 95 % ette nähtud tasemest.

OPS 1.505

Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukiga, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Käitaja tagab, et kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud trajektoori ükski punkt ei oleks – lennates kõikide töötavate mootoritega pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga – kaugemal kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, välja arvatud juhul, kui lennuk vastab allpool toodud lõigete b–f nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki tegelik lennutrajektor marsruudil peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes punktist, kus mõlemad mootorid arvatakse ühel ajal seiskuvat, kuni lennuväljani, kus kahe mittetöötava mootoriga maandumiseks ette nähtud protseduure kasutades on võimalik maanduda ja lennuk täielikult peatada. Tegelik lennutrajektor peab olema vertikaalselt takistustevaba vähemalt 2 000 jala kõrguseni maapinna ja takistuste kohal 9,3 km (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud trajektoori. Kõrguste ja meteoroloogiliste tingimuste korral, mis nõuavad jäätõrjesüsteemide kasutamist, tuleb arvesse võtta nende kasutamise mõju tegelikule lennutrajektorile. Kui navigeerimistäpsus ei ole nõutud 95 % tasemel, peab käitaja suurendama eespool mainitud ulatuse piirväärtust 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini).
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Tegelik lennutrajektor peab 1 500 jala kõrgusel selle lennuvälja kohal, kus pärast kahe mootori seiskumist eeldatavasti maandutakse, olema positiivse gradiendiga.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.
- f) Lennuki arvestuslik mass selles punktis, kus kaks mootorit võivad seiskuda, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus planeeritakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 1 500 jala kõrgusele maandumisaala kohale, ning sellele järgnevaiks 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.

OPS 1.510

Maandumine siht- ja varulennuväljal

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, ei ületa maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisajal.
- b) Instrumentaallähenemisteks üle 2,5 % kordusringile mineku gradiendiga peab käitaja kontrollima, kas lennuki eeldatav maandumismass võimaldab kordusringile minekut tõusugradiendiga, mis on võrdne gradiendiga, mida kasutatakse kordusringile minekul ühe mittetöötava mootoriga kordusringile mineku konfiguratsioonis ja kiirusel, või sellest suurem (vt kohaldatavaid suurte lennukite sertifitseerimise nõudeid). Alternatiivse meetodi kasutamiseks peab olema lennuameti luba.
- c) Instrumentaallähenemisteks otsusekõrgustel allpool 200 jalga peab käitaja kontrollima, kas lennuki eeldatav maandumismass võimaldab seiskunud kriitilise mootoriga ning kordusringile mineku kiiruse ja konfiguratsiooniga saavutada vähemalt 2,5 % katkestatud lähenemise tõusunurka (tõusugradienti) või avaldatud gradienti, sõltuvalt sellest, kumb on suurem (vt sertifitseerimisnõudeid CS AWO 243). Alternatiivse meetodi kasutamiseks peab olema lennuameti luba.

OPS 1.515

Maandumine kuivadele radadele

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõike a nõuetele, võimaldab arvestuslikul maandumisajal sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt läve kohalt peatumisega maanduda:
- 1) turboreaktiivmootoritega lennukitel 60 % piires kasutatavast maandumisdistantsist või
 - 2) turbopropellermootoriga lennukitel 70 % piires kasutatavast maandumisdistantsist;
 - 3) järsu lähenemise protseduuride korral võib lennuamet lubada vastavalt lõike a punktide 1 ja 2 nõuetele arvutatud maandumisdistantsi andmete kasutamist, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel alla 50 jala, kuid mitte vähem kui 35 jalga (vt OPS 1.515 lõike a punkti 3 1. liidet);
 - 4) lõike a punktides 1 ja 2 sätestatud nõuete puhul võib lennuamet, kui ta on selle vajalikkuses veendunud (vaata 1. liidet), erandkorras lubada lühimaa maandumisi kooskõlas 1. ja 2. liite nõuetega ning koos lisatingimustega, mida lennuamet peab vajalikuks vastuvõetava ohutustaseme tagamiseks konkreetsetel juhtudel.
- b) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:
- 1) lennuvälja kõrgus merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ja pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ja
 - 3) raja kalle maandumissuunas juhul, kui see on suurem kui +/- 2 %.
- c) Lõike a nõuete täitmisel tuleb eeldada, et
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikusel ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- d) Kui käitaja ei saa täita lõike c punkti 1 nõudeid sihtlennuvälja osas, sest sihtlennuväljal on ainult üks rada, kus maandumine sõltub tuule suunast, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud kaks varulennuvälja, kus on täielikult võimalik täita lõigete a, b ja c nõudeid. Enne sihtlennuväljal maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten veenduma, et maanduda saab täielikult OPS 1.510 ja eespool toodud lõigete a ja b nõuetele vastavalt.

- e) Kui käitaja ei suuda täita lõike c punkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on täielikult võimalik täita lõigete a, b ja c nõudeid.

OPS 1.520

Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või prognoosid, kas eraldi või koos, näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, on kasutatav maandumisdistants vähemalt 115 % OPS 1.515 kohaselt kindlaks määratud nõutavast maandumisdistantsist.
- b) Käitaja tagab, et kui vastavad ilmateated või -prognoosid või mõlemad koos näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, peab kasutatav maandumisdistants olema vähemalt sama pikk, kui eespool toodud lõike a kohaselt kindlaks määratud maandumisdistants, või vähemalt 115 % maandumisdistantsist, mis on kindlaks määratud vastavalt lennuameti poolt heaks kiidetud puhastamata raja maandumisdistantsi andmetele või nendega samaväärsetele andmetele, sõltuvalt sellest, kummad on suuremad.
- c) Kui lennukikäsiraamatus on täiendav eriinfo märgade radade maandumisdistantside kohta, võib kasutada lühemat märja raja maandumisdistantsi kui see, mida nõutakse lõikes a, kuid mitte väiksemat, kui on nõutud OPS 1.515 lõikes a.
- d) Kui lennukikäsiraamatus on täiendav eriinfo puhastamata radade maandumisdistantside kohta, võib kasutada lõikes b sätestatud lühemat maandumisdistantsi spetsiaalselt ette valmistatud puhastamata rajal maandumiseks, kuid mitte väiksemat kui OPS 1.515 lõikes a sätestatud maandumisdistants.
- e) Eespool toodud lõigete b, c ja d järgimisel tuleb kohaldada vastavaid OPS 1.515 kriteeriume, välja arvatud OPS 1.515 lõike a punkte 1 ja 2, mida ei kohaldata lõike b suhtes.

OPS 1.495 lõike c punkti 3 1. liide

Suuremate kallakute kasutamine

- a) Suuremate, eriluba nõudvate kallakute kasutamiseks tuleb täita järgmised kriteeriumid:
- 1) lennukikäsiraamatus peavad olema kinnitatud andmed käitamiskiiruse ja -andmete nõutava suurendamise kohta, et lennutrajektoori moodustamisel saaks arvesse võtta suurenenud kallakuid ja kiirusi;
 - 2) navigeerimistäpsuse saavutamiseks peab olema võimalik kasutada visuaalseid orientiire;
 - 3) iga raja jaoks peavad olema kindlaks määratud meteomiinimumid ja tuulepiirangud ning need peab heaks kiitma lennuamet;
 - 4) koolitus vastavalt OPS 1.975 nõuetele.
-

OPS 1.515 lõike a punkti 3 1. liide

Järsu lähenemise protseduurid

- a) Lennuamet võib lubada rakendada järskudeks lähenemisteks ette nähtud protseduure, mille puhul 50 jalast väiksema (kuid mitte alla 35 jala) mööteriistakõrguse juures kasutatakse 4,5° või suuremaid glissaadikaldeid eeldusel, et on täidetud järgmised tingimused:
- 1) lennukäsiraamatus peab olema määratud maksimaalne lubatud glissaadi kaldenurk, mis tahes muud piirangud, järskude lähenemiste protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks, aga ka andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumite kasutamisel;
 - 2) kõikidel lennuväljadel, kus kasutatakse järsu lähenemise protseduure, peavad olema sobivad glissaadi orientiiride süsteemid, mille hulka kuulub vähemalt glissaadi visuaalse järgimise süsteem, ja
 - 3) iga raja jaoks, kus kasutatakse järsku lähenemist, peavad olema kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid. Arvesse tuleb võtta järgmisi tegureid:
 - i) takistuste olemasolu;
 - ii) glissaadi hoidmise orientiirid ja rajale suunavad vahendid, näiteks visuaalsed vahendid, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) minimaalsed visuaalsed orientiirid, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;
 - iv) olemasolevad pardaseadmed;
 - v) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
 - vi) lennukäsiraamatus sisalduvad piirangud ja protseduurid ning
 - vii) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

OPS 1.515 lõike a punkti 4 1. liide

Lennud lühimaa maandumisega

- a) OPS 1.515 lõike a punkti 4 kohaldamisel võib distants, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, koosneda kasutada oleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud kasutatava maandumisdistantsiga. Selliseid lende võib lennuamet lubada kooskõlas järgmiste kriteeriumidega.
- 1) Vajadus lühimaa maandumisega lendude järele. Lendude vastu peab olema ilmne avalikkuse huvi ja nende järele peab olema ilmselge vajadus kas lennujaama kauguse või lennujaama lühikesest rajast tingitud füüsiliste piirangute tõttu.
 - 2) Lennuki ja käitamise kriteeriumid:
 - i) lühimaa maandumisi lubatakse ainult lennukitele, mille puhul vertikaalne vahemaa piloodi silmade tasapinna ja rataste alumise osa tasapinna vahel ei ületa kolme meetrit, kui lennuk on normaalses glissaadis;
 - ii) lennuvälja käitamisiinimumide kindlaksmääramisel ei tohi nähtavus / nähtavus rajal (RVR) olla alla 1,5 km. Lisaks sellele tuleb lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määrata tuulepiirangud;
 - iii) lennutegevuskäsiraamatus peavad olema kindlaks määratud pilootide minimaalsed lennukogemuse nõuded, koolitusnõuded ning nõuded konkreetse lennuväljaga tutvumise kohta.
 - 3) Eeldatakse, et kasutusel oleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel peab kõrgus olema 50 jalga.
 - 4) Lisakriteeriumid. Lennuamet võib kehtestada lisatingimusi, mida ta peab vajalikuks ohutuks käitamiseks, võttes arvesse lennuki tüübi karakteristikuid, lähenemisala pinnavormide omadusi, olemasolevaid lähenemisevahendeid ja kaalutlusi katkestatud lähenemiseks. Sellisteks lisatingimusteks võivad näiteks olla nõue kasutada VASI/PAPI tüüpi visuaalseid kaldeindikaatorsüsteeme.

OPS 1.515 lõike a punkti 4 2. liide

Lennuvälja kriteeriumid lühimaa maandumisteks

- a) Ohutusala kasutamine peab olema heaks kiidetud lennuvälja juhtkonna poolt.
 - b) OPS 1.515 lõike a punkti 4 ja käesoleva liite sätete kohase kinnitatud ohutusala kasutatav pikkus ei tohi ületada 90 meetrit.
 - c) Kinnitatud ohutusala laius ei tohi olla väiksem kui raja kahekordne laius või lennuki kahekordne tiivaulatus, olenevalt sellest, kumb on suurem; ala keskjooneks on raja telgjoone pikendus.
 - d) Kinnitatud ohutuslal ei tohi olla takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaa maandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutuslal olla ühtegi liikuvat objekti.
 - e) Kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei tohi ületada 5 % ülespoole ega 2 % allapoole.
 - f) Sellisteks maandumisteks ei ole kinnitatud ohutusala suhtes vaja kohaldada OPS 1.480 lõike a punktis 5 sätestatud kandevõime nõuet.
-

H-ALAJAGU

SUUTLIKKUSKLASS B

OPS 1.525

Üldnõuded

- a) Käitaja ei tohi käitada ühe mootoriga lennukit
- 1) öösel või
 - 2) instrumentaallennuilma tingimustes, välja arvatud erivisuaallennu eeskirjade kohaselt.
- Märkus.* Ühe mootoriga lennukite käitamiskiiranguid käsitletakse OPS 1.240 lõike a punktis 6.
- b) Käitaja käsitleb OPS 1.525 lõike b 1. liites sätestatud tõusunõuetele mittevastavaid kahe mootoriga lennukeid ühe mootoriga lennukitena.

OPS 1.530

Start

- a) Käitaja tagab, et lennuki stardimass ei ületa maksimaalset stardimassi, mis on lennukikäsiraamatus stardilennuvälja rõhkkõrguse ja õhutemperatuuri jaoks ette nähtud.
- b) Käitaja tagab, et lennukikäsiraamatus määratud tasakaalustatud stardidistants ei ületa
- 1) korrutamisel teguriga 1,25 kasutada olevat hoovõtudistantsi või
 - 2) peatumisala ja/või takistustevaba tõusuala olemasolu korral järgmisi suurusid:
 - i) kasutada olevat hoovõtudistantsi;
 - ii) korrutamisel teguriga 1,15 olemasolevat stardidistantsi ja
 - iii) korrutamisel teguriga 1,3 kasutada olevat stardi hoovõtu katkestamise maad.
- c) Lõike b nõuete täitmisel peab käitaja arvestama järgmist:
- 1) lennuki massi stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgust lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuuri lennuväljal;
 - 4) raja pinna seisukorda ja raja pinnakatte liiki;
 - 5) raja kallet stardi suunas ja
 - 6) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.

OPS 1.535

Takistuste vaba kõrgus stardil – mitme mootoriga lennukid

- a) Käitaja tagab, et kahe või enama mootoriga lennukite vastavalt käesolevale lõikele kindlaks määratud stardi tõusutrajektoori kaugus kõikidest takistustest oleks vertikaalselt vähemalt 50 jalga või horisontaalselt vähemalt 90 m pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk läbib alates kasutatava stardidistantsi lõpust või, kui pööre on kavandatud teha enne kasutatava stardidistantsi lõppu, stardidistantsi lõpust, välja arvatud juhtudel, mis on sätestatud allpool toodud lõigetes b ja c. Lennukitel, mille tiivaulatus on väiksem kui 60 m, võib horisontaalseks takistuste vabaks alaks arvestada pool ($1/2$) lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$. Käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb eeldada, et
- 1) starditrajektoor algab 50 jala kõrgusel maapinnast OPS 1.530 lõike b kohaselt nõutava stardidistantsi lõpu kohal ja lõpeb 1 500 jala kõrgusel maapinnast;
 - 2) lennukit ei kallutata enne, kui lennuk on maapinnast 50 jala kõrgusel ning pärast seda ei ületa kaldenurk 15° ;
 - 3) kriitilise mootori rike esineb kõigi mootoritega stardil starditrajektoori punktis, kus kontakt visuaalsete orientiiridega takistuste vältimiseks on eeldatavalt kadunud;
 - 4) stardi trajektoori tõusugradient vahemikus 50 jala kõrguselt kuni arvatava mootoririkke kõrguseni võrdub kõikide mootorite keskmise gradiendiga tõusul kõikide töötavate mootoritega ja üleminekul marsruutlennu konfiguratsioonile, mis korrutatakse teguriga 0,77, ja
 - 5) starditrajektoori gradient kõrguselt, mis on saavutatud vastavalt punktile 4, kuni starditrajektoori lõpuni võrdub lennukikärsiraamatus toodud tõusugradiendiga marsruudil ühe mittetöötava mootoriga.
- b) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel, kui kavandatud lennutrajektoor ei nõua lennusuuna muutmist rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mille kaugus on suurem kui
- 1) 300 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega, või kui on olemas navigatsioonivahendid, mille abil piloot saab kavandatud lennutrajektoori sama täpsusega hoida (vt OPS 1.535 lõike b punkti 1 ja lõike c punkti 1 1. liidet), või
 - 2) 600 m kõikides teistes tingimustes.
- c) Lõike a nõuete täitmisel juhtudel, kui kavandatud lennutrajektoor nõuab lennusuuna muutmist rohkem kui 15° , ei pea käitaja arvestama külgmisi takistusi, mis on kaugemal kui
- 1) 600 m, kui lendu sooritatakse tingimustes, mis võimaldavad navigatsiooni visuaalse kursihoidmisega (vt OPS 1.535 lõike b punkti 1 ja lõike c punkti 1 1. liidet);
 - 2) 900 m kõikides teistes tingimustes.
- d) Eespool osutatud lõigete a, b ja c tingimuste täitmisel peab käitaja võtma arvesse järgmisi tegureid:
- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ja
 - 4) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.

OPS 1.540

Lend marsruudil mitme mootoriga lennukitega

- a) Käitaja tagab, et prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes ühe mootori rikke korral juhul, kui teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, saaks lennuk lendu jätkata lennutegevuskärsiraamatus kehtestatud minimaalsel ohutul kõrgusel või sellest kõrgemal kuni 1 000 jala kõrgusel asuva punktini lennuvälja kohal, kus saab täita vastavaid lennutehnilisi nõudeid.

- b) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel
- 1) ei tule eeldada, et lennuk lendab kõrgemal kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis kõikide mootoritega, mis töötavad kindlaksmääratud maksimaalse püsivõimsusega, ja
 - 2) peab eeldatav marsruutlennu laskumise või tõusu gradient ühe mittetöötava mootoriga olema võrdne vastavalt kas laskumise või tõusu kogugradiendiga, mida suurendatakse 0,5 % või vähendatakse 0,5 % võrra.

OPS 1.542

Lend marsruudil ühe mootoriga lennukitel

- a) Käitaja tagab, et lennuks oodatavates meteoroloogilistes tingimustes oleks lennukil mootori rikke korral võimalik jõuda kohta, kus saab sooritada ohutut hädamaandumist. Maalennukite korral peab maandumiseks olema koht maa peal, välja arvatud, kui lennuamet on lubanud teisiti.
- b) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel
- 1) ei pea eeldama, et lennuk, mille mootor töötab kindlaksmääratud maksimaalsel tõusurežiimil, lendab kõrgusel, mis on suurem kui kõrgus, mille juures tõusukiirus on 300 jalga minutis, ja
 - 2) peab eeldatav marsruutlennu gradient olema laskumise kogugradient, mida on suurendatud 0,5 % võrra.

OPS 1.545

Maandumine siht- ja varulennuväljadel

Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, ei ületa maksimaalset maandumismassi, mis on kindlaks määratud, arvestades siht- ja varulennuvälja kõrgust merepinnast ja õhutemperatuuri eeldataval arvestuslikul saabumisajal.

OPS 1.550

Maandumine kuival rajal

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on arvestuslikuks saabumisajaks kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, võimaldab sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt läve kohalt peatumisega maanduda kasutatavast maandumisdistsantsist 70 % piires.
- 1) Lennuamet võib lubada ka vastavalt käesoleva lõike nõuetele kindlaks määratud maandumisdistsantsi andmete kasutamist, mis põhinevad mõõteriistakõrgusel kuni 50 jalga, kuid mitte vähem kui 35 jalga (vt OPS 1.550 lõike a 1. liidet).
 - 2) Lennuamet võib lubada lühimaa maandumisi, mis vastavad OPS 1.550 lõike a 2. liites toodud kriteeriumidele.
- b) Eespool osutatud lõike a nõuete täitmisel peab käitaja võtma arvesse järgmisi tegureid:
- 1) lennuvälja kõrgus merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik ning
 - 4) raja kalle maandumise suunas.
- c) Lennuki väljalennul vastavalt lõike a nõuetele tuleb eeldada, et
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikusel ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.

- d) Kui käitaja ei suuda täita lõike c punkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on täielikult võimalik täita eespool toodud lõigete a, b ja c nõudeid.

OPS 1.555

Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või koos, näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla märg, on kasutatav maandumisdistants võrdne vastavalt OPS 1.550 sätetele kindlaks määratud maandumisdistantsiga, mis on korrutatud teguriga 1,15, või sellest suurem.
- b) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmateated või -prognoosid, kas eraldi või mõlemad, näitavad, et arvestuslikul saabumisajal võib rada olla puhastamata, ei ületa nende tingimuste korral lennuametile vastuvõetavate andmete alusel kindlaks määratud maandumisdistants kasutatava maandumisdistantsi pikkust.
- c) Kui lennukikäsiraamatus on täiendav eriinfo märgade radade maandumisdistantside kohta, võib kasutada lühemat märja raja maandumisdistantsi kui see, mida nõutakse lõikes a, kuid mitte väiksemat, kui on nõutud OPS 1.550 lõikes a.
-

OPS 1.525 lõike b 1. liide

Üldnõuded stardijärgseks tõusuks ja maandumiselt tõusule üleminekuks

- a) Stardijärgne tõus
- 1) Kõikide mootorite töötamisel
- i) peab püsiv tõusugradient pärast starti olema vähemalt 4 %
- A) kõikide mootorite stardivõimsuse juures;
- B) väljalastud telikuga, välja arvatud juhul, kui teliku sissetõmbamiseks ei kulu üle seitsme sekundi, võib eeldada, et telik on sisse tõmmatud;
- C) kui tagatiivad on stardiasendi(te)s ja
- D) tõusukiirusega vähemalt $1,1 \times VMC$ või $1,2 \times VS1$, olenevalt sellest, kumb on suurem.
- 2) Ühe mittetöötava mootoriga
- i) peab püsiv tõusugradient 400 jala kõrgusel stardipaiga kohal olema mõõdetavalt positiivne,
- A) kui kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
- B) kui teine mootor töötab stardivõimsusel;
- C) kui telik on sisse tõmmatud;
- D) kui tagatiivad on stardiasendi(te)s ja
- E) kui tõusukiirus on võrdne 50 jala kõrgusel saavutatud tõusukiirusega;
- ii) ei tohi püsiv tõusugradient stardipaiga kohal 1 500 jala kõrgusel olla väiksem kui 0,75 %,
- A) kui kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
- B) kui teine mootor töötab maksimaalsel tõusurežiimil;
- C) kui telik on sisse tõmmatud;
- D) kui tagatiivad on sisse tõmmatud ja
- E) kui tõusukiirus on vähemalt $1,2 \times VS1$.
- b) Maandumiselt tõusule üleminek
- 1) Kõikide mootorite töötamisel
- i) peab püsiv tõusugradient olema vähemalt 2,5 %,
- A) kui võimsus või tõmbejõud ei ületa võimsust või tõmbejõudu, mis saavutatakse kaheksa sekundit pärast võimsushoobade liigutamist minimaalsest tühikäiguasendist;
- B) kui telik on välja lastud;
- C) kui tagatiivad on maandumisasendis ja
- D) kui tõusukiirus on võrdne $VREF_{iga}$.

- 2) Ühe mittetöötava mootoriga
- i) ei tohi püsiv tõusugradient 1 500 jala kõrgusel maandumispäiga kohal olla väiksem kui 0,75 %
 - A) kui kriitiline mootor ei tööta ja selle propeller on minimaalse takistuse asendis;
 - B) kui teine mootor töötab maksimaalsel tõusurežiimil;
 - C) kui telik on sisse tõmmatud;
 - D) kui tagatiivad on sisse tõmmatud ja
 - E) kui tõusukiirus on vähemalt $1,2 \times VS1$.
-

OPS 1.535 lõike b punkti 1 ja lõike c punkti 1 1. liide

Starditrajektor – navigatsioon visuaalse kursihoidmisega

Visuaalse kursihoidmisega navigatsiooni lubamiseks peab käitaja tagama, et käitamise ajal valitsevad ilmatingimused, sealhulgas pilvede kõrgus ja nähtavus, võimaldaksid näha ja kindlaks määrata takistuste ja/või maapealsete orientiiride märgistust. Lennutegevuskäsiraamatus peavad asjaomaste lennuväljade jaoks olema täpselt määratletud minimaalsed ilmatingimused, mille korral lennumeeskond saab maapealsete orientiiride järgi pidevalt õiget lennutrajektoori kindlaks määrata ja seda hoida nii, et takistusteni ja maapinnani oleks tagatud ohutu vahemaa järgmiselt:

- a) protseduur peab olema maapealsete orientiiride kasutamise osas nii üksikasjalikult määratletud, et lennatavat marsruuti saaks analüüsida takistustest ülelennu nõuete seisukohast;
- b) protseduur peab arvestama lennuki tehnilisi võimalusi edasiliikumiskiiruse, kallaku ja tuule mõju osas;
- c) meeskonnal peab kasutamiseks olema kirjalik ja/või illustreeritud protseduuri kirjeldus ning
- d) määratleda tuleb kitsendavad keskkonnatingimused (näiteks tuul, pilved, nähtavus; päev/öö, ümbrusvalgus, takistuste valgustus).

OPS 1.550 lõike a 1. liide

Järsu lähenemise protseduurid

- a) Lennuamet võib lubada rakendada järskudeks lähenemisteks ette nähtud protseduure, mille puhul 50 jalast väiksema (kuid mitte alla 35 jala) mööteriistakõrguse juures kasutatakse 4,5° või suuremaid glissaadikaldeid eeldusel, et on täidetud järgmised tingimused:
- 1) lennukäsiraamatus peab olema määratud maksimaalne lubatud glissaadi kaldenurk, mis tahes muud piirangud, järskude lähenemiste protseduurid tavalisteks, ebatavalisteks ja hädaolukordadeks, aga ka andmed distantside muudatuste kohta järsu lähenemise kriteeriumite kasutamisel;
 - 2) kõikidel lennuväljadel, kus kasutatakse järsu lähenemise protseduure, peavad olema sobivad glissaadi orientiiride süsteemid, mille hulka kuulub vähemalt glissaadi visuaalse järgimise süsteem, ja
 - 3) iga raja jaoks, kus kasutatakse järsku lähenemist, peavad olema kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid. Arvesse tuleb võtta järgmisi tegureid:
 - i) takistuste olemasolu;
 - ii) glissaadi hoidmise orientiirid ja rajale suunavad vahendid, näiteks visuaalsed vahendid, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) minimaalsed visuaalsed orientiirid, mida on vaja otsusekõrguse (DH) ja minimaalse laskumiskõrguse (MDA) juures;
 - iv) olemasolevad pardaseadmed;
 - v) piloodi kvalifikatsioon ja konkreetse lennuvälja tundmine;
 - vi) lennukäsiraamatus sisalduvad piirangud ja protseduurid ning
 - vii) katkestatud lähenemise kriteeriumid.

OPS 1.550 lõike a 2. liide

Lennud lühimaa maandumisega

- a) OPS 1.550 lõike a punkti 2 nõuete kohaldamisel võib distant, mida kasutatakse lubatud maandumismassi arvutamiseks, koosneda kasutada oleva kinnitatud ohutusala pikkusest koos olemasoleva kinnitatud kasutatava maandumisdistantsiga. Selliseid lende võib lennuamet lubada kooskõlas järgmiste kriteeriumidega:
- 1) lennuvälja juhtkond peab kinnitatud ohutusala kasutamiseks heaks kiitma;
 - 2) kinnitatud ohutuslal ei tohi olla takistusi ega süvendeid, mis võiksid ohustada maanduvat lennukit, ja ajal, kui rada kasutatakse lühimaa maandumisteks, ei tohi kinnitatud ohutuslal olla ühtegi liikuvat objekti;
 - 3) kinnitatud ohutusala kalle maandumissuunas ei tohi ületada 5 % ülespoole ega 2 % allapoole;
 - 4) käesoleva liite sätete kohane kasutada oleva kinnitatud ohutusala pikkus ei tohi olla suurem kui 90 meetrit;
 - 5) kinnitatud ohutusala laius ei tohi olla väiksem kui kaks raja laiust keskjoonega raja telgjoone pikendusel;
 - 6) eeldatakse, et kasutusel oleva kinnitatud ohutusala alguse ületamisel peab kõrgus olema vähemalt 50 jalga;
 - 7) sellisteks maandumisteks ei ole kinnitatud ohutusala suhtes vaja kohaldada OPS 1.480 lõike a punktis 5 sätestatud kandevõime nõuet;
 - 8) iga kasutatava raja jaoks peavad olema kindlaks määratud ja heaks kiidetud meteomiinimumid, mis ei tohi olla väiksemad kui visuaallendude (VFR) meteomiinimumid või mittetäppislähenemise miinimumid, olenevalt sellest, kummad on suuremad;
 - 9) piloodi suhtes kehtivad nõuded peavad olema kindlaks määratud (vt OPS 1.975 lõiget a);
 - 10) lennuamet võib kehtestada lisatingimusi, mida ta lennuki tüübi karakteristikuid, olemasolevaid lähenemisvahendeid ja katkestatud lähenemist silmas pidades ohutuks käitamiseks vajalikuks peab.

I-ALAJAGU

SUUTLIKKUSKLASS C

OPS 1.560

Üldnõuded

Käitaja tagab, et käesoleva jao nõuetele vastavuse kindlakstegemisel täiendatakse lennukikäsiraamatus olevaid kinnitatud lennuandmeid teiste lennuametile vastuvõetavate andmetega, kui lennukikäsiraamatus sisalduvad lennuandmed on ebapiisavad.

OPS 1.565

Start

- a) Käitaja tagab, et lennuki stardimass ei ületa maksimaalset stardimassi, mis on lennukikäsiraamatus stardilennuvälja rõhkkõrguse ja õhutemperatuuri jaoks ette nähtud.
- b) Käitaja tagab, et lennukite puhul, mille lennukikäsiraamatus sisalduva stardimaa pikkuse puhul ei ole arvestatud mootoririkke võimalusega, ei ületa kõikide töötavate mootoritega maksimaalse kindlaksmääratud stardivõimsusega 50 jala kõrgusele maapinna kohale jõudmiseks vajalik stardimaa hoovõtu algusest, mis on korrutatud
 - 1) 1,33ga kahe mootoriga lennukite puhul või
 - 2) 1,25ga kolme mootoriga lennukite puhul või
 - 3) 1,18ga nelja mootoriga lennukite puhul,kasutatavat võimalikku hoovõtumaad lennuväljal, kust starditakse.
- c) Käitaja tagab, et lennukite puhul, mille lennukikäsiraamatutes sisalduva stardimaa pikkuse puhul on arvestatud mootoririkke võimalusega, oleks täidetud järgmised nõuded vastavalt lennuki lennukikäsiraamatus määratletule:
 - 1) stardi hoovõtu katkestamise maa ei tohi ületada kasutatavat stardi hoovõtu katkestamise maad;
 - 2) stardidistantsi pikkus ei tohi ületada kasutada olevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtumaad;
 - 3) hoovõtumaad stardil ei tohi ületada kasutatavat hoovõtumaad;
 - 4) käesoleva lõike nõuete täitmisel tuleb stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel kasutada ühte ja sama V1 väärtust ning
 - 5) märke või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.
- d) Lõigete b ja c nõuete täitmisel peab käitaja arvestama järgmisi tegureid:
 - 1) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 2) õhutemperatuur lennuväljal;
 - 3) raja pinnakatte seisukord ja raja pinnakatte liik;
 - 4) raja kalle stardi suunas;
 - 5) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses ja teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses ning
 - 6) võimalik stardiraja pikkuse lühenemine lennukite stardieelse reastumise tõttu.

OPS 1.570

Takistustevaba kõrgus stardil

- a) Käitaja tagab, et ühe mittetöötava mootoriga startimisel oleks startitrajektoori kaugus kõikidest takistustest vertikaalselt vähemalt 50 jalga pluss $0,01 \times D$ ja horisontaalselt vähemalt 90 meetrit pluss $0,125 \times D$, kus D on horisontaalne vahemaa, mille lennuk on läbinud alates kasutatava stardidistantsi lõpust. Lennukitel, mille tiivaulatus on väiksem kui 60 m, võib horisontaalseks takistustevabaks alaks arvestada pool (1/2) lennuki tiivaulatust pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Startitrajektoori peab algama 50 jala kõrgusel maapinna kohalt vastavalt kas OPS 1.565 lõikes b või c nõutud stardimaa lõpus ning lõppema 1 500 jala kõrgusel maapinna kohal.
- c) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:
- 1) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel;
 - 2) rõhkkõrgus lennuväljal;
 - 3) õhutemperatuur lennuväljal ja
 - 4) teatatud vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või teatatud pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.
- d) Lõike a nõuete täitmisel ei lubata lennusuuna muutmist enne, kui startitrajektoori on jõudnud punktini, kus saavutatud kõrguseks on 50 jalga maapinna kohal. Sellest alates kuni kõrguseeni 400 jalga on ette nähtud, et lennukit ei kallutata rohkem kui 15° . 400 jalast kõrgemal võib planeerida 15° suuremaid kallakuid, kuid mitte üle 25° . Piisavalt tuleb arvestada mõjuga, mida kaldenurk avaldab käitamiskiirusele ja lennutrajektoorige, ning suurenenud käitamiskiirustest tulenevat vahemaa kasvu.
- e) Lõike a nõuete täitmisel juhtudel, mis ei nõua lennusuuna muutusi rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgtakistusi, mille kaugus on suurem kui
- 1) 300 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - 2) 600 m kõikides teistes tingimustes.
- f) Lõike a nõuete täitmisel juhtudel, mis nõuavad lennusuuna muutusi rohkem kui 15° võrra, ei pea käitaja arvestama külgtakistusi, mille kaugus on suurem kui
- 1) 600 m, kui piloot on suuteline säilitama nõutud navigeerimistäpsuse kogu takistuste arvestusliku piirkonna ulatuses, või
 - 2) 900 m kõikides teistes tingimustes.
- g) Käitaja kehtestab erakorralised protseduurid OPS 1.570 nõuete täitmiseks ning ohutu teekonna tagamiseks ja takistuste vältimiseks, mis võimaldavad lennukil täita marsruudil järgitavaid OPS 1.580 tingimusi või maanduda kas väljumislennuväljal või stardi varulennuväljal.

OPS 1.575

Lend marsruudil kõikide töötavate mootoritega

- a) Käitaja tagab, et lennukil on lennu arvatavates meteoroloogilistes tingimustes marsruudi kõikides punktides või planeeritud kõrvalekaldumistel marsruudist võimalik saavutada tõusukiirus vähemalt 300 jalga minutis kõikide töötavate mootoritega maksimaalsel tõusurežiimil
- 1) ohutu lennu minimaalkõrgustel kõikidel marsruudi etappidel või marsruudist planeeritud kõrvalekaldumistel, mis on määratletud lennutegevuskäsiraamatu lennukit käsitlevas osas või arvatud selles sisalduva teabe põhjal, ja
 - 2) minimaalkõrgustel, mis on vajalikud vastavalt OPS 1.580 ja 1.585 ette nähtud asjakohaste tingimuste täitmiseks.

OPS 1.580

Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga

- a) Käitaja tagab, et lennukil on eeldatavates ilmatingimustes, kui üks mootor seiskub mõnes marsruudi punktis või marsruudist planeeritud kõrvalekalde punktis ning kui teine mootor või teised mootorid töötavad kindlaksmääratud maksimaalsel tõusurežiimil, võimalik jätkata lendu reisilennu kõrguselt lennuväljani, kus saab maanduda vastavalt kas OPS 1.595 või OPS 1.600 nõuetele, ületades takistused 9,3 km (5 meremiili) ulatuses kummalgi pool planeeritud marsruuti vähemalt
- 1) 1 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on null või suurem, või
 - 2) 2 000 jala kõrgusel, kui tõusukiirus on väiksem kui null.
- b) Lennutrajektoril peab olema positiivne gradient 450 m (1 500 jala) kõrgusel lennuvälja kohal, kus pärast mootoririket kavatakse maanduda.
- c) Käesoleva löike nõuete täitmisel tuleb arvestada, et lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud marsruutlennu tõusukiirus.
- d) Käesoleva löike nõuete täitmisel peab käitaja suurendama eespool toodud löikes a nimetatud ulatuse määra 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini), kui navigeerimistäpsus on halvem kui 95 %.
- e) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.

OPS 1.585

Lend marsruudil kolme või enama mootoriga lennukitel, mille kaks mootorit ei tööta

- a) Käitaja tagab, et kolme või enama mootoriga lennuki kavandatud marsruudi ükski punkt ei oleks kaugemal kui 90 minuti kaugusel – lennates kõikide töötavate mootoritega pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga – lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, kui see lennuk ei vasta lõigete b–e nõuetele.
- b) Kahe mittetöötava mootoriga lennuki lennutrajektor peab võimaldama lennukil jätkata lendu prognoositavates meteoroloogilistes tingimustes lennuväljani, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded, ületades takistused 9,3 kilomeetri (5 meremiili) ulatuses mõlemal pool kavandatud marsruuti vähemalt 2 000 jala kõrguselt.
- c) Kahe mootori seiskumist eeldatakse selle marsruudiosa kõige kriitilisemas punktis, kus lennuk on kõikide töötavate mootoritega ja pikamaa reisilennu kiirusel standardse temperatuuri ja tuulevaikse ilmaga lennates rohkem kui 90 minuti kaugusel lennuväljast, kus on täidetud eeldatavale maandumismassile vastavad nõuded.
- d) Lennuki arvestuslik mass selles punktis, kus kaks mootorit võivad seiskuda, peab sisaldama vähemalt kütuse massi, mis on piisav lennu jätkamiseks lennuvälja suunas, kus planeeritakse maanduda, ja sinna jõudmiseks vähemalt 450 m (1 500 jala) kõrgusele maandumisala kohale, ning sellele järgnevas 15 minuti pikkuseks horisontaallennuks.
- e) Käesoleva löike nõuete täitmisel tuleb arvestada, et lennuki kasutatavaks tõusukiiruseks loetakse kiirust, mis on 150 jala võrra minutis väiksem kui kindlaksmääratud tõusukiirus.
- f) Käesoleva löike nõuete täitmisel peab käitaja suurendama eespool toodud löikes a nimetatud ulatuse määra 18,5 kilomeetrini (10 meremiilini), kui navigeerimistäpsus on halvem kui 95 %.
- g) Kütust võib ohutusprotseduure järgides avariilukorras välja lasta nii palju, et lennuväljale jõutaks nõutud kütusevaruga.

OPS 1.590

Maandumine siht- ja varulennuväljadel

Käitaja tagab, et vastavalt OPS 1.475 lõike a nõuetele kindlaks määratud lennuki maandumismass ei ületa lennukikäsiraamatus selle kõrguse jaoks ning arvestuslikul maandumisajal siht- ja varulennuvälja prognoositava õhutemperatuuri jaoks ette nähtud maksimaalset maandumismassi, kui see sisaldub lennukikäsiraamatus.

OPS 1.595

Maandumine kuivadele radadele

- a) Käitaja tagab, et lennuki maandumismass, mis on arvestuslikuks saabumiseajaks kindlaks määratud vastavalt OPS 1.475 lõikele a, võimaldab sihtlennuväljal ja mis tahes varulennuväljal 50 jala kõrguselt läve kohalt peatumisega maanduda kasutatavast maandumisdistsantsist 70 % piires.
- b) Lõike a nõuete täitmisel peab käitaja arvesse võtma järgmisi tegureid:
- 1) lennuvälja kõrgus merepinnast;
 - 2) vastutuule komponent mitte rohkem kui 50 % ulatuses või pärituule komponent mitte vähem kui 150 % ulatuses.
 - 3) raja pinnakatte liik ja
 - 4) raja kalle maandumise suunas.
- c) Lennuki väljalennul vastavalt lõike a nõuetele tuleb eeldada, et
- 1) lennuk maandub kõige sobivamale rajale tuulevaikusel ja
 - 2) lennuk maandub rajale, mis määratakse kõige tõenäolisemalt maandumiseks, arvestades tuule võimalikku kiirust ja suunda, lennuki maapealset teenindust ning teisi tingimusi, nagu maandumisseadmed ja maastik.
- d) Kui käitaja ei suuda täita lõike c punkti 2 nõudeid sihtlennuvälja osas, võib lennuk väljuda juhul, kui on määratud varulennuväli, kus on täielikult võimalik täita lõigete a, b ja c nõudeid.

OPS 1.600

Maandumine märgadel ja puhastamata radadel

- a) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmatede või -prognoosid, kas eraldi või koos, näitavad, et arvestuslikul saabumiseajal võib rada olla märg, on kasutatav maandumisdistsants võrdne vastavalt OPS 1.595 sätetele kindlaks määratud maandumisdistsantsiga, mis on korrutatud teguriga 1,15, või sellest suurem.
- b) Käitaja tagab, et kui asjakohased ilmatede või -prognoosid, kas eraldi või mõlemad, näitavad, et arvestuslikul saabumiseajal võib rada olla puhastamata, ei ületa nende tingimuste korral lennuametile vastuvõetavate andmete alusel kindlaks määratud maandumisdistsants kasutatava maandumisdistsantsi pikkust.

J-ALAJAGU

MASS JA BALANSSEERING

OPS 1.605

Üldnõuded

(Vt OPS 1.605 1. liidet)

- a) Käitaja tagab, et kõikidel lennu etappidel vastaksid lennuki last, mass ja raskuskese kinnitatud lennukikäsiraamatus või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma tingimused on rangemad.
- b) Enne lennuki esimest korda kasutuselevõtmist peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema lennuki massi ja raskuskeskme ning edaspidi tuleb lennukite massi ja raskuskeskme määramiseks kaaluda kord nelja aasta järel, juhul kui kasutatakse üksikute lennukite masse eraldi, ning üheksa aasta järel, juhul kui kasutatakse kogu lennukipargi massi. Arvestada tuleb mõju, mida modifikatsioonid ja remondid avaldavad massile ja balansseeringule, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks sellele tuleb lennukid uuesti üle kaaluda, juhul kui pole täpselt teada mõju, mida modifikatsioonid on massile ja balansseeringule avaldanud.
- c) Käitaja peab kaalumise või standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub lennuki tühja käitamismassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele.
- d) Käitaja peab kas kaalumise või OPS 1.620 kohaselt määratletud reisijate ja pagasi standardmassi järgi kehtestama tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga.
- e) Käitaja peab kindlaks määrama kütusekoguse massi tegeliku tiheduse põhjal või, kui see ei ole teada, siis tiheduse põhjal, mis arvutatakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud meetodile.

OPS 1.607

Mõisted

- a) „Tühhi käitamismass (*Dry Operating Mass*)” – konkreetset liiki lennuks valmis oleva lennuki kogu mass, välja arvatud kogu kasutatav kütus ja kogu tegelik last. Tühja käitamismassi hulka kuuluvad
 - 1) meeskond ja meeskonna pagas;
 - 2) pardatoitlustamise varustus ja ümberpaigutatavad seadmed reisijate teenindamiseks ning
 - 3) pardal veetav vesi ja tualeti kemikaalid.
- b) „Maksimaalne mass ilma kütuseta (*Maximum Zero Fuel Mass*)” – lennuki maksimaalne lubatud mass ilma kasutatava kütuseta. Selle massi hulka tuleb arvestada teatud kindlates paakides oleva kütuse mass, kui selle kohta on otsene märgeline lennuki lennukikäsiraamatu piirangutes.
- c) „Maksimaalne maandumismass (*Maximum Structural Landing Mass*)” – tavalistes tingimustes maandumiseks lubatav maksimaalne lennuki kogumass.
- d) „Maksimaalne stardimass (*Maximum Structural Take Off Mass*)” – stardi hoovõtu alguses lubatav maksimaalne lennuki kogumass.
- e) „Reisijate” liigitamine
 - 1) Kõik isikud, kes on 12aastased ja vanemad, loetakse täiskasvanud mees- ja naissoost reisijateks.
 - 2) Kõik isikud, kes on kaheaastased ja vanemad, kuid mitte üle 12 aasta vanad, loetakse lasteks.
 - 3) Alla kaheaastased isikud loetakse väikelasteks.
- f) „Tegeliku last (*Traffic Load*)” – reisijate, pagasi ja lasti kogumass, sealhulgas kogu tasuta veetav last (omalaadung).

OPS 1.610

Lastimine, mass ja balansseering

Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi ja balansseeringu süsteemi käsitlevad põhimõtted ja meetodid vastavalt OPS 1.605 nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandavate lendude liike.

OPS 1.615

Meeskonna mass

- a) Käitaja kasutab tühja käitamismassi määramiseks järgmisi massi väärtusi:
- 1) tegelikud massid, kaasa arvatud kogu meeskonna pagas, või
 - 2) standardmassid, kaasa arvatud käsipagas – 85 kg lennumeeskonna liikme kohta ja 75 kg salongipersonali liikme kohta, või
 - 3) muud lennuametile vastuvõetavad standardmassid.
- b) Käitaja peab korrigeerima tühja käitamismassi, et võtta arvesse kogu lisapagasi. Nimetatud lisapagasi asukohta tuleb arvestada lennuki raskuskeskme määramisel.

OPS 1.620

Reisijate ja pagasi mass

- a) Käitaja arvutab reisijate ja registreeritud pagasi massi, kasutades selleks kas kõikide isikute ja pagasi tegelikku kaalumise teel määratud massi või allpool tabelites 1 kuni 3 toodud standardmassi väärtusi, välja arvatud juhul, kui olemasolevate reisijate istekohtade arv on väiksem kui kümme. Sellistel juhtudel võib reisijate massi teha kindlaks kõikide reisijate suuliste ütluste või nende eest öeldu põhjal, millele pagasi ja riiete kaalu arvestamiseks lisatakse kindlaksmääratud konstant. Lennutegevuskäsiraamatus peab olema kehtestatud protseduur, mis näeb ette, millal valida tegelikke või standardmasse, ja protseduur, mida tuleb täita suuliste ütluste kasutamisel.
- b) Juhul kui tegeliku massi määramiseks kasutatakse kaalumist, peab käitaja tagama, et sealjuures kaalutakse ka reisijate isiklikud asjad ja käsipagas. Selline kaalumine tuleb läbi viia vahetult enne pardale minemist lennukile lähedal asuvas kohas.
- c) Kui reisijate mass määratakse standardmassi väärtuste alusel, tuleb selleks kasutada allpool tabelites 1 ja 2 toodud standardmassi väärtusi. Standardmasside hulka on arvatud käsipagas ja alla kaheaastaste väikelaste kaal, kes lendavad koos täiskasvanuga ühel reisija istekohal. Käesoleva lõike nõuete kohaldamisel tuleb väikelapsed lugeda lasteks juhul, kui neil on oma reisija istekoht eraldi täiskasvanu kohast.
- d) Reisijate mass 20 või enama reisijakohaga lennukil
- 1) Kui olemasolevate reisijate istekohtade koguarv lennukis on 20 või rohkem, kasutatakse tabelis 1 toodud meeste ja naiste standardseid kehakaale. Teise võimalusena kasutatakse tabelis 1 toodud „kõigi täiskasvanute” massi väärtusi, kui olemasolevate reisijate istekohtade koguarv on 30 või rohkem.
 - 2) Tabelis 1 tähendab „puhkuselend” niisugust tellimuslendu, mis on kavandatud puhkuse reisipaketi ühe osana. Puhkuselennu massi väärtused kehtivad tingimusel, et lennukisse paigutatud reisijate istekohtadest ei kasutata rohkem kui 5 % teatud kategooriate reisijate tasuta vedamiseks.

Tabel 1

Reisijate istekohti	20 ja enam		30 ja enam
	Mees	Naine	Kõik täiskasvanud
Kõik lennud, välja arvatud puhkuselennud	88 kg	70 kg	84 kg
Puhkuselennud	83 kg	69 kg	76 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

e) Reisijate mass 19 või vähema reisijakohaga lennukil

- 1) Kui lennukis on kokku 19 või vähem reisijate istekohta, kasutatakse tabelis 2 toodud standardseid kehakaalusid.

Tabel 2

Reisijate istekohti	1–5	6–9	10–19
Mees	104 kg	96 kg	92 kg
Naine	86 kg	78 kg	74 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) Kui lennukil ei veeta käsipagasi või kui käsipagasi kaalu arvestatakse eraldi, siis võib eespool toodud meeste ja naiste kehakaaludest 6 kg maha arvata. Käesoleva lõike kohaldamisel ei loeta käsipagaseks selliseid esemeid nagu mantlid, vihmavarjud, väikesed käekotid või rahakotid, trükised lugemiseks või väikesed fotoaparaadid.

f) Pagasi mass

- 1) Kui lennukis on kokku 20 või rohkem reisijate istekohta, kasutatakse iga registreeritud pagasieseme suhtes tabelis 3 toodud standardmasse. Juhul kui lennukis on kokku 19 või vähem reisijate istekohta, tuleb kontrollitud/registreeritud pagas selle massi määramiseks üle kaaluda.

2) Tabelis 3 tähendab

- i) „kohalik lend” niisugust lendu, mille lähte- ja sihtkoht jäävad ühe riigi piiresse;
- ii) „Euroopa-sisesed lennud” kõiki lende peale kohalike lendude, mille lähte- ja sihtkoht asuvad OPS 1.620 lõike f 1. liites määratletud piirkonnas, ja
- iii) „kontinentidevahelised lennud” kõiki lende peale Euroopa-siseste lendude, mille lähte- ja sihtkoht asuvad eri kontinentidel.

Tabel 3

20 või enama reisijakohaga lennukid

Lennu liik	Pagasi standardne mass
Kohalik lend	11 kg
Euroopa-sisene lend	13 kg
Kontinentidevaheline lend	15 kg
Muu	13 kg

- g) Kui käitaja soovib kasutada teisi, eespool toodud tabelite 1–3 andmetest erinevaid standardmasside väärtusi, peab ta teavitama lennuametit selle põhjustest ja saama selleks lennuameti eelneva heakskiidu. Käitaja peab samuti esitama heakskiitmiseks üksikasjaliku plaanitava kaalu-uuringu ülevaate ning kasutama seejuures OPS 1.620 lõike g 1. liites toodud statistilise analüüsi meetodit. Pärast seda, kui lennuamet on kaalu-uuringu tulemused kontrollinud ja kinnitanud, kohaldatakse muudetud standardmassi väärtusi ainult selle käitaja suhtes. Muudetud standardmassi väärtusi võib kasutada ainult kaalu-uuringu läbiviimise tingimustele vastavates tingimustes. Juhul kui muudetud standardmassi väärtused on suuremad kui tabelites 1–3 toodud andmed, tuleb kasutada neid suuremaid väärtusi.
- h) Kõikide lendude korral, millel veetakse suurt arvu reisijaid, kelle kaal koos käsipagasiga on arvatavasti suurem kui reisija standardmass, peab käitaja kaalumisega määrama nende reisijate tegeliku massi või liitma standardmassile küllaldase lisamassi väärtuse.
- i) Kui registreeritud pagasi jaoks kasutatakse standardmassi väärtusi ning paljude reisijate registreeritud pagasi mass on arvatavasti suurem kui pagasi standardmass, peab käitaja määrama sellise pagasi tegeliku massi kas kaalumise või liitma standardmassile küllaldase lisamassi väärtuse.
- j) Käitaja tagab, et õhusõiduki kaptenit informeeritaks juhul, kui lasti massi määramiseks on kasutatud mittestandardset meetodit, ning et see meetod on toodud massi ja balansseeringu dokumentides.

OPS 1.625

Dokumendid massi ja balansseeringu kohta

(Vt OPS 1.625 1. liidet)

- a) Käitaja peab enne igat lendu täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutamise kohta. Massi ja balansseeringu dokumentide abil peab õhusõiduki kaptenil olema võimalik kindlaks määrata, et lasti ja selle paigutusega ei ole ületatud lennuki massi ja balansseeringu piiranguid. Dokumentidele peab olema märgitud isiku nimi, kes need koostas. Lennuki lastimist kontrollinud isik peab oma allkirjaga kinnitama, et lasti ja selle paigutus vastavad massi- ja balansseeringu dokumentide andmetele. Sellele dokumendile peab oma allkirja või sellega võrdväärse kinnituse andma õhusõiduki kapten (vt ka OPS 1.1055 lõike a punkti 12).
- b) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse, kui lasti osas toimuvad viimasel hetkel muudatused.
- c) Lennuameti loal võib käitaja kasutada protseduure, mis erinevad eespool lõigetes a ja b sätestatutest.

OPS 1.605 1. liide

Mass ja balanseering – üldnõuded

(Vt OPS 1.605)

a) Lennuki tühja käitamismassi määramine

1) Lennuki kaalumine

- i) Uued lennukid kaalutakse tavaliselt tehases ja on käitamiseks kõlblikud ilma ülekaalumiseta juhul, kui massi ja balanseeringu andmeid on kohandatud vastavalt lennuki muudatustele ja modifikatsioonidele. Kui lennukid antakse üle ühelt käitajalt, kellel on heaks kiidetud massi kontrolli programm, teisele kinnitatud massi kontrolli programmiga käitajale, ei pea lennukit vastu võttev käitaja neid lennukeid enne kasutamist kaaluma juhul, kui viimasest kaalumisest ei ole möödunud rohkem kui neli aastat.
- ii) Iga lennuki mass ja raskuskeskme (CG) asukoht tuleb regulaarselt uuesti kindlaks määrata. Käitaja peab kindlaks määrama maksimaalse ajavahemiku kahe kaalumise vahel, mis peab vastama OPS 1.605 lõike b nõuetele. Lisaks sellele tuleb iga lennuki mass ja raskuskeskme uuesti kindlaks määrata kas
 - A) kaalumisega või
 - B) arvutamisega, kui käitaja on suuteline piisavalt põhjendama valitud arvutusmeetodi õigsust, alati, kui tühja käitamismassi kumulatiivsed muutused kokku on suuremad kui $\pm 0,5\%$ maksimaalsest maandumismassist või kui raskuskeskme asukohta kumulatiivne muutus on suurem kui $0,5\%$ keskmise aerodünaamilise kõõlu pikkusest.

2) Lennukipargi mass ja raskuskeskme asukoht

- i) Sama mudeli ja konfiguratsiooniga lennukipargi või lennukite grupi puhul võib lennukipargi massina ja raskuskeskme asukohana kasutada nende lennukite keskmist tühja käitamismassi ja keskmist raskuskeskme asukohta tingimusel, et üksikute lennukite tühjad käitamismassid ja raskuskeskme asukohad ei ületa allpool alapunktis ii sätestatud lubatud kõrvalekaldeid. Lisaks sellele tuleb kohaldada allpool alapunktides iii, iv ja lõike a punktis 3 sätestatud kriteeriume.
- ii) Lubatud kõrvalekalded
 - A) Kui kaalutud lennuki tühikaal või lennukiparki kuuluva lennuki arvutatud tühikaal erineb lennukipargi kinnitatud maandumismassist rohkem kui $\pm 0,5\%$ või kui raskuskeskme asukoht erineb lennukipargi raskuskeskmest rohkem kui $\pm 0,5\%$ keskmisest aerodünaamilise kõõlu pikkusest, siis arvatakse lennuk antud lennukipargist välja. Võib moodustada eraldi lennukipargid, millel kõigil on erinevad keskmised massid.
 - B) Kui lennuki mass jääb lennukipargi tühja käitamismassi lubatud kõrvalekallete piiridesse, kuid raskuskeskme asukoht ületab lennukipargi lubatud kõrvalekalded, võib lennukit käitada rakendatava tühja käitamismassi alusel, kuid ainult sellele lennukile kinnitatud raskuskeskme asukohaga.
 - C) Kui ühel lennukil on teiste lennukiparki kuuluvate lennukitega võrreldes füüsiline täpselt määratletav erinevus (näiteks vahekaik või istmete paigutus), mille tulemusena ületatakse lennukipargi lubatud kõrvalekaldeid, võib selle lennuki jätta edasi lennukiparki juhul, kui selle lennuki massi ja/või raskuskeskme asukohta asjakohaselt korrigeeritakse.
 - D) Lennukeid, mille kohta ei ole avaldatud keskmise aerodünaamilise kõõlu suurust, tuleb käitada nende individuaalsete massi ja raskuskeskme asukohta väärtuste kohaselt või tuleb neid eraldi uurida ja heaks kiita.
- iii) Lennukipargi väärtuste kasutamine
 - A) Pärast lennuki kaalumist või juhul, kui lennuki seadmeid või konfiguratsiooni on mingil moel muudetud, peab käitaja kontrollima, kas lennuk jääb eespool punkti 2 alapunktis ii sätestatud kõrvalekallete piiridesse.
 - B) Lennuki, mida ei ole pärast viimast lennukipargi massi määramist kaalutud, võib ikkagi jätta lennukipargi väärtuste järgi käitatavasse lennukiparki juhul, kui selle lennuki individuaalsed väärtused arvutatakse uuesti ning need väärtused jäävad eespool punkti 2 alapunktis ii sätestatud lubatud kõrvalekallete piiridesse. Kui need väärtused ei jää lubatud kõrvalekallete piiridesse, peab käitaja kehtestama uued lennukipargi väärtused, mis vastavad punkti 2 alapunktide i ja ii tingimustele, või käitama lubatud kõrvalekaldeid ületavaid lennukeid nende individuaalsete väärtuste alusel.

- C) Lennuki lisamiseks lennukiparki, mida käitatakse lennukipargi väärtuste alusel, peab käitaja kaalumise või arvutamise teel kontrollima, et selle lennuki tegelikud massi väärtused jäävad eespool punkti 2 alapunktis ii sätestatud lubatud kõrvalekallete piiridesse.
- iv) Eespool punkti 2 alapunktis i sätestatud nõuete täitmiseks tuleb lennukipargi massi väärtusi ajakohastada vähemalt iga lennukipargi massi määramise lõpus.
- 3) Lennukite arv, mida tuleb lennukipargi massi määramiseks kaaluda
- i) Kui lennukipargis on „n” arv lennukeid, mille puhul kasutatakse lennukipargi massi väärtusi, peab käitaja lennukipargi massi määramiste vahelisel ajal kaaluma vähemalt teatud arvu lennukeid vastavalt järgmisele tabelile.
- | Lennukite arv lennukipargis | Minimaalne arv lennukeid, mida tuleb kaaluda |
|-----------------------------|--|
| 2 või 3 | N |
| 4–9 | $(n + 3)/2$ |
| 10 ja enam | $(n + 51)/10$ |
- ii) Kaalumiseks tuleb lennukipargist valida need lennukid, mida ei ole kõige kauem kaalutud.
- iii) Vaheaeg lennukipargi massi kahe määramise vahel ei tohi olla üle 48 kuu.
- 4) Kaalumise protseduur
- i) Kaalumise peab läbi viima kas tootja või tegevusloaga hooldusettevõte.
- ii) Tarvitusele tuleb võtta hea tavaga kokku sobivad ettevaatusabinõud, näiteks järgmised:
- A) lennuki ja varustuse täielikkuse kontrollimine;
- B) vedelike nõuetekohase arvessevõtmise kindlaksmääramine;
- C) lennuki puhtuse tagamine ja
- D) tagamine, et kaalumise viiakse läbi kinnises hoones.
- iii) Kõik kaalumiseks kasutatavad seadmed peavad olema õigesti kalibreeritud ja nullpunkti seatud ning neid tuleb kasutada kooskõlas valmistaja juhenditega. Kõiki kaalusid peab kalibreerima kas valmistaja, riiklik metroloogiaamet või nõuetekohaselt volitatud organisatsioon iga kahe aasta järel või kaalumisseadmete valmistaja poolt määratud aja jooksul, sõltuvalt sellest kumb on lühem. Nende seadmete abil peab olema võimalik lennuki massi täpselt määrata.
- b) Spetsiaalsed tegeliku lasti standardmassid. Lisaks reisijate ja registreeritud pagasi standardmassidele võib käitaja taotleda lennuametilt luba ka teiste lasti hulka kuuluvate esemete standardmasside kasutamiseks.
- c) Lennuki lastimine
- 1) Käitaja peab tagama, et tema lennukeid lastitaks kvalifitseeritud personali järelevalve all.
- 2) Käitaja peab tagama, et lastimine toimub vastavalt lennuki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- 3) Käitaja peab järgima konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu pörandi tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või istekohtade piirangud.

d) Raskuskeskme piirangud

- 1) Raskuskeskme piirid käitamisel. Kui reisijaid ei paigutata kohtadele ning reisijate arvestust istmeridade kaupa ega arvestust igas eraldi lastiruumis oleva laadungi kohta ei peeta ja kui ei arvestata täpselt eraldi paakides oleva kütuse mõju balansseeringu arvutustele, tuleb sertifitseeritud raskuskeskme suhtes kohaldada käitamisiiranguid. Raskuskeskme piiride määramisel tuleb arvesse võtta võimalikke kõrvalekaldumisi arvatavast lasti paigutusest. Kui istekohtade valik on vaba, peab käitaja kehtestama protseduurid, mille abil tagada lennumeeskonna või salongi-personali sekkumine juhul, kui reisijad on valinud vaid äärmised kohad lennuki pikisuunal. Raskuskeskme piirid ja nendega seotud käitamisprotseduurid, sealhulgas reisijate eeldatavad istekohtade valikud, peavad olema lennureguleerivatele ametitele vastuvõetavad.
 - 2) Raskuskeskme lennu ajal. Lisaks lõike d punkti 1 nõuetele peab käitaja protseduurides täielikult arvestama võimalikke raskuskeskme äärmuslikke muutusi lennu ajal, mille võib põhjustada reisijate/meeskonna liikumine ning kütuse ümberpaigutus selle tarbimisel.
-

OPS 1.620 lõike f 1. liide

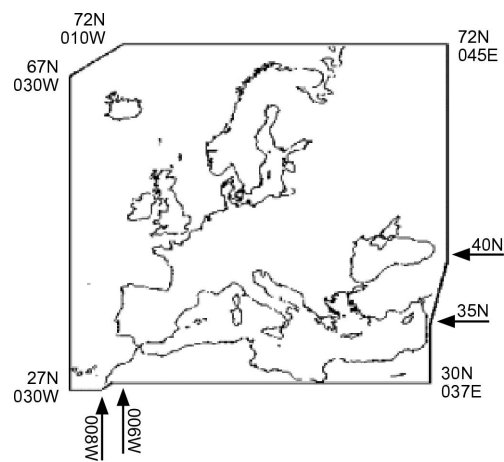
Euroopa-siseste lendude piirkonna määratlemine

OPS 1.620 lõike f kohaldamisel on peale kohalike lendude Euroopa-sisesed lennud need, mida sooritatakse järgmiste punktide vahel raamiga piiratud ala piires:

— N7200	E04500
— N4000	E04500
— N3500	E03700
— N3000	E03700
— N3000	W00600
— N2700	W00900
— N2700	W03000
— N6700	W03000
— N7200	W01000
— N7200	E04500

nagu on näidatud joonisel 1.

Joonis 1

Euroopa regioon

OPS 1.620 lõike g 1. liide

Protseduur reisijate ja pagasi standardmassi väärtuste muutmiseks

- a) Reisijad
- 1) Valikuline kaalumine. Reisijate ja nende käsipagasi keskmine mass määratakse juhuslikult valitud näidiste kaalumiseks. Kaalutavate reisijate ja nende pagasi juhuslikul valimisel tuleb lähtuda lennu liigile, erinevate marsruutide lendude sagedusele, väljuvatele/sissetulevatele lendudele, hooajale ja lennuki istekohtade arvule iseloomulikust reisijate arvust.
 - 2) Valimi suurus. Kaalu-uuringu raames tuleb kaaluda vähemalt suurimat järgmistest võimalustest:
 - i) tavaliste statistiliste meetodite järgi koostatud näidisvalimi alusel valitud arv täiskasvanud reisijaid, kusjuures usaldusväärsuse määr peab täiskasvanute keskmiste masside osas olema 1 % ning eraldi mees- ja naisreisijate keskmiste masside osas 2 %, ja
 - ii) lennukite puhul,
 - A) millel on 40 ja rohkem reisijate istekohta, kokku 2 000 reisijat, või
 - B) millel on vähem kui 40 reisijate istekohta, kokku 50 x (reisijate mahutavus).
 - 3) Reisijate massid. Reisijate masside hulka tuleb arvestada reisijatele kuuluvad asjad, mis on neil kaasas lennuki pardale asumisel. Kui reisijate masse määratakse juhusliku valimi alusel, tuleb väikelapsed kaaluda koos täiskasvanuga, kellega nad kaasas on (vt ka OPS 1.620 lõikeid c, d ja e).
 - 4) Kaalumise koht. Lennukis olevaid reisijaid tuleb kaaluda võimalikult lennuki lähedal asuvas kohas, kus reisijate mass isiklike asjade vähenemise või lisandumise tõttu tõenäoliselt enam ei muutu.
 - 5) Kaal. Reisijate kaalumiseks kasutatava kaaluga peab olema võimalik kaaluda vähemalt 150 kg. Skaala kõige väiksem jaotus peab olema vähemalt 500 g. Kaal peab olema 0,5 % või 200 g täpsusega, sõltuvalt sellest, kumb on suurem.
 - 6) Massi väärtuste registreerimine. Kõikide lendude kohta, mis on kaalu-uuringuga hõlmatud, tuleb registreerida reisijate mass koos vastava reisijate kategooriaga (st meessoost reisijad / naissoost reisijad/lapsed) ning lennu number.
- b) Registreeritud pagas. Muudetud standardse pagasi massi väärtuste määramise statistiline meetod, mis põhineb minimaalse valimi alusel pagasi keskmise massi määramisel, on põhiliselt sama kui reisijate masside määramise meetod, mis on sätestatud lõike a alapunktis 1. Pagasi puhul on suhtelise täpsuse määr 1 %. Kaaluda tuleb vähemalt 2 000 registreeritud pagasi ühikut.
- c) Reisijate ja registreeritud pagasi muudetud standardmassi väärtuste määramine
- 1) Kui kaalumise teel tegelike masside määramisele eelistatakse reisijate ja registreeritud pagasi muudetud standardmassi väärtuste kasutamist ja tagamaks, et see ei mõjutaks ebasoodsalt lennuohutust, tuleb teha vastav statistiline analüüs. Selle analüüsi teel leitakse reisijate ja pagasi keskmise massi väärtused ja ka muud andmed.
 - 2) 20 või enama reisijakohaga lennukite puhul kasutatakse neid keskmisi väärtusi meessoost ja naissoost reisijate muudetud standardmassi väärtustena.
 - 3) Väiksemate lennukite puhul tuleb muudetud standardmassi väärtuste saamiseks liita keskmistele reisijate massidele järgmised suurused.

Reisijate istekohtade arv	Keskmisele massile liidetakse
1–5 (kaasa arvatud)	16 kg
6–9 (kaasa arvatud)	8 kg
10–19 (kaasa arvatud)	4 kg

30 ja enama reisijate istekohaga lennukite suhtes võib kasutada kõiki täiskasvanud reisijate standardmassi (keskmisi) väärtusi. Registreeritud pagasi muudetud standardmassi (keskmisi) väärtusi kasutatakse 20 või enama reisijate istekohaga lennukite puhul.

- 4) Käitajatel on võimalus esitada lennuametile heakskiitmiseks üksikasjalik kaalu-uuringu plaan ning selle tulemusena saadud kõrvalekalded standardmassi väärtustest, tingimusel, et nende määramiseks kasutatakse käesolevas lisas kirjeldatud protseduuri. Need kõrvalekalded tuleb üle vaadata kuni viieaastaste ajavahemike järel.
- 5) Kõigi täiskasvanute muudetud standardmassi väärtuste aluseks peab olema meessoost/naissoost reisijate suhe 80:20 kõikide lendude osas, välja arvatud puhkuselendud, mille korral nimetatud suhe peab olema 50:50. Kui käitaja soovib saada luba teatud marsruutidel või lendudel erineva suhte kasutamiseks, tuleb lennuametile esitada andmed, mis näitavad, et teistsugune meessoost/naissoost reisijate suhe on piisavalt konservatiivne ja hõlmab vähemalt 100 juhuslikult valitud lennu korral vähemalt 84 % tegelikust meessoost/naissoost reisijate suhtarvudest.
- 6) Saadud keskmised massi väärtused ümardatakse lähima täiskilogrammini. Registreeritud pagasi massi väärtused ümardatakse vastavalt lähima 0,5 kilogrammini.

OPS 1.625 1. liide

Dokumendid massi ja balansseeringu kohta

- a) Dokumendid massi ja balansseeringu kohta
- 1) Sisu
- i) Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:
- A) lennuki registreerimistunnused ja tüüp;
 - B) lennu number ja kuupäev;
 - C) õhusõiduki kapteni nimi;
 - D) dokumendi koostanud isiku nimi;
 - E) lennuki tühi käitamismass ja vastav raskuskese;
 - F) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
 - G) teiste tarvikute mass peale kütuse massi;
 - H) veose osad, kaasa arvatud reisijad, pagas, last ja ballast;
 - I) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
 - J) lasti paigutus;
 - K) lennuki raskuskeskmete asukohad ja
 - L) massi ja raskuskeskme piirväärtused.
- ii) Lennuameti loal võib käitaja mõned eespool loetletud andmed massi ja balansseeringu dokumentidest välja jätta.
- 2) Viimase hetke muudatused. Kui pärast massi ja balansseeringu dokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, peab sellele juhtima õhusõiduki kapteni tähelepanu ning see muudatus tuleb registreerida massi ja balansseeringu dokumentides. Viimase hetke muudatusena aktsepteeritav maksimaalne reisijate arvu või veetava lasti muudatus peab olema kindlaks määratud lennutegevuskäsiraamatus. Juhul kui seda arvu ületatakse, tuleb täita uued massi ja balansseeringu dokumendid.
- b) Arvutisüsteemid. Kui massi ja balansseeringu dokumente koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust. Ta peab looma süsteemi, mille abil saab kontrollida, kas tema sisestatud andmete muudatused on süsteemis õigesti kajastatud, ning kontrollima, kas süsteem töötab jätkuvalt õigesti, kontrollides selleks väljastatud andmete õigsust vähemalt iga kuue kuu järel.
- c) Massi ja balansseeringu süsteemid lennuki pardal. Kui käitaja soovib kasutada lennuki pardal olevat massi ja balansseeringu arvutisüsteemi lennuki väljasaatmiseks vajaliku esmase allikana, peab tal selleks olema lennuameti luba.
- d) Andmeside. Kui massi- ja balansseeringu dokumendid edastatakse lennukitele andmesidesüsteemi kaudu, peavad maa peal olema õhusõiduki kapteni poolt kinnitatud lõpliku massi ja balansseeringu dokumendid.

K-ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD JA SEADMED

OPS 1.630

Sissejuhatus

- a) Käitaja tagab, et lendu ei alustata, kui käesolevas alajaos nõutud mõõteriistad ja seadmed ei ole
- 1) sertifitseeritud, välja arvatud lõikes c sätestatud juhtudel, ja paigaldatud vastavalt kehtivatele nõuetele, sealhulgas ka vastavalt kehtivatele minimaalsetele lennutehnilistele normidele ning käitamise- ja lennukõlblikkuse nõuetele, ning
 - 2) töökorras käitamiseks antud liiki lendudel, välja arvatud minimaalvarustuse loetelus (MEL) toodud mõõteriistad ja seadmed (vt OPS 1.030).
- b) Mõõteriistade ja seadmete minimaalsed lennutehnilised normid on sätestatud kehtivates Euroopa ühtsetes tehnilistes normatiivides (ETSO – *European Technical Standard Orders*), mis on loetletud kehtivates sertifitseerimise nõuetes Euroopa ühtsete tehniliste normatiivide kohta (CS-TSO), välja arvatud juhul, kui käitamise või lennukõlblikkuse eeskirjades pole ette nähtud teistsuguseid lennutehnilisi norme. Need mõõteriistad ja seadmed, mis OPSi kehtima hakkamise kuupäeval vastavad Euroopa tehnilistest normatiividest (ETSO) erinevatele konstruktsiooni- ja lennutehniliste spetsifikatsioonide nõuetele, võivad jääda kasutusele või paigaldatuks juhul, kui käesolevas alajaos ei ole sätestatud lisanõudeid. Kord juba sertifitseeritud ning ETSOle vastavad mõõteriistad ja seadmed ei pea vastama täiendatud ETSOle ega ETSOst erinevale spetsifikatsioonile, kui nende suhtes ei ole kehtestatud tagasiulatuvuse nõuet.
- c) Järgmised seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) OPS 1.635-s nimetatud sulavkaitsmed;
 - 2) OPS 1.640 lõike a punktis 4 nimetatud taskulambid;
 - 3) OPS 1.650 lõikes b ja 1.652 lõikes b nimetatud täpne ajanäitaja;
 - 4) OPS 1.652 lõikes n nimetatud kaardihoidja;
 - 5) OPS 1.745-s nimetatud esmaabivahendite komplektid;
 - 6) OPS 1.755-s nimetatud vältimatu arstiabi komplekt;
 - 7) OPS 1.810-s nimetatud megafonid;
 - 8) OPS 1.835 lõigetes a ja c nimetatud pääste- ja pürotehnilised signaalvahendid ja
 - 9) OPS 1.840-s nimetatud mereankrud ning randumis-, ankurdamis- ja manööverdamisvahendid veepinnal kasutamiseks vesi- ja amfiiblennukitele ning
 - 10) OPS 1.730 lõike a punkti 3 kohased laste turvavahendid.
- d) Kui lennu ajal tuleb ühel lennumeeskonna liikmel kasutada seadmeid / varustust oma töökohal, peavad need seadmed / see varustus olema sellelt kohalt hõlpsasti kasutatavad. Kui üht üksikut seadet tuleb lennu ajal kasutada rohkem kui ühel meeskonnaliikmel, peab see olema paigutatud nii, et seda on hõlbus kasutada igalt töökohalt, kus see on ette nähtud.
- e) Kõikide lennumeeskonna liikmete poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama kõikidel lennumeeskonna liikmetel lugeda nende näitusid oma istekohtadelt nii, et nad peaksid võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis neil tavaliselt lennusuunas vaadates on. Kui lennukil, mida käitatakse enam kui ühe lennumeeskonna liikmega, peab mingit mõõteriista olema üks, peab see olema paigutatud nii, et see oleks nähtav kõikide lennumeeskonna liikmete istmetelt.

OPS 1.635

Elektrikaitsmed

Käitaja tohib kätada lennukit, millel on sulavkaitsmed, üksnes juhul, kui selle pardal on vähemalt 10 % varukaitsmeid iga suuruse üldarvust või kolm tükki igast suurusest, sõltvalt sellest, kumb arv on suurem.

OPS 1.640

Lennuki signaaltuled

Käitaja tohib kätada ainult lennukeid, millel on

- a) päevasteks lendudeks
 - 1) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
 - 2) ohutu kätamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
 - 3) reisijate salongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist, ja
 - 4) taskulambid, mis on kergesti kättesaadavad kõikide lennumeeskonna liikmete istekohtadelt, kellele need on ette nähtud.
- b) Öisteks lendudeks, lisaks eespool olevas lõikes a nimetatule
 - 1) navigatsiooni-/asukohatuled ja
 - 2) kaks maandumisprojektorit või üks projektor, millel on kaks erineva toitega hõõgniiti (elementi), ja
 - 3) vesi- ja amfiiblennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

OPS 1.645

Tuuleklaasi puhastajad

Käitaja tohib kätada üle 5 700kilogrammise maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukit üksnes juhul, kui esiklaasil on iga piloodi koha juures klaasipuhastaja või mingi samaväärne seade, mis hoiab sademete korral tuuleklaasi puhtana.

OPS 1.650

Lennud päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Käitaja tohib päevastel lendudel kätada lennukit visuaallennureeglite (VFR) järgi üksnes juhul, kui lennukil on järgmised lennu- ja navigatsiooni mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed ning neid kasutatakse vastavalt järgmistes lõigetes kehtestatud nõuetele:

- a) magnetkompass;
- b) täpne ajamõõtja, mis näitab tunde, minuteid ja sekundeid;
- c) tundlik baromeetriline kõrgusemõõtja, mis on kalibreeritud jalgades ja mille rõhuskaala on kalibreeritud hektopaskalites/millibaarides ning mida saab kohandada igasuguse lennu ajal esineda võiva rõhu järgi;
- d) õhkkiiruse näidik, mis on kalibreeritud sõlmedes;
- e) variomeeter;

- f) pöörangu- ja libisemisnäitur või pöörangunäitaja koos libisemisnäituriga;
- g) aviohorisont;
- h) stabiliseeritud kursiindikaator ja
- i) vahendid, mis lennumeeskonna kabiinis näitavad välisõhu temperatuuri ja mis on kalibreeritud kraadides Celsiuse skaala järgi;
- j) alla 60 minuti kestvatel lendudel, mille start ja maandumine on samal lennuväljal ja mille lennukaugus sellest lennuväljast ei ületa 50 meremiili, võib lõigetes f, g ja h ning lõike k punktides 4, 5 ja 6 loetletud mõõteriistu asendada libisemisnäitur või nii aviohorisont kui libisemisnäitur;
- k) kui lennuk on ette nähtud käitamiseks kahe piloodiga, peavad teise piloodi istekohal olema eraldi järgmised mõõteriistad:
 - 1) tundlik baromeetriline kõrgusemõõtja, mis on kalibreeritud jalgades ja millel on hektopaskalites/millibaarides kalibreeritud rõhuskaala, mida saab reguleerida vastavalt lennu ajal esineda võivale rõhule;
 - 2) õhkkiiruse näidik, mis on kalibreeritud sõlmedes;
 - 3) variomeeter;
 - 4) pöörangu- ja libisemisnäitur või pöörangunäitaja koos libisemisnäituriga;
 - 5) aviohorisont ja
 - 6) stabiliseeritud kursiindikaator;
- l) kõikidel õhkkiirust näitavatel süsteemidel peab olema soojendatav Pitot' toru või samaväärsed vahendid, et ära hoida kondenseerumisest või jäätumisest tulenevaid rikkeid:
 - 1) lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 9;
 - 2) lennukitel, millele anti esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. aprillil 1999 või pärast seda;
- m) kui nõutakse dubleerivaid mõõteriistu, tähendab see, et kõikide pilootide jaoks peavad olema eraldi näidikud ja eraldi lülitid või vajaduse korral muud nendega seotud seadmed;
- n) kõikidel lennukitel peavad olema vahendid, mis annavad märku, kui nõutud lennumõõteriistadel ei ole piisavat elektroitidet, ja
- o) kõigil survestuspiirangutega lennukitel, mille nõutud õhkkiiruse näidikud seda mingil muul moel ei näita, peavad igal piloodi istekohal olema Machi arvu näitajad;
- p) käitaja tohib sooritada päeval ajal lende visuaallennureeglite (VFR) järgi üksnes juhul, kui lennukil on kõikide kabiinis töötavate lennumeeskonna liikmete jaoks statsionaarsed kõrvaklapid ja suumikrofon või samaväärsed seadmed.

OPS 1.652

Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Käitaja tohib käitada lennukit instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öölendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi üksnes juhul, kui lennukil on järgmised lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed, mida kasutatakse vastavalt allpool toodud lõigetes kehtestatud nõuetele:

- a) magnetkompass;
- b) täpne ajamõõtja, mis näitab tunde, minuteid ja sekundeid;
- c) kaks tundlikku baromeetrilist kõrgusemõõtjat, mis on kalibreeritud jalgades ja millel on hektopaskalites/millibaarides kalibreeritud rõhuskaala, mida saab reguleerida vastavalt lennu ajal esineda võivale rõhule. Nendel kõrgusemõõtjatel peab olema trummelnäidik või sellega võrdväärne näidik;

- d) õhkkiiruse indikaatorüsteem koos soojendatava Pitot' toruga või samaväärsete vahenditega, mis takistavad kondensaadist või jäätumisest tekkivaid rikkeid ja millel olev signalisatsioon hoiatab Pitot' toru soojendamise katkemise eest. Pitot' toru soojendamise katkemise eest hoiatav signalisatsioon ei ole kohustuslik nendele lennukitele, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 9 või väiksem või mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem ning mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998;
- e) variomeeter;
- f) pöörangu- ja libisemisnäitur;
- g) aviohorisont;
- h) stabiliseeritud kursiindikaator;
- i) vahendid, mis lennumeeskonna kabiinis näitavad välisõhu temperatuuri ja mis on kalibreeritud kraadides Celsiuse skaala järgi, ja
- j) kaks teineteisest sõltumatut staatilise rõhu süsteemi, välja arvatud propellerlennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga 5 700 kg või vähem, millel võib olla üks staatilise rõhu määramise süsteem ja üks staatilise rõhu varuallikas;
- k) kui lennuk on ette nähtud käitamiseks kahe piloodiga, peavad teise piloodi istekohal olema eraldi järgmised mõõteriistad:
- 1) tundlik baromeetriline kõrgusemõõtja, mis on kalibreeritud jalgades ja millel on hektopaskalites/millibaarides kalibreeritud rõhuskaala, mida saab reguleerida vastavalt lennu ajal esineda võivale rõhule ja mis võib olla üks eespool lõikes c nimetatud kõrgusemõõtjatest. Nendel kõrgusemõõtjatel peab olema trummelnäidik või sellega võrdväärne näidik;
 - 2) õhkkiiruse indikaatorüsteem koos soojendatava Pitot' toruga või samaväärsete vahenditega, mis takistavad kondensaadist või jäätumisest tekkivaid rikkeid ja millel olev signalisatsioon hoiatab Pitot' toru soojendamise katkemise eest. Pitot' toru soojendamise katkemise eest hoiatav signalisatsioon ei ole kohustuslik nendele lennukitele, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 9 või väiksem või mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem ning mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. aprilli 1998;
 - 3) variomeeter;
 - 4) pöörangu- ja libisemisnäitur;
 - 5) aviohorisont ja
 - 6) stabiliseeritud kursiindikaator;
- l) maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või üheksast suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukitel peab olema lisaks veel üks aviohorisont, mida saab kasutada mõlemalt piloodiistmelt ja mis
- 1) tavalise lennu ajal saab pidevat elektritoidet ning mis üldelektrisüsteemi täieliku rikke korral saab toidet üldelektrisüsteemist sõltumatust allikalt;
 - 2) pärast tavalise elektrisüsteemi täielikku katkestust töötab tõrgeteta vähemalt 30 minutit, arvestades avarielektrisüsteemi teisi koormusi ja käitamisprotseduure;
 - 3) töötab sõltumatult kõikidest teistest aviohorisondisüsteemidest;
 - 4) jätkab automaatselt tööd pärast tavalise elektritoite täielikku katkemist ja
 - 5) on piisavalt valgustatud lennu kõikidel etappidel, välja arvatud lennukid, mille sertifitseeritud maksimaalne stardimass on 5 700 kg või väiksem ja mis on juba registreeritud liikmesriigis 1. aprillil 1995 ning mille vasakpoolsel mõõteriistade paneelil on asendi varuindikaator;
- m) eespool toodud lõike l nõuete täitmisel peab lennumeeskonnal olema selge, millal käesolevas jaotises nõutud lisa-aviohorisont töötab avariijõuallikalt saadava elektriga. Kui asendi varuindikaatori jaoks on eraldi toiteallikas, peab selle näidikul või mõõteriistade paneelil olema vastav signalisatsioon, mis näitab, kui seda toiteallikat kasutatakse;
- n) sobivas asendis kaardihoidja, mida saab õiste lendude ajal valgustada;

- o) kui asendi varuindikaatori süsteem on sertifitseeritud vastavalt CS 25.1303 lõike b punktis 4 toodud sertifitseerimisnõuetele või samaväärsetele nõuetele, võivad pöörangu- ja libisemisnäituri asemel olla libisemisnäidikud;
- p) kui nõutakse topelt mõõteriistu, tähendab see, et kummagi piloodi jaoks peavad olema eraldi näidikud ja eraldi lülitid ja vajaduse korral ka kõik muud nendega seotud seadmed;
- q) kõikidel lennukitel peavad olema vahendid, mis annavad märku, kui nõutud lennumõõteriistadel ei ole piisavat elektaritoidet, ja
- r) kõigil survestuspiirangutega lennukitel, mille nõutud õhkkiiruse näidikud seda mingil muul moel ei näita, peavad igal piloodil istekohal olema Machi arvu näitajad;
- s) käitaja tohib sooritada lende instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel üksnes juhul, kui iga kabiinis tööülesandeid täitva lennumeeskonna liikme jaoks on tema töökohal kõrvaklapid ja suumikrofon või nendega samaväärne varustus ning kõikide pilootide jaoks, kellelt nõutakse raadiosidet, on juhisel raadioside nupp.

OPS 1.655

Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga lennukiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel

Käitaja tohib sooritada lende instrumentaallennureeglite (IFR) järgi ühe piloodiga lennukiga üksnes juhul, kui lennukil on vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

OPS 1.660

Ohtliku kõrguse häiresüsteem

- a) Käitaja tohib turbopropeller mootoriga lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa või turboreaktiivmootoriga lennukit käitada üksnes juhul, kui sellel on ohtliku kõrguse häiresüsteem, mis
 - 1) hoiatab lennumeeskonda, kui lennuk läheneb eelnevalt määratud kõrgusele, ja
 - 2) hoiatab lennumeeskonda vähemalt helisignaaliga, kui lennuk kaldub kõrvale eelnevalt määratud kõrgusest.

See nõue ei kehti lennukite kohta, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem ning mille suurim lubatud reisijakohtade arv on suurem kui üheksa ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. aprilli 1972 ning mis seisuga 1. aprill 1995 olid juba mõnes liikmesriigis registreeritud.

OPS 1.665

Maapinna ohtliku läheduse eest hoiatamise süsteem (GPWS) ning reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

- a) Käitaja tohib turbiinimootoriga lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa käitada üksnes juhul, kui sellel on maapinna ohtliku läheduse eest hoiatamise süsteem, millel on ohtliku reljeefi eest hoiatamise funktsioon (reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem – TAWS).
- b) Maapinna ohtliku läheduse eest hoiatamise süsteem peab automaatselt kas helisignaaliga või helisignaali ja visuaalsete signaalidega hoiatama lennumeeskonda õigel ajal ja selgelt juhul, kui lennukil on ohtlik laskumiskiirus, kui lennuk on maapinnale ohtlikult lähedal, kui lennuk on pärast starti või kordusringile minekut kaotanud kõrgust, kui lennukil on ebaõige maandumiskonfiguratsioon või kui lennuk on kaldunud glissaadist allapoole.
- c) Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (*Terrain Awareness and Warning System* – TAWS) peab automaatse helisignaali ning visuaalsete signaalide ja ekraaninäitude abil piisava hääreajaga hoiatama lennumeeskonda, et meeskond suudaks juhitaval lennul vältida kokkupõrget maaga (CFIT), võimaldama vaate sõidusuunas ning tagama takistustevaba lennu.

OPS 1.668

Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

Käitaja tohib käitada turbiinimootoriga lennukit, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või mille maksimaalne lubatud reisijakohtade arv on suurem kui 19, üksnes juhul, kui lennukil on õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem, mille minimaalne lennutehniline tase on võrdne vähemalt ACAS II-ga.

OPS 1.670

Meteoroloogiline pardaradar

- a) Käitaja tohib käitada
- 1) survestatud lennukit või
 - 2) survestamata lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või
 - 3) survestamata lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle üheksa, üksnes juhul, kui sellel lennukil on meteoroloogiline pardaradar, kui seda lennukit käitatakse öölendudel või instrumentaallennule vastavates meteoroloogilistes tingimustes nendes piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida saab kindlaks teha meteoroloogilise pardaradaringa.
- b) Propellermootoriga ja survestatud lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ei ületa 5 700 kg ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv ei ole üle üheksa, võib lennuameti heakskiidul meteoroloogilise pardaradari asemel kasutada teisi seadmeid, millega saab kindlaks teha äikest ja muid potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida tehakse tavaliselt kindlaks meteoroloogilise pardaradaringa.

OPS 1.675

Varustus lendudeks jäätumistingimustes

- a) Käitaja tohib käitada lennukit arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes üksnes juhul, kui lennuk on sertifitseeritud ja varustatud seadmetega, mis on vajalikud jäätumistingimustes lendamiseks.
- b) Käitaja tohib käitada lennukit arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes üksnes juhul, kui lennukil on jäätumise kindlakstegemiseks valgustus või vastavad seadmed. Kasutatav valgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

OPS 1.680

Kosmilise kiirguse kindlakstegemise seadmed

- a) Käitaja ei käita lennukit kõrgemal kui 15 000 m (49 000 jalga), kui
- 1) lennukil ei ole seadmeid, mis pidevalt mõõdavad ja näitavad üldist kosmilise kiirguse doosi (st kogu galaktika- ja päikese ioniseerivat kiirgust ja neutronkiirgust) ning iga lennu kestel saadud kumulatiivset ülddoosi, või
 - 2) ei kasutata lennuametile vastuvõetavat süsteemi, mille abil iga veerandi aasta möödudes mõõdetakse kiirgustaset lennuki pardal.

OPS 1.685

Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem

Käitaja tohib käitada lennukit, mille lennumeeskond koosneb rohkem kui ühest liikmest, üksnes juhul, kui lennukil on lennumeeskonna sisetelefoni süsteem, mille alla kuuluvad kõrvaklapid ja mitte-käeshoitavad mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

OPS 1.690

Meeskonnaliikmete sisetelefoni süsteem

- a) Käitaja tohib käitada maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 15 000 kg või 19st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukit üksnes juhul, kui lennukil on kõigi meeskonnaliikmete jaoks sisetelefoni süsteem. See nõue ei kehti lennukite suhtes, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. aprilli 1965 ja mis olid juba liikmesriigis registreeritud 1. aprillil 1995.
- b) Käesoleva jaotise kohaselt nõutav meeskonnaliikmete sisetelefoni süsteem peab
- 1) töötama sõltumatult reisijate teavitamise valjuhääldisüsteemist, välja arvatud käsitelefoni, kõrvaklapid, mikrofonid, lülitid ja signalisatsiooniseadmed;
 - 2) võimaldama hoida kahepoolset sidet lennumeeskonna kabiini ja
 - i) kõikide reisijate salongidega;
 - ii) kõikide lennuki sektsioonidega, mis ei asu reisijate salongi tasandil, ning ja
 - iii) kõikide eraldi asetsevate meeskonnaliikmete ruumidega, mis ei asu reisijate salongi tasandil ja kuhu ei ole reisijate salongist otsest sissepääsu;
 - 3) olema hõlpsasti kasutatav igalt lennumeeskonna liikme istmelt kabiinis;
 - 4) olema kasutamiseks kergesti juurdepääsetav salongimeeskonna kõikidelt töökohtadelt, mis asuvad põranda tasemel iga üksiku avariiväljapääsu või paarikaupa paiknevate avariiväljapääsude juures;
 - 5) omama heli- ja visuaalsete signaalidega häiresüsteemi, mis võimaldab lennumeeskonnal hoiatada salongipersonali ja salongipersonalil hoiatada lennumeeskonda kabiinis;
 - 6) omama vahendeid, mis võimaldavad kõne vastuvõtjal määrata, kas kõne on tavaline või erakorraline, ja
 - 7) võimaldama maa peal olles kahepoolset sidet maapealse personali ja vähemalt kahe lennumeeskonna liikme vahel.

OPS 1.695

Reisijate teavitamise valjuhääldisüsteem

- a) Käitaja tohib rohkem kui 19 lubatud reisijakohaga lennukit käitada üksnes juhul, kui sellel lennukil on valjuhääldisüsteem reisijate teavitamiseks.
- b) Käesoleva jaotise sätete kohaselt nõutav süsteem peab vastama järgmistele tingimustele:
- 1) töötama sõltumatult lennuki sisetelefonisüsteemidest, välja arvatud käsitelefoni, kõrvaklapid, mikrofonid, ümberlülitid ja signalisatsiooniseadmed;
 - 2) olema koheseks kasutamiseks kergesti kättesaadav kõikide lennumeeskonna liikmete kohtadel;
 - 3) olema iga nõutava, põranda tasandil asuva reisijate avariiväljapääsu juures oleva salongipersonali istmel varustatud kergesti kättesaadava mikrofoniga; enama kui ühe väljapääsu kohta võib olla üks mikrofon, kui väljapääsud on üksteisele piisavalt lähedal, nii et salongipersonali liikmed saavad istudes ilma tehniliste vahendite abita üksteisega rääkida;
 - 4) olema salongipersonali liikme jaoks kasutatav kümne sekundi jooksul igalt töökohalt salongis, kus selle kasutamine on ette nähtud, ja
 - 5) olema kuuldav ning arusaadav kõikidel reisijakohtadel, tualettides, salongimeeskonna istmetel ja töökohtadel.

OPS 1.700

Piloodikabiini helisalvestusseadmed – 1

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. aprillil 1998 või hiljem ning millel on
- 1) mitu turbiinmootorit ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv on suurem kui üheksa või
 - 2) mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg,
- üksnes juhul, kui sellel lennukil on piloodikabiini helisalvestusseade, mis ajalises järjestuses salvestab
- i) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad teated;
 - ii) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate mask- või suumikrofonide helisignaale;
 - iii) lennumeeskonna liikmete omavahelised vestlused kabiinis, mis peetakse lennuki sisetelefonisüsteemi kaudu;
 - iv) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääle- või helisignaale ja
 - v) lennumeeskonna kabiinist reisijatele valjuhääldisüsteemi kaudu (kui see on paigaldatud) edastatavad suulised teated.
- b) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad võimaldama säilitada vähemalt kahe viimase tunni jooksul salvestatud teabe. Lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või väiksem, võib see aeg olla 30 minutit.
- c) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu. Lisaks sellele, sõltuvalt elektri-voolu olemasolust, peab piloodikabiini helisalvestusseade käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu tehtava piloodikabiini kontrollini.
- d) Piloodikabiini helisalvestusseadmel peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks helisalvestusseadme asukoha vee all.

OPS 1.705

Piloodikabiini helisalvestusseadmed – 2

- a) Käitaja võib käitada mitmemootorilisi turbiinmootoriga lennukeid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja ajavahemikus 1. jaanuarist 1990 (kaasa arvatud) kuni 31. märtsini 1998 (kaasa arvatud) ning mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või vähem ning suurim lubatud reisijakohtade arv üle üheksa, üksnes juhul, kui lennukil on piloodikabiini helisalvestusseadmed, mis salvestavad
- 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad teated;
 - 2) helikeskkonda meeskonna kabiinis, sealhulgas vajaduse korral ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate mask- või suumikrofonide helisignaale;
 - 3) lennumeeskonna liikmete omavahelised vestlused kabiinis, mis peetakse lennuki sisetelefonisüsteemi kaudu;
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääle- või helisignaale ja
 - 5) lennumeeskonna kabiinist reisijatele valjuhääldisüsteemi kaudu (kui see on paigaldatud) edastatavad suulised teated.
- b) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad võimaldama säilitada vähemalt töö viimase 30 minuti jooksul salvestatud teabe.

- c) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu. Lisaks sellele, sõltuvalt elekt-rivoolu olemasolust, peab piloodikabiini helisalvestusseade hakkama salvestama esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni kabiinikontrollini, mis tehakse lennu lõpul va-hetult pärast mootori seiskamist.
- d) Piloodikabiini helisalvestusseadmel peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks helisalvestusseadme asukoha vee all.

OPS 1.710

Piloodikabiini helisalvestusseadmed – 3

- a) Käitaja tohib käitada lennukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg ja mille esmane indivi-duaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 1. aprilli 1998, üksnes juhul, kui lennukil on piloodikabiini helisal-vestusseadmed, mis salvestavad
- 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad teated;
 - 2) lennumeeskonna kabiini helikeskkonda;
 - 3) lennumeeskonna liikmete omavahelised vestlused kabiinis, mis peetakse lennuki sisetelefonisüsteemi kaudu;
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääle- või helisignaaleid ja
 - 5) lennumeeskonna kabiinist reisijatele valjuhääldisüsteemi kaudu (kui see on paigaldatud) edastatavad suulised teated.
- b) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad võimaldama säilitada vähemalt töö viimase 30 minuti jooksul salvestatud teabe.
- c) Piloodikabiini helisalvestusseadmed peavad automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.
- d) Piloodikabiini helisalvestusseadmel peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks helisalvestusseadme asukoha vee all.

OPS 1.715

Pardaregistraatorid – 1

(Vt OPS 1.715 1. liidet)

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. aprillil 1998 või hiljem ning millel on
- 1) mitu turbiinmootorit ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv on suurem kui üheksa või
 - 2) mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg,
- üksnes juhul, kui lennukil on pardaregistraator, mis salvestab ja säilitab teavet digitaalselt, ja kui on vahendid nende salvestuste hõlpsaks kättesaamiseks mälust.
- b) Pardaregistraator peab säilitama vähemalt viimase 25 tunni salvestusi. Lennukite puhul, mille sertifitseeritud stardi-mass on 5 700 kg või väiksem, võib see aeg olla kümme tundi.
- c) Pardaregistraator peab ajalises järjestuses salvestama järgmisi andmeid:
- 1) asjakohased parameetrid, mis on loetletud vastavalt OPS 1.715 1. liidese tabelis A1 või A2;
 - 2) lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, lisaparameetrid, mis on loetle-tud OPS 1.715 1. liite tabelis B;

- 3) lennukite puhul, mis on nimetatud eespool lõikes a, peab pardaregistraator salvestama kõiki parameetreid, mis on seotud tüübi sertifitseerimisel või tüübisertifikaadi muutmisel lennuameti poolt määratud lennuki ettenähtud konstruktsioonis tehtud uuenduste või omapära või käitamiskarakteristikutega, ja
- 4) lennukitel, millel on elektroonilised näidikusüsteemid, peab pardaregistraator salvestama parameetrid, mis on loetletud OPS 1.715 1. liite tabelis C. Lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja enne 20. augustit 2002, ei pea pardaregistraator salvestama parameetreid, mille jaoks
 - i) ei ole andurit või
 - ii) andmeid genereerivaid lennukisüsteeme või seadmeid on vaja modifitseerida või
 - iii) signaalid ei ühildu salvestamissüsteemiga,juhul kui see on vastuvõetav lennuametile.
- d) Andmed peavad põhinema lennuki allikatel, nii et oleks võimalik taastada täpne korrelatsioon lennumeeskonnale näha olnud teabega.
- e) Pardaregistraator peab käivitama salvestusrežiimi automaatselt enne seda, kui lennuk alustab mootori jõul liikumist, ja salvestamise automaatselt lõpetama pärast seda, kui lennuk lõpetab mootori jõul liikumise.
- f) Pardaregistraatoril peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks registraatori asukoha vee all.
- g) Kui lennuamet on andnud vastava heakskiidu, ei pea lennukite puhul, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat anti välja 1. aprillil 1998 või pärast seda, kuid mitte hiljem kui 1. aprillil 2001, täitma OPS 1.715 lõike c nõuet, tingimusel et
 - 1) OPS 1.715 lõike c nõudeid ei saa täita ilma lennuki süsteeme ja seadmeid, mis ei ole pardaregistraatori süsteemi osad, põhjalikult muutmata ja
 - 2) lennuk vastab küll OPS 1.720 lõike c nõuetele, aga parameetrit 15b OPS 1.720 1. liite tabelis A ei ole vaja salvestada.

OPS 1.720

Pardaregistraatorid – 2

(Vt OPS 1.720 1. liidet)

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja ajavahemikus 1. juuni 1990 (kaasa arvatud) kuni 31. märts 1998 (kaasa arvatud) ning mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, üksnes juhul, kui sellel lennukil on pardaregistraator, mis salvestab ja säilitab teabe digitaalselt, ja kui on vahendid nende salvestuste hõlpsaks kättesaamiseks mälust.
- b) Pardaregistraator peab säilitama salvestusi vähemalt viimase 25 tunni töö kohta.
- c) Pardaregistraator peab ajalises järjestuses salvestama järgmisi andmeid:
 - 1) parameetrid, mis on loetletud OPS 1.720 1. liite tabelis A, ja
 - 2) lennukite puhul, mille stardimass on üle 27 000 kg, lisaparameetrid, mis on loetletud OPS 1.720 1. liite tabelis B.
- d) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 27 000 kg ja alla selle, vaja salvestada OPS 1.720 1. liite tabelis A toodud parameetreid 14 ja 15b, kui selleks on üks järgmistest põhjustest:
 - 1) andur ei ole hõlpsasti kättesaadav;
 - 2) pardaregistraatori süsteemi maht ei ole piisav;
 - 3) muuta tuleb seadmeid, mis andmeid genereerivad.

- e) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, vaja salvestada OPS 1.720 1. liite tabelis A toodud parameetrit 15b ning OPS 1.720 1. liite tabelis B toodud parameetreid 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 ja 31, kui selleks on üks järgmistest põhjustest:
- 1) andur ei ole hõlpsasti kättesaadav;
 - 2) pardaregistraatori süsteemi maht ei ole piisav;
 - 3) andmeid genereerivaid seadmeid tuleb muuta;
 - 4) navigatsioonandmete (NAV sageduse valimine, DME kaugus, laius, pikkus, teekonnakiirus ja triivimine) signaalid ei ole digitaalselt kättesaadavad.
- f) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole vaja salvestada neid üksikuid parameetreid, mida arvutamise saad tule-tada teistest salvestatud parameetritest.
- g) Andmed peavad põhinema nendel lennuki allikel, mis võimaldavad taastada konkreetset korrelatsiooni lennumees-konnale näha olnud teabega.
- h) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise.
- i) Pardaregistraatoril peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks registraatori asukoha vee all.

OPS 1.725

Pardaregistraatorid – 3

(Vt OPS 1.725 1. liidet)

- a) Käitaja tohib käitada turboreaktiivmootoriga lennukid, millele anti esimene individuaalne lennukõlblikkussertifikaat enne 1. juunit 1990 ning mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, üksnes juhul, kui lennukil on pardaregistraator, mis salvestab ja säilitab teabe digitaalselt, ja kui on olemas vahendid nende salvestuste hõlpsaks kättesaamiseks mälust.
- b) Pardaregistraator peab säilitama salvestusi vähemalt viimase 25 tunni töö kohta.
- c) Pardaregistraator peab ajalises järjestuses salvestama järgmisi andmeid:
- 1) parameetrid, mis on loetletud OPS 1.725 1. liite tabelis A;
 - 2) lennukitel, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg ja millele anti esmane tüübisertifikaat pärast 30. septembrit 1969, peab pardaregistraator lisaks salvestama OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud parameetrid 6–15b. Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole vaja salvestada OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud parameetreid 13, 14 ja 15b, kui selleks on ükskõik milline järgmistest põhjustest:
 - i) andur ei ole hõlpsasti kättesaadav;
 - ii) pardaregistraatori süsteemi maht ei ole piisav;
 - iii) andmeid genereerivaid seadmeid tuleb muuta, ja
 - 3) kui pardaregistraatori süsteemil on küllaldaselt mahtu, andur on hõlpsasti kättesaadav ning andmeid genereeri-vaid seadmeid ei ole vaja muuta, siis
 - i) lennukitel, millele anti esimene individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. jaanuaril 1989 või hiljem ja mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg, kuid mitte üle 27 000 kg, peab pardaregistraator salvestama ja registreerima OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud parameetreid 6–15b ja
 - ii) lennukitel, millele anti esimene individuaalne lennukõlblikkussertifikaat 1. jaanuaril 1987 või hiljem ja mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 27 000 kg, peab pardaregistraator salvestama ja registreerima OPS 1.725 1. liite tabelis B toodud ülejäänud parameetreid.

- d) Kui see on lennuametile vastuvõetav, ei ole vaja salvestada neid üksikuid parameetreid, mida arvutamisega saab tule-
tada teistest salvestatud parameetritest.
- e) Andmed peavad põhinema nendel õhusõiduki allikatel, mis võimaldavad taastada konkreetset korrelatsiooni lennu-
meeskonnale näha olnud teabega.
- f) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma,
ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise.
- g) Pardaregistraatoril peab olema varustus, mille abil saab teha kindlaks registraatori asukoha vee all.

OPS 1.727

Kombineeritud salvesti

- a) Piloodikabiini helisalvestusseadmetele ja pardaregistraatorile kehtivate nõuete täitmiseks võib
 - 1) kasutada üht kombineeritud salvestit juhul, kui lennukil peavad olema ainult piloodikabiini helisalvestusseadmed
või pardaregistraator, või
 - 2) kasutada üht kombineeritud salvestit, kui 5 700 kg või väiksema maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga len-
nukil peavad olema piloodikabiini helisalvestusseadmed ja pardaregistraator, või
 - 3) kasutada kaht kombineeritud salvestit juhul, kui üle 5 700 kg maksimaalse stardimassiga lennukil peavad olema
piloodikabiini helisalvestusseadmed ja pardaregistraator.
- b) Kombineeritud salvestiks loetakse pardaregistraatorit, mis salvestab
 - 1) kõik suusõnalised vestlused ja helikeskkonna, mille salvestamist nõutakse vastavas piloodikabiini helisalvestus-
seadmeid käsitlevas jaotises, ja
 - 2) kõik parameetrid, mille salvestamist nõutakse vastavas pardaregistraatorit käsitlevas jaotises, nii nagu on neis jao-
tistes ette nähtud.

OPS 1.730

Istmed, istmete turvavööd, ohutusrihmad ja laste turvavahendid

- a) Käitaja tohib käitada ainult lennukeid, millel on
 - 1) istmed või kohad kõigile inimestele vanuses üle kahe aasta;
 - 2) turvavööd koos diagonaalse õlarihmaga või ilma selleta või ohutusrihmad istmetel, mis on mõeldud kõikidele üle
kaheaastastele reisijatele;
 - 3) lennuameti heaks kiidetud turvavahendid kõikidele väikelastele;
 - 4) iga lennumeeskonna liikme istmel ning kõikidel piloodiistme kõrval asuvatel istmetel turvavöö koos õlarihmaga,
mille juurde kuulub seade, mis järsu pidurdamise korral fikseerib automaatselt istuja keha, välja arvatud allpool
olevas lõikes c nimetatud olukorrad;
 - 5) kõikide salongipersonali liikmete ja vaatlejate istmetel ohutusrihm koos õlarihmaga, välja arvatud allpool olevas
lõikes c nimetatud olukorrad; see nõue ei keela salongipersonali liikmetel kasutada reisijate istmeid, kui on tege-
mist salongipersonali lisa liikmetega, ja
 - 6) salongipersonali liikmete istmed, mis asetsevad põranda tasandil olevate avariiväljapääsude juures; lubatud on ka
teistsugune istmete paigutus, juhul kui reisijate evakueerimine ohuolukorras oleks tõhusam, kui salongipersonali
liikmete istmed asetseksid mujal; istmed peavad olema näoga või seljaga lennusuunas, lennuki pikitelje suhtes
15kraadise nurga all.
- b) Kõik õlarihmadega turvavööd peavad olema ühest kohast avatavad.

- c) Lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ei ületa 5 700 kg, lubatakse kasutada turvavööd koos diagonaalsete õlarihmadega, või lennukite puhul, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ei ületa 2 730 kg, lubatakse kasutada turvavööd ohutusrihmadega turvavöö asemel, kui viimaste paigaldamine ei ole praktiliselt võimalik.

OPS 1.731

Tablood „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Käitaja tohib käitada lennukit, milles kõik reisijate istmed pole kabiinist nähtavad, üksnes juhul, kui lennukil on seadmed, mille abil saab kõiki reisijaid ja salongipersonali liikmeid teavitada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal ei ole suitsetamine lubatud.

OPS 1.735

Siseuksed ja kardinad

Käitaja tohib käitada lennukit üksnes juhul, kui

- a) 19st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukil on reisijate salongi ja meeskonnaruumi vahel lukustatav uks sildiga „Ainult meeskonnaliikmetele” („crew only”) ning ukse lukustusseadmed ei võimalda reisijatel seda avada ilma lennumeeskonna liikme loata;
- b) lennukil on vahendid kõikide nende uste avamiseks, mis eraldavad reisijate salongi mingist teisest ruumist, kus asuvad avariiväljapääsud; uste avamise vahendid peavad olema kergesti kättesaadavad;
- c) reisija istekohalt avariiväljapääsuni jõudmiseks läbitaval ja reisijate salongi teistest ruumidest eraldaval ukseaval või kardinal on vahendid, mis hoiavad neid vajaduse korral avatuna;
- d) lennuki igal siseuksel ja kardinat kõrval, kust pääseb avariiväljapääsuni, on silt, mis näitab, et need peavad olema avatud stardi ja maandumise ajal, ja
- e) lennukil on kõikide meeskonnaliikmete jaoks vahendid, millega nad saavad lukust lahti teha kõik ukсед, mida tavaliselt kasutavad reisijad ja mida reisijad saavad lukustada.

OPS 1.745

Esmaabivahendite komplektid

- a) Käitaja tohib käitada lennukit üksnes juhul, kui lennuk on varustatud kergesti kättesaadavate esmaabivahendite komplektidega, mille arv vastab alltoodule.

Reisijakohtade arv	Nõutud esmaabivahendite komplektide arv
0–9	1
100–199	2
200–299	3
300 ja enam	4

- b) Käitaja tagab, et esmaabivahendite komplekte
- 1) kontrollitakse regulaarselt ja võimalikult ulatuslikult ning veendutakse, kas nende komplektide sisu hoitakse eesmärgipäraseks kasutamiseks vajalikes tingimustes, ja
 - 2) täiendatakse regulaarselt komplektide etikettidel olevate juhiste järgi või vastavalt tekkinud olukorrale.

OPS 1.755

Vältimatu meditsiiniabi vahendite kompleks

- a) Käitaja tohib 30st suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga lennukit käitada lennul, mille ettenähtud marsruudi mõni punkt asub rohkem kui 60 minuti (normaalse reisilennukiirusega) lennu kaugusel lennujaamast, kus on võimalik saada kvalifitseeritud arstiabi, üksnes juhul, kui lennuki pardal on vältimatu meditsiiniabi vahendite kompleks.
- b) Õhusõiduki kapten tagab, et ravimeid annavad ainult kvalifitseeritud arstid, õed või muu samaväärse kvalifikatsiooniga personal.
- c) Nõuded vältimatu meditsiiniabi vahendite komplektile
 - 1) Vältimatu meditsiiniabi kompleks peab olema tolmu- ja niiskusekindel ning seda tuleb transportida turvaliselt, võimaluse korral meeskonna kabiinis, ja
 - 2) käitaja tagab, et vältimatu meditsiiniabi komplekte
 - i) kontrollitakse regulaarselt ja võimalikult ulatuslikult ning veendutakse, kas nende komplektide sisu hoitakse eesmärgipäraseks kasutamiseks vajalikes tingimustes, ja
 - ii) täiendatakse regulaarselt komplektide etiketidel olevate juhiste järgi või vastavalt tekkinud olukorrale.

OPS 1.760

Esmaabihapnik

- a) Käitaja tohib kõrgemal kui 25 000 jalgal käitada survestatud lennukit, mida nõuete järgi peab teenindama salongipersonal, üksnes juhul, kui õhusõidukil on täielik hapnikuvaru nende reisijate jaoks, kes salongi survestuse kadumise järel võivad füsioloogilistel põhjustel vajada hapnikku. Ühes minutis ühe inimese jaoks vajaliku hapnikukoguse arvutamiseks tuleb aluseks võtta vähemalt kolme liitri hapniku keskmine voolamiskiirus rahvusvahelise standardatmosfääri (standardse temperatuuri, rõhu ja kuivuse – STPD) puhul. Hapnikukogusest peab piisama vähemalt 2 % pardalolevatele reisijatele (kuid mitte vähem kui ühele inimesele) kogu ülejäänud lennuks pärast salongi survestuse kadumist juhul, kui salongi kõrgus on üle 8 000 jala, kuid vähem kui 15 000 jalg. Õhusõidukis peab olema piisav arv hapnikuballoone (kuid mitte vähem kui kaks) koos salongipersonalile hapniku kasutamiseks mõeldud vahenditega. Hapnikuballoonid võivad olla kaasaskantavat tüüpi.
- b) Igaks konkreetseks lennuks nõutud esmaabihapniku vajadus määratakse kindlaks selleks lennuks ja marsruudiks ettenähtud protseduuride järgi salongi rõhkkõrguste ja lennu kestuse põhjal.
- c) Kasutatavad hapnikuseadmed peavad standardsetes tingimustes (STPD) iga kasutaja jaoks andma vähemalt neli liitrit hapnikku minutis. Võib kasutada seadmeid, mis vähendavad hapnikuvoolu, kuid see ei tohi jääda alla kahe liitri minutis standardsetes tingimustes (STPD) mis tahes kõrgusel.

OPS 1.770

Lisahapnik – survestatud lennukid

(Vt OPS 1.770 1. liidet)

- a) Üldnõuded
 - 1) Käitaja võib survestatud lennukit käitada rõhkkõrgusel üle 10 000 jala merepinnast üksnes juhul, kui lennukil on lisahapniku seadmed, mille abil on võimalik tagada käesolevas jaotises nõutud hapnikuvaru hoidmine ja jaotamine.
 - 2) Nõutud lisahapniku kogus määratakse kindlaks salongi rõhkkõrguse ja lennu kestuse põhjal, eeldusel et salongi survestus kaob sellisel rõhkkõrgusel või niisuguses lennu punktis, mis on hapniku vajaduse seisukohalt kõige kriitilisem, ning et pärast survestuse kadumist laskutakse lennukikäsiraamatus ettenähtud hädaolukorra protseduuride järgi lennataval marsruudil sellisele ohutule kõrgusele, mis võimaldab lennu ohutut jätkamist ja maandumist.

- 3) Pärast salongi survestuse kadumist tuleb salongi rõhkkõrgus lugeda võrdseks lennuki rõhkkõrgusega juhul, kui lennuametile ei ole näidatud, et ükski arvatav salongi või survestussüsteemi rike ei saa muuta salongi rõhkkõrgust võrdseks lennuki rõhkkõrgusega. Sellisel juhul võib vajaliku hapnikuvaru määrata kindlaks näidatud maksimaalse salongi rõhkkõrguse alusel.
- b) Hapnikusüsteem ja nõutud hapnikuvaru
- 1) Lennumeeskonna liikmed
- i) Kõigi kabiinis töökohustusi täitvate lennumeeskonna liikmete jaoks peab olema lisahapnik vastavalt 1. liite nõuetele. Kui kõigile kabiini istmetel istuvatele isikutele antakse hapnikku lennumeeskonna hapnikuvarudest, loetakse neid hapnikuvaru seisukohast töökohustusi täitvateks lennumeeskonna liikmeteks. Neid isikuid, kes istuvad kabiini istmetel, kuid kellele ei anta hapnikku lennumeeskonna hapnikuvarudest, tuleb hapniku andmise seisukohast lugeda reisijateks.
- ii) Eespool lõike b punkti 1 alalõikes i nimetatama lennumeeskonna liikmeid loetakse hapniku andmise seisukohalt reisijateks.
- iii) Hapnikumaskid peavad asuma kohas, kus need on oma ettenähtud töökohal olevatele lennumeeskonna liikmetele kohe kättesaadavad.
- iv) Lennumeeskondade liikmetel, kes lendavad survestatud lennukitel kõrgemal kui 25 000 jalga, peavad olema otsevooluga kausitüüpi hapnikumaskid.
- 2) Salongipersonali liikmed, meeskonna lisaliikmed ja reisijad
- i) Salongipersonali liikmetele ja reisijatele tuleb lisahapnikku anda 1. liite nõuete järgi, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse allpool oleva alalõike v nõudeid. Lisaks nõutud minimaalsele arvule salongipersonali liikmetele loetakse lennukis olevat salongipersonali ja meeskonna lisaliikmeid hapniku andmise seisukohalt reisijateks.
- ii) Lennukitel, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgusel üle 25 000 jala, peab olema piisav arv varuotsikuid ja tagavarahapnikumaske ja/või piisav arv kaasaskantavaid hapnikuaparaate koos maskidega kõikide salongipersonali liikmete jaoks, kellelt nende kasutamist nõutakse. Hapniku varuotsikud ja/või kaasaskantavad hapnikuaparaadid tuleb jagada võrdseks kogu salongi ulatuses, et tagada hapniku kohene kättesaadavus kõikidele ettenähtud salongipersonali liikmetele, sõltumata nende liikmete asukohast salongi survestuse kadumisel.
- iii) Lennukitel, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgusel üle 25 000 jala, peavad hapnikusüsteemid olema ühendatud hapniku jaotusvahenditega, mis on kohe kättesaadavad kõikidele lennukis viibijatele, sõltumata sellest, kus nad istuvad. Hapniku jaotusvahendite ja -otsikute arv peab olema vähemalt 10 % võrra suurem istekohtade arvust. Hapniku andmise lisaseadmed peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu salongi ulatuses.
- iv) Lennukid, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgusel üle 25 000 jala või millega lendamisel 25 000 jala kõrgusel või allpool ei saa nelja minuti jooksul ohutult laskuda 13 000 jala kõrgusele ning mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat anti välja 9. novembril 1998 või hiljem, peavad olema varustatud automaatselt käivituva hapnikusüsteemiga, mis on kohe kättesaadav kõikidele lennukis viibijatele, sõltumata nende istmete asukohast. Hapniku jaotusvahendite ja -otsikute arv peab olema vähemalt 10 % võrra suurem istekohtade arvust. Hapniku andmise lisaseadmed peavad olema jaotatud ühtlaselt kogu salongi ulatuses.
- v) Hapniku andmise nõudeid, mis on sätestatud 1. liites, võib vähendada lennukitel, mis ei ole sertifitseeritud lendamiseks kõrgusel üle 25 000 jala, kõigi nõutud salongipersonali liikmete ning vähemalt 10 % reisijate jaoks kogu lennuaja kestel salongi rõhkkõrgusel vahemikus 10 000 ja 13 000 jalga, juhul kui lennataval marsruudil on lennukil igas punktis võimalik ohutult nelja minuti jooksul laskuda salongi rõhkkõrguseni 13 000 jalga.

OPS 1.775

Lisahapnik – survestamata lennukid

(Vt OPS 1.775 1. liidet)

- a) Üldnõuded
- 1) Käitaja tohib käitada survestamata lennukit rõhkkõrgusel üle 10 000 jala merepinnast üksnes juhul, kui lennukil on lisahapniku seadmed, mille abil saab hoida ja jaotada käesolevas alajaos nõutud hapnikuvaru.

- 2) Konkreetseks lennuks vajalik lisahapniku kogus tuleb määrata kindlaks lennu kõrguse ja kestuse põhjal kooskõlas lennatavate marsruutide jaoks lennutegevuskäsiraamatus konkreetsetele lendudele ette nähtud käitamisprotseduuridega ja lennutegevuskäsiraamatus toodud hädaolukorra protseduuridega.
 - 3) Lennukil, mis on ette nähtud lendudeks rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, peavad olema seadmed, mille abil saab hoida ja jaotada nõutud hapnikuvaru.
- b) Nõutud hapnikuvaru
- 1) Lennumeeskonna liikmed. Kõigi kabiinis töökohustusi täitvate lennumeeskonna liikmete jaoks peab olema lisahapnik vastavalt 1. liite nõuetele. Kui kõigile kabiini istmetel istuvatele isikutele antakse hapnikku lennumeeskonna hapnikuvarudest, loetakse neid hapnikuvaru seisukohast töökohustusi täitvateks lennumeeskonna liikmeteks.
 - 2) Salongipersonali liikmed, meeskonna lisaliikmed ja reisijad. Salongipersonali liikmete ja reisijate jaoks peab olema tagatud hapnikuvaru vastavalt 1. liite nõuetele. Lisaks nõutud minimaalsele arvule salongipersonali liikmetele loetakse lennukis olevat salongipersonali ja meeskonna lisaliikmeid hapniku andmise seisukohalt reisijateks.

OPS 1.780

Hingamisteede kaitsevahendid meeskonna jaoks

- a) Käitaja tohib käitada survestatud lennukit või survestamata lennukit maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 19 üksnes juhul, kui
 - 1) lennukis on kõigi kabiinis tööülesandeid täitvate lennumeeskonnaliikme jaoks silmade, nina ja suu kaitsevahendid ning vahendid neile vähemalt 15 minutiks hapniku andmiseks. Hingamisteede kaitsevahendid (PBE – *Protective Breathing Equipment*) võivad olla koos OPS 1.770 lõike b punktis 1 või OPS 1.775 lõike b punktis 1 nõutud lisahapniku varuga. Kui lennumeeskond koosneb rohkem kui ühest liikmest ja salongipersonali liikmeid ei ole, peavad lennuki pardal olema kaasaskantavad hingamisteede kaitsevahendid (PBE), mille abil saab kaitsta lennuki ühe lennumeeskonna liikme silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul hingamisgaasi, ja
 - 2) lennukis on piisavalt kaasaskantavaid hingamisteede kaitsevahendeid (PBE), mille abil kaitsta kõigi nõutud salongipersonali liikmete silmi, nina ja suud ning anda vähemalt 15 minuti jooksul hingamisgaasi.
- b) Lennumeeskonnale kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) peavad kabiinis olema käepäraselt paigutatud ning kergesti kättesaadavad kõigile ettenähtud töökohtadel olevatele lennumeeskonna liikmetele.
- c) Lennuki salongipersonalile kasutamiseks ette nähtud hingamisteede kaitsevahendid (PBE) tuleb paigutada kõigi salongipersonali liikmete töökohtade vahetusse lähedusse.
- d) Kõikide OPS 1.790 lõigetes c ja d nõutud käsitulekustutite juures või nende vahetus läheduses peab olema täiendav kaasaskantav hingamisteede kaitsevahend (PBE). Juhul kui tulekustuti asub lastiruumis, peab kaitsevahend (PBE) olema väljaspool lastiruumi vahetult lastiruumi sissepääsu juures.
- e) Hingamisteede kaitsevahendid (PBE) ei tohi kasutamise ajal takistada punktides OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 ja OPS 1.850 nõutud sidepidamist.

OPS 1.790

Käsitulekustutid

Käitaja tohib käitada lennukit üksnes juhul, kui lennukil on käsitulekustutid, mida saab kasutada meeskonna-, reisijate- ja lastiruumides ning vahekaikudes vastavalt järgmistele nõuetele:

- a) kustutusvahendi liik ja kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahju liikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning vähendama seal miinimumini toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu meeskonna ruumides;

- b) vähemalt üks tulekustuti, mis sisaldab kustutusvahendit Halon 1211 (broomkloriididkloormetaani CBrClF₂) või sellega võrdväärset vahendit, peab asetsema meeskonnale kasutamiseks kättesaadavas kohas kabiinis;
- c) kõikides lennukisektsioonides, mis ei ole reisijate põhialongis, peab olema või seal kasutamiseks olema kergesti kättesaadav vähemalt üks käsitulekustuti;
- d) kõikides A- või B-klassi lasti- või pagasiruumides ja kõikides E-klassi lastiruumides, kuhu meeskonnaliikmetel on lennu ajal juurdepääs, peab olema vähemalt üks kergesti kättesaadav käsitulekustuti ja
- e) reisijate salongis (salongides) peab olema kättesaadavalt paigutatud vähemalt järgmine arv käsitulekustuteid:

Suurim lubatud reisijakohtade arv	Tulekustutite arv
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 või enam	8

Kui ette on nähtud kaks või rohkem tulekustutit, tuleb need paigutamisel jaotada ühtlaselt kogu reisijate salongi ulatuses.

- f) Lennukil, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on vähemalt 31, kuid mitte üle 60, peab vähemalt üks tulekustuti, ning lennukil, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 61 või enam, vähemalt kaks reisijate salongi nõutavatest tulekustutitest sisaldama kustutusvahendina Halon 1211 (broomkloriididkloormetaan CBrClF₂) või sellega samaväärset vahendit.

OPS 1.795

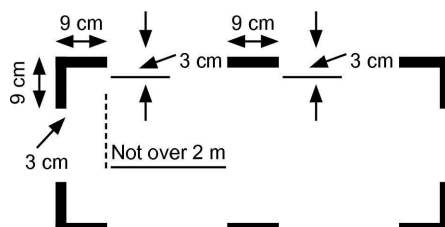
Kirved ja raudkangid

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg või suurim lubatud reisijakohtade arv üle üheksa, üksnes juhul, kui lennuki kabiinis on vähemalt üks kirves või raudkang. Kui suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 200, peab lennuki tagumises sektsioonis või selle vahetus läheduses olema lisaks veel üks kirves või raudkang.
- b) Reisijate salongis olevad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

OPS 1.800

Hädaolukorras sissemurdmise kohtade tähistamine

Kui lennuki kerel tuleb märkida piirkonnad, kust päästemeeskonnad võivad hädaolukorras lennukisse sisse murda, tagab käitaja, et nimetatud piirkonnad tähistatakse allpool näidatud viisil. Piirkonnad tuleb tähistada punase või kollase värviga ning üldise taustaga kontrasti saavutamiseks ümbritseda need vajaduse korral valge joonega. Kui tähistuse nurgad on üksteisest kaugemal kui kaks meetrit, tuleb vahejooned mõõtmetega 9 cm × 3 cm paigutada nii, et kõrvuti olevate üksikute tähistuste vahe ei oleks üle kahe meetri.



OPS 1.805

Hädaolukorras evakueerimise vahendid

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille reisijate avariiväljapääsude läve kõrgus
- 1) on rohkem kui 1,83 meetrit (kuus jalga) maapinnast, kui lennuk on maas ja telik väljas, või
 - 2) oleks rohkem kui 1,83 meetrit (kuus jalga) maapinnast pärast teliku ühe või mitme ratta purunemist või mitteväljatulekut ning mille tüübisertifikaati kohaldati esmakordselt 1. aprillil 2000 või hiljem,
- üksnes juhul, kui lennuki kõikide selliste väljapääsude juures, mille suhtes kohaldatakse punkti 1 või 2, on seadmed või vahendeid, mille abil reisijad ja meeskond saavad hädaolukorras lennukist ohutult maapinnale laskuda.
- b) Tiiva kohal asetsevate väljapääsude juures ei pea sellist varustust või selliseid vahendeid olema juhul, kui evakueerimise lõpu kindlaksmääratud kohast lennuki keros on maapinnani vähem kui 1,83 meetrit (kuus jalga), kui lennuk on maas, telik välja lastud ja tagatiivad on vastavalt kas stardi- või maandumisasendis, sõltuvalt sellest, milline tagatiibade asend on maapinnast kõrgemal.
- c) Lennukitel, millel peab olema eraldi avariiväljapääs lennumeeskonnale ja
- 1) mille avariiväljapääsu kõige madalam punkt on väljalastud telikuga kõrgemal kui 1,83 meetrit (kuus jalga) või
 - 2) mille tüübisertifikaati kohaldati esmakordselt 1. aprillil 2000 või pärast seda ja mille avariiväljapääsu kõige madalama punkti kõrgus maapinnast oleks pärast teliku ühe või mitme ratta purunemist või mitteväljatulekut üle 1,83 meetri (kuus jalga), peavad olema vahendid,
- mille abil lennumeeskonna kõik liikmed saavad hädaolukorras ohutult maapinnale laskuda.

OPS 1.810

Megafonid

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 60 ja mille pardal on üks reisija või enam, üksnes juhul, kui lennuk on varustatud kaasaskantavate patareidel töötavate megafonidega, mis on meeskonnaliikmetele evakuatsiooni korral kasutamiseks kergesti kättesaadavad. Megafonide arv määratakse järgmiselt:
- 1) kõikides reisijate salongides:
- | Reisijate istekohtade arv | Nõutav megafonide arv |
|---------------------------|-----------------------|
| 61–99 | 1 |
| 100 või enam | 2 |
- 2) rohkem kui ühe reisijate salongiga lennukitel, mille reisijate istekohtade koguarv on suurem kui 60, peab olema vähemalt üks megafon.

OPS 1.815

Avariivalgustus

- a) Käitaja tohib käitada reisilennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle üheksa, üksnes juhul, kui lennukil on evakueerimise hõlbustamiseks avariivalgustuse süsteem, millel on autonoomne toide. Avariivalgustuse süsteem peab hõlmama järgmist.
- 1) Lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 19:
 - i) salongi üldvalgustus;
 - ii) sisevalgustus põranda tasandil asuvate avariiväljapääsude piirkonnas ja
 - iii) avariiväljapääsu tähistuste ja asukoha valgustus;

- iv) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti enne 1. maid 1972, peab õistel lendudel olema väline avariivalgustus kõigil tiiva kohal asetsevatel väljapääsudel ning väljapääsudel, mille juures on ette nähtud abivahendid maapinnale laskumiseks.
 - v) lennukitel, mille tüübisertifikaadi või samaväärse dokumendi taotlus registreeriti 1. mail 1972 või pärast seda, peab õistel lendudel olema väline avariivalgustus kõigil reisijate avariiväljapääsudel;
 - vi) lennukitel, mille tüübisertifikaat anti esimest korda välja 1. jaanuaril 1958 või pärast seda, peab reisijate salongi(de) põrandal olema avariiväljapääsuni juhtiv tähistus.
- 2) Lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 19 või vähem ja mis on sertifitseeritud sertifitseerimisnõuete CS-25 või CS-23 kohaselt, peab olema
- i) salongi üldvalgustus;
 - ii) sisevalgustus avariiväljapääsude juures ja
 - iii) avariiväljapääsu tähistuste ja asukoha valgustus.
- 3) Lennukitel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on 19 või vähem ja mis ei ole sertifitseeritud sertifitseerimisnõuete CS-25 või CS23 kohaselt, peab olema salongi üldvalgustus.
- b) Käitaja võib öösel käitada reisilennukit, mille suurim lubatud reisijate istekohtade arv on üheksa või vähem, üksnes juhul, kui lennuki salongi üldvalgustusel on vooluallikas, mis võimaldab lennukist evakueerimist. Selles süsteemis võib kasutada sisevalgusteid või teisi lennukile juba paigutatud valgusallikaid, mis töötavad ka siis, kui lennuki aku on välja lülitatud.

OPS 1.820

Avariimajakas

- a) Käitaja tohib käitada lennukit, millega on lubatud vedada rohkem kui 19 reisijat, üksnes juhul, kui sellel on järgmine varustus:
- 1) üks automaatne avariimajakas (ELT) või kaks mis tahes tüüpi avariimajakat või
 - 2) kaks avariimajakat, millest üks on automaatne, kui tegemist on lennukiga, millele on antud individuaalne lennukõlblikkussertifikaat pärast 1. juulit 2008.
- b) Käitaja tohib käitada lennukit, millega on lubatud vedada 19 reisijat või vähem, üksnes juhul, kui sellel on järgmine varustus:
- 1) üks mis tahes tüüpi avariimajakas või
 - 2) üks automaatne avariimajakas, kui tegemist on lennukiga, millele on antud individuaalne lennukõlblikkussertifikaat pärast 1. juulit 2008.
- c) Käitaja tagab, et kõik eespool esitatud nõudmisi täitvad avariimajakad töötavad vastavalt ICAO 10. lisa III köitele.

OPS 1.825

Päästevestid

- a) Maalennukid. Käitaja ei või maalennukiga
- 1) lennata vee kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili ega
 - 2) startida või maanduda lennuväljal, kus stardi- või lähenemistrajektoor paikneb vee kohal selliselt, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik vette maanduda,

kui lennukil ei ole kõikide pardal olevate isikute jaoks päästeveste, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks. Päästevestid peavad asuma kergesti juurdepääsetavas kohas ja olema istmetelt või kohtadelt kergesti kättesaadavad isikutele, kellele need on kasutamiseks mõeldud. Laste päästevestide asemel võivad olla muud lubatud ujuvahendid, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks.

- b) Vesilennukid ja amfiiblennukid. Käitaja võib käitada vesilennukit või amfiiblennukit vee kohal üksnes juhul, kui lennukil on kõigi pardal olevate isikute jaoks päästevestid, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks. Päästevestid peavad asuma kergesti juurdepääsetavas kohas ja olema istmetelt või kohtadelt kergesti kättesaadavad isikutele, kellele need on kasutamiseks mõeldud. Laste päästevestide asemel võivad olla muud lubatud ujuvahendid, millel on signaallamp päästetava asukoha leidmiseks.

OPS 1.830

Päästevarved ja avariimajakad kauglendudeks veekogu kohal

- a) Lendudel veekogu kohal tohib käitaja lennukit käitada kaldast kaugemal kui hädamaandumiseks ette nähtud vahemaa juhul, kui kaugus kaldast on järgmisest suurem:
- 1) 120 minutit lendu reisilennukiirusel või 400 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem) lennukitel, millega saab jätkata lendu lennuväljani juhul, kui kriitiline jõuallikas / kriitilised jõuallikad on seiskunud marsruudi või plaani-järgselt muudetud marsruudi mis tahes punktis, või
 - 2) 30 minutit lendu reisilennukiirusel või 100 meremiili (sõltuvalt sellest, kumb on väiksem) kõikidel teistel lennukitel,
- kui lennuki pardal ei ole lõigetes b ja c nimetatud varustust.
- b) Lennukil peab olema piisav arv päästevarvi kõigi pardal olevate isikute jaoks. Kui varustuse hulka ei kuulu piisava mahutavusega lisavarved, peab päästevarvede kandevõime ja istekohtade arv ületama nende arvestuslikku mahutavust nii palju, et kõige suurema arvestusliku mahutavusega päästevarve kaotuse korral mahuksid varvedesse kõik lennuki pardal olevad isikud. Päästevarved peavad olema varustatud
- 1) valgustusega (tulega) päästetava asukoha kindlaksmääramiseks ja
 - 2) päästevahenditega, sealhulgas kavandatud lennule vastavate elujäämisvahenditega, ja
- c) vähemalt kahe avariimajakaga (ELT), mis töötavad ICAO 10. lisa V köite 2. peatüki nõuetele vastavatel avariisagedustel.

OPS 1.835

Pääste- ja avariivarustus

Käitaja tohib käitada lennukit piirkondade kohal, kus otsimis- ja päästetööd on eriti keerulised, üksnes juhul, kui lennukil on järgmine varustus:

- a) signaliseerimisvahendid pürotehniliste hädasignaali edastamiseks, mis on ette nähtud ICAO 2. lisa;
- b) vähemalt üks avariimajakas (ELT), mis töötab ICAO 10. lisa V köite 2. peatüki nõuetele vastavatel avariisagedustel, ja
- c) lennatavale marsruudile vastav täiendav pääste- ja avariivarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

Lõikes c nimetatud varustust ei ole vaja, kui lennuk kas

- 1) jääb lennu ajal sellest piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuaega reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga sellise lennukiga, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(te) jõuallika(te)ga, mis on seiskunud marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või
 - ii) 30 minutit lennuaega reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul, või
- 2) sertifitseerimisnõuete CS-25 või samaväärsete nõuete kohaselt sertifitseeritud lennukite puhul jääb kaugusele, mille puhul ei ületata 90minutist lennuaega reisilennukiirusel piirkonnast, mis sobib hädamaandumiseks.

OPS 1.840

Vesilennukid ja amfiiblennukid – mitmesugused seadmed

- a) Käitaja tohib käitada vee kohal vesi- või amfiiblennukit üksnes juhul, kui lennukil on järgmine varustus:
- 1) ankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamiskarakteristikutele vastav varustus, mida lennukil on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
 - 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
-

OPS 1.715 1. liide

Pardaregistraatorid – 1 – salvestatavate parameetrite loetelu

Tabel A1. Üle 5 700 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukid

Märkus. Tabeli vasakpoolses veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendis ED55 kasutatud seerianumbrid.

nr	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK
9	IGA MOOTORI TÕMME/VÕIMSUS NING VAJADUSE KORRAL IGA MOOTORI JUHTHOOVA ASEND PILOODIKABIINIS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
12	REEVERSI ASETUS
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE VÕI VÄLISÕHU TEMPERatuur
15	AUTOPILOOT, TÕMBEAUTOMAAT JA AUTOMAATSE LENNUJUHTIMISSÜSTEEMI (AFCS) REŽIIM
16	PIKIKIIRENDUS (PIKITELJE SUUNALINE)
17	KÜLGKIIRENDUS

Tabel A2. 5 700 kg või väiksema maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukid

Märkus. Tabeli vasakpoolses veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendis ED55 kasutatud seerianumbrid.

nr	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK
9	IGA MOOTORI TÕMME/VÕIMSUS NING VAJADUSE KORRAL IGA MOOTORI JUHTHOOVA ASEND PILOODIKABIINIS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
12	REEVERSI ASETUS
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE- VÕI VÄLISÕHU TEMPERatuur
15	AUTOPILOODI/TÕMBEAUTOMAADI ASETUS
16	KOHTUMISNURK (KUI VASTAV ANDUR ON OLEMAS)
17	PIKIKIIRENDUS (PIKITELJE-SUUNALINE)

Tabel B. Lisaparaameetrid suurema kui 27 000 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukitele

Märkus. Tabeli vasakpoolses veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendis ED55 kasutatud seerianumbrid.

nr	NÄITAJA
18	PÕHIJUHISED – JUHTPINDADE ASEND JA/VÕI JUHISTE LIIGUTAMINE PILOODI POOLT (TANGAAŽ, KALLAK, LENGERDUS)
19	KÕRGUSTÜÜRI TRIMMERI ASEND
20	RAADIOKÕRGUS
21	VERTIKAALKIIRE HÄLBED (INSTRUMENTAALMAANDUMISSÜSTEEMI (ILS) GLISSAADIST VÕI MIKROLAINEMAANDUMISSÜSTEEMI (MLS) KÕRGUSTASANDIST)
22	HORISONTAALKIIRE HÄLBED (ILS KURSIMAJAKAST VÕI MLS ASIMUUDIST)
23	ÜLELEND MARKERMAJAKAST
24	HOIATUSED
25	RESERVEERITUD (SOOVITUS: NAVIGATSIOONISÜSTEEMI VASTUVÕTJA SAGEDUSTE VALIMINE)
26	RESERVEERITUD (SOOVITUS: DME-KAUGUS)
27	TELIKU LÕPPLÜLITI SEISUND VÕI ASEND (ÕHK/MAA)
28	MAAPINNA OHTLIKU LÄHEDUSE EEST HOIATAMISE SÜSTEEM
29	KOHTUMISNURK
30	ALARÕHU HOIATUS (HÜDRAULILINE JA PNEUMAATILINE SURVE)
31	TEEKONNAKIIRUS
32	TELIKU VÕI TELIKU LÜLITI ASEND

Tabel C. Elektrooniliste näidikutega lennukid

Märkus. Tabeli keskmises veerus olevad numbrid on EUROCAE dokumendi ED55 tabelis A1.5 kasutatud seerianumbrid.

nr	nr	NÄITAJA
33	6	VALITUD BAROMEETRILINE SEADE (IGA PILOODIKOHA JUURES)
34	7	VALITUD KÕRGUS MEREPIINAST
35	8	VALITUD KIIRUS
36	9	VALITUD MACHI ARV
37	10	VALITUD VERTIKAALKIIRUS
38	11	VALITUD KURSS
39	12	VALITUD LENNUTRAJEKTOOR
40	13	VALITUD OTSUSEKÕRGUS
41	14	ELEKTROONILISTE MÕÕTERIISTADE (EFIS) NÄIDIKUTE FORMAAT
42	15	HÄIRETE/MOOTORI/HOIATUSTE KUVAMISE FORMEERING

OPS 1.720 1. liide

Pardaregistraatorid – 2 – salvestatavate parameetrite loetelu

Tabel A. Üle 5 700 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukid

nr	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK JUHUL, KUI EI OLE MUID VAHENEID PARDAREGISTRAATORI JA KABIINI HELISALVESTUSSEADMETE SALVESTUSTE SÜNKRONISEERIMISEKS
9	IGA MOOTORI VÕIMSUS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
12	REEVERSI ASEND (AINULT TURBOREAKTIIVLENNUKITE PUHUL)
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE VÕI VÄLISÕHU TEMPERatuur
15a	AUTOPILOODI ASEND
15b	AUTOPILOODI TÖÖREŽIIMID, TÕMBAUTOMAADI NING AUTOMAATSETE LENNUJUHTIMISSÜSTEEMIDE (AFCS) ASEND JA REŽIIMID

Tabel B. Lisaparametrid lennukitele, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 27 000 kg

nr	NÄITAJA
16	PIKIKIIRENDUS
17	KÜLGKIIRENDUS
18	PÕHIJUHISED – JUHTPINDADE ASEND JA/VÕI JUHISTE LIIGUTAMINE PILOODI POOLT (TANGAAŽ, KALLAK, LENGERDUS)
19	KÕRGUSTÜÜRI TRIMMERI ASEND
20	RAADIOKÕRGUS
21	HÄLVE GLISSAADIST
22	HÄLVE KURSIMAJAKAST
23	ÜLELEND MARKERMAJAKAST
24	PEAMISED HOIATUSSIGNAALID
25	SAGEDUSTE NAV 1 JA NAV 2 VALIMINE
26	DME 1 JA DME 2 KAUGUS
27	TELIKU LÕPPLÜLITI ASEND
28	MAAPINNA OHTLIKU LÄHEDUSE EEST HOIATAMISE SÜSTEEM
29	KOHTUMISNURK
30	KÕIK HÜDRAULIKASÜSTEEMID (MADAL SURVE)
31	NAVIGATSIOONIANDMED
32	TELIKU VÕI TELIKU LÜLITI ASEND

OPS 1.725 1. liide

Pardaregistraatorid – 3 – salvestatavate parameetrite loetelu

Tabel A. Üle 5 700 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukid

nr	NÄITAJA
1	AJA VÕI SUHTELISE AJA MÕÕTMINE
2	RÕHKKÕRGUS MEREPIINAST
3	INDIKAATORKIIRUS
4	KURSS
5	VERTIKAALKIIRENDUS (ÜLEKOORMUS)

Tabel B. Lisaparaameetrid suurema kui 27 000 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga lennukitele

nr	NÄITAJA
6	TANGAAŽINURK
7	KALLAK
8	RAADIOSAATESSE KÄSITSI MINEK JUHUL, KUI EI OLE MUID VAHENDEID PARDAREGISTRAATORI JA KABIINI HELISALVESTI SALVESTUSTE SÜNKRONISEERIMISEKS
9	IGA MOOTORI VÕIMSUS
10	TAGATIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
11	EESTIIVA VÕI SELLE LÜLITI ASEND KABIINIS
12	REEVERSI ASEND (AINULT TURBOREAKTIIVLENNUKITE PUHUL)
13	MAAPEALSETE INTERTSEPTORITE ASEND JA/VÕI ÕHKPIDURITE SEADMINE
14	ÜLDINE VÕI VÄLISÕHU TEMPERatuur
15a	AUTOPILOODI ASEND
15b	AUTOPILOODI REŽIIMID, TÕMBEAUTOMAADI NING AUTOMAATSETE LENNUJUHTIMISSÜSTEEMIDE (AFCS) ASEND JA REŽIIMID
16	PIKIKIIRENDUS
17	KÜLGKIIRENDUS
18	PÕHIJUHISED – JUHTPINDADE ASEND JA/VÕI JUHISTE LIIGUTAMINE PILOODI POOLT (TANGAAŽ, KALLAK, LENGERDUS)
19	KÕRGUSTÜÜRI TRIMMERI ASEND
20	RAADIOKÕRGUS
21	HÄLVE GLISSAADIST
22	HÄLVE KURSIMAJAKAST
23	ÜLEEND MARKERMAJAKAST
24	PEAMISED HOIATUSSIGNAALID
25	SAGEDUSTE NAV 1 JA NAV 2 VALIMINE
26	DME 1 JA DME 2 KAUGUS
27	TELIKU LÕPPLÜLITI ASEND
28	MAAPINNA OHTLIKU LÄHEDUSE EEST HOIATAMISE SÜSTEEM
29	KOHTUMISNURK
30	KÕIK HÜDRAULIKASÜSTEEMID (MADAL SURVE)
31	NAVIGATSIOONIANDMED (LAIUS, PIKKUS, TEEKONNAKIIRUS JA TRIIVIMISNURK)
32	TELIKU VÕI TELIKU LÜLITI ASEND

OPS 1.770 1. liide

Hapnik – miinimumnõuded lisahapniku andmiseks survestatud lennukitel avariilaskumise ajal ja pärast seda

Tabel 1

a	b
KELLELE	KESTUS JA KABIINI RÕHKKÕRGUS
1. Kõikidele isikutele, kes täidavad töökohustusi kabiinis oma istmetel	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala, ja kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, kuid mitte suurem kui 13 000 jalga, pärast esimest 30 minutit nendel kõrgustel, kuid mitte mingil juhul vähem kui i) 30 minutit lennukitel, mis on sertifitseeritud lendamiseks kõrgustel kuni 25 000 jalga (2. märkus); ii) kaks tundi lennukitel, mis on sertifitseeritud lendamiseks kõrgustel üle 25 000 jala (3. märkus).
2. Kõigile ettenähtud salongipersonali liikmetele	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus ületab 13 000 jalga, kuid mitte vähem kui 30 minutit (2. märkus), ja kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on suurem kui 10 000 jalga, kuid ei ületa 13 000 jalga, pärast 30 minutit sellel kõrgusel.
3. 100 %-le reisijatest (5. märkus)	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus ületab 15 000 jalga, kuid mitte mingil juhul vähem kui kümme minutit (4. märkus).
4. 30 %-le reisijatest (5. märkus)	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on suurem kui 14 000 jalga, kuid ei ületa 15 000 jalga.
5. 10 %-le reisijatest (5. märkus)	Kogu lennuaja kestel, mil salongi rõhkkõrgus on suurem kui 10 000 jalga, kuid mitte üle 14 000 jala, pärast 30 minutit sellel kõrgusel.

1. märkus. Hapnikuvaru puhul tuleb arvesse võtta salongi rõhkkõrgust ja laskumise profiili vastavatel marsruutidel.

2. märkus. Nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 20minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel.

3. märkus. Nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 10 000 jalani ja seejärel 110minutiliseks lennuks 10 000 jala kõrgusel. OPS 1.780 lõike a punkti 1 kohaselt ette nähtud hapniku võib nõutud hapnikuvaru määramisel arvestada nõutava hapnikuvaru hulka.

4. märkus. Nõutav minimaalne hapnikuvaru on hapnikukogus, mida konstantse laskumiskiiruse juures on vaja laskumiseks kümne minuti jooksul lennuki suurimast sertifitseeritud käitamiskõrgusest 15 000 jalani.

5. märkus. Reisija tähendab selles tabelis neid reisijaid, sealhulgas lapsi, keda tegelikult veetakse lennuki pardal.

OPS 1.775 1. lüide

Survestamata lennukitele ette nähtud lisahapnik

Tabel 1

a	b
KELLELE	KESTUS JA RÕHKKÕRGUS
1. Kõikidele isikutele, kes täidavad töökohustusi kabiinis oma istmetel	Kogu lennuaja kestel rõhkkõrgusel üle 10 000 jala.
2. Kõigile ettenähtud salongipersonali liikmetele	Kogu lennuaja kestel rõhkkõrgusel üle 13 000 jala ja kogu 30 minutit ületava aja jooksul, mis lennatakse rõhkkõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.
3. 100 %-le reisijatest (vt märkust)	Kogu lennuaja kestel rõhkkõrgusel üle 13 000 jala.
4. 10 %-le reisijatest (vt märkust)	Kogu 30 minutit ületava lennuaja jooksul, mis lennatakse rõhukõrgusel üle 10 000 jala, kuid mitte kõrgemal kui 13 000 jalga.

Märkus. Reisija tähendab selles tabelis neid reisijaid, sealhulgas alla kaheaastasi lapsi, kes on tegelikult lennuki pardal.

L-ALAJAGU

SIDE- JA NAVIGATSIOONISEADMED

OPS 1.845

Sissejuhatus

- a) Käitaja tagab, et lendu alustatakse üksnes juhul, kui käesolevas alajaos nõutud side- ja navigatsiooniseadmed
- 1) on sertifitseeritud ja paigaldatud vastavalt kehtivatele nõuetele, sealhulgas vastavalt minimaalsetele lennutehnilistele normidele ning käitamise- ja lennukõlblikkuse nõuetele;
 - 2) on paigaldatud nii, et ühe sidepidamiseks või navigatsiooniks või mõlemaks ette nähtud seadme rikkega ei kaasne mõne teise side- ega navigatsiooniseadme riket;
 - 3) on töökorras käitamiseks antud liiki lendudel, välja arvatud minimaalvarustuse loetelus (MEL) toodud mõõteriistad ja seadmed (vt OPS 1.030), ja
 - 4) on paigutatud nii, et kui üks lennumeeskonna liige peab oma töökohal varustust kasutama, saab ta seda oma istmelt hõlpsasti teha. Kui üht üksikut seadet tuleb lennu ajal kasutada rohkem kui ühel meeskonnaliikmel, peab see olema paigutatud nii, et seda on hõlbus kasutada igalt töökohalt, kus see on ette nähtud.
- b) Side- ja navigatsiooniseadmete minimaalsed töönormatiivid on määratletud kehtivates Euroopa tehnilistes normatiivides (*European Technical Standard Orders – ETSO*), välja arvatud juhul, kui käitamise- või lennukõlblikkuse eeskirjades ei ole sätestatud teistsuguseid normatiive. Side- ja navigatsiooniseadmed, mis OPSi kehtima hakkamise kuupäeval vastavad Euroopa tehnilistest normatiividest erinevatele konstruktsiooni- ja töönormatiividele, võivad jääda kasutusele juhul, kui käesolevas alajaos ei ole sätestatud lisanõudeid. Juba sertifitseeritud side- ja navigatsiooniseadmed ei pea vastama muudetud ja täiendatud Euroopa tehnilistele normatiividele või täiendatud normatiividele, mis erinevad ühtsetest tehnilistest normatiividest, välja arvatud juhul, kui nende kohta on sätestatud tagasiulatuvuse nõue.

OPS 1.850

Raadioseadmed

- a) Käitaja tohib käitada lennukit üksnes juhul, kui lennukil on antud liiki lennuks vajalikud raadioseadmed.
- b) Kui käesolevas alajaos nõutakse kaht teineteisest sõltumatut raadiosüsteemi, peab kummalegi süsteemile olema paigaldatud eraldi antenn; juhul kui kasutatakse järgalt kinnitatud traadita antenni või teisi samaväärse töökindlusega antenni, peab olema ainult üks antenn.
- c) Eespool oleva lõike a nõuete täitmiseks vajalikud raadiosideadmed peavad töötama ka lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

OPS 1.855

Helikanalite ümberlülitamise plokk – selektor

Käitaja tohib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennukit käitada üksnes juhul, kui lennukil on kõikidele lennumeeskonnaliikmetele ligipääsetav helikanalite ümberlülitamise plokk.

OPS 1.860

Raadioseadmed lendudeks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus navigeeritakse visuaalsete orientiiride järgi

Käitaja tohib käitada lennukit lendamiseks visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, üksnes juhul, kui lennukil on raadiosideadmed, mis on tavalistes käitamistingimustes vajalikud

- a) sidepidamiseks vastavate maapealsete teenistustega;
- b) sidepidamiseks vastava lennujuhtimisel kasutatava rajatisega mis tahes punktist kontrollitavas õhuruumis, kus plaanijärgselt hakatakse lende sooritama, ja
- c) meteoroloogilise teabe vastuvõtmiseks.

OPS 1.865

Side- ja navigatsiooniseadmed lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei navigeerita visuaalsete orientiiride järgi

- a) Käitaja tohib käitada lennukit instrumentaallennureeglite (IFR) või visuaallennureeglite (VFR) järgi marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, üksnes juhul, kui lennukil on raadioside ja SSR transponder ning navigatsiooniseadmed, mis vastavad käitamispirkondade lennuliiklusteenistuste nõuetele.
- b) Raadioseadmed. Käitajal tuleb tagada, et raadioseadmed koosnevad vähemalt
 - 1) kahest teineteisest sõltumatust raadiosidesüsteemist, mida on vaja sidepidamiseks tavatingimustes vastava maapealse teenistusega marsruudi mis tahes punktis, sealhulgas marsruudist kõrvalekaldumiste korral, ja
 - 2) sekundaarseireradari transponderseadmest, mida nõutakse lennataval marsruudil.
- c) Nendel lühimaalendudel, mis sooritatakse Põhja-Atlandi MNPS õhuruumis ning mis ei ületa Põhja-Atlandit, võib lennukil olla üks suure tegevusraadiusega raadioside süsteem (*Long Range Communication System, HF-system*) üksnes juhul, kui kõnealuse õhuruumi kohta on avaldatud alternatiivsed sideprotseduurid.
- d) Navigatsioonivahendid. Käitaja tagab, et navigatsiooniseadmed
 - 1) koosnevad vähemalt
 - i) ühest VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) vastuvõtjast, ühest raadiokompassi (ADF) süsteemist, ühest kaugusmõõturist (DME) selle erandiga, et raadiokompassi (ADF) süsteem ei pea olema paigaldatud juhul, kui raadiokompassi kasutamist ei nõuta kavandatud lennu ühelgi etapil;
 - ii) ühest instrumentaalmaandumissüsteemist (ILS) või mikrolainemaandumissüsteemist (MLS), kui need on lähenemisel vajalikud;
 - iii) ühest markermajaka vastuvõtjast, kui markermajakas on vajalik lähenemisel navigeerimiseks;
 - iv) areaalnavigatsiooni süsteemist, kui lennataval marsruudil nõutakse selle kasutamist;
 - v) kaugusemõõturi (DME) lisasüsteemist marsruutidel või marsruutide osadel, kus lennujuhtimine toimub ainult kaugusemõõturi (DME) signaalide alusel;
 - vi) VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) täiendavast vastuvõtusüsteemist marsruutidel või marsruutide osadel, kus lennujuhtimine toimub ainult VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) signaalide alusel;
 - vii) kaugusemõõturi (ADF) lisasüsteemist marsruutidel või marsruutide osadel, kus lennujuhtimine toimub ainult kaugusemõõturi (NDB) signaalide alusel, või
 - 2) vastavad asjasse puutuvas õhuruumis konkreetse lennu liigi jaoks nõutud navigatsioonitäpsusele (RNP).

- e) Käitaja võib kasutada lennukit ilma raadiokompassi (ADF) süsteemita või lõike c punkti 1 alapunktis vi ja/või lõike c punkti 1 alapunktis vii nõutud navigatsiooniseadmeteta tingimusel, et lennukil on lennatava marsruudi jaoks lennuameti poolt lubatud alternatiivsed seadmed. Alternatiivsete seadmete töökindlus ja täpsus peavad võimaldama ohutut navigatsiooni kavandatud marsruudil.
- f) Käitaja tagab, et instrumentaallennureeglite (IFR) järgi kasutatavate lennukite VHF-sidepidamiseseadmete, instrumentaalmaandumissüsteemi (ILS) kursimajakas ja VHF ringsuunalise raadioseadme (VOR) vastuvõtjate tüübid on sertifitseeritud vastavalt FM häirekindluse standarditele.
- g) Käitaja tagab, et ETOPS-lende sooritavatel lennukitel on sidepidamisvahendid, mille abil on võimalik vastava maapealse teenistusega sidet pidada tavapärastel ja erakorralisteks olukordadeks kavandatud kõrgustel. Nendel ETOPS-marsruutidel, mille puhul on olemas seadmed suuliste teadete edastamiseks, seda võimalust ka kasutatakse. Kõikideks ETOPS-lendudeks, mis kestavad üle 180 minuti, tuleb paigaldada usaldusväärsed suulised või andmesidel põhinevad sidepidamisvahendid. Kui puuduvad seadmed suuliste teadete edastamiseks ning kui suuline side ei ole võimalik või on halva kvaliteediga, tuleb tagada alternatiivsüsteeme kasutavate sidevahendite olemasolu.

OPS 1.866

Transpondriseadmed

- a) Käitaja tohib lennukit kasutada üksnes juhul, kui lennukil on
 - 1) rõhkkõrgust mõõtev sekundaarseireradari transponder ja
 - 2) muud sekundaarseireradari transpondri võimalused, mida lennataval marsruudil nõutakse.

OPS 1.870

Täiendavad navigatsiooniseadmed kasutamiseks MNPS-õhuruumis

- a) Käitaja tohib lennukit kasutada MNPS-õhuruumis üksnes juhul, kui sellel on navigatsiooniseadmed, mis vastavad ICAO dokumendis 7030 „Regionaalsed lisaprotseduurid“ (*Regional Supplementary Procedures*) navigatsiooni tehnilistele karakteristikutele sätestatud minimaalsetele tingimustele.
- b) Käesolevas jaotises nõutud navigatsiooniseadmed peavad olema mõlemale piloodile nähtavad ja neid peab olema võimalik kasutada mõlema piloodi istmelt.
- c) MNPS-õhuruumis piiranguteta lendamiseks peavad lennukil olema kaks teineteisest sõltumatut suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteemi (*Long Range Navigation Systems – LRNS*).
- d) MNPS-õhuruumis teatud erimarsruutidel lendamiseks peab lennukil olema üks suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteem (LRNS), kui ei ole teisiti sätestatud.

OPS 1.872

Seadmed lendamiseks vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruumis

- a) Käitaja tagab, et vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruumis kasutatavatel lennukitel on
 - 1) kaks teineteisest sõltumatut kõrguse mõõtmise süsteemi;
 - 2) kõrguse häiresüsteem;
 - 3) automaatne kõrgusehoidmise süsteem ja
 - 4) sekundaarseireradari (SSR) transponder, millel on niisugune kõrgusest teatamise süsteem, mida saab kõrguse hoidmiseks ühendada kasutusel oleva kõrguse mõõtmise süsteemiga.

OPS 1.873

Elektrooniliste navigatsioonandmete haldamine

- a) Käitaja ei kasuta pardal asuvat navigatsioonirakendust toetavat navigatsioonialast andmebaasi esmase navigatsioonivahendina, kui navigatsioonialase andmebaasi haldajal ei ole 2. tüübi nõustumiskirja või sellega samaväärset dokumenti.
- b) Kui käitaja haldajal ei ole 2. tüübi nõustumiskirja või sellega samaväärset dokumenti, ei kasuta käitaja elektroonilisi navigatsioonandmete tooteid, kui lennuamet ei ole heaks kiitnud käitaja protseduure, millega on tagatud kohaldatava protsessi ning tarnitavate toodete vastavus samaväärsetele puutumatus nõuetele.
- c) Käitaja ei kasuta elektroonilisi navigatsioonandmete tooteid teiste navigatsioonirakenduste jaoks, kui lennuamet ei ole heaks kiitnud käitaja protseduure, millega tagatakse kohaldatava protsessi ja tarnitud toodete vastavus puutumatus normidele, mis on vastuvõetavad andmete kavandatava kasutuse eesmärgil.
- d) Käitaja jätkab nii protsessi kui ka toodete jälgimist vastavalt OPS 1.035 nõuetele.
- e) Käitaja rakendab protseduure, millega tagatakse jooksvate ja muutmata elektrooniliste navigatsioonandmete õigeaegne jaotamine ja pakkumine kõigile õhusõidukitele, kes neid vajavad.

M-ALAJAGU

LENNUKITE HOOLDUS

OPS 1.875

Üldnõuded

- a) Käitaja tohib lennukit käitada üksnes juhul, kui seda hooldab ja sellele väljastab hooldustõendeid niisugune ettevõtte, mis on tegevusloa saanud vastavalt osa 145 nõuetele. Lennueelseid ülevaatusi ei pea tingimata tegema osa 145 nõuetele vastav ettevõtte.
- b) Lennukite jätkuva lennukõlblikkuse alased nõuded, mida tuleb täita OPS 1.180 sätestatud käitaja sertifitseerimise nõuetele vastamiseks, on sätestatud M-osas.

N-ALAJAGU

LENNUMEEKOND

OPS 1.940

Lennumeeskonna koosseis

(Vt OPS 1.940 1. ja 2. liidet)

- a) Käitaja tagab järgmist:
- 1) lennumeeskonna koosseis ja lennumeeskonna liikmete arv kindlaksmääratud töökohtadel vastab lennukikäsiraamatus (AFM) ettenähtule ega ole väiksem kui lennukikäsiraamatus ette nähtud alammäär;
 - 2) kui seda nõuab lennutegevuse liik, kuuluvad lennumeeskonda lisaliikmed ning lennumeeskonna liikmete arv ei ole väiksem lennutegevuskäsiraamatus ettenähtust;
 - 3) kõigil lennumeeskonna liikmetel on nõuetekohased ja kehtivad, lennuametile vastuvõetavad lennundusload ning nad on sobiva kvalifikatsiooniga ja pädevad täitma neile määratud ülesandeid;
 - 4) kehtestatakse lennuametile vastuvõetavad protseduurid, mis välistavad kogemematute liikmete määramise ühte lennumeeskonda;
 - 5) õhusõiduki kapteniks määratakse lennumeeskonna liikmete hulgast lennumeeskonna lubasid käsitlevatele nõuetele vastava kapteni kvalifikatsiooniga piloot, kes võib lennu juhtimise delegeerida mõnele teisele sobiva kvalifikatsiooniga piloodile, ja
 - 6) kui lennukikäsiraamatu järgi on lennumeeskonnas ette nähtud süsteemi paneelioperaator, peab lennumeeskonda kuuluma üks pardainseneri lennundusloaga või sobiva kvalifikatsiooniga liige, kes on lennuametile vastuvõetav;
 - 7) kui kasutatakse füüsilisest isikutest ettevõtjate, vabakutseliste või osalise tööajaga lennumeeskonna liikmete teenuseid, tuleb täita N-alajaos sätestatud nõudeid. Selles suhtes tuleb erilist tähelepanu pöörata nende õhusõiduki tüüpide ja variantide koguarvule, millega meeskonnaliige võib ärilises lennutranspordis lennata; see arv ei tohi ületada punktides OPS 1.980 ja OPS 1.981 ette nähtud tüüpide ja variantide arvu ka siis, kui selle lennumeeskonna liikme teenuseid kasutab veel teine käitaja. Käitaja juures õhusõiduki kaptenina töötavad meeskonnaliikmed peavad enne järelevalveta liinilendude alustamist tegema läbi käitajapoolse meeskonna koostöövõime algkoolituse (*Crew Resource Management – CRM*), välja arvatud juhul, kui nad on varem käitajapoolse meeskonna koostöövõime algkursuse lõpetanud.
- b) Minimaalne lennumeeskonna koosseis lendudeks instrumentaallennureeglite (IRF) järgi või öösel. Käitaja tagab, et lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel
- 1) on kõigis üheksast suurema maksimaalse lubatud reisijakohtade arvuga turbopropeller mootoriga lennukite ja kõigi turboreaktiivmootoriga lennukite lennumeeskonnas vähemalt kaks pilooti või
 - 2) piloteerib kõiki teisi eespool oleva lõike b punktis 1 nimetatata lennukeid üks piloot, tingimusel et OPS 1.940 2. liite nõuded on täidetud. Kui 2. liite nõuded ei ole täidetud, peab lennumeeskonnas olema vähemalt kaks pilooti.

OPS 1.943

Käitajapoolne meeskonna koostöövõime (CRM) algkoolitus

- a) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem käitajapoolset meeskonna koostöövõime (*Crew Resource Management – CRM*) algkoolitust läbi teinud (uued töötajad või olemasoleva personali liikmed), tuleb käitajal tagada, et selline meeskonnaliige lõpetab käitajapoolse meeskonna koostöövõime (CRM) algkoolituse kursuse. Uutel töötajatel tuleb lõpetada käitajapoolne CRM algkursus ühe aasta jooksul pärast tööleasumist.

- b) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem läbinud inimfaktoreid käsitlevat koolitust, siis tuleb tal enne käitajapoolset CRM algkoolitust lõpetada liinipiloodiloo (ATPL) saamiseks ette nähtud teooriakursus, mis põhineb liinipiloodiloo (ATPL) väljaandmiseks nõutud inimvõimete ja nendest tulenevate piirangute programmil (vt lennumeeskonna lubade väljaandmisele kehtivaid nõudeid) või ühendada inimfaktoreid käsitlev koolitus käitajapoolse meeskonna koostöövõime algkoolitusega.
- c) Meeskonna koostöövõime algkoolituse viib läbi vähemalt üks lennuametile vastuvõetav meeskonna koostöövõime (CRM) koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade käsitlemisel abistada eksperdid.
- d) Meeskonna koostöövõime algkoolitus viiakse läbi lennutegevuskäsiraamatus toodud üksikasjaliku õppekava alusel.

OPS 1.945

Ümberõpe ja kontroll

(Vt OPS 1.945 1. liidet)

- a) Käitaja tagab järgmist:
 - 1) enne ühelt lennukitüübilt või -klassilt teisele tüübile/klassile üleminekut, kui selleks nõutakse uue tüübi-/klassipädevuse omandamist, teeb lennumeeskonna liige läbi tüübipädevuse kursuse, mis vastab lennumeeskonna liikmete lubade väljaandmise suhtes kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) enne iseseisvate liinilendude alustamist läbib lennumeeskonna liige käitajapoolse ümberõppekursuse, kui
 - i) ta hakkab lendama lennukiga, mille puhul nõutakse uut tüübi- või klassipädevust, või
 - ii) ta hakkab tööle teise käitaja juures;
 - 3) ümberõppekoolituse viib lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud kursuse üksikasjaliku õppekava järgi läbi sobiva kvalifikatsiooniga personal. Käitaja tagab, et ümberõpet ja meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse elemente koolituses ühendaval personalil on vajalik kvalifikatsioon;
 - 4) käitajapoolse ümberõppekursusel ette nähtud koolituse mahu määramisel arvestatakse lennumeeskonna liikme varasemaid koolitusi, mis on nõuete järgi registreeritud tema OPS 1.985 nõuetes ette nähtud koolitusdokumentides;
 - 5) kvalifikatsiooni ja lennukogemuse miinimumnõuded, mida lennumeeskonna liikmel tuleb enne ümberõppekoolitust täita, on määratletud lennutegevuskäsiraamatus;
 - 6) kõiki lennumeeskonna liikmeid kontrollitakse OPS 1.965 lõike b nõuete kohaselt ning nad teevad läbi koolituse ja neid kontrollitakse OPS 1.965 lõike d kohaselt enne järelevalve all liinilendude alustamist;
 - 7) järelevalve all sooritatud liinilendude lõpetamisel kontrollitakse neid vastavalt OPS 1.965 lõike c nõuetele;
 - 8) kui lennumeeskonna liige on juba alustanud käitaja ümberõppekursust, ei täida ta lennuülesandeid uue lennukitüübiga või -klassiga enne, kui nimetatud kursus on lõppenud või lõpetatud, ja
 - 9) meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse teemad liidetakse ümberõppekursusega.
- b) Kui vahetatakse lennukitüüpi või -klassi, võib OPS 1.965 lõikes b nõutud kontrolliga ühendada tüübi- või klassipädevuse lennuoskustesti, mis tehakse vastavalt lennumeeskonna lubade väljaandmise suhtes kohaldatavatele nõuetele.
- c) Omavahel võib liita käitaja ümberõppekursuse ning lennumeeskonna liikmetele lubade saamiseks nõutava tüübi- ja klassipädevuse kursuse.
- d) Piloot, kes läbib lennusimulaatoril läbiviidava kursuse, peab
 - 1) alustama järelevalve all lennatavate liinilendudega võimalikult kiiresti 21 päeva jooksul pärast lennuoskustesti läbimist;

kui järelevalve all lennatavate liinilendudega ei ole algust tehtud 21 päeva jooksul, peab käitaja pakkuma asjakohast lennuameti heaks kiidetud koolitust;

- 2) tegema mitte hiljem kui 21 päeva jooksul pärast lennuoskustesti läbimist kuus õhkutõusmist ja maandumist lennusimulaatoris, mis on sünteetilisi koolitusvahendeid käsitlevate nõuete kohane ning mille on heaks kiitnud lennuamet;

kõnealuse testi simulaatoris viib läbi lennukite tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI(A)), kes istub piloodikohal;

kui õhusõiduki hindamise ühisnõukogu (JOEB) seda soovib ja lennuamet selle heaks kiidab, võib õhkutõusmist ja maandumiste arvu vähendada;

kui need õhkutõusmised ja maandumised ei ole tehtud 21 päeva jooksul, peab käitaja pakkuma lennuameti heaks kiidetud täienduskoolitust;

- 3) teostama lennukis esimesed neli õhkutõusmist ja maandumist järelevalve all lennatavate liinilendude raames piloodikohal istuva lennukite tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI(A)) valve all.

Kui õhusõiduki hindamise ühisnõukogu (JOEB) seda soovib ja lennuamet selle heaks kiidab, võib õhkutõusmist ja maandumiste arvu vähendada.

OPS 1.950

Erinevustealane koolitus ja tutvumisõpe

- a) Käitaja tagab, et lennumeeskonna liige teeb läbi
- 1) erinevustealase koolituse, mille puhul omandatakse lisateadmisi ning läbitakse koolitus asjakohasel õppevahendi või lennukiga, kui
 - i) ta samal ajal käitavat tüüpi lennukiga lendab veel ka sama lennukitüübi teise variandi või sama lennukiklassi teist tüüpi lennukiga või
 - ii) käitavatel lennukitüüpidel või -variantidel muudetakse seadmeid ja/või protseduure;
 - 2) tutvumisõppe, mille kestel omandatakse lisateadmisi, juhul kui
 - i) ta hakkab lendama samasse tüüpi või varianti kuuluva teise lennukiga või
 - ii) käitavatel lennukitüüpidel või -variantidel muudetakse seadmeid ja/või protseduure.
- b) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks, millal erinevuste koolitust ja tutvumisõpet nõutakse.

OPS 1.955

Õhusõiduki kapteni määramine

- a) Käitaja tagab, et teise piloodi määramiseks õhusõiduki kapteniks ja tema õhusõiduki kaptenina tööle asumiseks
- 1) määratakse lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lennuametil vastuvõetav minimaalne lennukogemus ja
 - 2) mitmeliikmelises meeskonnas lendamiseks lõpetab piloot nõuetekohase meeskonna juhtimise kursuse (*command course*).
- b) Eespool oleva lõike a punktis 2 nõutud meeskonna juhtimise kursuse sisu peab olema kindlaks määratud lennutegevuskäsiraamatus ning see peab hõlmama vähemalt järgmist:
- 1) koolitus õhusõidukit jälgendaval koolitusvahendil (STD) (kaasa arvatud liinilennuõpe) ja/või lennuõpe;
 - 2) käitajapoolne lennuoskuste taseme kontroll õhusõiduki kapteni ülesannetes;

- 3) õhusõiduki kapteni kohustused;
- 4) järelevalve all toimuv liinilennuõpe õhusõiduki kaptenina. Piloodid, kellel juba on kvalifikatsioon vastavat tüüpi lennukiga lendamiseks, peavad lendama vähemalt kümme arvestuslikku marsruutlendu;
- 5) õhusõiduki kapteni liinilennu kontroll vastavalt OPS 1.965 lõike c nõuetele ning marsruudi- ja lennuvälja kvalifikatsioon vastavalt OPS 1.975 nõuetele ja
- 6) meeskonna koostöövõime koolituse teemad.

OPS 1.960

Õhusõiduki kaptenid, kellel on ametpiloodi luba

- a) Käitaja tagab, et
 - 1) ametpiloodi (CPL) omanik tegutseb õhusõiduki kaptenina lennukil, mis lennukikäsiraamatu kohaselt on sertifitseeritud ühe piloodiga käitamiseks, ainult siis, kui
 - i) reisijateveo lendudel visuaallennureeglite (VFR) järgi lähtelennuväljast kaugemal kui 50 meremiili on piloodil vähemalt 500 tundi üldlennuaega lennukitel või kehtiv instrumentaallennupädevus või
 - ii) lendudel mitmemootorilise lennukitüübiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi on piloodil vähemalt 700 tundi üldlennuaega lennukitel, sealhulgas 400 tundi kaptenina (vastavalt lennumeeskonna lubade väljajaandmist reguleerivatele nõuetele), millest 100 on lennatud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, millest omakorda 40 tundi on lennatud mitme mootoriga lennukiga. 400 kapteni lennutundi võib asendada teise piloodina lennatud tundidega järgmiselt: kaks teise piloodi lennutundi võrdub ühe kaptenina lennatud tunniga, tingimusel et need tunnid lennati kehtivas lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud mitme piloodiga meeskonna süsteemi järgi;
 - 2) lendudel instrumentaallennureeglite (IFR) järgi ühe piloodiga meeskonnas on täidetud lisaks eespool lõike a punkti 1 alalõikes ii sätestatule ka OPS 1.940 2. liite nõuded ja
 - 3) lendudel mitme piloodiga meeskonnas on piloodil lisaks eespool lõike a punktis 1 sätestatule enne õhusõiduki kapteniks saamist lõpetatud meeskonna juhtimise kursus vastavalt OPS 1.955 lõike a punkti 2 nõuetele.

OPS 1.965

Regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine

(Vt OPS 1.965 1. ja 2. liidet)

- a) Üldnõuded. Käitaja tagab, et
 - 1) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi regulaarsed korduvkoolitused ja kontrollid vastavalt konkreetsele lennukitüübile või -variandile, millega see lennumeeskonna liige lendab;
 - 2) lennutegevuskäsiraamatus avaldatakse lennuameti poolt heaks kiidetud regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise kava;
 - 3) regulaarse korduvkoolituse viib läbi alltoodud personal:
 - i) maapealne ja täienduskoolitus – sobiva kvalifikatsiooniga personal;
 - ii) koolitus lennukiga / õhusõidukit jälgendava koolitusseadmega (STD) – tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI), klassipädevuse lennuõpetaja (CRI) või õhusõiduki lendu jälgendava õppevahendi (STD) puhul – lennuõpetaja õhusõiduki lendu jälgendavatel vahenditel (SFI), tingimusel et TRI, CRI või SFI kogemused ja teadmised vastavad käitaja nõuetele ja on piisavad OPS 1.965 1. liite lõike a punkti 1 alalõike i alapunktides A ja B loetletud teemade õpetamiseks;
 - iii) avarii- ja päästevahustuse koolitus – sobiva kvalifikatsiooniga personal ja

- iv) meeskonna koostöövõime koolitus (CRM):
 - A) kogu regulaarset korduvkoolitust läbi viiv personal integreerib meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse teemad kõikidesse regulaarse korduvkoolituse etappidesse. Käitaja tagab, et kogu regulaarset korduvkoolitust läbi viiv personal on sobiva kvalifikatsiooniga ühendamaks meeskonna koostöövõime koolituse teemasid selle koolitusega;
 - B) meeskonna koostöövõime (CRM) moodulõpet viib läbi vähemalt üks lennuametile vastuvõetav meeskonna koostöövõime (CRM) koolitaja, keda võivad spetsiifiliste valdkondade õpetamisel abistada eksperdid;
- 4) regulaarset korduvkontrolli viib läbi alltoodud personal:
 - i) käitajapoolne lennuoskuste taseme kontroll – tüübipädevuse kontrolli piloot (TRE), klassipädevuse kontrolli piloot (CRE) või õhusõidukit jälgendava koolitusseadme (STD) puhul lennusimulaatoril kontrolliv piloot (SFE), kes on saanud koolituse meeskonna koostöövõime (CRM) ja vastavate oskuste hindamise alal;
 - ii) liinilennu kontrollid – käitaja poolt määratud, sobiva kvalifikatsiooniga õhusõiduki kaptenid, kes on lennuametile vastuvõetavad;
 - iii) avarii- ja päästevarustuse kontrollid – sobiva kvalifikatsiooniga personal.
- b) Käitajapoolne lennuoskuste taseme kontroll
 - 1) Käitaja tagab, et
 - i) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi käitajapoolsed lennuoskuste taseme kontrollid, et näidata oma pädevust tava-, ebatavaliste ja hädaolukorra toimingute sooritamisel, ja
 - ii) kontroll viiakse läbi ilma väliste visuaalsete orientiirideta, kui lennumeeskonna liige hakkab lennukiga lendama instrumentaallennureeglite (IFR) järgi;
 - iii) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi käitaja lennuoskuste taseme kontrollid tavalise lennumeeskonna koosseisus.
 - 2) Käitajapoolne lennuoskuste taseme kontroll kehtib kuus kuud alates selle sooritamise kuule järgnevast kuust, millele lisanduvad tasemekontrolli läbimise kuu järelejäänud päevad. Juhul, kui lennuoskuste taseme kontroll sooritatakse eelmise käitajapoolse kontrolli kehtimise viimase kolme kuu jooksul, hakkab see kehtima alates kontrolli sooritamise päevast ning kehtib kuus kuud alates eelmise käitajapoolse tasemekontrolli aegumiskuupäevast.
- c) Liinilennu kontroll. Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi liinilennu kontrolli lennukiga, et näidata oma oskusi lennutegevusraamatus kirjeldatud tavalistel liinilendudel. Liinilennu kontrolli tulemus kehtib 12 kuud lisaks sooritamise kuu ülejäänud päevadele. Juhul, kui liinilennu kontroll tehakse eelmise liinilennu kontrolli kehtimise viimase kolme kuu jooksul, kehtib selle tulemus alates selle sooritamise päevast kuni 12 kuu möödumiseni eelmise liinilennu kontrolli tulemuse aegumiskuupäevast.
- d) Avarii- ja päästevarustuse koolitus ning kontroll. Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi koolituse ja kontrolli pardal oleva avarii- ja päästevarustuse asukoha ja kasutamise kohta. Avarii- ja päästevarustuse kontrolli tulemus kehtib 12 kuud, millele lisanduvad selle sooritamise kuu järelejäänud päevad. Juhul, kui kontroll sooritatakse eelmise avarii- ja päästevarustuse kontrolli kehtimise kolme viimase kuu jooksul, kehtib selle tulemus alates sooritamise päevast kuni 12 kuu möödumiseni eelmise kontrolli tulemuse aegumiskuupäevast.
- e) Meeskonna koostöövõime koolitus (CRM). Käitaja tagab, et
 - 1) meeskonna koostöövõime koolituse teemad lisatakse regulaarse korduvkoolituse kõikidesse asjakohastesse etappidesse ning
 - 2) kõik lennumeeskonna liikmed teevad läbi spetsiaalse meeskonna koostöövõime (CRM) moodulkoolituse. Kõik meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse peamised teemad tuleb läbi võtta kuni kolme aasta jooksul.
- f) Maapealne koolitus ja täienduskoolitus. Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed teevad läbi maapealse koolituse ja täienduskoolituse vähemalt iga 12 kuu järel. Juhul, kui koolitus toimub kolme kalendrikuu jooksul enne 12 kuu möödumist, tuleb järgmine maapealne koolitus ja täienduskoolitus läbida 12 kuu jooksul alates eelmise koolituse kehtivuse lõppemisest.

- g) Koolitus lennukiga/õhusõidukit jälgendava koolitusseadmega. Käitaja tagab, et kõik lennumeeskonna liikmed teevad vähemalt iga 12 kuu järel läbi koolituse lennukiga/õhusõidukit jälgendava koolitusseadmega (STD). Kui koolitus toimub kolme kalendrikuu jooksul enne 12 kuu möödumist eelmisest koolitusest, peab järgmine koolitus lennukiga / õhusõidukit jälgendava koolitusseadmega (STD) toimuma 12 kuu jooksul alates eelmise koolituse kehtivuse lõppemise kuupäevast.

OPS 1.968

Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummal piloodikohal

(Vt OPS 1.968 1. liidet)

- a) Käitaja tagab, et
- 1) piloot, keda võib määrata täitma tööülesandeid ükskõik kummal piloodikohal, teeb läbi asjakohase koolituse ja kontrolli ning
 - 2) koolituse ja kontrollimise kava määratakse kindlaks lennutegevuskäsiraamatus ning see on lennuametile vastuvõetav.

OPS 1.970

Hiljutine lennukogemus

- a) Käitaja tagab, et
- 1) piloot määratakse minimaalse sertifitseeritud lennumeeskonna koosseisu kas piloteerivaks piloodiks või mittepiloteerivaks piloodiks üksnes juhul, kui ta on eelneva 90 päeva jooksul sooritanud sama tüüpi või klassi lennukiga või lennusimulaatoriga piloteeriva piloodina kolm starti ja kolm maandumist;
 - 2) piloot, kellel ei ole kehtivat instrumentaallennupädevust, määratakse õhusõiduki kapteniks õisel lennul üksnes juhul, kui ta on eelneva 90 päeva jooksul sooritanud ühe maandumise õösel kas sama tüüpi või klassi lennukiga või lennusimulaatoriga piloteeriva piloodina.
- b) Lõike a punktides 1 ja 2 sätestatud 90päevast ajavahemikku võib tüübipädevuse lennuõpetaja või kontrollpiloodi järelevalve all lennatavate liinilendude puhul pikendada kuni 120 päevani. 120 päevast pikema aja puhul loetakse hiljutise lennukogemuse nõue täidetuks, kui piloot teeb õppelennu või kasutab käitatava lennukitüübi lennusimulaatorit.

OPS 1.975

Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon

- a) Käitaja tagab, et enne, kui piloot määratakse õhusõiduki kapteniks või piloodiks, kellele õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegeerida, on ta omandanud küllaldased teadmised lennatava marsruudi ja lennuvälja (kaasa arvatud varulennuväljade) ning lennuväljade seadmete ja protseduuride kohta.
- b) Marsruutide ja lennuväljade kvalifikatsioon kehtib 12 kalendrikuud lisaks
- 1) kvalifikatsiooni saamise kuu lõpuni jäänud päevadele või
 - 2) sellele kuule, mil piloot viimati lendas antud marsruudil või lennuväljal.
- c) Marsruudi ja lennuvälja kvalifikatsiooni pikendatakse, kui eespool lõikes b toodud kehtivusaja jooksul lennatakse antud marsruudil või antud lennuväljale.
- d) Kui kvalifikatsiooni pikendatakse eelmise marsruudi ja lennuvälja kvalifikatsiooni kehtivuse viimase kolme kuu jooksul, algab kvalifikatsiooni kehtivusaeg selle pikendamise päevast ning kehtib 12 kuud alates eelmise kvalifikatsiooni aegumiskuupäevast.

OPS 1.978

Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm

(Vt OPS 1.978 1. liidet)

- a) Käitaja, kes teostab lende katkematult vähemalt kahe aasta jooksul, võib asendada lennumeeskonda hõlmavad OPS 1.978 1. liite lõikes a täpsustatud koolitus- ja kontrollimisnõuded alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga (ATQP), mille lennuamet on heaks kiitnud. Kui lennuamet seda vajalikuks peab, võib kaheaastast katkematu tegevuse nõuet lühendada.
- b) Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm peab sisaldama koolitust ja kontrollimist, millega luuakse oskuste tase, mis on vähemalt sama kõrge kui OPS 1.945, OPS 1.965 ja OPS 1.970 sätete järgimisega saavutatav tase, ning säilitatakse seda. Lennumeeskonna koolitus- ja kvalifikatsioonistandard kehtestatakse enne alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga alustamist; samuti täpsustatakse alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammiga nõutavad koolitus- ja kvalifikatsioonistandardid.
- c) Käitaja, kes taotleb luba alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi rakendamiseks, esitab vastavalt OPS 1.978 1. liite lõikele c lennuametile rakenduskaava.
- d) Lisaks OPS 1.965 ja OPS 1.970ga nõutavatele kontrollimistele tagab käitaja, et iga lennumeeskonna liige teeb läbi liinilendude hindamise (*Line Orientated Evaluation* – LOE).
- 1) Liinilendude hindamine tehakse simulaatoris. See võib toimuda heaks kiidetud alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi muu osa raames.
 - 2) Liinilendude hindamise kehtivusaeg on 12 kalendrikuud lisaks väljaandmiskuu järelejäävatele päevadele. Kui see antakse välja eelmise liinilendude hindamise kolme viimase kehtiva kuu jooksul, pikendatakse kehtivusaega väljaandmiskuupäevast kuni 12 kalendrikuu möödumiseni asjaomase eelmise liinilendude hindamise kehtivuse lõppkuupäevast.
- e) Pärast kaheaastast tegutsemist alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi alusel võib käitaja lennuameti heakskiidul pikendada OPS 1.965 ja OPS 1.970 kehtivusaegu järgmiselt:
- 1) käitajapoolne lennuoskuste taseme kontroll – 12 kalendrikuud lisaks väljaandmiskuu järelejäänud päevadele. Kui see antakse välja eelmise käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli kolme viimase kehtiva kuu jooksul, pikendatakse kehtivusaega väljaandmiskuupäevast kuni 12 kalendrikuu möödumiseni asjaomase eelmise käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli kehtivuse lõppkuupäevast;
 - 2) liinilennu kontroll – 24 kalendrikuud lisaks väljaandmiskuu järelejäänud päevadele. Kui see antakse välja eelmise liinilennu kontrolli kuue viimase kehtiva kuu jooksul, pikendatakse kehtivusaega väljaandmiskuupäevast kuni 24 kalendrikuu möödumiseni asjaomase eelmise liinilennu kontrolli kehtivuse lõppkuupäevast. Liinilennu kontrolli võib lennuameti loal teostada samal ajal liinilennu kvaliteedikontrolliga (*Line Oriented Quality Evaluation* – LOQE);
 - 3) avari- ja päästevarustuse kontroll – 24 kalendrikuud lisaks väljaandmiskuu järelejäänud päevadele. Kui see antakse välja eelmise kontrolli kuue viimase kehtiva kuu jooksul, pikendatakse kehtivusaega väljaandmiskuupäevast kuni 24 kalendrikuu möödumiseni asjaomase eelmise kontrolli kehtivuse lõppkuupäevast.
- f) Alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi eest vastutab ametisse määratud töötaja.

OPS 1.980

Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

(Vt OPS 1.980 1. liidet)

- a) Käitaja tagab, et lennumeeskonna liige lendab enam kui üht tüüpi või varianti õhusõidukiga üksnes juhul, kui ta on pädev seda tegema.
- b) Kui käitaja kaalub lendamise lubamist enam kui ühe tüübi või variandiga, tuleb tal tagada, et selline lendamine on põhjendatud, seejuures tuleb võtta arvesse asjasse puutuvate lennukite erinevusi ja/või sarnasusi ning järgmisi asjaolusid:
- 1) tehnoloogiline tase;
 - 2) käitamispetseduurid;
 - 3) käitamisomadused.

- c) Käitaja tagab, et enam kui ühe tüübi või variandiga lendav lennumeeskonna liige täidab kõiki N-alajaos nende tüüpide või variantide kohta sätestatud nõudeid, välja arvatud juhul, kui lennuamet on heaks kiitnud koolituse, kontrollimise ja hiljutise lennukogemusega seotud lennutundide ülekandmise/arvestamise korra.
- d) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks asjakohased protseduurid ja/või käitamiskiirangud lendamiseks enam kui ühe tüübi või variandiga. Need protseduurid ja kiirangud kiidab heaks lennuamet ning need hõlmavad järgmist:
- 1) lennumeeskonna liikmete minimaalset kogemust;
 - 2) minimaalse lennukogemuse nõudeid ühe tüübi või variandiga enne koolituse alustamist uue tüübi või variandiga lendamiseks;
 - 3) korda, mille alusel ühele tüübile või variandile kvalifitseerunud lennumeeskond koolitatakse ümber ja talle antakse kvalifikatsioon teise tüübi või variandiga lendamiseks;
 - 4) kõiki iga tüübi ja variandi suhtes kehtivaid hiljutise lennukogemuse nõudeid.

OPS 1.981

Lendamine kopteri ja lennukiga

- a) Kui lennumeeskonna liige lendab nii kopterite kui ka lennukitega,
- 1) tagab käitaja, et lennumeeskonna liige lendab ainult üht tüüpi lennuki ja üht tüüpi kopteriga;
 - 2) määrab käitaja lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lennuameti poolt heaks kiidetud asjakohased protseduurid ja/või käitamiskiirangud.

OPS 1.985

Koolitusdokumendid

- a) Käitaja
- 1) säilitab dokumendid kõikide lennumeeskonna liikmete poolt läbitud, punktide OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 ja 1.975 nõuetes sätestatud koolituste, kontrollimiste ja saadud kvalifikatsioonide kohta ning
 - 2) teeb asjaomase lennumeeskonna liikme palvel talle kättesaadavaks kõik teda (seda lennumeeskonna liiget) puudutavad dokumendid ümberõppekursuste ja plaanijärgsete regulaarsete koolituste ning kontrollimiste kohta.

OPS 1.940 1. liide

Lennumeeskonna liikmete asendamine lennu ajal

- a) Lennumeeskonna liikme ülesanded juhiste taga võib lennu ajal üle võtta mõni teine sobiva kvalifikatsiooniga meeskonnaliige.
- b) Õhusõiduki kapteni asendamine
- 1) Õhusõiduki kapten võib lennu juhtimise delegeerida
 - i) teisele kvalifitseeritud õhusõiduki kaptenile või
 - ii) lendudel ainult lennutasandist FL 200 kõrgemal – piloodile, kes on kvalifitseeritud lõike c kohaselt.
- c) Õhusõiduki kaptenit asendavale piloodile kehtivad järgmised miinimumnõuded:
- 1) kehtiv liinipiloodi luba;
 - 2) punktis OPS 1.945 ette nähtud ümberõppekoolitus ja kontroll (sealhulgas tüübipädevuse koolitus);
 - 3) kogu punktides OPS 1.965 ja OPS 1.968 ette nähtud regulaarne korduvkoolitus ja kontroll ning
 - 4) marsruudi kvalifikatsioon vastavalt OPS 1.975 nõuetele.
- d) Teise piloodi asendamine
- 1) Teist pilooti võib asendada
 - i) teine sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
 - ii) teise piloodi asenduspiloot, kes on kvalifitseeritud lõike e kohaselt.
- e) Teise piloodi asenduspiloodile kehtivad järgmised miinimumnõuded:
- 1) kehtiv ametpiloodiluba koos instrumentaallennupädevusega;
 - 2) ümberõppekoolitus ja kontroll, sealhulgas tüübipädevuse koolitus vastavalt OPS 1.945 nõuetele, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus;
 - 3) kogu OPS 1.965 nõuetes sätestatud regulaarne korduvkoolitus ja -kontroll, välja arvatud stardi- ja maandumiskoolitus, ja
 - 4) võib tegutseda teise piloodina ainult reisilennul ja mitte allpool lennutasandit FL 200;
 - 5) punktis OPS 1.970 sätestatud hiljutist lennukogemust ei nõuta. Piloodil tuleb siiski täita hiljutist lennusimulaatori ja lennuoskuse täienduskoolituse nõuet vähemalt iga 90 päeva järel. Selle täienduskoolituse võib ühendada OPS 1.965 nõuetes ette nähtud koolitusega.
- f) Süsteemi paneelioperaatori asendamine. Süsteemi paneelioperaatorit võib lennu ajal asendada pardainseneri lennundusloaga meeskonnaliige või lennuametile vastuvõetava kvalifikatsiooniga lennumeeskonna liige.

OPS 1.940 2. liide

Ühest piloodist koosneva meeskonna lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel

- a) OPS 1.940 lõike b punktis 2 nimetatud lennukeid võib instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel kasutada ühest piloodist koosnev meeskond, kui on täidetud järgmised nõuded:
- 1) käitajal peab lennutegevuskäsiraamatus olema piloodi ümberõppe ja regulaarse korduvkoolituse programm, milles on lisanõuded ühe piloodiga lendudeks;
 - 2) piloodikabiini toimingute hulka peavad eelkõige kuuluma
 - i) mootori töö juhtimine ja mootori käitamine hädaolukordades;
 - ii) tava-, ebaharilikes ja hädaolukordades ette nähtud kontrollkaartide kasutamine;
 - iii) sidepidamine lennujuhtimiskeskusega (ATC);
 - iv) väljumis- ja lähenemisprotseduurid;
 - v) autopiloodi kasutamine ja
 - vi) lihtsustatud lennudokumentide kasutamine.
 - 3) OPS 1.965 kohaselt nõutavad regulaarsed kontrollid tuleb ühe piloodiga lennumeeskonnal teha vastava lennukitüübi või -klassiga tingimustes, mis on samalaadsed kui lennu läbiviimise tingimused;
 - 4) piloot peab olema konkreetse lennukitüübi või -klassiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lennanud vähemalt 50 tundi, millest kümme tundi peab olema lennatud õhusõiduki kaptenina, ja
 - 5) minimaalne nõutav hiljutine lennukogemus piloodile, kes moodustab ühe piloodiga meeskonna, on instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel lendamisel viis lendu instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, kaasa arvatud kolm instrumentaallähenemist 90 eelneva päeva jooksul vastava lennukitüübi või -klassiga ühe piloodiga meeskonnas. Selle võib asendada instrumentaallennureeglite (IFR) järgi instrumentaallähenemise kontrolliga konkreetset tüüpi või klassi lennukiga.
-

OPS 1.945 1. liide

Käitaja ümberõppekursus

- a) Käitaja ümberõppekursus hõlmab järgmist:
- 1) maapealne koolitus ja kontroll, sealhulgas lennuki süsteemide käitamine, protseduurid tava-, ebaharilikes ja hädaolukordades;
 - 2) avarii- ja päästevarustuse koolitus ja kontroll, mis tuleb teha enne, kui algab lennukiga koolitus;
 - 3) koolitus ja kontroll lennukiga/õhusõidukit jälgendava koolitusseadmega ja
 - 4) liinilennud järelevalve all ja liinilennu kontroll.
- b) Ümberõppekursus viiakse läbi eespool lõikes a toodud järjekorras.
- c) Ümberõppekursusega tuleb liita meeskonna koostöövõime koolituse (CRM) teemad, mida peab õpetama sobiva kvalifikatsiooniga personal.
- d) Kui lennumeeskonna liige ei ole varem läbinud käitaja ümberõppe kursust, tagab käitaja, et lisaks eespool olevas lõikes a toodule teeb lennumeeskonna liige läbi esmaabialase üldkoolituse ja vajaduse korral ka koolituse, kus käsitletakse vete sooritatavat hädamaandumist vastava vees kasutatava varustuse abil.
-

OPS 1.965 1. liide

Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll – piloodid

- a) Regulaarne korduvkoolitus. Regulaarne korduvkoolitus peab hõlmama järgmist.
- 1) Maapealne koolitus ja täienduskoolitus
 - i) Maapealse koolituse ja täienduskoolituse programm peab hõlmama järgmist:
 - A) lennuki süsteemid;
 - B) käitamisprotseduurid ja -nõuded, sealhulgas jäätõrje ja jäätumisvastased protseduurid maa peal, ning
 - C) ülevaade õnnetustest/intsididentidest ja juhtumitest.
 - ii) Maapealsel koolitusel ja täienduskoolitusel omandatud teadmisi kontrollitakse küsimustikega või teiste sobivate meetoditega.
 - 2) Koolitus lennukiga / lennukit jäljendava õppevahendiga
 - i) Lennukiga / lennukit jäljendava õppevahendiga läbi viidava koolituse programmi järgi peab käsitlema kõiki lennuki süsteemide peamisi rikkeid ja nendega seotud protseduure kolme järjestikuse aasta jooksul.
 - ii) Kui mittetöötava mootoriga manöövreid harjutatakse lennukiga, tuleb mootoririket jäljendada.
 - iii) Koolituse lennukiga / lennukit jäljendava õppevahendiga võib ühendada käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolliga.
 - 3) Avarii- ja päästevarustuse koolitus
 - i) Avarii- ja päästevarustuse koolituse võib ühendada avarii- ja päästevarustuse kontrolliga ning see tuleb läbi viia lennukis või mõnes sobivas koolitusvahendis.
 - ii) Iga-aastane avarii- ja päästevarustuse koolitusprogramm peab hõlmama järgmist:
 - A) päästevesti selgapanemise harjutamine, kui lennuk on nendega varustatud;
 - B) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamine, kui lennuk on nendega varustatud;
 - C) tulekustutite kasutamise harjutamine;
 - D) lennukis oleva avarii- ja päästevahendite asukoha ja kasutamise koolitus;
 - E) igat liiki väljapääsude paiknemise ja kasutamise koolitus ning
 - F) turvaeeskirjad.
 - iii) Iga kolme aasta järel peavad koolitusprogrammi kuuluma järgmised teemad:
 - A) igat liiki väljapääsude kasutamise harjutamine;
 - B) evakueerimisliugraja kasutamise demonstreerimine, kui see kuulub lennuki varustuse hulka;
 - C) tegeliku või simuleeritud tulekahju kustutamine vahenditega, mis kuuluvad lennuki varustuse hulka. Haloon-tulekustutite asemel võib kasutada mõnda teist lennuametile vastuvõetavat vahendit;
 - D) suitsu mõju suletud alas ning kogu asjakohase varustuse kasutamise harjutamine suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas;
 - E) tegelike või jäljendatud pürotehniliste vahendite kasutamise harjutamine, kui need kuuluvad lennuki varustuse hulka, ning
 - F) päästeparvede kasutamise demonstreerimine, kui päästeparv kuulub lennuki varustuse hulka.

- 4) Meeskonna koostöövõime koolitus (CRM)
- i) Regulaarse korduvkoolituse kõikidesse etappidesse integreeritakse meeskonna koostöövõime (CRM) teemad ning
 - ii) koostatakse meeskonna koostöövõime (CRM) moodulõppe programm, mille kohaselt kõik meeskonna koostöövõime (CRM) peamisi järgmisi teemasid käsitletakse kuni kolme aasta jooksul:
 - A) inimlik eksimine ja usaldusväärsus, eksimuste ahel, eksimuste vältimine ja ärahoidmine;
 - B) ohutusalane kultuur ettevõttes, ohutusprotseduurid, organisatsioonilised tegurid;
 - C) stress, stressiga toimetulek, väsimus ja reageerimisvõime;
 - D) teabe vastuvõtmine ja töötlemine, olukorra teadvustamine, töökoormusega toimetulemine;
 - E) otsuste langetamine;
 - F) sidepidamine ja töö koordineerimine piloodikabiinis ja väljaspool seda;
 - G) juhtimisoskus ja käitumine meeskonnas, sünergia;
 - H) automaatika ja automaatika kasutamise filosoofia (kui see on antud tüübi puhul asjakohane);
 - I) spetsiifilised tüübile omased erinevused;
 - J) juhtumitel põhinevad analüüsid;
 - K) erilist tähelepanu nõudvad lisavaldkonnad, mis on kindlaks määratud õnnetuste ärahoidmise ja lennuohutuse programmis (vt OPS 1.037).
 - iii) Käitajad kehtestavad korra meeskonna koostöövõime korduvkoolituse programmi ajakohastamiseks. Programm vaadatakse läbi ajavahemiku jooksul, mis ei ületa kolme aastat. Programmi läbivaatamise käigus võetakse arvesse meeskonna koostöövõime koolituste hindamise mitteidentifitseeritavaid tulemusi ning teavet, mis on kindlaks tehtud õnnetuste ennetamise ja lennuohutuse programmi abil.
- b) Regulaarne kontrollimine. Regulaarne korduvkontroll peab hõlmama järgmist:
- 1) käitajapoolseid lennuoskuse taseme kontrollide:
 - i) käitajapoolsete lennuoskuste taseme kontrollide hulka peavad vajaduse korral kuuluma järgmised manöövrid:
 - A) katkestatud start, kui on olemas lennusiimulaator, vastasel korral ainult jäljendatud tegevus;
 - B) start mootoririkkega kiiruste V1 ja V2 vahel või kohe, kui see on ohutuse seisukohast võimalik;
 - C) täppis-instrumentaallähenedamine miinimumkõrgusele, mitme mootoriga lennukite puhul ühe mittetöötava mootoriga;
 - D) mittetäppislähenedamine miinimumkõrgusele;
 - E) katkestatud instrumentaallähenedamine miinimumkõrguselt, mitme mootoriga lennukite puhul ühe mittetöötava mootoriga, ning
 - F) maandumine ühe mittetöötava mootoriga. Ühe mootoriga lennukite puhul tuleb harjutada hädamaandumist.
 - ii) Kui manöövreid mittetöötava mootoriga harjutatakse lennukiga, peab mootoririket jäljendama.
 - iii) Lisaks eespool olevates alalõike i punktides A–F ette nähtud kontrollidele tuleb iga 12 kuu tagant täita lennumeeskonna liikmete lubade väljaandmist reguleerivaid nõudeid, mille võib ühendada käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolliga;

- iv) ainult visuaallennureeglite (VFR) järgi lendaval piloodil võib eespool olevates alalõike i punktides C–E ette nähtud kontrollid ära jätta, välja arvatud lähenemine ja kordusringile minek mitmemootorilise lennukiga ühe töötava mootoriga;
 - v) käitajapoolsed lennuoskuste taseme kontrollid peab läbi viima tüübipädevuse kontrolli piloot;
- 2) avari- ja päästevarustuse kontrollid. Kontrollida tuleb neid valdkondi, mille kohta on eespool oleva lõike a punkti 3 kohaselt läbi viidud kooolitus;
- 3) liinilennu kontrollid:
- i) liinilennu kontrollide käigus tehakse kindlaks, kas piloot on võimeline sooritama kogu liinilendu, sealhulgas lennueelseid ja lennujärgseid protseduure, ning kasutama ettenähtud seadmeid/varustust nii, nagu on lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud;
 - ii) hinnata tuleb lennumeeskonna liikmete koostöövõime (CRM) oskusi, kasutades hindamiseks lennuametile vastuvõetavat ja lennutegevuskäsiraamatus avaldatud meetodikat. Sellise hindamise eesmärk on järgmine:
 - A) anda kogu meeskonnale ja individuaalselt meeskonnaliikmetele tagasisidet ja määrata uue kooolituse vajadus ning
 - B) kasutada hindamistulemusi meeskonna koostöövõime (CRM) kooolitussüsteemi parandamiseks;
 - iii) liinilennu kontrollist mitteläbisaamise põhjusena ei kasutata üksnes meeskonna koostöövõime hinnanguid;
 - iv) kui piloodid tegutsevad nii piloteerivate kui ka mittepiloteerivate pilootidena, tuleb neid kontrollida mõlemates kohustes;
 - v) liinilennu kontrollid tuleb läbi viia lennukiga;
 - vi) liinilennu kontrollid tuleb läbi viia käitaja poolt määratud ja lennuametile vastuvõetavate õhusõiduki kaptenitega. Liinilendude kontrolli läbi viiv isik, kelle kohta on sätestatud nõuded OPS 1.965 lõike a punkti 4 alalõikes ii, peab olema kooolitatud meeskonna koostöövõime ja vastavate oskuste hindamises ning tal tuleb istuda vaatleja kohal, kui see on lennukisse paigaldatud. Pikkade lendude korral, kui pardal on ka lennumeeskonna lisaliikmed, võib see isik täita asenduspiloodi ülesandeid, kuid stardi, väljumise, esmase reisilennu, las-kumise, lähenemise ja maandumise ajal ei istu ta kummalgi piloodi istmel. Tema meeskonna koostöövõime (CRM) hinnangud põhinevad vaid tähelepanekutel, mida ta tegi lennu esmase ettevalmistuse (*briefing*), salongi ettevalmistuse (*cabin briefing*), piloodikabiini ettevalmistuse (*cockpit briefing*) ajal ning nende lennu etappide ajal, mil ta istub vaatleja kohal.
-

OPS 1.965 2. liide

Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll – süsteemi paneelioperaatorid

- a) Süsteemi paneelioperaatorite regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine peab vastama pilootidele kehtestatud nõuetele ja süsteemi paneelioperaatoritele kehtivatele lisanõuetele, välja arvatud need teemad, mis paneelioperaatoreid ei puuduta.
 - b) Kui võimalik, peab süsteemi paneelioperaatorite regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine toimuma koos piloodi regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimisega.
 - c) Liinilennu kontrolli viib läbi käitaja poolt määratud ja lennuametile vastuvõetav õhusõiduki kapten või süsteemi paneelioperaatori tüübipädevuse lennuõpetaja või kontrollpiloot.
-

OPS 1.968 1. liide

Piloodi kvalifikatsioon tegutsemiseks ükskõik kummal piloodikohal

- a) Õhusõiduki kaptenid, kelle kohustuste hulka kuulub ka töötamine parempoolsel istmel ja teise piloodi ülesannete täitmine, või õhusõiduki kaptenid, kes koolitust ja kontrolli läbi viies istuvad parempoolsel istmel, peavad läbima lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud lisakoolituse ja kontrolli koos käitajapoolsete lennuoskuse taseme kontrollidega, mis on sätestatud OPS 1.965 lõikes b. See lisakoolitus peab hõlmama vähemalt järgmisi teemasid:
- 1) mootoririke stardi ajal;
 - 2) lähenemine ja kordusringile minek ühe mittetöötava mootoriga ning
 - 3) maandumine ühe mittetöötava mootoriga.
- b) Kui manöövreid mittetöötava mootoriga sooritatakse lennukiga, tuleb mootoririket jälgendada.
- c) Parempoolsel istmel töötamiseks peavad olema sooritatud ja kehtima ka kontrollid, mida OPS kohaselt nõutakse töötamiseks vasakul istmel.
- d) Piloot, kes asendab õhusõiduki kaptenit, peab olema OPS 1.965 lõikes b sätestatud käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli ajal näidanud nende harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis tavaliselt ei kuulu asenduspiloodi kohustuste hulka. Juhul, kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi (näiteks autopiloodi tõttu), võib neid harjutusi ja protseduure sooritada ükskõik kummal istmel.
- e) Vasakul istmel tegutseval piloodil, kes ei ole õhusõiduki kapten, tuleb käitajapoolse lennuoskuste taseme kontrolli käigus näidata OPS 1.965 lõikes b sätestatud harjutuste ja protseduuride sooritamist, mis on tavaliselt mittepiloteeriva piloodina tegutseva õhusõiduki kapteni kohustused. Juhul, kui vasak- ja parempoolsel istmel töötamise vahel ei ole olulisi erinevusi (näiteks autopiloodi tõttu), võib neid harjutusi ja protseduure sooritada ükskõik kummal istmel.
-

OPS 1.978 1. liide

Alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm

- a) Käitaja alternatiivset koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi võib kohaldada järgmiste koolitust ja kvalifikatsiooni hõlmavate nõuete suhtes:
- 1) OPS 1.450 ja OPS 1.450 1. liide „Lennud halva nähtavusega – koolitus ja kvalifikatsioonid”;
 - 2) OPS 1.945 „Ümberõpe ja kontroll” ning OPS 1.945 1. liide;
 - 3) OPS 1.950 „Erinevustealane koolitus ja tutvumisõpe”;
 - 4) OPS 1.955 lõige b „Õhusõiduki kapteni määramine”;
 - 5) OPS 1.965 „Regulaarne korduvkoolitus ja kontrollimine” ning OPS 1.965 1. ja 2. liide;
 - 6) OPS 1.980 „Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga” ning OPS 1.980 1. liide.
- b) Alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi komponendid – alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm koosneb järgmistest osadest:
- 1) dokumendid, milles on üksikasjalikult selgitatud programmi reguleerimisala ja nõudeid;
 - 2) ülesandeanalüüs, et määrata kindlaks analüüsitud ülesanded järgmise suhtes:
 - i) teadmised;
 - ii) nõutavad oskused;
 - iii) seonduv oskustepõhine koolitus
ja vajaduse korral
 - iv) valideeritud käitumisnäitajad;
 - 3) õppekavad – õppekava ülesehitus ja sisu määratakse kindlaks ülesandeanalüüsi abil ning need sisaldavad lennuoskustega seotud eesmäärke, sealhulgas teavet selle kohta, millal ja kuidas kõnealuseid eesmäärke saavutada. Õppekava arendamise protsess peab olema lennuametile vastuvõetav;
 - 4) koolituse eriprogramm:
 - i) kõik lennukitüübid/-klassid alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi raames;
 - ii) õpetajad (klassipädevuse lennuõpetaja (CRI) / lennuõpetaja õhusõiduki lendu jälgendavatel vahenditel (SFI) / tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI)) ning muu personal, kes õpetab lennumeeskonda;
 - iii) kontrollpiloodid (klassipädevuse kontrolli piloot (CRE) / lennusimulaatori kontrolli piloot (SFE) / tüübipädevuse kontrolli piloot (TRE)); sealhulgas õpetajate ja kontrollpilootide standardimise meetod;
 - 5) tagasiside võimalus õppekava valideerimiseks ja täiustamiseks ning selle kindlaksmääramiseks, et programmiga täidetakse selle jaoks püstitatud eesmärgid;
 - 6) lennumeeskonna hindamise meetod nii regulaarse korduvõppe ja ümberõppe kui ka kontrollimise puhul. Hindamisprotsess sisaldab sündmusepõhist hindamist liinilendude hindamise (LOE) ühe osana. Hindamismeetod on kooskõlas OPS 1.965 sätetega;
 - 7) kvaliteedikontrolli integreeritud süsteem, millega tagatakse kooskõla kõigi programmi nõudeprotsesside ja -menetlustega;
 - 8) protsess, millega kirjeldatakse meetodit, mida on vaja kasutada, kui järelevalve- ja hindamisprogrammidega ei ole tagatud vastavus lennumeeskonna lennuoskuste ja kvalifikatsiooni kehtestatud standarditele;
 - 9) andmete järelevalve/analüüsimise programm.

- c) Rakendamine — käitaja koostab lennuametile vastuvõetava hindamis- ja rakendamisstrateegia. Järgmised nõuded peavad olema täidetud:
- 1) rakendamisprotsess hõlmab järgmisi etappe:
 - i) ohutuspõhendus, millega põhjendatakse järgmiste komponentide kehtivust:
 - A) läbivaadatud koolitus- ja kvalifikatsioonistandardid võrreldes OPS 1 raames saavutatud standarditega enne alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi kohaldamist;
 - B) mis tahes uued koolitusmeetodid, mida rakendatakse alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi osana.
 - Lennuameti nõusolekul võib käitaja luua ohutuspõhendusest erineva, kuid samaväärse meetodi;
 - ii) ülesande analüüsi tegemine, nagu on nõutud eespool lõike b punktis 2, et luua käitaja eesmärgipärane koolitusprogramm ning kehtestada sellega seonduvad koolituseesmärgid;
 - iii) tegevusperiood, mille jooksul kogutakse andmeid ja analüüsitakse neid, et tagada ohutuspõhenduse või selle ekvivalendi tõhusus ning valideerida ülesandeanalüüs. Asjaomase perioodi jooksul tegutseb käitaja jätkuvalt alternatiivsele koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammile eelnevate OPS 1 nõuete kohaselt. Kõnealuse perioodi pikkus lepitakse kokku lennuametiga;
 - 2) käitaja võib siis saada loa alternatiivse koolitus- ja kvalifikatsiooniprogrammi raames täpsustatud koolituseks ning kvalifitseerimiseks.
-

OPS 1.980 1. liide

Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

- a) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühe lennukiklassi, -tüübi või -variandiga, mis on loetletud kehtivates lennumeeskonna lubade väljaandmist reguleerivates nõuetes ja sellega seonduvates menetlustes, mis hõlmavad ühe piloodiga lennukiklasse ja/või -tüüpe ning mille kohta ei ole tema lennundusloal ühist kannet, tuleb käitajal täita järgmised nõuded:
- 1) lennumeeskonna liige ei tohi lennata rohkem kui
 - i) kolme kolbmootoriga lennukitüübi või variandiga või
 - ii) kolme turbopropellermootoriga lennukitüübi või variandiga või
 - iii) ühe turbopropellermootoriga lennukitüübi või -variandiga ja ühe kolbmootoriga lennukitüübi või -variandiga või
 - iv) ühe turbopropellermootoriga lennukitüübi või variandiga ja mis tahes sama klassi lennukiga;
 - 2) käitaja peab täitma kõiki punktis OPS 1.965 tema poolt käitatavatele lennukitüüpidele või -variantidele sätestatud nõudeid, kui ta ei ole demonstreerinud lennuametile vastuvõetavaid eriprotseduure ja/või käitamispäringuid.
- b) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühe lennukitüübi või -variandiga, mille kohta on tema lennundusloal üks või enam lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes (mitme piloodiga lennukitüüp) või sellega seonduvates menetlustes määratletud kannet, tagab käitaja, et
- 1) lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määratud minimaalne lennumeeskonna liikmete arv on kõikide tüüpide või variantide korral sama;
 - 2) lennumeeskonna liige ei lenda enam kui kahe lennukitüübi või -variandiga, mille kohta nõutakse eraldi kandeid lennundusloal, ning
 - 3) ühe lennuaja jooksul lennatakse ainult lennundusloa ühe kande all märgitud lennukitega juhul, kui käitaja ei ole piisava ettevalmistusaja tagamiseks kehtestanud protseduure.
- Märkus. Kui lennatakse lennukitega, mille kohta on lennundusloal rohkem kui üks kanne, siis vt allpool olevaid lõikeid c ja d.
- c) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühe lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes ja sellega seonduvates menetlustes loetletud lennukitüübi või variandiga (ühe piloodiga tüübid ja mitme piloodiga tüübid), kuid mitte ühise lennundusloa kande alusel, tuleb käitajal täita
- 1) eespool oleva lõike b punktide 1, 2 ja 3 nõudeid;
 - 2) allpool toodud lõike d nõudeid.
- d) Kui lennumeeskonna liige lendab rohkem kui ühe lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes ja sellega seonduvates menetlustes loetletud lennukitüübi või variandiga (mitme piloodiga tüübid), kuid mitte ühise lennundusloa kande alusel, tuleb käitajal täita järgmisi nõudeid:
- 1) eespool oleva lõike b punktide 1, 2 ja 3 nõudeid;
 - 2) enne lennundusloal oleva kahe kandega kaasnevate õiguste kasutamist
 - i) peab lennumeeskonna liige olema sooritanud kaks järjestikust käitajapoolset lennuoskuste taseme kontrolli ning peab olema lennanud 500 tundi asjakohase lennumeeskonna liikme kohustustes ärilise lennutranspordi lendudel sama käitaja juures;
 - ii) peab piloodil, kellel on lennukogemus käitaja juures ja kes kasutab lennundusloal oleva kahe kandega kaasnevaid õigusi ning kes seejärel määratakse õhusõiduki kapteniks ühel nendest lennukitüüpidest, olema minimaalne lennukogemus vähemalt kuus kuud ja 300 päeva õhusõiduki kaptenina ning ta peab olema sooritanud kaks järjestikust käitajapoolset lennuoskuste taseme kontrolli enne seda, kui ta saab jälle kasutada kahe lennundusloa kandega kaasnevaid õigusi;

- 3) enne uue lennukitüübi või -variandiga koolituse või lennu alustamist peab lennumeeskonna liikmetel olema lennuki põhitüübiga kolme kuu ja 150 tunni pikkune lennukogemus ja sealjuures sooritatud vähemalt üks lennuoskuste taseme kontroll;
 - 4) pärast esimest liinilennu kontrolli uue lennukitüübiga peab olema lennatud 50 tundi või 20 arvestuslikku marsruutlendu ainult seda tüüpi lennukiga;
 - 5) OPS 1.970 nõuded kõikide tüüpide osas, kui lennuamet ei ole lubanud lennutundide arvestamist vastavalt punktile 7;
 - 6) lennutegevuskäsiraamatus peab olema kindlaks määratud, kui pikaajalist liinilennu kogemust iga lennukitüübi puhul nõutakse;
 - 7) kui soovitakse ühe tüübi koolituse ja kontrolli ning hiljutise lennukogemuse arvestamist teise lennukitüübi puhul, tuleb käitajal lennuametile näidata, milliseid teemasid ei ole sarnasuste tõttu tarvis iga tüübi või variandi puhul korrata:
 - i) OPS 1.965 lõike b kohaselt peab iga aastal tegema kaks käitajapoolset lennuoskuste taseme kontrolli. Kui vastavalt punktile 7 arvestatakse ühe tüübi lennuoskuste taseme kontrolli tulemusi kahe tüübi jaoks, siis pikendavad kõik käitaja lennuoskuste taseme kontrollid ka teise tüübi jaoks käitaja lennuoskuste taseme kontrolli tulemust. Kui aeg tüübipädevuse pikendamiseks või uuendamiseks tehtavate lennuoskuste taseme kontrollide vahel ei ole pikem ajast, mis on igale tüübile lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevate nõuete kohaselt ette nähtud, siis on sellega lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevad nõuded täidetud. Lisaks sellele peab lennutegevuskäsiraamatus olema kindlaks määratud asjakohane ja heaks kiidetud regulaarne korduvkoolitus;
 - ii) OPS 1.965 lõike c kohaselt peab iga aastal tegema ühe liinilennu kontrolli. Kui vastavalt punktile 7 arvestatakse ühe tüübi või variandi liinilennu kontrolli tulemusi mitme tüübi või variandi jaoks, siis pikendavad kõik käitaja liinilennu kontrollid ka teise tüübi või variandi jaoks käitaja liinilennu kontrolli tulemust;
 - iii) iga-aastane avarii- ja päästevarustuse koolitus ja kontroll peab hõlmama iga tüübi kohta kehtestatud kõiki nõudeid;
 - 8) OPS 1.965 nõuded kõikide tüüpide või variantide osas, juhul kui lennuamet ei ole lubanud koolituse ja kogemuste arvestamist vastavalt punktile 7.
- e) Kui lennumeeskonna liige lendab mitme lennukitüübi või -variandiga, mis on määratletud lennumeeskonna liikmete lubasid käsitlevates nõuetes ja sellega seonduvates menetlustes (ühe piloodiga klass ja mitme piloodiga tüüp), tuleb käitajal näidata, et eriprotseduurid ja/või käitamispääsradad on heaks kiidetud vastavalt OPS 1.980 lõike d nõuetele.

O-ALAJAGU

SALONGIPERSONAL

OPS 1.988

Kohaldatavus

Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed vastavad käesoleva alajao nõuetele ja kõikidele teistele salongipersonali liikmeid käsitlevatele ohutusnõuetele.

Käesolevas määruses tähendab salongipersonali liige lennumeeskonda mittekuuluvat meeskonnaliiget, kes reisijate ohutuse huvides täidab talle käitaja või õhusõiduki kapteni poolt määratud ülesandeid lennuki reisijate salongis.

OPS 1.989

Tuvastamine

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed kannavad käitaja salongipersonali vormi ja on reisijatele selgesti salongipersonali liikmena äratuntavad.
- b) Teised salongis tööülesandeid täitvad personali liikmed, näiteks meditsiinipersonal, julgestuspersonal, lapsehoidjad, saatjad, tehniline personal, meelelahutuspersonal ja tõlgid ei kannu vormi, mille järgi reisijad võiksid eristada neid kui salongipersonali liikmeid, välja arvatud juhul, kui nad vastavad käesoleva alajao nõuetele ja teistele käesoleva määruse asjakohastele nõuetele.

OPS 1.990

Salongipersonali suurus ja koosseis

- a) Käitaja võib käitada lennukit, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle 19 ja millel on üks või enam reisijat, üksnes juhul, kui meeskonnas on vähemalt üks salongipersonali liige, kes täidab reisijate ohutuse huvides lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määratud ülesandeid.
- b) Eespool toodud lõike a nõuete täitmisel tuleb käitajal tagada, et minimaalne salongipersonali liikmete arv oleks suurem kui
 - 1) üks salongipersonali liige iga lennukis samale tasandile paigutatud 50 reisijakoha või 50 reisijakoha osa kohta või
 - 2) nende salongipersonali liikmete arv, kes aktiivselt osalevad lennuki salongi näitlikus evakueerimises või kes asjakohase analüüsi põhjal selles eeldatavasti osaleksid, välja arvatud juhul, kui suurim lubatud reisijakohtade arv on vähemalt 50 võrra väiksem evakueeritavate arvust näitlikul evakueerimisel, sest siis võib salongipersonali liikmete arvu vähendada ühe võrra iga 50 istekoha kohta, mille võrra suurim lubatud reisijakohtade arv on väiksem maksimaalsest sertifitseeritud reisijate istekohtade arvust.
- c) Erandolukordades võib lennuamet käitajalt nõuda salongipersonali lisaliikmete määramist meeskonda.
- d) Ettenägematute asjaolude korral võib nõutud minimaalset salongipersonali liikmete arvu vähendada, tingimusel et
 - 1) reisijate arvu on vähendatud lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud korra kohaselt ning
 - 2) pärast lendu esitatakse selle kohta lennuametile aruanne.
- e) Kui käitaja kasutab füüsilisest isikust ettevõtjate ja/või vabakutseliste või osalise tööajaga salongipersonali liikmete teenuseid, tuleb tal tagada, et järgitakse O-alajao nõudeid. Sellistel juhtudel tuleb erilist tähelepanu pöörata õhusõidukite tüüpide või variantide koguarvule, millega salongipersonali liige võib ärilises lennutranspordis lennata. See arv ei tohi ületada OPS 1.1030 nõuetes sätestatud ka siis, kui tema teenuseid kasutab veel teine käitaja.

OPS 1.995

Miimumnõuded

Käitaja tagab, et salongipersonali liikmed

- a) on vähemalt 18aastased;
- b) on läbinud korrapärase ajavahemike järel lennuameti poolt nõutava tervisekontrolli või tervise seisundi hindamise, et kontrollida nende tervise seisundi sobivust oma ülesannete täitmiseks;
- c) salongipersonal on edukalt läbinud algkoolituse vastavalt OPS 1.1005 nõuetele ja et salongipersonalil on ohutusalase koolituse läbimise tunnistus;
- d) salongipersonal on läbinud asjakohase ümberõppe ja/või erinevuste koolituse, mis hõlmab vähemalt punktis OPS 1.1010 loetletud teemasid;
- e) salongipersonal on läbinud regulaarse korduvkoolituse vastavalt OPS 1.1015 nõuetele;
- f) salongipersonal on pädev täitma oma ülesandeid vastavalt lennutegevuskäsiraamatus toodud korrale.

OPS 1.1000

Salongipersonali vanemliikmed

- a) Kui salongipersonali koosseisu on tööle määratud rohkem kui üks liige, tuleb käitajal määrata salongipersonali vanem. Lendudel rohkem kui ühe salongipersonali liikmega, kus nõuete kohaselt on vaja vaid üht, määrab käitaja ühe salongipersonali liikme vastutavaks õhusõiduki kapteni ees.
- b) Salongipersonali vanem vastutab õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus ette nähtud reisijate salongi tava-protseduuride ja hädaolukorra protseduuride läbiviimise ja koordineerimise eest. Turbulentsuse ajal olukorras, kui lennumeeskonnalt ei ole edastatud mingeid juhiseid, on salongipersonali vanemal õigus katkestada kõik ohutusega mitte seotud tegevused ning teatada lennumeeskonnale, milline on tekkinud turbulentsi tase ja kas on vaja lülitada sisse tablo turvavööde kinnitamise nõudega. Seejärel tuleks salongipersonalil julgestada reisijate salong ja muud vajalikud alad.
- c) Kui OPS 1.990 nõuete järgi peab meeskonnas olema rohkem kui üks salongipersonali liige, määrab käitaja salongipersonali vanemaks üksnes sellise isiku, kellel on vähemalt üheaastane töökogemus salongipersonali liikmena ja kes on lõpetanud vastava kursuse, mis hõlmab vähemalt järgmist:
 - 1) lennueelne ettevalmistus:
 - i) meeskonnatöö;
 - ii) salongipersonali töökohtade ja ülesannete jaotus;
 - iii) konkreetse lennuga seotud asjaolud, sealhulgas lennuki tüüp, seadmed, lennuliik ja piirkond ning reisijate kategooriad, pöörates erilist tähelepanu puuetega inimestele, lastele ja kandraamidele, ja
 - 2) meeskonnasisene koostöö:
 - i) distsipliin, ülesanded ja käsuliin;
 - ii) koordineerimise ja sidepidamise tähtsus;
 - iii) piloodi teovõimetus, ja
 - 3) ülevaade käitaja nõuetest ja õigusaktide nõuetest:
 - i) reisijate ohutusalane teavitamine, ohutuskaardid;
 - ii) lennukiköövide kindlustamine;

- iii) salongi võetava pagasi kinnitamine;
 - iv) elektroonilised seadmed;
 - v) tankimisprotseduurid, kui reisijad on lennukis;
 - vi) turbulents;
 - vii) dokumendid ning
- 4) inimfaktorid ja meeskonna koostöövõime;
 - 5) õnnetustest ja intsidentidest teatamine ning
 - 6) lennu- ja tööaja piirangud ja puhkeaja nõuded.
- d) Käitaja kehtestab toimingud, mille käigus salongipersonali vanema kohale valitakse järgmine kõige sobivama kvalifikatsiooniga salongipersonali liige juhul, kui ametis olev salongipersonali vanem ei ole võimeline edasi töötama. Need protseduurid peavad olema lennuametile vastuvõetavad ja nende kehtestamisel tuleb arvesse võtta salongipersonali liikme töökogemust.
- e) Meeskonna koostöövõime (CRM) koolitus: käitaja tagab, et koolitus hõlmab kõiki teemasid, mis on toodud OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a, ning neid käsitletakse salongipersonali vanema kursusel veerus f nõutud tasemel.

OPS 1.1002

Lennud ühe salongipersonali liikmega

- a) Käitaja tagab, et kõik uued salongipersonali liikmed, kellel ei ole eelnevat võrdväärset töökogemust, läbivad enne ainsa salongipersonali liikmena tööle asumist
- 1) lisaks punktides OPS 1.1005 ja OPS 1.1010 nõutule koolituse, milles pööratakse erilist tähelepanu järgmistele nõuetele ainsa salongipersonali liikmega lendudel:
 - i) vastutus õhusõiduki kapteni ees lennutegevuskäsiraamatus kindlaks määratud salongi ohutus- ja hädaolukorra protseduuri(de) täitmise eest;
 - ii) koostöö ja sidepidamise tähtsus lennumeeskonnaga, korda rikkuvate või võimalikku ohtu kujutavate reisijatega toimetulek;
 - iii) ülevaade käitaja nõuetest ja õigusaktide nõuetest;
 - iv) dokumendid;
 - v) õnnetustest ja intsidentidest teatamine;
 - vi) lennu- ja tööaja piirangud;
 - 2) vähemalt 20 tunnist ja 15 arvestuslikust marsruutlennust koosnevad tutvumislennud. Tutvumislennud viiakse läbi vastava kogemusega salongipersonali liikme järelevalve all lennukitüübiga, millega lennud toimuvad.
- b) Enne kui salongipersonali liige määratakse ainsa salongipersonali liikmena õhusõidukile tööle, tuleb käitajal tagada, et see salongipersonali liige on pädev täitma oma ülesandeid lennutegevuskäsiraamatus toodud korra kohaselt. Sobilikkus tööks ainsa salongipersonali liikmena määratletakse salongipersonali valiku, töölevõtmise, koolituse ja nende pädevuse hindamise kriteeriumite alusel.

OPS 1.1005

Ohutusalane algkoolitus

(Vt OPS 1.1005 1. liidet ja OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. liidet)

- a) Käitaja tagab, et enne ümberõppe alustamist on kõik salongipersonali liikmed edukalt läbinud ohutusalase algkoolituse, mis hõlmab vähemalt OPS 1.1005 1. liites loetletud teemasid.

- b) Koolituskursuse viib läbi lennuameti otsusel ja tingimusel, et lennuamet on kursuse heaks kiitnud,
- kas
- 1) käitaja
 - otseselt või
 - kaudselt koolitusorganisatsiooni kaudu, kes tegutseb käitaja nimel, või
 - 2) sertifitseeritud koolitusorganisatsioon.
- c) Algkoolituse kursuste programm ja ülesehitus peavad vastama kehtivatele nõuetele ja lennuamet peab need eelnevalt heaks kiitma.
- d) Vastavalt lennuameti otsusele annab kas lennuamet, käitaja või kursust läbi viiv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon ohutusalase koolituse läbimise tunnistuse salongipersonali liikmele, kes on läbinud ohutusalase algkoolituse ning teinud edukalt läbi punktis OPS 1.1025 nimetatud kontrolli.
- e) Kui lennuamet delegeerib käitajat või sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni andma salongipersonali liikmele ohutusalase koolituse läbimise tunnistuse, peab sellel olema selge viide lennuameti heakskiidule.

OPS 1.1010

Ümberõpe ja erinevustealane koolitus

(Vt OPS 1.1010 1. liide ja OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed on läbinud vastavalt kehtivatele eeskirjadele asjakohase ümberõppe ja erinevustealase koolituse, mis hõlmavad vähemalt OPS 1.1010 1. liites loetletud teemasid. Koolituskursus peab olema kirjeldatud lennutegevuskäsiraamatus. Lennuamet peab koolituskursuse programmi ja ülesehituse eelnevalt heaks kiitma.
- 1) Ümberõpe: ümberõppekursus tuleb lõpetada
 - i) enne, kui käitaja määrab salongipersonali liikme esimest korda tööle, või
 - ii) enne teisele lennukitüübile tööle määramist.
 - 2) Erinevustealane koolitus: erinevustealane koolitus tuleb lõpetada enne tööleasumist
 - i) käitatava lennukitüübi mõnele teisele variandile või
 - ii) samale lennukitüübile või -variandile, millel on erinev ohutusvarustus või mille ohutusvarustus asub teises kohas või millel on erinevad tava- ja ohuolukorra ohutusprotseduurid.
- b) Käitajal tuleb kindlaks määrata ümberõppe ja erinevustealase koolituse sisu, võttes arvesse salongipersonali varasemat töökogemust, mis on OPS 1.1035 nõuete kohaselt kantud salongipersonali koolitusdokumentidesse.
- c) Ilma et see piiraks OPS 1.995 lõike c kohaldamist, võib algkoolitust (OPS 1.1005) ning ümberõppe ja erinevuste koolitust (OPS 1.1010) omavahel kombineerida.
- d) Käitaja tagab, et
- 1) struktureeritud ja reaalsele oludele vastav ümberõpe viiakse läbi vastavalt OPS 1.1010 1. liite nõuetele;
 - 2) erinevustealane koolitus viiakse läbi struktureeritud ning
 - 3) ümberõppe ja vajaduse korral ka erinevuste koolitusprogramm sisaldab kogu ohutusvarustuse kasutamist ning kõiki konkreetsele lennukitüübile või -variandile kohaldatavaid tava- ja hädaolukordade protseduure ning koolitust ja praktikat kas konkreetset lennukit esindava koolitusvahendi või tõelise lennukiga.

- e) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed teevad enne esimest korda tööle määramist läbi käitaja meeskonna koostöövõime koolituse ja lennukitüübi kohase meeskonna koostöövõime koolituse vastavalt OPS 1.1010 lõike j 1. liite nõuetele. Sellel osal salongipersonalist, kes juba töötab käitaja juures salongipersonali liikmetena, kuid ei ole varem käitaja meeskonna koostöövõime koolitust läbi teinud, tuleb see koolitus lõpetada järgmise nõutava regulaarse korduvkoolituse ja kontrollimise ajaks vastavalt OPS 1.1010 lõike j 1. liite nõuetele, kaasa arvatud lennukitüübi kohane meeskonna koostöövõime koolitus, kui see on asjakohane.

OPS 1.1012

Tutvumislennud

Käitaja tagab, et pärast ümberõpet tutvuvad kõik salongipersonali liikmed lennukiga, enne kui nad asuvad tööle OPS 1.990 kohaselt nõutud minimaalse salongipersonali arvuga meeskonna koosseisus.

OPS 1.1015

Regulaarne korduvkoolitus

(Vt OPS 1.1015 1. liide ja OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed läbivad vastavalt OPS 1.1015 1. liite nõuetele regulaarse korduvkoolituse, mis hõlmab kõikidele salongipersonali liikmetele määratud tegevusi tava- ja hädaolukordade protseduurides.
- b) Käitaja tagab, et lennuameti kinnitatud regulaarne korduvkoolituse ja kontrollimise kava sisaldab teoreetilist õpet ja praktilist koolitust koos individuaalse praktikaga, nagu on kirjeldatud OPS 1.1015 1. liites.
- c) OPS 1.1025 nõuetes ette nähtud regulaarse korduvkoolituse ja sellega seotud kontrolli kehtivusaeg on 12 kuud, millele lisanduvad koolituse või kontrolli sooritamise kuu ülejäänud päevad. Kui kontroll tehakse eelmise kontrolli kehtivuse kolme viimase kuu jooksul, kehtib uue kontrolli tulemus alates kontrolli läbimise päevast ning kestab kuni 12 kuu möödumiseni eelmise kontrolli aegumiskuupäevast.

OPS 1.1020

Täienduskoolitus

(Vt OPS 1.1020 1. liide)

- a) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed, kes ei ole rohkem kui kuue kuu jooksul täitnud ühtegi lendudega seotud tööülesannet, kuid kelle eelmine OPS 1.1025 lõike b punktis 3 ette nähtud kontrolli tulemus veel kehtib, teevad läbi lennutegevuskäsiraamatus kirjeldatud täienduskoolituse vastavalt OPS 1.1020 1. liite nõuetele.
- b) Käitaja tagab, et salongipersonali liige, kes ei ole puudunud kõikide lennuga seotud ülesannete täitmiselt, kuid ei ole viimase kuue kuu jooksul töötanud OPS 1.990 lõike b kohaselt nõutava salongipersonali liikmena, teeb enne konkreetset lennukitüübil salongipersonali liikmena tööle asumist läbi kas
- 1) täienduskoolituse vastava lennukitüübiga või
 - 2) kaks tutvumislendu ärilistel lendudel selle lennukitüübiga.

OPS 1.1025

Kontrollid

- a) Vastavalt lennuameti otsusele tagab kas lennuamet, käitaja või koolituskursust läbi viiv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, et punktides OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 ja 1.1020 nõutud koolituse ajal või selle järel kontrollitakse kõiki salongipersonali liikmeid läbitud koolituse ulatuses, et veenduda nende oskuses täita ohutusalasaid tööülesandeid tava- ja hädaolukordades.

Vastavalt lennuameti otsusele tagab kas lennuamet, käitaja või koolituskursust läbi viiv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, et neid kontrollide viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga töötajad.

- b) Käitaja tagab, et kõik salongipersonali liikmed teevad läbi järgmised kontrollid:
- 1) ohutusalaane algkoolitus: OPS 1.1005 1. liites loetletud teemad;
 - 2) ümberõpe ja erinevusteaalne koolitus: OPS 1.1010 1. liites loetletud teemad;
 - 3) regulaarne korduvkoolitus: OPS 1.1015 1. liites loetletud teemad, ning
 - 4) täienduskoolitus: OPS 1.1020 1. liites loetletud teemad.

OPS 1.1030

Lendamine rohkem kui ühe tüübi või variandiga

- a) Käitaja tagab, et salongipersonali liige töötab kuni kolmel lennukitüübil; neljal lennukitüübil võib salongipersonali liige töötada lennuameti loal, tingimusel et nendest vähemalt kahel tüübil
- 1) on tüübist sõltumatud tava- ja hädaolukorra protseduurid ühesugused ning
 - 2) avariivarustus ja tüübikohased tava- ja hädaolukorra protseduurid samalaadsed.
- b) Eespool toodud lõike a kohaldamisel loetakse lennukitüübi variante erinevateks tüüpideks juhul, kui nad ei ole samalaadsed kõikides alltoodud aspektides:
- 1) avariiväljapääsu kasutamine;
 - 2) portatiivse avariivarustuse asukoht ja tüüp ning
 - 3) tüübikohased hädaolukorra protseduurid.

OPS 1.1035

Koolitusdokumendid

Käitaja

- 1) dokumenteerib kõik punktide OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 ja 1.1025 alusel nõutavad koolitused ja kontrollid ning
- 2) säilitab ohutuskoolituse läbimise tunnistusi ning
- 3) hoiab ajakohasena koolitusdokumente ja tervisekontrolli või hindamisdokumente, näidates koolitusdokumentide puhul ära ümberõppe, erinevusteaalse koolituse ja regulaarse korduvkoolituse kuupäevad ja sisu, ning
- 4) teeb salongipersonali liikme palvel talle kättesaadavaks kõik teda puudutavad dokumendid algkoolituse, ümberõppe ning regulaarse korduvkoolituse ja kontrollide kohta.

OPS 1.1005 1. liide

Ohutusala algkoolitus

Punktis OPS 1.1005 nimetatud ohutusala algkoolituse kursuse raames tuleb läbi võtta vähemalt järgmised teemad.

a) Tule- ja suitsutõrjeala koolitus:

- 1) rõhutatakse salongipersonali kohustust tegutseda kiiresti nendes hädaolukordades, millega kaasnevad tuli ja suits, erilist tähelepanu pööratakse tegeliku tulekolde kindlakstegemise tähtsusele;
- 2) lennumeeskonna viivitamatu teavitamise ning konkreetsete koordineerimis- ja abistavate tegevuste tähtsus tulekahju või suitsu avastamisel;
- 3) võimalike tulekahjuohtlike piirkondade, sealhulgas tualettide ja nendega seotud suitsudetektorite sagedase kontrollimise vajalikkus;
- 4) erinevad tulekahjuliigid ja iga tulekahjuliigi puhul sobivad kustutusvahendid ning vastavad protseduurid, kustutusvahendite kasutamise tehnikad, nende väärkasutamise tagajärjed ja kasutamine piiratud ruumis ning
- 5) lennuväljade maapealsete avarii- ja päästeteenistuste põhimenetlused.

b) Päästeõppus vees

Isikliku päästevahendite vees selgapanemise ja ujuvahendite kasutamise harjutamine; enne, kui salongipersonali liikmed asuvad esimest korda tööle päästevahenditega või teiste samalaadsete päästevahenditega varustatud lennukil, tuleb neile õpetada selle varustuse kasutamist ning lasta neil selle kasutamist vees harjutada.

c) Päästeõppus

Ellujäämiskoolitus vastavalt käitamiskiirkonna tingimustele (näiteks polaarialad, kõrb, džungel või meri).

d) Meditsiinilised aspektid ja esmaabi:

- 1) meditsiiniliste aspektide ja esmaabi andmise, esmaabikomplektide, vältimatu meditsiinilise abi komplektide, nende sisu ning vältimatu meditsiinilise abi vahendite kasutamise alane koolitus;
- 2) päästeõppusega seotud esmaabi ja vastav hügieen ning
- 3) lendamise füsioloogiline mõju, pöörates erilist tähelepanu hapnikuvaegusele (hüpoksiale).

e) Reisijate kohtlemine:

- 1) nõuanded, kuidas tunda ära ja tulla toime reisijatega, kes on (või jäävad) alkoholi- ja narkootikumide mõju all(a) või on agressiivsed;
- 2) meetodid, kuidas evakueerimise hõlbustamiseks motiveerida reisijaid ja juhtida inimesi;
- 3) eeskirjad salongi kaasa võetud pagasi (ka salongiteeninduseks vajalike esemete) ohutuks paigutamiseks ning oht, et see pagas võib muutuda ohtlikuks salongis viibijatele, kahjustada avarii- ja päästevahendite või takistada lennuki väljapääsude kasutamist;
- 4) reisijate õige istekohtade paigutamise tähtsus lennuki massi ja tasakaalu seisukohast; erilist tähelepanu pöörata puuetega inimeste paigutamisele ning vajadusele paigutada järelevalveta väljapääsude juures olevatele istmetele puueteta reisijad;
- 5) ülesanded, mida tuleb täita turbulentsuse korral, sealhulgas salongi turvalisuse kindlustamine;
- 6) ettevaatusabinõud, mis tuleb tarvitusele võtta, kui salongis veetakse elusaid loomi;
- 7) koolitus ohtlike kaupade kohta, sealhulgas R-alajao nõuded;
- 8) lennundusjulgustuse menetlused, sealhulgas S-alajao nõuded.

f) Sidepidamine

Koolitusel rõhutatakse salongipersonali ja lennumeeskonna vahelise tõhusa sidepidamise tähtsust, sealhulgas käsitletakse sidevahendite, ühise suhtlemiskeele ja terminoloogiat kasutamist.

g) Distsipliin ja kohustused:

- 1) salongipersonali liikmete tööülesannete täitmise tähtsus vastavalt lennutegevuskäsiraamatule;
- 2) jätkuv pädevus ja sobivus salongipersonali liikmena töötamiseks erilise tähelepanuga lennu- ja tööaja piirangutel ning puhkeaja nõuetel;
- 3) salongipersonali tegevust ja lennuameti rolli määratlevate lennunduseeskirjade tundmine;
- 4) üldteadmised asjakohasest lennundusterminoloogiast, lennuteooriast, reisijate paigutamisest, meteoroloogiast ja käitamispirkondadest;
- 5) salongipersonali lennuelne ettevalmistus ja konkreetsete tööülesannete täitmiseks vajaliku ohutusalase teabe saamine;
- 6) asjaomaste dokumentide ja käsiraamatute ajakohastena hoidmise ja käitaja muudatuste tegemise tähtsus;
- 7) olulisus teha kindlaks olukorrad, mil salongipersonali liikmetel on õigus ja kohustus alustada evakueerimist ja teisi hädaolukorra protseduure, ning
- 8) ohutusalaste ülesannete ja kohustuste tähtsus ning vajadus reageerida hädaolukordadele kohe ja tõhusalt;
- 9) teadlikkus pinnasaaste mõjust ja vajadusest teavitada lennumeeskonda mis tahes täheldatud pinnasaastest.

h) Meeskonna koostöövõime

- 1) Sissejuhatav meeskonna koostöövõime (CRM) kursus
 - i) Enne kui salongipersonali liige määratakse esimest korda täitma salongipersonali liikme tööülesandeid, lõpetab ta sissejuhatava meeskonna koostöövõime kursuse; äärlises lennutranspordis juba salongipersonali liikmetena töötaval salongipersonalil, kes ei ole eelnevalt nimetatud sissejuhatavat kursust lõpetanud, tuleb meeskonna koostöövõime sissejuhatav kursus lõpetada järgmiseks nõutud regulaarse korduvkoolituse ja/või kontrolli ajaks.
 - ii) OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemasid tuleb käsitleda tasemel, mida nõutakse veerus b „Meeskonna koostöövõime sissejuhatav kursus”.
 - iii) Meeskonna koostöövõime sissejuhatava kursuse peab läbi viima vähemalt üks salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja.

OPS 1.1010 1. liide

Ümberõppe ja erinevustealane koolitus

a) Üldnõuded

Käitaja tagab, et

- 1) ümberõppe ja erinevuste koolituse viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga isikud ning
- 2) ümberõppe ja erinevuste koolitusel õpetatakse, kus asuvad lennukil ohutusvarustus ja kõik päästevahendid, kuidas neid kätte saada ja kasutada, samuti kõiki lennukitüübile, -variandile ja konfiguratsioonile vastavaid tava- ja ohuolukorra menetlusi.

b) Tule- ja suitsutõrjealane koolitus

Käitaja tagab, et koolitusel

- 1) saavad kõik salongipersonali liikmed tegelikule olukorrale vastava ja praktilise koolituse kõikide konkreetset lennukil olevate tulekustutusvahendite ja kaitseriietuse kasutamise kohta. Selline koolitus peab hõlmama järgmist:
 - i) tüüpilise lennukisisesse tulekahju kustutamist, haloontulekustutite korral võib kasutada teisi kustutusained, ning
 - ii) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamist suletud ja suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas.

c) Uste ja väljapääsude kasutamine

Käitaja tagab, et

- 1) kõik salongipersonali liikmed harjutavad igat tüüpi või varianti tava- ja avariiväljapääsude kasutamist ja nende tegelikku avamist tavalises ja hädaolukorras, sealhulgas vajaduse korral seoses täiendavate jõusüsteemide rikkega. Koolitus peab sisaldama ka tegevust ja jõude, mida on vaja evakueerimise liugradade kasutamiseks. Kõnealune koolitus viiakse läbi lennukil või seda jäljendaval õppevahendil, ning
- 2) näidatakse kõikide teiste väljapääsude, näiteks lennuki kabiini akende kasutamist.

d) Evakueerimise liugraja kasutamise koolitus

Käitaja tagab, et

- 1) kõik salongipersonali liikmed laskuvad evakueerimise liugrada mööda alla kõrguselt, mis vastab lennuki peaparda läve kõrgusele maast;
- 2) liugrada kinnitatakse lennukile või seda jäljendavale õppevahendile ning
- 3) juhul, kui salongipersonali liiget valmistatakse ette töötamiseks lennukitüübil, mille peaparda väljapääsu läve kõrgus on oluliselt erinev nende lennukitüüpide omast, millel ta enne töötas, tuleb sooritada uus laskumine mööda evakueerimise liugrada.

e) Evakueerimise ja muude hädaolukordade protseduurid

Käitaja tagab, et

- 1) ohuolukorras evakueerimise koolituses õpetatakse ära tundma planeeritud või planeerimata evakueerimisi maal või vees. Selle koolituse ajal tuleb õpetada salongipersonali ära tundma, millal ei saa väljapääse kasutada ja millal on evakueerimisvahendid kasutamiskõlbmatud, ning
- 2) kõikidele salongipersonali liikmetele õpetatakse, kuidas toimida
 - i) tulekahju korral lennu ajal, erilise tähelepanuga sellel, kuidas teha kindlaks tegelikku tulekollet;

- ii) tugeva turbulentsuse korral;
 - iii) rõhu järsu alanemise korral, sealjuures harjutavad kõik salongipersonali liikmed portatiivsete hapnikuaparaatide tegelikku kasutamist, ning
 - iv) muude lennu ajal esineda võivate hädaolukordade korral.
- f) Inimeste juhendamine

Käitaja tagab, et õpetatakse, kuidas vastavalt lennukitüübile inimesi erinevates hädaolukordades tegelikult juhendada.

- g) Piloodi teovõimetus

Kui lennumeeskonna minimaalne koosseis on kuni kaks liiget, tagab käitaja, et kõigile salongipersonali liikmetele õpetatakse lennumeeskonna liikme teovõimetusena seotud protseduure ning istmete turvavööde ja kinnitusrühmade kasutamise mehhanisme. Lennumeeskonna liikmete hapnikusüsteemide kasutamise koolitus ja lennumeeskonna liikmete kontrollnimekirjade kasutamise koolitus, kui seda nõutakse käitaja standardsetes käitamisprotseduurides (SOP), tuleb korraldada näitliku praktilise demonstratsioonina.

- h) Ohutusvarustus

Käitaja tagab, et kõikidele salongipersonali liikmetele õpetatakse ja näidatakse, kus tegelikult asub ohutusvarustus ja kuidas seda kasutada, sealhulgas

- 1) liugrajad ja juhul, kui lennukil ei ole isekandvaid liugradasid, siis ka nende juurde kuuluvad köied;
 - 2) päästeparved ja liugteed, kaasa arvatud parve juurde kuuluvad ja/või sellel olevad seadmed ja varustus;
 - 3) päästevestid, laste päästevestid ja ujukoid;
 - 4) automaatselt rakenduvad hapnikusüsteemid;
 - 5) esmaabihapnik;
 - 6) tulekustutid;
 - 7) tuletõrjekirves või raudkang;
 - 8) avariituled, sealhulgas taskulambid;
 - 9) sidevahendid, sealhulgas megafonid;
 - 10) pakid päästevahenditega, sealhulgas nende sisu;
 - 11) pürotehnilised vahendid (tegelikud või jäljendatud);
 - 12) esmaabivahendite komplektid, vältimatu arstiabi komplektid, nende sisu ja vältimatu arstiabi varustus ning
 - 13) vajaduse korral muud salongi ohutusvahendid või -süsteemid.
- i) Reisijate teavitamine/ohutusvõtete demonstratsioon

Käitaja tagab, et salongipersonali koolitatakse OPS 1.285 nõuete järgi reisijate teavitamiseks ja juhendamiseks nii tavaliselt kui ka hädaolukordades.

- j) Kui meditsiinilisi põhiaspekte ja esmaabi andmist hõlmav koolitus ei sisaldanud nakkushaiguste vältimist eelkõige troopilises ja subtroopilises kliimas, antakse sellist koolitust, kui käitaja marsruutide võrgustikku laiendatakse või muudetakse nii, et see hakkab selliseid alasid hõlmama.

- k) Meeskonna koostöövõime (CRM). Käitaja tagab, et
- 1) enne järgmise lennukitüübi kohase meeskonna koostöövõime (CRM) ja/või regulaarse meeskonna koostöövõime koolituse alustamist on kõik salongipersonali liikmed läbinud käitaja meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse, milles käsitletakse OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemasid veerus c nõutud tasemel;
 - 2) kui salongipersonali liige läbib ümberõppe kursuse mingil teisel lennukitüübil, käsitletakse OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemasid veerus d „Lennukitüübi kohane meeskonna koostöövõime koolitus” nõutud tasemel;
 - 3) käitaja meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse ja lennukitüübi kohase meeskonna koostöövõime kursuse viib läbi vähemalt üks salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja.
-

OPS 1.1015 1. liide

Regulaarne korduvkoolitus

- a) Käitaja tagab, et regulaarse korduvkoolituse viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga isikud.
- b) Käitaja tagab, et iga 12 kuu järel toimuva praktilise koolituse kavasse kuuluvad
- 1) hädaolukorra protseduurid, sealhulgas piloodi teovõimetuse korral;
 - 2) evakueerimisprotseduurid, sealhulgas rahvahulga juhendamise võtted;
 - 3) reisijate evakueerimiseks tava- ja avariiväljapääsude avamise harjutamine kõikide salongipersonali liikmete poolt;
 - 4) ohutusvarustuse asukoht ja kasutamine, sealhulgas hapnikusüsteemide asukoht ja kasutamine ning päästevestide selgapanek, portatiivsete hapnikuaparaatide ja hingamisteede portatiivsete kaitsevahendite (PBE) kasutamine kõikide salongipersonali liikmete poolt;
 - 5) meditsiinilised aspektid ja esmaabi andmine, esmaabikomplektid, vältimatu meditsiinilise abi komplektid, nende sisu ning vältimatu meditsiinilise abi vahendid;
 - 6) esemete paigutamine salongis;
 - 7) julgestusprotseduurid;
 - 8) ülevaade intsidentidest ja õnnetustest;
 - 9) teadlikkus pinnasaaste mõjust ja vajadusest teavitada lennumeeskonda mis tahes täheldatud pinnasaastest ning
 - 10) meeskonna koostöövõime (CRM). Käitaja tagab, et meeskonna koostöövõime koolitus vastaks järgmistele nõuetele:
 - i) OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liite tabeli 1 veerus a toodud koolitusteemad tuleb iga-aastase regulaarse meeskonna koostöövõime koolituse kolmeaastase tsükli jooksul võtta läbi kuni veerus e nõutud tasemeni;
 - ii) koolituse õppekava koostamist ja läbiviimist korraldab salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja;
 - iii) kui meeskonna koostöövõime koolitust viiakse läbi üksikute moodulite kaupa, peab selle läbi viima vähemalt üks salongipersonali meeskonna koostöövõime õpetaja.
- c) Käitaja tagab, et ajavahemike järel, mis ei ületa kolme aastat, kuulub regulaarse korduskoolituse kavasse ka järgmine:
- 1) kõik salongipersonali liikmed harjutavad igat tüüpi või varianti tava- ja avariiväljapääsude kasutamist ja nende tegelikku avamist tavalises ja hädaolukorras, sealhulgas vajaduse korral seoses täiendavate jõusüsteemide rikkega. Koolitus peab sisaldama ka tegevust ja jõude, mida on vaja evakueerimise liugradade kasutamiseks. Kõnealune koolitus viiakse läbi lennukil või seda jälgendaval õppevahendil;
 - 2) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine;
 - 3) kõik salongipersonali liikmed saavad tegelikule olukorrale vastava ja praktilise koolituse kõikide konkreetsetes õhusõidukis olevate tulekustutusvahendite ja kaitseriietuse kasutamise kohta.

Selline koolitus peab hõlmama järgmist:

- i) kõik salongipersonali liikmed kustutavad tüüpilise lennukisisese tulekahju, haloontulekustutite korral võib kasutada teisi kustutusained, ning
- ii) hingamisteede kaitsevahendite kasutamise harjutamine suletud ja suitsuga täidetud jäljendatud keskkonnas;

- 4) pürotehniliste vahendite (tegelike või jäljendatud) kasutamine ning
 - 5) päästeparvede või liugteede (kui lennuk on nendega varustatud) kasutamise demonstreerimine;
 - 6) kui lennumeeskonna minimaalne koosseis on kuni kaks liiget, tagab käitaja, et kõigile salongipersonali liikmetele õpetatakse lennumeeskonna liikme teovõimetuse protseduure ning istmete turvavööde ja kinnitusrihmade kasutamise mehhanisme. Lennumeeskonna liikmete hapnikusüsteemide kasutamise koolitus ja lennumeeskonna liikmete kontroll-nimekirjade kasutamise koolitus, kui seda nõutakse käitaja standardsetes käitamispetseduurides (SOP), tuleb korraldada näitliku praktilise demonstratsioonina.
- d) Käitaja tagab, et salongipersonali liikmete koolitusse kuuluvad kõik asjakohased OPS 1 III lisa nõuded.
-

OPS 1.1020 1. liide

Täienduskoolitus

Käitaja tagab, et täienduskoolituse viivad läbi sobiva kvalifikatsiooniga isikud ja selle läbivad kõik salongipersonali liikmed ning see hõlmab vähemalt järgmist:

- 1) hädaolukorra protseduurid, sealhulgas piloodi teovõimetuse korral;
 - 2) evakueerimisprotseduurid, sealhulgas rahvahulga juhendamise võtted;
 - 3) igat tüüpi või varianti tava- ja avariiväljapääsude kasutamise harjutamine ja nende tegelik avamine tavalises ja hädaolukorras, sealhulgas vajaduse korral seoses täiendavate jõusüsteemide rikkega. Koolitus peab sisaldama ka tegevust ja jõude, mida on vaja evakueerimise liugradade kasutamiseks. Kõnealune koolitus viiakse läbi lennukil või seda jälgendaval õppevahendil;
 - 4) kõikide teiste väljapääsude, sealhulgas kabiini akende toimimise demonstreerimine, ning
 - 5) ohutusvarustuse, sealhulgas hapnikusüsteemide asukoht ja kasutamine ning päästevestide selgapanek, portatiivsete hapnikuaparaatide ja hingamisteede portatiivsete kaitsevahendite kasutamine.
-

OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. liide

Koolitus

- 1) Meeskonna koostöövõime (CRM) koolituse kava koos meeskonna koostöövõime metoodika ja mõistetega peab olema toodud lennutegevuskäsiraamatus.
- 2) Tabelis 1 on toodud meeskonna koostöövõime koolitusteemad, mida tuleb erinevat liiki koolitustel käsitleda.

Tabel 1

Meeskonna koostöövõime (CRM) koolitus

Koolituse teemad a	Sissejuhatav CRM kursus b	Käitaja CRM koolitus c	Lennuki tüübi kohane CRM koolitus d	Iga-aastane regulaarne CRM koolitus e	Salongipersonali vanema kursus f	
Üldpõhimõtted						
Inimfaktorid lennunduses. Üldjuhised seoses CRM põhimõtete ja eesmärkidega	Süvendatult	Ei nõuta	Ei nõuta	Ei nõuta	Ülevaade	
Inimtegevus ja selle piiratus						
Iga üksiku salongipersonali liikme seisukohast						
Teadlikkus oma isiksusest, inimlik viga ja usaldatavus, suhtumised ja hoiakud, enesehinnang	Süvendatult	Ei nõuta	Ei nõuta	Ülevaade (kolmeaastane tsükkel)	Ei nõuta	
Stress ja sellega toimetulek						
Väsimus ja reageerimisvõime						
Veenvus						
Teadlikkus olukorrast, info omandamine ja töötlemine						
Kogu lennukimeeskonna seisukohast						
Vigade ärahoidmine ja avastamine	Ei nõuta	Süvendatult	Sõltuvalt tüübist (tüüpidest)	Ülevaade (kolmeaastane tsükkel)	Tugevdamine (sõltuvalt salongipersonali vanema tööülesannetest)	
Ühine teadlikkus olukorrast, info omandamine ja töötlemine						
Töökoormuse jagamine						
Tõhus suhtlemine ja koostöö meeskonnaliikmete vahel, sealhulgas lennukimeeskonna ja vähekoogenud salongitöötajatega, kultuurilised erinevused						
Juhioskused, koostöö, sünergia, otsuste langetamine, delegerimine						
Individaalsed ja meeskondlikud kohustused, otsused ja tegevus						
Reisijatega seotud inimfaktorite (inimeste juhendamine, reisijate stress, konfliktide haldamine, meditsiinilised tegurid) tuvastamine ja juhtimine						
Lennukitüübiga seotud üksikasjad (kitsas/lai kere, ühe-/mitmetasandiline salong), lennukimeeskonna ja salongipersonali koosseis ja reisijate arv						Ei nõuta

Koolituse teemad a	Sissejuhatav CRM kursus b	Käitaja CRM koolitus c	Lennuki tüübi kohane CRM koolitus d	Iga-aastane regulaarne CRM koolitus e	Salongipersonali vanema kursus f
Käitaja ja ettevõtte seisukohast					
Ettevõtte ohutuskultuur, töökord (SOP), organisatsioonilised tegurid ja tegevuse liik	Ei nõuta	Süvendatult	Sõltuvalt tüübist (tüüpidest)	Ülevaade (kolmeaastane tsükkel)	Tugevdamine (sõltuvalt salongipersonali vanema tööülesannetest)
Tõhus suhtlemine ja koostöö ülejäänud käitamispersonaliga ja maapealsete teenistustega				Nõutav	
Osalemine salongi ohutust puudutavate intsidentide ja õnnetuste ettekannete koostamises		Nõutav			
Juhtumitel põhinevad analüüsid (vt märkust)		Nõutav		Nõutav	
<p><i>Märkus.</i> Veerg d – kui vastavat tüüpi lennukiga toimunud juhtumi uuringu tulemusi ei ole võimalik saada, tuleb kaaluda sarnaslaadse lennutegevuse mahu ja ulatusega juhtumitel põhinevaid analüüse</p>					

OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. liide

Meditšiinilised aspektid ja esmaabikoolitus

- a) Meditsiinilisi aspekte ja esmaabi andmist hõlmav koolitus sisaldab järgmisi valdkondi:
- 1) lendamise füsioloogia, sealhulgas hapnikuvajadus ja hapnikuvaegus (hüüpoksia);
 - 2) meditsiinilised hädaolukorrad lennunduses, sealhulgas:
 - i. astma;
 - ii. lämbumine;
 - iii. infarkt;
 - iv. stressireaktsioonid ja allergilised reaktsioonid;
 - v. šokk;
 - vi. insult;
 - vii. epilepsia;
 - viii. diabeet;
 - ix. lennuhaigus;
 - x. hingeldamine;
 - xi. seedehäired ja
 - xii. erakorraline sünnitus;
 - 3) praktiline elustamine suust-suhu hingamise teel, mille peavad läbi tegema kõik lennumeeskonna liikmed, võttes arvesse lennukikeskkonda ja kasutades selleks spetsiaalselt ette nähtud elusuuruses nukku;
 - 4) põhiline esmaabi ja ellujäämiskoolitus, sealhulgas tegutsemine järgmistes olukordades:
 - i. teadvuseta isikud;
 - ii. põletused;
 - iii. haavad ning
 - iv. luumurrud ja pehmete kudede vigastused;
 - 5) tervislik seisund ja hügieen reisi ajal, sealhulgas:
 - i. nakkushaigustega kokkupuutumise oht, eelkõige troopilistel ja subtroopilistel aladel lennates. Nakkushaigustest teatamine, kaitse nakkuse eest ning vee ja toiduga edasikanduvate haiguste vältimine. Koolitus sisaldab vahendeid selliste ohtude vähendamiseks;
 - ii. hügieen pardal;
 - iii. surm pardal;
 - iv. kliiniliste jäätmete käitlemine;
 - v. õhusõiduki desinfitseerimine ning
 - vi. valveloleku haldamine, väsimuse füsioloogilised aspektid, unefüsioloogia, ööpäevane rütm ja ajavööndi muutused;
 - 6) lennuki asjakohase varustuse, sealhulgas esmaabikomplektide, vältimatu arstiabi komplektide, esmaabihapniku ja vältimatu arstiabi vahendite kasutamine.
-

P-ALAJAGU

KÄSIRAAMATUD, TEHNILISED PÄEVIKUD JA DOKUMENDID

OPS 1.1040

Üldnõuded lennutegevuskäsiraamatule

- a) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamat sisaldab kõiki juhendeid ja kogu teavet, mis on vajalik käitavale personalile oma kohustuste täitmiseks.
- b) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu sisu, sealhulgas kõikide selle muudatuste ja paranduste sisu, ei oleks vastuolus lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tingimuste ega ühegi kehtiva eeskirjaga ning oleks vastuvõetav lennuametile või vajaduse korral lennuameti poolt heaks kiidetud.
- c) Kui lennuamet ei ole teisiti lubanud või kui riigisiseste õigusaktidega ei ole teisiti sätestatud, peab käitaja koostama oma lennutegevuskäsiraamatu inglise keeles. Lisaks sellele võib käitaja nimetatud käsiraamatu või selle osad tõlkida mingis- se teise keelde ja kasutada neid selles keeles.
- d) Kui käitajal peaks tekkima vajadus uue lennutegevuskäsiraamatu koostamiseks või selle peamiste osade / üksikute kõi- dete uuendamiseks, peab ta täitma eeltoodud lõike c nõudeid.
- e) Käitaja lennutegevuskäsiraamat võib koosneda mitmest eraldi köitest.
- f) Käitaja tagab, et kogu käitavale personalile on kergesti kättesaadavad lennutegevuskäsiraamatu kõik need osad, mis kä- sitlevad nende tööülesandeid. Lisaks sellele peab käitaja vastavalt vajadusele andma meeskonnaliikmetele lennutege- vuskäsiraamatu A- ja B-osade või nende alajagude koopiad isiklikuks kasutamiseks.
- g) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatut muudetakse ja täiendatakse nii, et selles sisalduvad juhendid ja teave oleksid ajakohased. Käitaja tagab, et kogu käitavat personali teavitatakse muudatustest, mis puudutavad nende töökohustusi.
- h) Kõikidel isikutel, kellel on lennutegevuskäsiraamat või selle mingi osa, tuleb hoida seda ajakohasena ning lisada sellele käitaja poolt tehtud muudatused ja täiendused.
- i) Käitajal tuleb kavandatud muudatused ja täiendused enne nende kehtimahakkamist esitada lennuametile. Kui muu- datus puudutab ükskõik millist lennutegevuskäsiraamatu osa, mis vastavalt OPS nõuetele peab olema heaks kiidetud, tuleb heakskiit saada enne muudatuse jõustumist. Kui muudatusi või täiendusi on ohutuse huvides vaja teha otsekohe, võib need kohe avaldada ja rakendada juhul, kui nõutava heakskiidu saamiseks on taotlus esitatud.
- j) Käitaja teeb lennutegevuskäsiraamatusse kõik lennuameti poolt nõutud muudatused ja täiendused.
- k) Käitaja peab tagama, et kogu heaks kiidetud dokumentidest võetud teave ning kõik heaks kiidetud dokumentidesse tehtud muudatused kajastuvad lennutegevuskäsiraamatus õigesti ning et lennutegevuskäsiraamatus olev teave ei ole vas- tuolus ühegi heaks kiidetud dokumendiga. See nõue ei takista siiski käitajal rangemate andmete ja protseduuride kasutamist.
- l) Käitaja peab tagama, et lennutegevuskäsiraamatu sisu on esitatud kujul, mida on lihtne kasutada. Lennutegevuskäsi- raamatu ülesehituse kavandamisel tuleb järgida inimfaktori põhimõtteid.
- m) Paber kandjal oleva lennutegevuskäsiraamatu asemel võib lennuamet lubada käitajal esitada oma lennutegevuskäsira- amatut või selle osasid ka mingil teisel kujul. Sellisel juhul tuleb lennutegevuskäsiraamatule tagada vastuvõetava tase- mega juurdepääs, kasutatavus ning usaldatavus.
- n) Lennutegevuskäsiraamatu kasutamine lühendatud kujul ei vabasta käitajat OPS 1.130 nõuete täitmisest.

OPS 1.1045

Lennutegevuskäsiraamatu ülesehitus ja sisu

(Vt OPS 1.1045 1. liidet)

- a) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu põhiline ülesehitus on järgmine:
- A-osa: üldosa/põhiosa (*General/Basic*)

Selles osas on toodud kõik lennuki tüübist sõltumatud ja ohutuks käitamiseks vajalikud käitamistavad, juhendid ja protseduurid.
 - B-osa: lennukite käitamine (*Aeroplane Operating Matters*)

See osa sisaldab kõiki lennuki tüübiga seotud juhendeid ja protseduure, mida on vaja ohutuks käitamiseks. Selles osas tuleb arvesse võtta kõiki erinevusi käitaja poolt kasutatavate lennukitüüpide, variantide ja üksikute lennukite vahel.
 - C-osa: marsruutide ja lennuväljade juhendid ja teave (*Route and Aerodrome Instructions and Information*)

See osa koosneb kõigist lennutegevuse piirkonnas vaja minevatest juhenditest ja kogu vajalikust teabest.
 - D-osa: koolitus (*Training*)

Selles osas on kõik juhendid personali koolituse kohta, mille läbimist lendamise ohutuse eesmärgil nõutakse.
- b) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu sisu vastab OPS 1.1045 1. liite nõuetele ning on kooskõlas lennutegevuse piirkonna ja liigiga.
- c) Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatu üksikasjalik ülesehitus on lennuametile vastuvõetav.

OPS 1.1050

Lennukikäsiraamat

Kõikide lennukite kohta, mida käitaja käitab, tuleb tal pidada kehtivat ja heaks kiidetud lennukikäsiraamatut või sellega võrdväärset dokumenti.

OPS 1.1055

Lennupäevik

- a) Käitaja säilitab iga sooritatud lennu kohta lennupäeviku vormis järgmist teavet:
- 1) lennuki registreerimistunnus;
 - 2) kuupäev;
 - 3) meeskonnaliikme(te) nimi (nimed);
 - 4) meeskonnaliikme(te) tööülesanded;
 - 5) väljalennu koht;
 - 6) saabumiskoht;
 - 7) väljumisaeg (blokkaja algus);
 - 8) saabumisaeg (blokkaja lõpp);

- 9) lennuaeg tundides;
 - 10) lennu iseloom/liik;
 - 11) lennuintsidendid, tähelepanekud (kui on) ning
 - 12) õhusõiduki kapteni allkiri (või sellega samaväärne kinnitus).
- b) Lennuamet võib lubada käitajal lennuki lennupäevikut või selle osasid mitte pidada juhul, kui asjakohane teave on kättesaadav teistes dokumentides.
- c) Käitaja tagab, et kõik sissekanded tehakse kohe, õiges ajalises järjestuses ning püsivatena.

OPS 1.1060

Operatsiooniline lennuplaan

- a) Käitaja peab tagama, et operatsiooniline lennuplaan ja lennu ajal tehtavad kanded sisaldavad järgmist teavet:
- 1) lennuki registreerimistunnus;
 - 2) lennuki tüüp ja variant;
 - 3) lennu sooritamise kuupäev;
 - 4) lennu tunnus;
 - 5) lennumeeskonna liikmete nimed;
 - 6) lennumeeskonna liikmete tööülesanded;
 - 7) väljalennu koht;
 - 8) väljalennu aeg (tegelik blokkaja algus, stardiaeg);
 - 9) saabumise koht (planeeritud ja tegelik);
 - 10) saabumise aeg (tegeliku maandumise ja blokkaja lõpu järgi);
 - 11) lennu liik (ETOPS, VFR, ülelend jne);
 - 12) marsruut ja selle osad koos kontrollpunktidega/teekonnapunktidega, vahemaad, aeg ja trassid;
 - 13) planeeritav reisi kiirus ja lennuajad kontrollpunktide/teekonnapunktide vahel; arvestuslikud ja tegelikud ülelennuajad;
 - 14) ohutud kõrgused ja minimaalsed lennutasandid;
 - 15) planeeritud kõrgused ja lennutasandid;
 - 16) kütusekulu arvestamine (registreeritud andmed lennu ajal tehtud kütusekontrollide kohta);
 - 17) pardal oleva kütuse kogus mootorite käivitamisel;
 - 18) sihtlennuvälja varulennuväli/-väljad ja vajaduse korral ka stardilennuvälja varulennuväljad ja varulennuväljad marsruudil, kaasa arvatud eespool punktides 12, 13, 14 ja 15 nõutud teave;
 - 19) ATS lennuplaani esialgne luba ja järgnevad load;
 - 20) lennu ajal tehtud ümberplaneerimiste arvestused ning
 - 21) asjakohane meteoroloogiline teave.

- b) Operatsioonilisest lennuplaanist võib välja jätta punktid, mis on hõlpsasti kättesaadavad teistest dokumentidest või mõnest teisest vastuvõetavast allikast või mis ei ole antud lennu liigi puhul asjasse puutuvad.
- c) Käitaja peab tagama, et operatsiooniline lennuplaan ja selle kasutamine oleksid kirjeldatud käitaja lennutegevuskäsiraamatus.
- d) Käitaja tagab, et kõik kanded operatsioonilisse lennuplaani tehakse seostatult, õiges ajalises järjestuses ning püsivatena.

OPS 1.1065

Dokumentide säilitamise aeg

Käitaja tagab, et kõiki dokumente ning kogu asjakohast käitamisalast ja tehnilist teavet iga üksiku lennu kohta säilitatakse OPS 1.1065 1. liites ette nähtud aja jooksul.

OPS 1.1070

Käitaja jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat

Käitajal tuleb pidada kehtivat ja heaks kiidetud jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamatut vastavalt M-osa jaotise M.A.704 „Jätkuva lennukõlblikkuse korraldamise käsiraamat” nõuetele.

OPS 1.1071

Lennuki tehniline päevik

Käitajal tuleb pidada lennuki tehnilist päevikut vastavalt M-osa lõike M.A.306 „Käitaja tehniline päevik” nõuetele.

—

OPS 1.1045 1. liide

Lennutegevuskäsiraamatu sisu

Käitaja tagab, et lennutegevuskäsiraamatus on allpool loetletud osad.

A. ÜLDOSA**0. LENNUTEGEVUSKÄSIRAAMATU HOIDMINE JA KONTROLLIMINE****0.1. Sissejuhatus**

- a) Kinnitus, et lennutegevuskäsiraamat vastab kõigi kehtivate õigusaktide nõuetele ning lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tingimustele.
- b) Kinnitus, et lennutegevuskäsiraamatus sisalduvad käitamishandkirjed, mida peab täitma asjaomane personal.
- c) Lennutegevuskäsiraamatu osade loetelu, nende sisu, rakendamise ja kasutamise lühikirjeldus.
- d) Lennutegevuskäsiraamatu kasutamiseks vajalike mõistete ja terminite selgitused ja definitsioonid.

0.2. Muudatuste ja täienduste tegemise kord

- a) Selle (nende) isiku(te) andmed, kes vastutab (vastutavad) muudatuste ja täienduste väljaandmise ja tegemise eest.
- b) Muudatuste ja täienduste register koos nende tegemise ja jõustumise kuupäevadega.
- c) Kinnitus, et käsitsi kirjutatud muudatused ja täiendused ei ole lubatud, välja arvatud olukordades, kus on vaja kohe teha muudatusi või täiendusi lennuohutuse huvides.
- d) Lehekülgede tähistamise ja lehekülgede jõustumiskuupäevade süsteemi kirjeldus.
- e) Kehtivate lehekülgede loetelu.
- f) Muudatuste tähistamine (tekstiga lehekülgedel ning vastavalt vajadusele ka kaartidel ja diagrammidel).
- g) Ajutised täiendused.
- h) Käsiraamatute, muudatuste ja paranduste levitamise süsteemi kirjeldus.

1. ETTEVÖTTE STRUKTUUR JA PERSONALI VASTUTUS

- 1.1. Ettevõtte struktuur. Ettevõtte organisatsioonilise struktuuri kirjeldus, sealhulgas ettevõtte üldine struktuuriskeem ning lennutegevusosakonna struktuuriskeem. Ettevõtte struktuuriskeem peab kajastama suhteid lennutegevusosakonna ja ettevõtte teiste osakondade vahel. Eelkõige tuleb esile tuua kõikide nende üksuste, osakondade jne lennutegevuse ohutusega seonduvad alluvus- ja aruandlussuhted.
- 1.2. Tegevusvaldkondade juhid. Tegevusvaldkondade juhtide nimed, kes vastutavad lennutegevuse, hooldustööde süsteemi, meeskonna koolituse ja maapealse tegevuse eest, nii nagu see on ette nähtud OPS 1.175 lõikes i, kaasa arvatud nende tööülesannete ja vastutusala kirjeldus.
- 1.3. Lennutegevust juhtiva personali vastutus ja kohustused. Lennutegevust juhtiva personali lennutegevuse ohutuse ja kehtivate eeskirjade täitmisega seotud tööülesannete, vastutuse ja volituste kirjeldus.
- 1.4. Õhusõiduki kapteni õigused, kohustused ja vastutus. Õhusõiduki kapteni kindlaksmääratud õigused, kohustused ja vastutus.
- 1.5. Meeskonnaliikmete (v.a õhusõiduki kapten) kohustused ja vastutus.

2. LENNUTEGEVUSE KONTROLLIMINE JA JÄRELEVALVE
 - 2.1. Käitajapoolne lennutegevuse järelevalve. Käitaja järelevalve süsteemi kirjeldus (vt OPS 1.175 lõiget g), kus peab olema näidatud, kuidas tehakse lennutegevuse ohutuse ja personali kvalifikatsiooni järelevalvet. Eelkõige tuleb kirjeldada protseduure, mis on seotud järgmiste valdkondadega:
 - a) lennunduslubade ja kvalifikatsioonide kehtivus;
 - b) käitava personali pädevus ning
 - c) dokumentide, lennudokumentide, lisateabe ja -andmete kontrollimine, analüüsimine ja säilitamine.
 - 2.2. Täiendavate käitamishandmete kehtestamise ja teabe edastamise kord. Igasuguse teabe, mis sisaldab käitamiseks vajalikke andmeid, kuid ei kuulu lennutegevuskäsiraamatusse, kasutuselevõtmise süsteemi kirjeldus, kaasa arvatud nimetatud teabe rakendamine ja vastutus selle kehtestamise eest.
 - 2.3. Õnnetuste vältimise ja lennuohutuse tagamise programm. Lennuohutuse programmi põhiküsimuste kirjeldus.
 - 2.4. Lennutegevuse kontrollimine. Protseduuride ja vastutuse kirjeldus, mis on vajalikud lennuohutust tagava käitamis-kontrolli läbiviimiseks.
 - 2.5. Lennuameti õigused. Lennuameti õiguste kirjeldus ja juhendid personalile, kuidas hõlbustada lennuameti töötajate poolt tehtavaid inspekteerimisi.
3. KVALITEEDISÜSTEEM

Vastuvõetud kvaliteedisüsteemi kirjeldus, sealhulgas vähemalt

 - a) kvaliteedipoliitika;
 - b) ettevõtte kvaliteedisüsteemi kirjeldus ning
 - c) kohustuste ja vastutuse jaotus.
4. MEESKONNA KOOSSEIS
 - 4.1. Meeskonna koosseis. Selgitus meetoodika kohta, mille järgi määratakse meeskonna koosseis, arvestades järgmist:
 - a) kasutatava lennuki tüüp;
 - b) planeeritava lennutegevuse piirkonna ja lennu liik;
 - c) lennuetapp;
 - d) meeskonna miinimumkoosseis ja planeeritud lennuaja kestus;
 - e) meeskonnaliikmete kogemus (üldlennukogemus ja kogemus konkreetse tüübiga), meeskonnaliikmete viimased kogemused ja kvalifikatsioon ning
 - f) õhusõiduki kapteni ametisse määramine; kui lennu pika kestuse tõttu vajalik, siis õhusõiduki kapteni ja teiste lennumeeskonna liikmete asendamise kord (vt OPS 1.940 1. liidet);
 - g) salongipersonali vanema ametisse määramine; kui lennu pika kestuse tõttu vajalik, siis salongipersonali vanema ja teiste salongipersonali liikmete asendamise kord.
 - 4.2. Õhusõiduki kapteni ametisse määramine. Reeglid, mida kohaldatakse õhusõiduki kapteni määramisel.
 - 4.3. Lennumeeskonna teovõimetus. Juhendid alluvusjärjestuse kohta juhul, kui lennumeeskond muutub teovõimetuks.

- 4.4. Lendamine enam kui ühe lennukitüübiga. Kinnitus, mis näitab, milliseid lennukeid loetakse ühte tüüpi kuuluvateks järgmistel eesmärkidel:
- lennumeeskonna planeerimisel ning
 - salongipersonali planeerimisel.
5. KVALIFIKATSIOONINÕUDED
- 5.1. Käitavalt personalilt töökohustuste täitmiseks nõutav lennunduslubade, pädevus(t)e, kvalifikatsiooni/pädevuse (näiteks marsruutide ja lennuväljade osas), kogemuse, koolituse, kontrollimise ja viimaste kogemuste kirjeldus. Arvesse tuleb võtta lennuki tüüpi, lennu liiki ja meeskonna koosseisu.
- 5.2. Lennumeeskond:
- õhusõiduki kapten;
 - piloot, kes asendab õhusõiduki kaptenit;
 - teine piloot;
 - järelevalve all lendav piloot;
 - süsteemi paneelioperaator;
 - lennud rohkem kui ühe tüübi või variandiga.
- 5.3. Salongipersonal:
- salongipersonali vanem;
 - salongipersonali liige:
 - kohustuslik salongipersonali liige;
 - salongipersonali lisaliige ja salongipersonali liige tutvumislendude ajal;
 - lennud rohkem kui ühe tüübi või variandiga.
- 5.4. Koolitus-, kontroll- ja järelevalvepersonal:
- lennumeeskonna jaoks;
 - salongipersonali jaoks.
- 5.5. Muu käitav personal
6. ABINÕUD MEESKONNA TERVISE KAITSEKS
- 6.1. Abinõud meeskonna tervise kaitseks. Asjaomastes eeskirjades ja juhendites meeskonnaliikmete tervise kohta käsitletakse järgmist:
- alkoholi ja teisi uimastavaid jooke;
 - narkootikume;
 - ravimeid;
 - unerohtu;
 - ravimpreparaate;
 - vaktsineerimist;
 - süvasukeldumist;

- h) veredoonorlust;
 - i) toiduga seotud ettevaatusabinõusid enne lendu ja lennu ajal;
 - j) une- ja puhkeaega ning
 - k) kirurgilisi operatsioone.
7. LENNUAJA PIIRANGUD
- 7.1. Lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded. Käitaja poolt vastavalt kehtivatele nõuetele välja töötatud süsteem.
- 7.2. Lennu- ja tööaja pikendamine ja/või puhkeaja lühendamine. Tingimused, mille puhul lennu- ja tööaega võib pikendada või puhkeaja lühendada, ning nendest muudatustest teatamise kord.
8. KÄITAMISPROTSEDUURID
- 8.1. Lennu ettevalmistamise juhendid, mis on vastavalt lennule järgmised.
- 8.1.1. Minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsete kõrguste määramise ja kasutamise meetodite kirjeldus, sealhulgas
- a) minimaalsete kõrguste/lennutasandite määramise protseduur instrumentaallennureeglite (VFR) järgi sooritata-vatele lendudele ning
 - b) minimaalsete kõrguste/lennutasandite määramise protseduur instrumentaallennureeglite (IFR) järgi sooritata-vatele lendudele.
- 8.1.2. Kriteeriumid ja vastutus lennuväljade kasutamise lubamisel, arvestades D-, E-, F-, G-, H-, I- ja J-alajagude kohalda-tavaid nõudeid.
- 8.1.3. Lennuväljade käitamisiinimumide kehtestamise meetodika. Meetod instrumentaallennureeglite (IFR) järgi soori-tatavate lendude lennuvälja käitamisiinimumide kehtestamiseks vastavalt OPS 1 E-alajao nõuetele. Arvesse tuleb võtta nähtavuse ja/või raja nähtavuse (RVR) kindlaksmääramise korda ning piloodi poolt kindlaks tehtud tegeliku nähtavuse rakendamise protseduure, teatatud andmeid nähtavuse kohta ja nähtavuse kohta rajal.
- 8.1.4. Marsruudi käitamisiinimumid visuaallendudele või lendude visuaalsete osade kohta; kui kasutatakse ühemootori-list lennukit, siis juhendid marsruudi valimiseks, pidades silmas maapinna võimalusi ohutuks hädamaandumiseks.
- 8.1.5. Lennuvälja ja marsruudi käitamisiinimumide esitamine ja kasutamine.
- 8.1.6. Meteoroloogilise teabe tõlgendamine. Selgitav materjal lennutegevuse piirkonna meteoroloogiliste (MET) prognoo-side ja ettekannete dekodeerimise kohta, sealhulgas tinglike väljendite tõlgendamine.
- 8.1.7. Kütuse, õli ja metanooli vesilahuse koguse määramine. Meetodika, mille järgi määratakse pardale võetava kütuse, õli ja metanooli vesilahuse kogused ning jälgitakse neid lennu ajal. See osa peab sisaldama ka juhendeid selle kohta, kuidas mõõta ja jaotada pardal olevaid vedelikke. Nendes juhendites peab olema arvesse võetud kõiki olukordi, mis võivad lennu ajal ette tulla, sealhulgas marsruudi muutmine lennu ajal ning lennuki ühe või enama mootori rike. Kirjeldada tuleb ka süsteemi, kuidas hoitakse kütuse ja õli kohta registreeritud andmeid.
- 8.1.8. Mass ja raskuskese. Massi ja raskuskeskme üldised põhimõtted, sealhulgas
- a) mõisted;
 - b) meetodid, protseduurid ja vastutus massi ja raskuskeskme arutamise ettevalmistamiseks ja aktsepteerimiseks;
 - c) standardsete ja/või tegelike masside kasutamise meetodika;
 - d) reisijate, pagasi ja lasti massi määramise meetod;
 - e) reisijate ja pagasi kasutatavad massid erinevate lennuliikide ja lennukitüüpide jaoks;

- f) üldine juhend ja teave, mis on vajalik mitmesuguste erinevat liiki massi ja balansseeringu dokumentide kontrollimiseks;
 - g) protseduurid viimase hetke muudatuste tegemiseks;
 - h) kütuse, õli ja metanooli vesilahuse erikaal ning
 - i) istekohtadele paigutamise meetodika/kord.
- 8.1.9. Lennuliiklusteenistuse (ATS) lennuplaan. Lennuliiklusteenistuse lennuplaani ettevalmistamise ning selle esitamise protseduurid ja vastutus. Tegurid, millega tuleb arvestada nii üksikute kui ka korduvplaanide esitamisel.
- 8.1.10. Operatsiooniline lennuplaan. Protseduurid ja vastutus operatsioonilise lennuplaani ettevalmistamisel ja aktsepteerimisel. Tuleb kirjeldada operatsioonilise lennuplaani kasutamist ja esitada kasutusel olevate operatsiooniliste lennuplaanide vormide näidised.
- 8.1.11. Käitaja lennuki tehniline päevik. Kirjeldada tuleb vastutust käitaja lennuki tehnilise päeviku ja selle kasutamise eest ning esitada kasutusel oleva vormi näidised.
- 8.1.12. Loetelu dokumentidest, vormidest ja lisateabest, mis peab olema lennuki pardal.
- 8.2. Maapealse teeninduse juhendid
- 8.2.1. Tankimisprotseduurid. Tankimisel ette nähtud protseduuride kirjeldus, sealhulgas
- a) ettevaatusabinõud ohutuse tagamiseks tankimise ja paakide tühjendamise ajal, sealjuures ajal, mil abijõuseade töötab või kui turbiinmootor töötab ja propelleri pidurid on peal;
 - b) tankimine ja paakide tühjendamine ajal, mil reisijad tulevad lennuki pardale, on pardal või lahkuvad lennuki pardalt, ning
 - c) ettevaatusabinõud kütuste segunemise vältimiseks.
- 8.2.2. Ohutusega seotud lennuki ja reisijate teenindamise ning lasti käitlemise protseduurid. Teenindamise protseduuride kirjeldus, mida kasutatakse reisijate istekohtadele paigutamisel, pardaletulekul või lennukist väljumisel ja lennuki lastimisel või lasti mahalaadimisel. Esitada tuleb ka lisaprotseduurid ohutuse saavutamiseks juhul, kui lennuk on perroonil. Teenindamisprotseduurid peavad sisaldama järgmist:
- a) laste/väikelaste, haigete reisijate ja liikumispuudega inimeste teenindamise kord;
 - b) ebasoovitavate reisijate, deporteeritavate või vahi all olevate isikute transportimise kord;
 - c) käsipagasi lubatud mõõtmed ja kaal;
 - d) õhusõiduki lastimise ja esemete kinnitamise kord lennukil;
 - e) erilastid ja lastiruumide klassifikatsioon;
 - f) maapealse varustuse paigutus;
 - g) lennuki uste kasutamise kord;
 - h) ohutuse tagamise kord perroonil, sealhulgas tuleohutuse tagamine ja ohutu jugapuhastus ja ohutu tualettide tühjaksimine;
 - i) käivitamise, perroonilt lahkumise ja sinna saabumise, sealhulgas tagurdamise ja pukseerimise kord;
 - j) lennukite teenindamise kord ning
 - k) lennuki käitamise dokumendid ja nende vormid;
 - l) lennuki istmete korraga mitme isiku poolt kasutamise kord.

- 8.2.3. Reisisja lennuki pardale võtmise keeldumise kord. Protseduurid, millega tagatakse, et lennuki pardale ei lubata isikuid, kes on ilmselt joobeseisundis või kelle käitumine või füüsiline seisund näitab, et nad on narkootikumide mõju all. Eeltoodu ei kehti isikute kohta, kes on nõuetekohase meditsiinilise hoolduse all.
- 8.2.4. Jää eemaldamine ja jäätõrje maa peal. Maa peal toimuva jääeemaldamise meetodite ning jäätõrje abinõude ja protseduuride kirjeldus. Nende protseduuride puhul tuleb kirjeldada erinevat liiki jäätumist ja muud saastumist ning nende mõju lennukitele paigalseisul, liikumise ajal maa peal ja stardi ajal. Lisaks sellele tuleb loetleda kasutatavad jäätumisvastased ained, sealhulgas nende
- kaubanduslikud või ärinimed;
 - omadused;
 - mõju lennutehnilistele omadustele;
 - säilimisaeg ning
 - ettevaatusabinõud kasutamisel.
- 8.3. Lennu sooritamise protseduurid
- 8.3.1. Visuaal- (VFR) ja instrumentaallennureeglite (IFR) rakendamine. Selliste asjaolude kirjeldus, mille puhul lubatakse lende sooritada visuaallennureeglite (VFR) järgi või nõutakse lendude sooritamist instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või mille puhul minnakse üle ühelt teisele.
- 8.3.2. Navigatsiooniprotseduurid. Kõikide navigatsiooniprotseduuride kirjeldused vastavalt tüübile/tüüpidele ja käitamispirkonnale/-piirkondadele. Tähelepanu tuleb pöörata järgmisele:
- standardsetele navigatsiooniprotseduuridele, sealhulgas meetodikale, mille abil tehakse nende klaviatuuril tehtud sisestuste sõltumatuid riskkontrole, mis mõjutavad lennuki ettenähtud lennutrajektoori;
 - minimaalsete navigatsioonikarakteristikute tehnilistele tingimustele (MNPS) ja POLAR-navigatsioonile ning navigatsioonile teistes määratletud piirkondades;
 - areaalnavigatsioonile (RNAV);
 - ümberplaneerimisele lennu ajal ning
 - protseduuridele süsteemi rikete korral ning
 - vähendatud kõrgushajutusmiinimumile (RVSM).
- 8.3.3. Kõrgusemõõtja seadmise protseduurid, sealhulgas vajaduse korral ka
- kõrgusemõõtmine meetrites ja tuletustabelite kasutamine
 - ning
 - QFE käitamisprotseduurid.
- 8.3.4. Ohtliku kõrguse häiresüsteem
- 8.3.5. Maapinna ohtliku läheduse eest hoiatamise süsteemi (GPWS) / reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS). Protseduurid ja juhendid, mis on vajalikud, et hoida ära juhitava lennuki kokkupõrkamine maaga, sealhulgas piirata suurt vertikaalkiirust maapinna lähedal (vastavad koolitusnõuded on toodud D.2.1 nõuetes).
- 8.3.6. Õhus kokkupõrke vältimise süsteemi (TCAS/ACAS) kasutamise kord
- 8.3.7. Lennu ajal kütuse kasutamise kontrollimise kord

- 8.3.8. Ebasoodsad ja eeldatavasti ohtlikud atmosfääritingimused. Käitamisprotseduurid ebasoodsates ja eeldatavasti ohtlikes ilmastikutingimustes ja/või protseduurid selliste tingimuste vältimiseks. Nimetatud tingimused on järgmised:
- a) äike;
 - b) jäätumine;
 - c) turbulentsus;
 - d) tuulenihe;
 - e) jugavool;
 - f) vulkaanilised tuhapilved;
 - g) tugevad sademed;
 - h) liivatormid;
 - i) mäelained ning
 - j) suured temperatuuri muutused.
- 8.3.9. Lennuki keerisjälje turbulentsus. Keerisjälje turbulentsuse kriteeriumid sõltuvalt lennuki tüübist, tuule omadustest ja maandumisraja asendist.
- 8.3.10. Meeskonnaliikmed oma töökohtadel. Nõuded meeskonnaliikmetele asuda oma ettenähtud töökohal või istmel lennu erinevatel etappidel või kui seda peetakse vajalikuks ohutuse huvides, sealhulgas ettenähtud reguleeritud puhkuse korraldamine kabiinis.
- 8.3.11. Meeskonna ja reisijate turvavööde kasutamine. Nõuded meeskonnaliikmetele ja reisijatele turvavööde ja/või ohusrihmade kasutamiseks lennu erinevatel etappidel või alati, kui seda peetakse ohutuse seisukohast vajalikuks.
- 8.3.12. Pääs lennuki kabiini. Tingimused nende isikute, kes ei ole lennumeeskonna liikmed, pääsemiseks lennuki kabiini, sealhulgas kord, kuidas pääsevad kabiini lennuameti inspektorid.
- 8.3.13. Meeskonna vabade istekohtade kasutamine. Tingimused ja protseduurid meeskonna vabade istekohtade kasutamiseks.
- 8.3.14. Meeskonnaliikmete teovõimetus. Protseduurid, mida tuleb järgida meeskonnaliikmete teovõimetus korral lennu ajal, sealhulgas näited erinevat liiki teovõimetus kohta ja meetodid nende äratundmiseks.
- 8.3.15. Salongi ohutusnõuded. Protseduurid
- a) salongi ettevalmistamiseks lennuks ning lennu ajaks ja maandumise ettevalmistamiseks kehtestatud nõuete täitmiseks, sealhulgas protseduurid salongi ja vahekäikude julgestamiseks;
 - b) protseduurid, millega tagatakse, et reisijad istuvad kohtadel, kust nad evakueerimise korral ohuolukorras võiksid evakueerimisele kõige paremini kaasa aidata ning mitte seda takistada;
 - c) protseduurid, mida järgitakse reisijate lennukisse minekul või lennukist väljumisel, ning
 - d) lennuki tankimise/paakide tühjendamise protseduurid ajal, kui reisijad sisenevad lennukisse, on pardal või väljuvad lennukist;
 - e) suitsetamine lennuki pardal.
- 8.3.16. Reisijate teavitamise protseduurid. Reisijate teavitamise sisu, viisid ja teabe edastamise ajastamine vastavalt OPS 1.285 nõuetele.
- 8.3.17. Protseduurid lennukitele, mille käitamisel peavad alati pardal olema kosmilise või päikesekiirguse kindlakstegemise seadmed. Protseduurid kosmilise või päikesekiirguse kindlakstegemise seadmete kasutamiseks ja nende näitude salvestamiseks, sealhulgas tegevused juhuks, kui näidud ületavad lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirväärtusi. Lisaks protseduurid, mida tuleb järgida juhul, kui otsustatakse laskuda või marsruuti muuta, sealhulgas ATS protseduurid.

- 8.3.18 Autopiloodi ja tõmbeautomaadi kasutamine.
- 8.4. Käitamine erinevates ilmatingimustes (AWO). Erinevates ilmatingimustes sooritatavate lendude käitamisprotseduuride kirjeldus (vt ka OPS D- ja E-alajagu).
- 8.5. ETOPS. ETOPS-lendude käitamisprotseduuride kirjeldus.
- 8.6. Miinimumvarustuse loetelu (MEL) ja varustatuse muudatuste loetelu (CDL) kasutamine.
- 8.7. Mittetulunduslikud lennud. Protseduurid ja piirangud
- a) õppelendudele;
 - b) katselendudele;
 - c) kohaletoimetamislendudele;
 - d) ülelendudele;
 - e) näidislendudele ning
 - f) töökohale lendamisele, sealhulgas nende isikute loetelu, kes nende lendude ajal võivad viibida õhusõiduki pardal.
- 8.8. Hapniku kasutamise nõuded.
- 8.8.1. Selgitus, millal peab hapnik olema saadaval ja kuidas seda kasutada.
- 8.8.2. Hapniku kasutamise nõuded, mis on kehtestatud
- a) lennumeeskonnale;
 - b) salongipersonalile ning
 - c) reisijatele.
9. OHTLIKUD KAUBAD JA RELVAD
- 9.1. Teave, instruksioonid ja üldised juhendid ohtlike kaupade veo kohta, kaasa arvatud
- a) käitaja ohtlike kaupade veo metoodika;
 - b) juhendid ohtlike kaupade vastuvõtmise, märgistamise, käitlemise, hoiustamise ja eraldamise nõuete kohta;
 - c) erilised teatamisnõuded õnnetuse või juhtumi puhul, mis on seotud ohtlike kaupade veoga;
 - d) protseduurid ohtlike kaupadega seotud erakorraliste olukordade puhuks;
 - e) ohtlike kaupade veoga seotud personali kohustused vastavalt punktile OPS 1.1215 ning
 - f) juhendid käitaja töötajate transportimise kohta lennukiga.
- 9.2. Relvade, laskemoona ja sportrelvade veo tingimused.
10. JULGESTUS
- 10.1. Lennundusjulgestuse juhendid ja mittekonfidentsiaalsed juhtnõõrid, kaasa arvatud käitava personali õigused ja vastutus ning käitajapoolne tegevus ja protseduurid pardal toime pandud kuritegude korral (nt ebaseaduslik sekkumine, sabotaaž, pommiähvardused ja õhusõiduki kaaperdamine) ja nendest teatamine.
- 10.2. Preventiivsete julgestusmeetmete kirjeldus ja sellealane koolitus.

Märkus. Lennundusjulgestuse instruksioonide ja juhendite mõned osad võivad olla konfidentsiaalsed.

11. JUHTUMITE KÄSITLEMINE, NENDEST TEATAMINE JA ETTEKANDMINE

Protseduurid juhtumite käsitlemiseks, nendest teatamiseks ja ettekandmiseks. Selles osas peab

- a) defineerima juhtumid ja määrama kindlaks kõikide asjaomaste isikute kohustused;
- b) tooma ära näidised igat liiki juhtumite ettekannete vormide kohta (või ettekannete vormide koopiad), vormide täitmise juhendid, aadressid, kuhu ettekanded saata, ning aeg, mille jooksul seda tuleb teha;
- c) loetlema, milliseid ettevõtte osakondi, milliseid lennuameteid ja milliseid muid asutusi tuleb õnnetuse korral teavitada, kellele tuleb õnnetusest teatada, kuidas seda teha ning millises järjekorras;
- d) tooma ära lennuliiklusteenistuse üksuste suulise teavitamise korra intsidentide puhul, mil õhus kokkupõrke vältimise süsteem registreerib ohtliku lähenemise (ACAS RA), lindude ohu või muudest ohtlikest tingimustest põhjustatud intsidendi;
- e) tooma ära protseduurid kirjalike ettekannete esitamiseks lennuliikluses toimunud intsidentide, õhus kokkupõrke vältimise süsteemi poolt registreeritud ohtlike lähenemiste (ACAS RA), lindudega kokkupõrgete, ohtlike kaupadega toimunud intsidentide või õnnetuste ning ebaseaduslike sekkumiste kohta;
- f) tooma ära aruandlusprotseduurid, mille abil tagatakse OPS 1.085 lõike b ja OPS 1.420 nõuete täitmine. Nende protseduuride hulka peavad kuuluma firmasisene ohutusalase aruandluse kord, mida meeskonnaliikmetel tuleb järgida tagamaks, et õhusõiduki kaptenit teavitataks kohe kõikidest intsidentidest, mis lennu ajal vähendasid või mis oleksid võinud vähendada ohutust, ning et kaptenile edastataks kogu asjasse puutuv teave.

12. LENNUREEGLID

Lennureeglid, sealhulgas

- a) visuaal- ja instrumentaallennureeglid;
- b) lennureeglite territoriaalne kohaldamine;
- c) sideprotseduurid, kaasa arvatud sidekatkestuse puhuks mõeldud protseduurid (*COM-failure procedures*);
- d) teave ja juhendid, mis on seotud tsiviillennukite tunnistamisega (*interception of civil aeroplanes*);
- e) olukorrad, mille puhul tuleb olla raadiokuuldel;
- f) signaalid;
- g) lennu ajal kasutatav ajasüsteem;
- h) lennujuhtimiskeskuse (ATC) load, lennuplaanist kinnipidamine ning asukoha ettekanded;
- i) visuaalsed signaalid, mida kasutatakse ilma loata lennukite hoiatamiseks juhul, kui need sisenevad piirangu-, keelu- või ohutsooni või lendavad seal;
- j) protseduurid pilootidele, kes näevad pealt õnnetust või võtavad vastu hädasignaali;
- k) visuaalsed maapealsed leppemärgid ja visuaalsed õhusignaalid õnnetuses ellujäänutele, signaliseerimisvahendite kirjeldus ja kasutamine ning
- l) ohu- ja hädasignaalid.

13. ÕHUSÕIDUKITE RENTIMINE

Õhusõiduki rentimisega seotud tegevuste ja korra kirjeldus, rentimisega seotud protseduurid ja juhtkonna vastutus/kohustused.

B. LENNUKITE KÄITAMINE VASTAVALT TÜÜBILE

Tüüpide ja tüüpide variantide vaheliste erinevuste arvessevõtmine järgmiste teemade kaupa.

0. ÜLDINFO JA MÕÕTÜHIKUD

0.1. Üldinfo (näiteks lennuki mõõtmed), sealhulgas lennukitüübi käitamisel kasutatava mõõtühikute süsteemi kirjeldus ja teisendamise/tuletamise tabelid.

1. PIIRANGUD

1.1. Sertifitseerimisel määratletud piirangute ja kehtivate käitamispiirangute kirjeldus:

- a) sertifitseerimise aluseks olevate dokumentide loetelu (näiteks CS-23, CS-25, ICAO konventsiooni 16. lisa (CS-36 ja CS-34) jne);
- b) reisijate istmete paigutus kõikidel lennukitüüpidel, kaasa arvatud istmete paigutuse skeemid;
- c) sertifikaadiga lubatud lendude liigid (nt VFR/IFR, CAT II/III, RNP, lennud teadaolevates jäätumistingimustes jne);
- d) meeskonna koosseis;
- e) mass ja raskuskesk;
- f) kiiruse piirangud;
- g) lennurežiimide diapason(id);
- h) tuule piirangud, kaasa arvatud puhastamata radade korral;
- i) lennu piirangud kasutatavates konfiguratsioonides;
- j) raja kalle;
- k) piirangud märgadel või puhastamata radadel;
- l) saastatud välispinnad ja
- m) süsteemsed piirangud.

2. TAVAOLUKORRA PROTSEDUURID

2.1. Meeskonna tavaolukorra protseduurid ja kohustused, vastavad kontrollkaardid, nende kasutamise süsteem ning lennumeeskonna ja salongipersonali vaheliseks koordineerimiseks vajalikud protseduurid. Toodud peavad olema järgmised protseduurid ja kohustused:

- a) lennueelsed;
- b) stardieelsed;
- c) kõrgusemõõtja seadmine ja kontroll;
- d) ruleerimine, start ja kõrguse võtmine;
- e) müra vähendamine;
- f) reisilend ja laskumine;
- g) lähenemine, ettevalmistus maandumiseks ja instrueerimine;
- h) visuaallähenemine;
- i) instrumentaallähenemine;
- j) visuaallähenemine ja ringilt lähenemine;

- k) katkestatud lähenemine;
- l) maandumine tavaolukorras;
- m) tegutsemine pärast maandumist ning
- n) käitamine märgadel ja puhastamata radadel.

3. EBATAVALISTE JA HÄDAOLUKORDADE PROTSEDUURID

3.1. Meeskonna protseduurid ja kohustused, vastavad kontrollkaardid, kontrollkaartide kasutamise süsteem ja teave vajalike koordineerimisprotseduuride kohta lennumeeskonna ja salongipersonali vahel. Toodud peavad olema järgmised protseduurid ja kohustused ebatavalistes ja hädaolukordades:

- a) meeskonna töövõimetus;
- b) tule- ja suitsutõrje;
- c) lennud survestamata ja osaliselt survestatud lennukitel;
- d) lennutehniliste piirangute ületamine, näiteks maandumine ülekaaluga;
- e) kosmilise kiirguse piirangute ületamine;
- f) pikselöögid;
- g) side hädaolukorras ning lennuliiklusteenistuste (ATC) alarmeerimine hädaolukorras;
- h) mootoririke;
- i) rikked süsteemides;
- j) juhendid tagasipöördumiseks tõsiste tehniliste rikete puhul;
- k) maaga kokkupõrke hoiatussignaal;
- l) õhus kokkupõrke hoiatussignaal (*TCAS warning*);
- m) tuulenihe ning
- n) hädamaandumine maapinnale või vette ja
- o) protseduurid väljumisel ettenägematute asjaolude puhul.

4. LENNUTEHNILISED VÕIMALUSED

4.0. Andmed lennutehniliste võimaluste kohta peab esitama hõlpsasti kasutataval kujul.

4.1. Andmed lennutehniliste võimaluste kohta. Materjalid lennutehniliste võimaluste kohta, mis on vajalikud OPS 1 F-, G-, H- ja I-alajaos sätestatud käitamise nõuete täitmiseks ning mille abil saab kindlaks määrata

- a) stardijärgse tõusu piirangud – massi, kõrguse, temperatuuri;
- b) hoovõtu pikkuse (kuiva, märja, puhastamata raja korral);
- c) andmed lennutrajektoori kohta takistustevaba ala arvutamiseks või vajaduse korral starditrajektoori määramiseks;
- d) kallaku mõju tõusugradiendile;
- e) tõusupiirangud marsruudil;
- f) tõusupiirangud lähenemisel;

- g) tõusupiirangud maandumiselt kordusringile minekul;
 - h) läbijooksu pikkuse (kuiva, märja, puhastamata raja korral), sealhulgas lennu ajal tekkinud süsteemi või seadme rikke mõju maandumismaa pikkusele;
 - i) pidurdamisvõimsuse piiranguid ning
 - j) erinevatel lennuetappidel kasutatavad kiirused (arvestades ka märgi või puhastamata radasid).
- 4.1.1. Lisaandmed lendude sooritamiseks jäätumistingimustes. Käsitleda tuleb kõiki sertifitseeritud lennutehnilisi andmeid, mis puudutavad lubatud konfiguratsiooni või konfiguratsioonist kõrvalekallet, näiteks mittetöötavat pidurite blokeerimisvastast seadet.
- 4.1.2. Kui lennuki heaks kiidetud lennukikäsiraamatus (AFM) ei ole andmeid vastava suutlikkusklassi puhul nõutud lennutehniliste võimaluste kohta, tuleb sinna lisada teised, lennuametile vastuvõetavad andmed. Teise võimalusena võib lennutegevuskäsiraamatus viidata lennukikäsiraamatus (AFM) olevatele heaks kiidetud andmetele, kui neid andmeid ei kasutata tõenäoliselt kuigi sageli või kui neid tõenäoliselt ei kasutata ohuolukorras.
- 4.2. Lennutehniliste võimaluste lisaandmed. Vajaduse korral lisaandmed lennutehniliste võimaluste kohta, sealhulgas
- a) tõusugradient kõikide töötavate mootoritega;
 - b) vajumisgradient seiskunud mootoriga (*drift-down data*);
 - c) jäätõrje-/jäätumisvastaste vedelike mõju;
 - d) lend väljalastud telikuga;
 - e) kolme või enama mootoriga lennuki ülelend ühe mittetöötava mootoriga ning
 - f) lennud, mida sooritatakse varustatuse muudatuste loetelu (CDL) alusel.
5. LENNU PLANEERIMINE
- 5.1. Andmed ja juhendid, mis on vajalikud lennueelseks lennu planeerimiseks ja planeerimiseks lennul, kaasa arvatud sellised tegurid nagu kiiruse graafikud ja mootorite töörežiimid. Vajaduse korral käitamisprotseduurid mootori(te) seiskumise puhuks, lennuks suurendatud kaugusele kahe turboreaktiivmootoriga lennukiga (ETOPS) (eelkõige reisilennu kiirusel ühe mittetöötava mootoriga ja maksimaalsel kaugusel sobivast lennuväljast, mis määratakse kindlaks vastavalt OPS 1.245 nõuetele) ning lendudeks kaugel eraldi asuvate üksikute lennuväljadeni.
- 5.2. Lennu erinevate etappide jaoks kütusevajaduse arvutamise meetodika vastavalt OPS 1.255 nõuetele.
- 5.3. ETOPS-lendude puhul kriitilist kütusereservi ja lennuala käsitlevad andmed lennutehniliste võimaluste kohta, sealhulgas piisavad andmed, mis võimaldavad kriitilise kütusereservi ja lennuala arvutamist, mis põhineb andmetel lennuki heaks kiidetud lennutehniliste võimaluste kohta. Nõutavad on järgmised andmed:
- a) üksikasjalikud andmed lennutehniliste võimaluste kohta mootori(te) mittetöötamise korral, sealhulgas kütusekulu tavapärastes ja erakorralistes väliskeskkonna tingimustes, ning vajaduse korral sõltuvalt õhkkiirusest ja mootori töörežiimist, mis hõlmab järgmist:
 - i) hälbenurk (sisaldab netoandmeid), vt vajaduse korral OPS 1.505;
 - ii) kütusekulu reisikõrgusel, (ka 10 000 jalga);
 - iii) ootekiirus;
 - iv) lennulagi (sisaldab netoandmeid) ning
 - v) katkestatud lähenemine;
 - b) üksikasjalikud andmed lennutehniliste võimaluste kohta kõikide mootorite töötamise korral, sealhulgas nominaalsed andmed kütusekulu kohta tavapärastes ja erakorralistes väliskeskkonna tingimustes, ning vajaduse korral sõltuvalt õhkkiirusest ja mootori töörežiimist, mis hõlmab järgmist:
 - i) reisikõrgus (kütusekulu 10 000 jala kõrgusel) ning
 - ii) ootekiirus;

- c) üksikasjad mis tahes muude tingimuste kohta, mis on seotud ETOPS-lendudega ning mis võivad põhjustada lennutegevuse märkimisväärselt halvenemist, nt jää kogunemine lennuki kaitsmata pindadele, välisõhu kasutamise süsteemi (*Ram Air Turbine – RAT*), tõmbereversi (*thrust-reverser*) kasutamine jne.

Kõrgusi, õhkkiirusi, mootori töörežiimi ja kütusekulu, mida kasutatakse selleks, et määrata kindlaks ETOPS-lennuala iga plaaneri-mootori kombinatsiooni puhul, peab kasutama vastava maastiku- ja takistusevaru näitamisel kooskõlas käesoleva määrusega.

6. MASS JA BALANSSEERING

Juhendid ja andmed massi ja balansseeringu arvutamiseks, sealhulgas

- a) arvutamise süsteem (näiteks indeksite süsteem);
- b) teave ja juhendid massi ja balansseeringu dokumentide täitmiseks, sealhulgas teave ja juhendid käsitsi ja arvutiga täidetavate dokumentide jaoks;
- c) massi piirangud ja raskuskeskmed lennukitüüpidel, -variantidel või üksikutel lennukitel, mida käitaja kasutab, ning
- d) tühi käitamismass ja vastav raskuskese või indeks.

7. LASTIMINE

Õhusõiduki lastimise ja lennuki pardale võetava lasti kinnitamise protseduurid ja tingimused.

8. VARUSTATUSE MUUDATUSTE LOETELU

Varustatuse muudatuste loetelu(d) (*Configuration Deviation List – CDL*), kui see (need) on tootja poolt kaasa antud ja selle (nende) koostamisel on arvestatud käitatavaid lennukitüüpe ja -variante, sealhulgas protseduurid, mida tuleb järgida ajal, mil lennuk lendab välja varustatuse muudatuste loetelu (CDL) tingimuste kohaselt.

9. MINIMAALVARUSTUSE LOETELU

Minimaalvarustuse loetelu (MEL), mille puhul on arvesse võetud käitatavaid lennukitüüpe ja -variante ning lendude liike/käitamispirkonda. Minimaalvarustuse loetelusse (MEL) peavad kuuluma navigatsiooniseadmed ning selle koostamisel tuleb arvesse võtta marsruudil ja käitamispirkonnas nõutud navigeerimistäpsust.

10. PÄÄSTE- JA AVARIIVARUSTUS, SEALHULGAS HAPNIK

- 10.1. Nimekiri päästevarustusest, mis peab olema õhusõiduki pardal kõikidel marsruutidel, kus lennatakse, ning protseduurid selle varustuse töökorras oleku kontrollimiseks enne starti. Juhendid pääste- ja avariivarustuse asukoha, kättesaadavuse ja juurdepääsu ning kasutamise kohta, samuti varustuse kontrollkaart/-kaardid.
- 10.2. Lennuki süsteemide, nendega seotud juhiste ja näidikute ja käitamisjuhendite kirjeldus. Nõutava ja olemasoleva hapnikukoguse kindlaksmääramise kord. Arvestada tuleb lennu profiili, pardalolijate arvu ja salongi rõhu võimalikku langust. Teave tuleb esitada hõlpsasti kasutatavas vormis.

11. EVAKUEERIMISPROTSEDUURID OHUOLUKORRAS

- 11.1. Juhendid ohuolukorras evakueerimise ettevalmistamiseks, sealhulgas juhendid meeskonna koostöö koordineerimiseks ja töökoha määramiseks ohuolukorras.
- 11.2. Evakueerimisprotseduurid ohuolukorras. Kõigi meeskonnaliikmete kohustuste kirjeldus kiire evakueerimise ajaks ning reisijate abistamiseks sundmaandumise, vette maandumise või teiste hädaolukordade korral.

12. LENNUKI SÜSTEEMID

Lennuki süsteemide, nendega seotud juhiste ja näidikute ja käitamisjuhendite kirjeldus.

C. MARSRUUTIDE JA LENNUVÄLJADE JUHENDID NING TEAVE

1. Juhendid ja teave sidepidamise, navigatsiooni ja lennuväljade kohta, sealhulgas minimaalsete lennutasandite ja -kõrguste kohta kõikidel lennatavatel marsruutidel ning käitamisiinimumide kohta kõikidel lennuväljadel, mida on planeeritud kasutada, sealhulgas
 - a) minimaalne lennutasand/kõrgus;
 - b) käitamisiinimumid väljumis-, siht- ja varulennuväljade jaoks;
 - c) side- ja navigatsioonivahendid;
 - d) maandumisraja andmed ja lennuvälja varustus;
 - e) lähenemise, katkestatud lähenemise ja väljumise protseduurid, sealhulgas müra vähendamise protseduurid;
 - f) protseduurid raadioside katkemise (*COM-failure*) korral;
 - g) otsingu- ja päästevahendid piirkonnas, millest üle lennatakse;
 - h) lennukaartide kirjeldus, mis peavad olema pardal vastava lennu liigi korral ja lennataval marsruudil, sealhulgas meetodika nende kehtivuse kontrollimiseks;
 - i) lennundusteabe kättesaadavus ja MET teenistuste olemasolu;
 - j) marsruudi side- ja navigatsiooniprotseduurid (*COM/NAV*);
 - k) lennuväljade kategooriad vastavalt lennumeeskondade pädevusele ja kvalifikatsioonile;
 - l) lennuvälja eripiirangud (tehniliste võimaluste piirangud ja käitamisprotseduurid).

D. KOOLITUS

1. Koolituskavad ja kontrollimise programmid kogu käitava personali jaoks, kes täidab lennu ettevalmistamisega ja/või sooritamise seotud ülesandeid.
2. Koolituskavadesse ja kontrollprogrammidesse peavad kuuluma
 - 2.1. lennumeeskonna puhul – kõik E- ja N-alajaos ette nähtud asjakohased koolitused;
 - 2.2. salongipersonali puhul – kõik O-alajaos ette nähtud asjakohased koolitused;
 - 2.3. käitava personali, sealhulgas meeskonnaliikmete puhul:
 - a) kõik asjakohased koolitused, mis on ette nähtud R-alajaos („Ohtlike kaupade vedu lennutranspordiga”), ning
 - b) kõik asjakohased koolitused, mis on ette nähtud S-alajaos („Lennundusjulgestus”);
 - 2.4. käitamisega seotud personali puhul, välja arvatud meeskonnaliikmed (näiteks lendude korraldaja, hoolduspersonal jne) – kõik muud asjakohased koolitused, mis on ette nähtud OPS nõuetes vastavalt igaihe kohustustele.
3. Protseduurid
 - 3.1. Koolituse ja kontrollimise protseduurid.
 - 3.2. Protseduurid juhtudeks, kui personal ei saavuta või ei suuda säilitada nõutavat professionaalset taset.
 - 3.3. Protseduurid, millega tagatakse, et ärilistel lennutranspordi lendudel ei jälgendata ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad kõikide või osade ebatavaliste või hädaolukorra protseduuride järgimist, ega jälgendata instrumentaallennutingimusi kunstlike vahenditega.
4. Säilitatavate dokumentide kirjeldus ning säilitamise ajad (vt OPS 1.1065 1. liidet).

OPS 1.1065 1. liide

Dokumentide säilitamise aeg

Käitaja tagab, et järgmine teave/järgmised dokumendid säilitatakse lennuametile vastuvõetaval kujul ja lennuametile kättesaadavana järgmistes tabelites märgitud aja jooksul.

Märkus. Lisateave dokumentide säilitamise kohta on esitatud M-osa jaotise M.A.306 lõikes c „Käitaja tehniline päevik”.

Tabel 1

Teave, mida kasutatakse lennu ettevalmistamisel ja läbiviimisel

Teave, mida kasutatakse lennu ettevalmistamiseks ja läbiviimiseks vastavalt OPS 1.135 nõuetele	
Operatsiooniline lennuplaan	Kolm kuud
Lennuki tehniline päevik	36 kuud pärast viimase kande kuupäeva vastavalt M-osa jaotise M.A.306 lõikele c
Marsruudikohased NOTAM/AIS teavitamise dokumendid, kui need on käitaja koostatud	Kolm kuud
Dokumendid massi ja balansseeringu kohta	Kolm kuud
Teated erilastide kohta, kaasa arvatud kirjalik teave lennuki kaptenile ohtlike kaupade kohta	Kolm kuud

Tabel 2

Aruanded

Aruanded	
Lennupäevik	Kolm kuud
Ettekanded kõikidest lennul aset leidnud, punktis OPS 1.420 märgitud juhtumite üksikasjadest või teistest sündmustest, millest õhusõiduki kapten peab vajalikuks ette kanda / mida peab vajalikuks registreerida	Kolm kuud
Aruanded tööaja pikendamise ja/või puhkeaja lühendamise kohta	Kolm kuud

Tabel 3

Lennumeeskonna dokumendid

Lennumeeskonna dokumendid	
Lennu-, töö- ja puhkeaeg	15 kuud
Lennundusload	Kuni lennumeeskonna liige kasutab oma loa- ga kaasnevaid õigusi käitaja juures
Ümberõpe ja kontroll	Kolm aastat
Meeskonna juhtimise kursus (k.a kontroll)	Kolm aastat
Regulaarne korduvkoolitus ja kontroll	Kolm aastat
Koolitus ja kontroll tegutsemiseks mõlemal piloodiastmel	Kolm aastat
Hiljutine lennukogemus (vt OPS 1.970)	15 kuud
Marsruudi ja lennuvälja pädevus (vt OPS 1.975)	Kolm aastat
Koolitus ja kvalifikatsioon konkreetseteks lendudeks, kui seda nõuab OPS (näiteks ETOPS CAT II/III lennud)	Kolm aastat
Asjakohane ohtlike kaupade veo koolitus	Kolm aastat

Tabel 4

Salongipersonali dokumendid

Salongipersonali dokumendid	
Lennu-, töö- ja puhkeaeg	15 kuud
Algkoolitus, ümberõpe ja erinevustealane koolitus (k.a kontroll)	Kuni salongipersonali liige töötab käitaja juures
Regulaarne korduvkoolitus ja täienduskoolitus (k.a kontroll)	Kuni 12 kuud pärast salongipersonali liikme lahkumist käitaja teenistusest
Asjakohane ohtlike kaupade veo koolitus	Kolm aastat

Tabel 5

Muu käitava personali dokumendid

Muu käitava personali dokumendid	
Koolituse/kvalifikatsiooni dokumendid muu personali kohta, kellele OPS kohaselt tuleb koostada heaks kiidetud koolitusprogramm	Dokumendid kahe viimase koolituse kohta

Tabel 6

Muud dokumendid

Muud dokumendid	
Dokumendid kosmilise ja päikesekiirguse dooside kohta	Kuni 12 kuud pärast meeskonnaliikme lahkumist käitaja teenistusest
Kvaliteedisüsteemi dokumendid	Viis aastat
Ohtlike kaupade veo dokumendid	Kolm kuud pärast lennu toimumist
Ohtlike kaupade vastuvõtu kontrollkaardid	Kolm kuud pärast lennu toimumist

Q-ALAJAGU

LENNU- JA TÖÖAJA PIIRANGUD NING PUHKEAJA NÕUDED

OPS 1.1090

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käitaja kehtestab meeskonnaliikmete lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded.
2. Käitaja tagab kõikidel lendudel
 - 2.1. lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja vastavuse
 - a) käesoleva alajao sätetele ning
 - b) täiendavate, lennuameti poolt ohutuse eesmärgil vastavalt käesoleva jao sätetele rakendatavatele normidele.
 - 2.2. Lennud planeeritakse nii, et need toimuvad lubatud lennuaja piires, võttes arvesse lennuelsetele ülesannetele ja lennule ning lennuki teenindamisele kuluvat aega.
 - 2.3. Töögraafikud valmistatakse ette ja avaldatakse piisavalt varakult, et meeskonnaliikmetel oleks võimalus planeerida piisavalt puhkeajaga.
3. Käitaja ülesanded
 - 3.1. Käitaja määrab iga meeskonnaliikme põhibaasi.
 - 3.2. Käitaja peaks arvestama lennuagade ja puhkeagade sageduse ja struktuuri vahelist suhet ning võtma kohaselt arvesse minimaalse puhkejaga vahelduvate pikkade tööaja perioodide mõjusid.
 - 3.3. Käitajad määravad kindlaks tööaja skeemid, kus välditakse sellist ebasoovitavat tööaja korraldust nagu päevaste/öiste tööagade vaheldumine või meeskonnaliikmete sellist töölelähendamist, mis tõsiselt häirib väljakujunenud magamis-/tööaja struktuuri.
 - 3.4. Käitajad planeerivad tööst vabad kohalikud päevad ning teavitavad nendest meeskonnaliikmeid eelnevalt.
 - 3.5. Käitajad tagavad, et puhkeajad on piisava pikkusega selleks, et meeskonnaliikmed taastuksid eelnevate tööülesannete täitmise mõjudest ning oleksid järgmiseks lennuajaks hästi välja puhunud.
 - 3.6. Käitajad tagavad, et lennuajad planeeritakse nii, et need võimaldavad meeskonnaliikmetel vältida väsimust, et nad saaksid kõikides tingimustes töötades tagada rahuldava ohutustaseme.
4. Meeskonnaliikmete ülesanded
 - 4.1. Meeskonnaliige ei tohi käitada lennukit, kui ta teab, et on väsinud või on tõenäoliselt väsinud või tunneb ennast halvasti määral, mis võib lendu ohustada.
 - 4.2. Meeskonnaliikmed peaksid optimaalselt kasutama olemasolevaid võimalusi puhkamiseks ning kasutama oma puhkeajaga nõuetekohaselt.
5. Tsiviillennundusametuste ülesanded
 - 5.1. Erinevused
 - 5.1.1. Vastavalt artiklile 8 võib lennuamet lubada erinevusi käesoleva jao nõuetest kooskõlas asjaomases liikmesriigis kehtivate õigusaktidega ja protseduuridega ning konsulteerides huvitatud pooltega.

- 5.1.2. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid tegureid, nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile näitama, et nende taotletavate erinevuste rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.

Selliste erinevuste juurde kuuluvad vajaduse korral sobivad leevendavad meetmed.

OPS 1.1095

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid.

- 1.1. „Suurendatud lennumeeskond”

Lennumeeskond, millesse kuulub rohkem liikmeid kui minimaalselt lennuki käitamiseks nõutav ja milles iga lennumeeskonna liige võib lahkuda oma töökohalt, mille puhul teda asendab teine piisavalt kvalifitseeritud lennumeeskonna liige.

- 1.2. „Blokkaeg”

Ajavahemik alates hetkest, mil õhusõiduk liigub paigast parkimiskohast õhkutõusmise eesmärgil, kuni hetkeni, mil õhusõiduk peatub talle määratud parkimiskohas ja kõik mootorid või propellerid on seiskunud.

- 1.3. „Vaheaeg”

Kõikidest tööülesannetest vaba, puhkeajast lühem aeg, mis arvestatakse tööaja hulka.

- 1.4. „Tööülesanne”

Mis tahes ülesanne, mida meeskonnaliige peab täitma seoses lennuettevõtja sertifikaadi omaniku tegevusega/töoga. Kui käesolevas määruses ei ole sätestatud konkreetseid eeskirju, määratleb lennuamet, kas valvesolek loetakse tööülesandeks ja millisel määral.

- 1.5. „Tööaeg”

Ajavahemik, mis algab hetkest, mil meeskonnaliige alustab käitaja tööülesande täitmist, ning kestab kuni hetkeni, mil meeskonnaliige vabaneb kõikidest tööülesannetest.

- 1.6. „Lennutöö aeg”

Ajavahemik, mille jooksul isik töötab meeskonnaliikmena õhusõidukil. Lennutöö aeg algab hetkest, mil meeskonnaliige käitaja nõudel alustab lennuks või lendude seeriaks valmistumist; lennutöö aeg lõpeb sellise viimase lennu lõpus, millel ta on töötav meeskonnaliige.

- 1.7. „Põhibaas”

Käitaja poolt kindlaks määratud asukoht, kust meeskonnaliige tavaliselt alustab ja kus ta lõpetab oma tööülesande või tööülesannete seeria täitmise ning kus käitaja tavaliselt ei pea vastutama konkreetse meeskonnaliikme majutamise eest.

- 1.8. „Kohalik päev”

24tunnine ajavahemik, mis algab kell 00:00 kohaliku aja järgi.

- 1.9. „Kohalik öö”

Kaheksatunnine ajavahemik kella 22:00 ja 8:00 vahel kohaliku aja järgi.

- 1.10. „Üksik vaba päev”

Üksik vaba päev sisaldab kaht kohalikku ööd. Puhkeaeg võib kuuluda selle vaba päeva sisse.

1.11. „Töötav meeskonnaliige”

Meeskonnaliige, kes täidab oma tööülesandeid õhusõidukil lennu ajal või mingi lennu osa jooksul.

1.12. „Töökohale minek”

Mittetöötava meeskonnaliikme minek ühest kohast teise käitaja korraldusel, välja arvatud sõiduaeg. Sõiduaeg on

- aeg, mis kulub kodust lennu alguskohta ja vastupidi minekuks;
- aeg, mis kulub kohapeal puhkekohast tööülesande täitmise kohta ja vastupidi minekuks.

1.13. „Puhkeaeg”

Katkestamatu ja kindlaksmääratud ajavahemik, mille jooksul meeskonnaliige on tööülesannetest ja lennujaama valvest vaba.

1.14. „Valveaeg”

Kindlaksmääratud ajavahemik ilma vahepealse puhkeajata, mil meeskonnaliige peab olema käitajale kättesaadav lennuülesande saamiseks, töökohale minekuks või muuks tööülesandeks.

1.15. „Ööpäevase tsükli madalseisu vahemik (WOCL)”

Aeg vahemikus 02:00 ja 05:59. Kolme ajavööndi piires arvestatakse ööpäevase tsükli madalseisu vahemik põhibaasi aja järgi. Nendest kolmest ajavööndist väljaspool arvestatakse väljalennule järgneva 48 tunni jooksul ööpäevase tsükli madalseisu vahemik põhibaasi aja järgi ning pärast seda kohaliku aja järgi.

OPS 1.1100

Lennu- ja tööaja piirangud

1.1. Kogu tööaeg

Käitaja tagab, et kogu tööaeg, mis kulub meeskonnaliikmel tööülesannete täitmiseks, ei ületa

- a) 190 tundi 28 järjestikuse päeva jooksul jaotatuna selle ajavahemiku jooksul võimalikult ühtlaselt ning
- b) 60 tundi seitsme järjestikuse päeva jooksul.

1.2. Kogu blokkaja piirang

Käitaja tagab, et üksiku meeskonnaliikme kogu blokkaja lendudel, kus ta täidab töötava meeskonnaliikme tööülesannet, ei ületa

- a) 900 blokkundi kalendriaasta jooksul;
- b) 100 blokkundi 28 järjestikuse päeva jooksul.

OPS 1.1105

Maksimaalne päevane lennuaeg

1.1. Käesolevat OPS punkti ei kohaldata ühe piloodiga lendude ega meditsiinilise kiirabi lendude suhtes.

1.2. Käitaja määrab kindlaks lennu ettevalmistusaja, mis põhineb realselt ohutusega seotud maapealsetele tööülesannetele kuluvajal ajal, mis on lennuameti poolt heaks kiidetud.

- 1.3. Maksimaalne päevane lennuaeg on 13 tundi.
 - 1.4. Neid 13 tundi vähendatakse 30 minuti võrra iga lennu kohta alates kolmandast lennust; maksimaalselt võib päevast lennuaega vähendada kaks tundi.
 - 1.5. Kui lennuaeg algab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal, lüheneb punktides 1.3 ja 1.4 nimetatud maksimaalne päevane lennuaeg 100 % võrra selle kestusest ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal. Kui lennuaeg algab või kui kogu lennuaeg kestab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal, lüheneb punktides 1.3 ja 1.4 nimetatud maksimaalne päevane lennuaeg 50 % võrra selle kestusest ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal.
2. Lennuaja pikendamine
 - 2.1. Maksimaalset päevast lennuaega võib pikendada kuni ühe tunni võrra.
 - 2.2. Lennuaja pikendamine ei ole lubatud, kui põhiline päevane lennuaeg hõlmab kuut või enamat lendu.
 - 2.3. Kui lennuaeg kestab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal kuni kaks tundi, võib lennuaega pikendada kuni nelja lennu korral.
 - 2.4. Kui lennuaeg kestab ööpäevase tsükli madalseisu vahemiku ajal üle kahe tunni, võib lennuaega pikendada kuni kahe lennu korral.
 - 2.5. Lennuaega võib pikendada maksimaalselt kaks korda seitsme üksteisele järgneva päeva jooksul.
 - 2.6. Kui lennuaega planeeritakse pikendada, pikeneb minimaalne puhkeaeg enne ja pärast lendu kahe tunni võrra või pikeneb ainult minimaalne puhkeaeg pärast lendu nelja tunni võrra. Kui pikendatakse üksteisele järgnevaid lennuaegasid, peavad puhkeajad pärast eelmist ja enne järgmist lendu üksteisele järgnema.
 - 2.7. Kui pikendatud lennuaeg algab ajavahemikus 22:00 kuni 04:59, peab käitaja piirduma lennuajaga 11 tundi ja 45 minutit.
3. Salongipersonal
 - 3.1. Salongipersonali puhul, kes täidab tööülesandeid lennul või lendude seerial, võib lennuaega pikendada aja võrra, mille võrra salongipersonali lennuks ettevalmistuse aeg erineb lennumeeskonna lennuks ettevalmistuse ajast, kui erinevus ei ületa ühte tundi.
4. Kindel töökorraldus
 - 4.1. Kavandatud sõiduplaanid peavad võimaldama lendude toimumist maksimaalse lubatud lennuaja piires. Selle saavutamiseks võtavad käitajad meetmeid sõiduplaani või meeskondade töökorralduse muutmiseks hiljemalt siis, kui tegelik lendude kestus ületab maksimaalset lennuaega rohkem kui 33 % sellel hooajal sõiduplaanis olevate lendude osas.
5. Töökohale minek
 - 5.1. Kogu töökohale minekule kulutatud aega loetakse tööajaks.
 - 5.2. Töökohale minek pärast lennuks valmistumist, kuid enne lendu, arvestatakse lennuaja hulka, kuid seda ei loeta lennuks.
 - 5.3. Töökohale mineku lendu, mis järgneb vahetult lennule tööülesannetes, võetakse arvesse OPS 1.1110 punktides 1.1 ja 1.2 määratletud minimaalse puhkeaja arvutamisel.
6. Pikendatud (vaheajaga) lennuaeg
 - 6.1. Lennuamet võib anda loa pikendatud lennuajaga lennule, mis sisaldab vaheaega vastavalt artikli 8 sätetele.
 - 6.2. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid tegureid, nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile näitama, et nende taotletava pikendatud lennuaja rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.

OPS 1.1110

Puhkeae

1. Minimaalne puhkeae
- 1.1. Minimaalne puhkeae enne põhibaasist algava lennu lennuaeaga on vähemalt võrdne eelneva tööaja pikkusega või 12 tundi, olenevalt sellest, kumb aeg on pikem.
- 1.2. Minimaalne puhkeae enne põhibaasist väljaspool algava lennu lennuaeaga on vähemalt võrdne eelneva tööaja pikkusega või kümme tundi, olenevalt sellest, kumb aeg on pikem; kui minimaalne puhkeae veedetakse põhibaasist eemal, peab käitaja võimaldama meeskonnaliikmel kaheksa tundi magada, võttes kohaselt arvesse reisimisega seotud ja muid psühholoogilisi vajadusi.
- 1.3. Käitaja tagab, et ajavööndite erinevuse mõju meeskonnaliikmetele kompenseeritakse lisapuhkeajaga, nii nagu lennuamet vastavalt artikli 8 sätetele ette näeb.
- 1.4.1. Olenemata punktide 1.1 ja 1.2 ning vastavalt artikli 8 sätetele võib lennuamet lubada lühendatud puhkeaja rakendamist.
- 1.4.2. Kõik käitajad peavad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid tegureid, nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile näitama, et nende taotletava lühendatud puhkeaja rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.
2. Puhkeaja kestus
- 2.1. Käitaja tagab, et eelkirjeldatud minimaalset puhkeaeaga saab regulaarselt kasutada nädalase puhkeajana, mis kestab 36 tundi (kaasa arvatud kaks kohalikku ööd), nii et ühe nädalase puhkeaja lõpu ja järgmise alguse vahel ei oleks kunagi rohkem kui 168 tundi. Erandina OPS 1.1095 punktist 1.9 võib lennuamet otsustada, et teine kohalikest öödest võib alata kell 20:00, kui nädalase puhkeaja kestus on vähemalt 40 tundi.

OPS 1.1115

Lennuaja pikendamine lennu ajal kasutatava puhkeaja tõttu

1. Vastavalt artiklile 8 peavad kõik käitajad, kasutades oma töökogemust ja võttes arvesse asjakohaseid tegureid, nagu praegused teaduslikult põhjendatud teadmised, lennuametile näitama, et nende taotletava pikendatud lennuaja rakendamise tulemuseks on samaväärne ohutustase.
- 1.1. Lennumeeskonna suurendamine

Lennuamet kehtestab nõuded põhi-lennumeeskonna suurendamise osas eesmärgiga pikendada lennuaeaga üle eeltoodud OPS 1.1105 piirangute.
- 1.2. Salongipersonal

Lennuamet kehtestab salongipersonali liikmete poolt lennu ajal kasutatava puhkeaja nõuded, juhul kui lennuae kestab kauem kui eespool OPS 1.1105 piirangutes sätestatud.

OPS 1.1120

Ettenägematud asjaolud lendude teostamisel – õhusõiduki kapteni otsused

1. Võttes arvesse, et lennuks valmisoleku ajal algava lennu teostamise ajal ette tulevad edaspidi nimetatud juhtumid on vaja lahendada, võib käesolevas jaos sätestatud lennuaja, töö- ja puhkeaja piiranguid ettenägematute asjaolude ilmnemisel muuta. Kõik sellised muudatused peavad pärast konsultatsioone teiste meeskonnaliikmetega olema õhusõiduki kaptenile vastuvõetavad ning need peavad igal juhul olema vastavuses järgmisega.

- 1.1. OPS 1.1105 punktis 1.3 nimetatud maksimaalset lennuaega võib pikendada üle kahe tunni ainult siis, kui lennu-meeskonda on suurendatud, ning sellisel juhul võib lennuaega pikendada kuni kolm tundi.
 - 1.1.1. Kui lennuaja hulka kuuluv viimasel lennul ilmnevad pärast õhukütõusu asjaolud, mille tulemusena lennuaeg pikeneks üle lubatud kestuse, võib lennu jätkata planeeritud sihtkohta või varulennuväljale.
 - 1.1.2. Selliste asjaolude korral võib lennuajale järgnevat puhkeaega lühendada, kuid mitte alla OPS 1.1110 punktis 1.2 määratud minimaalse puhkeaja kestuse.
- 1.2. Erilistel asjaoludel, mis võivad põhjustada suurt väsimust, peab õhusõiduki kapten pärast konsulteerimist asjaomaste meeskonnaliikmetega vähendama tegelikku lennuaega ja/või pikendama puhkeaega, et vältida ebasoovitavat mõju lennuohutusele.
- 1.3. Käitaja tagab, et
 - 1.3.1. õhusõiduki kapten esitab käitajale ettekande alati, kui tegelikul lennul tema otsusel lennuaega pikendatakse või kui puhkeaega lühendatakse, ja
 - 1.3.2. kui lennuaja pikendamine või puhkeaja lühendamine ületab üht tundi, saadetakse ettekande koopia koos käitaja kommentaaridega lennuametile hiljemalt 28 päeva jooksul pärast juhtumit.

OPS 1.1125

Valveaeg

1. Lennujaama valve
 - 1.1. Meeskonnaliige on lennujaama valves alates valmisolekust tavalises lennu alguskohas kuni teada antud valveaja lõpuni.
 - 1.2. Lennujaama valve arvestatakse täielikult kogu tööaja hulka.
 - 1.3. Kui lennujaama valvele järgneb vahetult lennuaeg, määrab lennuamet, milline on suhe selle lennujaama valve ja lennuülesande täitmise vahel. Sellisel juhul lisatakse lennujaama valve aeg OPS 1.1110 punktides 1.1 ja 1.2 nimetatud tööajale minimaalse puhkeaja arvestusse.
 - 1.4. Kui lennujaama valvele ei järgne lennuülesande täitmine, peab sellele järgnema vähemalt lennuameti poolt määratud puhkeaeg.
 - 1.5. Lennujaama valve ajal annab käitaja meeskonnaliikme käsutusse vaikse ja mugava koha, mis ei ole üldsusele juurdepääsetav.
2. Teised valved (sealhulgas valve hotellis)
 - 2.1. Vastavalt artikli 8 sätetele reguleerib kõiki teisi valvevorme lennuamet, võttes arvesse järgmist:
 - 2.1.1. teave valve kohta kantakse tööaja graafikusse ja/või antakse eelnevalt teada;
 - 2.1.2. valve alguse ja lõppemise aeg määratakse kindlaks ja sellest teavitatakse eelnevalt;
 - 2.1.3. määratakse kindlaks kõigi selliste valve kestus, mis toimuvad konkreetse lennu alguskohast erinevas kohas;
 - 2.1.4. määratletakse suhe valve ja valvele järgneva mis tahes lennuülesande täitmise vahel, võttes arvesse meeskonnaliikme võimalusi puhkamiseks ja teisi asjakohaseid asjaolusid;
 - 2.1.5. määratletakse valveaegade arvestamise põhimõtted kogu tööaja arvestamise eesmärgil.

OPS 1.1130

Toitlustamine

Et vältida ebasoovitavaid mõjusid meeskonnaliikme töövõimele, peab tal olema võimalus süüa ja juua, eriti kui lennuaeg ületab kuut tundi.

OPS 1.1135

Lennu-, töö- ja puhkeaja dokumenteerimine

1. Käitaja tagab, et meeskonnaliikme kohta oleksid dokumenteeritud
 - a) blokkajad;
 - b) kõigi töö- või lennuaegade algus, kestus ja lõpp;
 - c) puhkeajad ja vabad päevadning et neid dokumenteeritakse nii, et oleks tagatud vastavus käesoleva jao nõuetele; koopiaid nendest dokumentidest tehakse meeskonnaliikme nõudel talle kättesaadavaks.
2. Kui käitaja poolt vastavalt lõikele 1 täidetavad dokumendid ei hõlma kõiki meeskonnaliikme lennu-, töö- ja puhke-aegu, registreerib asjaomane meeskonnaliige individuaalselt
 - a) blokkajad;
 - b) kõigi töö- või lennuaegade alguse, kestuse ja lõpu ning
 - c) puhkeajad ja vabad päevad.
3. Meeskonnaliige esitab oma dokumendid taotluse korral enne lennuaja algust mis tahes käitajale, kes kasutab tema teenuseid.
4. Dokumente säilitatakse vähemalt 15 kalendrikuud alates viimasest asjakohasest sissekandest või kauem vastavalt riigiseste õigusaktide nõuetele.
5. Lisaks säilitab käitaja eraldi kõiki õhusõiduki kapteni lennuaja või lennutundide pikendamise ja puhkeaja vähendamise kohta tehtud otsuste ettekandeid vähemalt kuus kuud pärast igat konkreetset juhtumit.

R-ALAJAGU

OHTLIKE KAUPADE VEDU LENNUTRASPORDIGA

OPS 1.1145

Üldnõuded

Käitaja peab järgima kohaldatavaid sätteid, mis on esitatud tehnilistes juhendites, sõltumata sellest, kas

- a) lend kulgeb täielikult või osaliselt riigi territooriumil või täielikult sellest väljaspool või
- b) on olemas luba vedada ohtlikke kaupu OPS 1.1155 sätete kohaselt.

OPS 1.1150

Mõisted

- a) Käesolevas alajaos kasutatakse mõisteid järgmises tähenduses.
 - 1) „Vastuvõtu kontrollkaart (*Acceptance Check List*)” – dokument, mida kasutatakse ohtlike kaupade pakendite välimuse ja nende juurde kuuluvate dokumentide kontrollil, et määrata kindlaks, kas asjakohaseid nõudeid on täidetud.
 - 2) „Luba (*Approval*)” – üksnes OPS 1.1165 lõike b punkti 2 järgimiseks ette nähtud, tehnilistes juhendites osutatud luba, mille annab välja lennuamet selliste ohtlike kaupade veoks, mille vedamine on tavaliselt keelatud transpordiga seotud või muudel põhjustel, nagu on täpsustatud tehnilistes juhendites.
 - 3) „Transportõhusõiduk (*Cargo Aircraft*)” – õhusõiduk, mis veab kaupu ja lasti, kuid mitte reisijaid. Antud kontekstis ei loeta reisijateks
 - i) õhusõiduki meeskonnaliikmeid;
 - ii) käitaja töötajaid, kellel vastavalt lennutegevuskäsiraamatu juhenditele on õhusõiduki pardal viibimine lubatud ning kes selle alusel viibivad õhusõiduki pardal;
 - iii) lennuameti volitatud esindajat või
 - iv) isikut, kelle kohustused on seotud konkreetse õhusõiduki pardal oleva lastiga.
 - 4) „Ohtlikud kaubad (*Dangerous Goods*)” – kaubad või ained, mis võivad kahjustada tervist, ohutust, vara või keskkonda ning mis on loetletud tehnilistes juhendites esitatud ohtlike kaupade loetelus või mida liigitatakse asjaomas-tes juhendites.
 - 5) „Õnnetus ohtlike kaupade veol (*Dangerous Goods Accident*)” – juhtum, mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest ning mis põhjustab isiku surmava või raske vigastuse või tekitab olulise varalise kahju.
 - 6) „Intsident ohtlike kaupade veol (*Dangerous Goods Incident*)” – juhtum, mida ei klassifitseerita ohtlike kaupade veoga seotud õnnetusena, kuid mis on seotud ohtlike kaupade veoga või tuleneb sellest, mis ei toimu tingimata õhusõiduki pardal, kuid millega kaasnevad isikute vigastused, varaline kahju, tulekahju, purustused, vedelike väljavool või lekkimine, radioaktiivne kiirgus või muud tundemärgid selle kohta, et ohtliku aine pakend ei ole terve. Ohtlike ainete veoga seotud juhtumeid, mis seavad tõsisesse ohtu õhusõiduki või selles viibivad isikud, loetakse samuti ohtlike ainete veoga seotud intsidentideks.
 - 7) „Ohtlike kaupade veo dokument (*Dangerous Goods Transport Document*)” – tehnilistes instruksioonides määratletud dokument. Selle täidab isik, kes pakub ohtlikke kaupu veoks lennutranspordiga. Veodokument sisaldab teavet nende ohtlike ainete kohta.
 - 8) „Erand (*Exemption*)” – üksnes käesoleva alajao järgimiseks ette nähtud, tehnilistes juhendites osutatud luba, mille on välja andnud kõik asjaomased ametiasutused ning mille alusel toimub vabastamine tehnilistes juhendites osutatud nõuetest.
 - 9) „Kaubakonteiner (*Freight Container*)” – vahend radioaktiivsete materjalide transportimiseks, mis on ette nähtud nende materjalide veo hõlbustamiseks kas pakitult või pakkimata, ühe või mitme transpordiliigiga. (Märkus. Vt mõistet „kaubaalus”, mille puhul ohtlikud ained ei ole radioaktiivsed materjalid.)

- 10) „Käitleja (*Handling Agent*)” – ettevõtja, kes käitaja nimel täidab osaliselt või täielikult tema ülesandeid, sealhulgas reisijate või kauba kättesaamine, peale- ja mahalaadimine, üleandmine või muu käitlemine.
- 11) „Väline pakend (*Overpack*)” – taara, mida kasutab üks vedaja ning mis sisaldab üht või enam pakendit, moodustades ühe käitlemisüksuse mugavamaks käitlemiseks ja paigutamiseks. (Märkus. Antud mõiste ei hõlma kaubaalust.)
- 12) „Pakend (*Package*)” – pakkimisprotseduuri lõpptoodet, mis koosneb taarast ning sellesse paigutatud sisust, mis on ette valmistatud transportimiseks.
- 13) „Taara (*Packaging*)” – mahutid ja kõik muud komponendid või materjalid, mis on vajalikud mahuti isoleerimisfunktsiooni täitmiseks.
- 14) „Raske vigastus (*Serious Injury*)” – õnnetuses isikule tekitatud vigastus,
 - i) mis nõuab pikemat kui 48tunnist haiglaravi seitsme päeva jooksul vigastuse tekkimise päevast või
 - ii) mille tagajärjeks on mõne luu murd (välja arvatud sõrmede, varvaste või nina lihtmurrud) või
 - iii) millega kaasnevad suurt verejooksu põhjustavad rebendid, närvide, lihaste või kõõluste vigastused või
 - iv) millega kaasneb mõne siseorgani vigastus või
 - v) millega kaasneb teise või kolmanda astme põletus või mis tahes põletus, mis kahjustab rohkem kui 5 % kehapinnast, või
 - vi) millega kaasneb kinnitust leidnud kokkupuutumine nakkust tekitavate ainete või kahjuliku kiirgusega.
- 15) „Tehnilised juhendid (*Technical Instructions*)” – ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniliste juhendite (ICAO Doc 9284-AN/905) kõige viimane kehtiv väljaanne, sealhulgas selle lisad ja täiendused, mille on heaks kiitnud ja välja andnud Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni nõukogu oma otsusega.
- 16) „Kaubaalus (*Unit Load Device*)” – õhusõiduki mis tahes konteiner, kaubaalus koos võrguga või õhusõiduki kaubaalus koos kattedvõrguga. (Märkus. Mõiste ei hõlma välist pakendit; radioaktiivseid materjale sisaldavate konteinerite kohta vt kaubakonteineri definitsiooni.)

OPS 1.1155

Ohtlike kaupade veo luba

- a) Käitaja tohib ohtlike kaupu transportida ainult siis, kui tal on selleks lennuameti luba.
- b) Enne ohtlike kaupade veoks vajaliku loa väljaandmist tõendab käitaja lennuametile, et läbi on viidud piisav koolitus ja kõik vajalikud dokumendid (näiteks maapealset teenindust, lennuki käitamist ja koolitust hõlmavad dokumendid) sisaldavad teavet ja juhendeid ohtlike kaupade kohta, ning et on kehtestatud menetlused ohtlike kaupade ohutu käitlemise tagamiseks kõigis lennutranspordi etappides.

Märkus. OPS 1.1165 lõike b punktides 1 või 2 osutatud erand või luba täiendab eespool nimetatut ning lõikes b osutatud tingimusi ei pea tingimata kohaldama.

OPS 1.1160

Reguleerimisala

Käesoleva alajao sätteid ei kohaldata nende esemete ja ainete suhtes, mida muudel juhtudel liigitatakse ohtlikeks kaupadeks, kuid mille suhtes ei kohaldata tehnilisi juhendeid vastavalt asjaomaste juhendite 1. ja 8. osale, tingimusel et

- a) neid veetakse pardal käitaja loal, et anda lennu ajal patsiendile arstiabi:
 - 1) neid veetakse kasutamiseks lennu ajal, või need on lennuki alalise varustuse osad, kui see on kohandatud erikasutuseks meditsiinilise evakuatsiooni puhul, või neid veetakse sama lennukiga tehtaval lennul, millega transportitakse patsienti, või pärast patsiendi sihtkohta toimetamist, ning kuna asjaomase lennu ajal on ebapraktiline kõnealuseid kaupu peale või maha laadida, siis toimub nende mahalaadimine kohe kui võimalik ning

- 2) neid veetakse pardal käitaja loal, et anda lennu ajal patsiendile arstiabi; ohtlikud kaubad piirduvad järgmiste kaupadega ning neid peab hoidma asendis, mis on kasutamise ajal paigutamiseks või asetamiseks ohutu, ning need kinnitatakse korralikult õhkutõusmise ja maandumise ajal ning vajaduse korral ka kogu ülejäänud lennuaja vältel, kui kapten peab seda ohutuse seisukohast oluliseks:
 - i) gaasiballoonid, mis peavad olema valmistatud spetsiaalselt asjaomase gaasi mahutamiseks ja transportimiseks;
 - ii) ravimid ja muud meditsiinilised vahendid, mis peavad olema koolitatud personali kontrolli all ajal, kui neid lennukis kasutatakse;
 - iii) varustust, mis sisaldab märgelendiga akumulaatoreid, hoitakse ja vajaduse korral kinnitatakse vertikaal-asendis, et vältida elektrolüütide väljavoolu;
- b) need peavad olema lennuki pardal ning on kooskõlas asjaomaste nõuetega või käitamispõhjustel, kuigi kaupu ja aineid, mis on ette nähtud asendamiseks või mis on eemaldatud asendamiseks, peab transportima lennukis, nagu on täpsustatud tehnilistes juhendites;
- c) need asuvad pagasis, mida
 - 1) veavad reisijad või meeskonnaliikmed kooskõlas tehniliste juhenditega või
 - 2) mis ei asu reisi ajal omaniku valduses (näiteks kadunud pagas või valesse kohta saadetud pagas), kuid mida transportib sama käitaja.

OPS 1.1165

Ohtlike kaupade veo piirangud

- a) Käitaja tagab, et lennukiga ei veetaks esemeid ja aineid ega muid ohtlikeks kaupadeks tunnistatud kaupu, mis on tehnilistes juhendites konkreetselt kas nime või üldise kirjelduse kaudu määratletud kui transportimiseks täielikult keelatud.
- b) Käitaja ei transporti esemeid ja aineid ega muid ohtlikeks kaupadeks tunnistatud kaupu, mis on tehniliste juhendite kohaselt tavatingimustes transportimiseks keelatud, kui asjaomastes juhendites esitatud järgmised nõuded ei ole täidetud:
 - 1) kõik asjaosalised riigid ei ole teinud nende suhtes erandeid tehniliste juhendite nõuete kohaselt või
 - 2) luba ei ole andnud ükski asjaomane riik sellise juhtumi puhul, kui tehniliste juhendite kohaselt on vaja üksnes sellist luba.

OPS 1.1190

Teadlikult tühjaks jäetud

OPS 1.1195

Ohtlike kaupade vastuvõtt

- a) Käitaja võib ohtlike kaupu vastu võtta üksnes juhul, kui
 - 1) pakend, väline pakend või kaubakonteinerid on kontrollitud vastavalt tehnilistes juhendites määratletud vastuvõtuprotseduuridele;
 - 2) nendega on kaasas ohtlike kaupade veo dokumendi kaks eksemplari, kui tehnilistes juhendites ei ole teisiti täpsustatud;
 - 3) inglise keelt kasutatakse
 - i) pakendi tähistamiseks ja märgistamiseks
ning
 - ii) ohtlike kaupade veo dokumendil.

Lisaks tuleb järgida mis tahes muid keelenõudeid.

- b) Käitaja peab kasutama vastuvõtu kontrollkaarte, mis peavad võimaldama kontrollida kõiki asjakohaseid üksikasju ning olema kujul, mis võimaldab registreerida vastuvõtukontrolli tulemusi käsitsi, mehaaniliselt või arvutiga.

OPS 1.1200

Kontroll kahjustuste, lekete või saaste kindlakstegemiseks

- a) Käitaja tagab, et
- 1) pakendeid, väliseid pakendeid ja kaubakonteinereid kontrollitakse vastavalt tehnilistele juhenditele lekete või kahjustuste suhtes vahetult enne lennukisse või kaubaalusele laadimist;
 - 2) kaubaalust ei laadita lennukisse enne, kui see on tehnilise juhendi nõuete kohaselt kontrollitud ning kui ei ole tuvastatud selles sisalduvate ohtlike kaupade lekkeid või pakendi vigastust;
 - 3) lennukisse ei laadita lekkivaid või vigastatud ohtlike kaupadega pakendeid, väliseid pakendeid ega kaubakonteinereid;
 - 4) kõik pakendid ohtlike kaupadega, mis avastatakse lennukis vigastatuna või lekkivana, eemaldatakse lennukist või korraldatakse selle eemaldamine asjaomase asutuse või organisatsiooni poolt. Sellisel juhul tuleb kontrollida saadetise ülejäänud sisu, et veenduda selle korrasolekus transportimiseks ning selles, et lennuk ega selle last ei ole kahjustatud ega saastatud, ning
 - 5) pakendeid, väliseid pakendeid ja kaubakonteinereid kontrollitakse vigastuste või lekete suhtes lennukist mahalaa-dimisel või kaubaalusel mahavõtmisel. Kui avastatakse vigastusi või lekkeid, tuleb seda ala, kus ohtlikud ained asu-sid, kontrollida kahjustuste või saaste tuvastamiseks.

OPS 1.1205

Saaste eemaldamine

- a) Käitaja tagab, et
- 1) kogu saaste, mis on tekkinud ohtlike kaupu sisaldavate artiklite või pakendite lekkimise või pakendi vigastamise tulemusena, eemaldatakse viivitamatult ja astutakse samme ohu kõrvaldamiseks, nagu on täpsustatud tehnilistes juhendites, ning
 - 2) lennuk, mis on saastatud radioaktiivsete ainetega, eemaldatakse otsekohe kasutusest ning seda ei kasutata enne, kui radioaktiivsuse tase kõikidel juurdepääsetavatel pindadel ning üldine saastatus ei ületa tehnilistes juhendites määratletud väärtusi.
- b) Kui ei järgita tehnilistes juhendites sätestatud piiranguid, mida kohaldatakse radiatsioonitaseme või saastamise suhtes, siis
- 1) peab käitaja
 - i) tagama, et vedajat teavitatakse, kui mittejärgimine avastatakse transpordi ajal;
 - ii) astuma koheseid samme mittejärgimise tagajärgede vähendamiseks;
 - iii) teavitama nii vedajat kui ka asjakohaseid pädevaid lennuameteid mittejärgimisest võimalikult kiiresti pärast hädaolukorra tekkimist või selle tekkimise ajal;
 - 2) samuti peab käitaja oma kohustuste ulatuses
 - i) uurima mittejärgimist ning selle põhjusi, olukordi ning tagajärgi;

- ii) võtma asjakohased meetmed, et leevendada mittejärgimiseni viinud põhjuseid ja olukordi ning ära hoida saamaguste mittejärgimiseni viivate olukordade tekkimist tulevikus;
- iii) teavitama asjaomaseid lennuameteid mittejärgimise põhjustest ning võetud või võetavatest parandus- või ennetusmeetmetest.

OPS 1.1210

Laadimise piirangud

- a) Reisijate salong ja kabiin. Käitaja tagab, et ohtlikke aineid ei veeta lennuki salongis, kus viibivad reisijad, ega kabiinis, kui tehnilistes juhendites ei ole teisiti sätestatud.
- b) Lastiruum. Käitaja tagab, et ohtlikke kaupu laaditakse, paigutatakse ja kinnitatakse lennukis vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.
- c) Ainult transportõhusõidukitega transportimiseks ette nähtud ohtlikud kaubad. Käitaja tagab, et ohtlikke kaupu, mille pakenditel on tähistus „Transportida ainult transportõhusõidukis” transporditakse ainult transportõhusõidukis ja laaditakse vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.

OPS 1.1215

Teabe edastamine

- a) Personalile edastatav teave. Käitaja peab esitama lennutegevuskäsiraamatus ja/või muudes asjakohastes käsiraamatutes teabe, mille abil on personalil võimalik täita ohtlike kaupade veoga seotud tööülesandeid, nagu on täpsustatud tehnilistes juhendites, sealhulgas võtta meetmeid ohtlike kaupade veoga seotud hädaolukordade korral. Vajaduse korral peab sellise teabe edastama ka käitlejale.
- b) Reisijatele ja teistele isikutele edastatav teave
 - 1) Käitaja tagab, et reisijatele antakse tehniliste juhendite nõuetele vastavat teavet selle kohta, milliseid kaupu neil on keelatud lennukiga transportida, ning
 - 2) käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohad oleksid varustatud teabega ohtlike kaupade veo nõuete kohta.
- c) Õhusõiduki kapteni teavitamine. Käitaja tagab, et
 - 1) õhusõiduki kaptenile antakse tehnilistes juhendites määratletud kirjalikku teavet õhusõidukis veetavate ohtlike ainete kohta;
 - 2) teavet tegutsemise kohta lennu ajal esinevate hädaolukordade korral esitatakse vastavalt tehnilistes juhendites täpsustatule;
 - 3) õhusõiduki kapteni jaoks ette nähtud kirjaliku teabe loetavat koopiat hoitakse maa peal kiiresti kättesaadavas kohas kuni selle lennu lõpuni, mida kõnealune kirjalik teave hõlmab. Kuni selle lennu lõpuni, mida hõlmab kõnealune teave, peavad asjaomane koopia või selles sisalduv teave olema kiiresti kättesaadavad lennuväljal, kust toimus viimane õhkuotusmine ning lennuväljal, kus toimub järgmine kavandatav maandumine;
 - 4) kui lend ohtlike kaupadega toimub täielikult või osaliselt väljaspool liikmesriigi territooriumi, kasutatakse lisaks muudele keelenõuetele kaptenile ette nähtud kirjaliku teabe edastamiseks inglise keelt.
(Vt OPS 1.1065 1. liite tabel 1 dokumentide säilitamise aja kohta.)
- d) Teave, mida edastatakse lennuintsidendi või -õnnetuse korral
 - 1) Lennuintsidendi sattunud lennuki käitaja peab nõudmisel andma mis tahes teavet, nagu on nõutud tehnilistes juhendites.

- 2) Lennuõnnetusse või tõsisesse lennuintsidenti sattunud lennuki käitaja peab viivitamata edastama mis tahes teabe, nagu on nõutud tehnilistes juhendites.
 - 3) Õhusõiduki käitaja lisab menetlused asjakohastes käsiraamatutesse ja õnnetuste korral kehtivatesse asendusplaanidesse, et võimaldada kõnealuse teabe pakkumist.
- e) Lennu ajal tekkivate hädaolukordade puhul edastatav teave
- 1) Kui lennu ajal tekib hädaolukord, teatab kapten nii kiiresti, kui olukord võimaldab, asjakohasele lennuliiklusteenistusele õhusõiduki pardal lastina veetavatest mis tahes ohtlikest kaupadest, nagu on täpsustatud tehnilistes juhendites.

OPS 1.1220

Koolitusprogrammid

- a) Käitaja kehtestab tehnilistele nõuetele vastava personali koolitusprogrammi, mille kinnitab lennuamet, ja järgib seda.
- b) Käitaja peab tagama, et personal saab koolitust nende kohustustele vastavates valdkondades.
- c) Käitaja tagab, et koolitust antakse või selle andmine kinnitatakse inimese töölevõtmise ajal sellise ametikohale, mis on seotud ohtlike kaupade õhutranspordiga.
- d) Käitaja tagab, et kogu koolitusel osalev personal läbib testi oma kohustustest arusaamise kontrollimiseks.
- e) Käitaja tagab, et kogu personal, kes peab läbima ohtlike kaupade veo alase koolituse, läbib regulaarse korduvkoolituse vähemalt iga kahe aasta järel.
- f) Käitaja tagab, et andmed läbiviidud ohtlike kaupade alase koolituse kohta kogu personali osas dokumenteeritakse vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.
- g) Käitaja tagab, et tema käitleja töötajad on läbinud koolituse vastavalt tehniliste juhendite nõuetele.

OPS 1.1225

Ettekanded lennuintsidentidest ja õnnetustest ohtlike kaupade veol

- a) Käitaja teavitab ohtlike kaupadega toimunud vahejuhtumitest või õnnetustest lennuametit ning selle riigi asjakohast ametit, kus asjaomane õnnetus või vahejuhtum toimus, nagu on ette nähtud OPS 1.1225 1. liites. Esimene ettekanne tuleb teha 72 tunni jooksul alates sündmuse toimumisest, kui seda ei takista erakorralised asjaolud, ning see peab sisaldama kõnealusel hetkel teada olevaid üksikasju. Vajaduse korral tuleb võimalikult kiiresti koostada täiendav ettekanne, mis sisaldab vahepeal teatavaks saanud täiendavat teavet.
- b) Käitaja peab esitama lennuametile ja selle liikmesriigi asjaomasele lennuametile, kus sündmus toimus, ka ettekande deklareerimata või valesi deklareeritud ohtlike kaupade kohta lasti hulgas või reisijate pagasis, nagu on ette nähtud OPS 1.1225 1. liites. Esimene ettekanne tuleb esitada 72 tunni jooksul alates sündmuse toimumisest, kui seda ei takista erakorralised asjaolud, ning see peab sisaldama kõnealusel hetkel teada olevaid üksikasju. Vajaduse korral tuleb võimalikult kiiresti koostada täiendav ettekanne, mis sisaldab vahepeal teatavaks saanud täiendavat teavet.

OPS 1.225 1. liide

Ettekanded ohtlike kaupadega toimuvate intsidentide ja õnnetuste kohta

1. Käitaja tagab, et ohtlike kaupadega toimunud mis tahes liiki intsidentist või õnnetusest antakse teada, olenemata sellest, kas ohtlikud kaubad asuvad lasti, posti, reisijate või meeskonnaliikmete pagasi hulgas. Deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlike kaupade leidmise kohta lasti, post või pagasi hulgast antakse samuti teada.
2. Esimene ettekanne tuleb esitada 72 tunni jooksul alates sündmuse toimumisest, kui seda ei takista erakorralised asjaolud. Selle võib edastada eri viisil: e-posti, telefoni või faksi teel. Kõnealune ettekanne sisaldab kõnealusel hetkel teada olevaid üksikasju punktis 3 kindlaks määratud pealkirjade all. Vajaduse korral tuleb võimalikult kiiresti koostada täiendav ettekanne, mis sisaldab kõiki üksikasju, mille olemasolust ei teatud esimese ettekande saatmise ajal. Kui ettekanne esitatakse suuliselt, tuleb võimalikult kiiresti saata kirjalik kinnitus.
3. Esimene ettekanne ja võimalikud täiendavad ettekanded on võimalikult täpsed ning sisaldavad järgmist vajalikku teavet:
 - a. intsidenti või õnnetuse kuupäev või deklareerimata või valesti deklareeritud kauba avastamise kuupäev;
 - b. asukoht, lennu number ja kuupäev;
 - c. kaupade kirjeldus ja lennuveokirja, postikoti, pagasilipiku, pileti vms viitenumber;
 - d. saatetise pärisnimi (sealhulgas vajaduse korral tehniline nimi) ja kui see on teada, siis ka ÜRO/ID-number;
 - e. klass või liigitus ja sellega kaasnev mis tahes täiendav oht;
 - f. pakendi tüüp ja pakendi erimärgistus sellel;
 - g. kogus;
 - h. vedaja, reisija vms nimi ja aadress;
 - i. mis tahes muud olulised üksikasjad;
 - j. intsidenti või õnnetuse arvatav põhjus;
 - k. võetud meetmed;
 - l. muud teatamismeetmed ning
 - m. ettekande esitaja nimi, ametinimetus, aadress ja telefon.
4. Ettekandele tuleks lisada asjakohaste dokumentide koopiaid ja tehtud fotod.

S-ALAJAGU

JULGESTUS

OPS 1.1235

Julgestusnõuded

Käitaja tagab, et kogu asjaomane personal tunneb, teab ja täidab käitaja riigi riiklike julgestusprogrammide vastavaid nõudeid.

OPS 1.1240

Koolitusprogrammid

Käitajal tuleb koostada koolitusprogrammid, säilitada ja ajakohastada kinnitatud koolitusprogramme ning viia läbi nendele programmidele vastavaid koolitusi, mille käigus omandatud teadmiste abil tegutsedes on käitaja meeskonna liikmetel võimalik takistada selliseid ebaseaduslikke sekkumisi nagu sabotaaž või lennukite ebaseaduslik hõivamine ning vähendada miinimumini nende tagajärgi juhul, kui need peaksid toimuma. Koolitusprogramm peab olema kooskõlas tsiviillennunduse riikliku julgestusprogrammiga. Kõikidel meeskonnaliikmetel peavad olema koolitusprogrammi asjakohastele teemadele vastavad teadmised, oskused ja pädevus.

OPS 1.1245

Ebaseaduslikest sekkumistest teatamine

Pärast lennuki pardal toimunud ebaseaduslikku sekkumist tuleb õhusõiduki kaptenil või tema puudumisel käitajal esitada viivitamata selle juhtumi kohta ettekanne vastavale kindlaksmääratud kohalikule asutusele ja käitaja riigi lennuametile.

OPS1.1250

Lennuki läbiotsimise protseduuride kontrollkaart

Käitaja tagab, et lennuki pardal on kontrollkaart protseduuridega, mida järgitakse pommi või improviseeritud lõhkeseadme (*Improvised Explosive Device – IED*) otsimisel sabotaažikahtluse korral ning relvade, lõhkeainete või teiste ohtlike seadmete otsimisel, kui on põhjendatud kahtlus, et lennuki suhtes võidakse toime panna ebaseaduslik sekkumine. Kontrollkaardi juurde peavad kuuluma tegevusjuhendid juhuks, kui leitakse pomm või kahtlane ese, samuti teave selle kohta, kus on konkreetses lennukis kõige ohutum koht pommi paigutamiseks, kui tüübisertifikaadi omanik on selle koha määratlenud.

OPS 1.1255

Lennumeeskonna kabiini turvalisus

- a) Kõikidel lennukitel, mille lennumeeskonna kabiinil on uks, peab olema võimalik seda ust lukustada. Peavad olema kehtestatud lennuametile vastuvõetavad protseduurid, kuidas salongipersonal saab teatada lennumeeskonnale kahtlastest tegevusest või julgestusnõuete rikkumisest lennuki salongis.
- b) Kõikidel reisilennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga üle 45 500 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 60 peab olema heaks kiidetud kabiiniuks, mida saab lukustada ja mille lukku saab avada kõigilt piloodi istmetelt ning mille konstruktsioon vastab kehtivatele tagasiulatava jõuga käitamist käsitlevatele lennukõlblikkuse nõuetele. Ükse konstruktsioon ei tohi segada ohuolukorras tegutsemist vastavalt kehtivatele tagasiulatava jõuga käitamist käsitlevatele lennukõlblikkuse nõuetele.

- c) Kõikidel lennukitel, millele lõike b kohaselt on paigaldatud lennumeeskonna kabiini uks,
- 1) tuleb see uks sulgeda enne mootori käivitamist startimiseks ning lukustada see, kui nii sätestavad julgestusprotseduurid või nõuab õhusõiduki kapten. Uks peab jääma lukku kuni mootori väljalülitamiseni pärast maandumist, välja arvatud juhul, kui kooskõlas tsiviilennunduse riikliku julgestusprogrammiga loetakse vajalikuks lasta volitatud isikuid kabiini sisse või sealt välja;
 - 2) peavad olema mõlema piloodi istmelt väljaspool lennumeeskonna kabiini oleva ala jälgimist võimaldavad seadmed, mis on piisavad lennumeeskonna kabiini siseneda soovivate isikute, mis tahes kahtlase käitumise või võimaliku ohu kindlakstegemiseks.”
-