

Teataja



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

57. aastakäik

24. aprill 2014

Sisukord

II *Muud kui seadusandlikud aktid*

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni määrus (EL) nr 379/2014, 7. aprill 2014, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 1

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 379/2014,**7. aprill 2014,**

millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ⁽¹⁾, eriti selle artikli 8 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Teatava õhusõiduki käitajad ja selle käitamisega seotud töötajad peavad vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele.
- (2) Komisjon peaks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 216/2008 vastu võtma vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse õhusõidukite ohutu käitamise tingimused. Kõnealustes eeskirjades tuleks ennekõike arvesse võtta õhusõidukite ja organisatsioonide keerukust ning õhusõiduki käitamise keerukust, samuti lennutegevuse eri liikidega seotud ohte.
- (3) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012⁽²⁾ on kehtestatud üksikasjalikud eeskirjad lennukite ja kopterite käitamise kohta ärilises lennutranspordis. Määruse (EÜ) nr 216/2008 põhimõtete ja kohaldatavusega seotud nõuete järgimiseks tuleks kehtestada eeskirjad õhupallide ja purilennukite käitamise kohta ärilises lennutranspordis. Lisaks tuleks kooskõlas lennutegevuse mahu ja ulatuse ning sellega seotud ohtudega nõuetekohaselt käsitleda lennukite ja kopterite käitamise üksikasju teatavate äriliste lendude puhul, mis algavad ja lõpevad ühel ja samal lennuväljal või käitamiskohas.
- (4) Komisjoni määrusega (EL) nr 800/2013⁽³⁾ muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 nii, et see hõlmaks mitteärilist lennutegevust vastavalt asjaomaste õhusõidukite keerukusele. Lisaks on vaja muuta määrust (EL) nr 965/2012, et kajastada kõige uuemaid arengusuundi ning tagada, et muude kui keerukate õhusõidukitega tehtavate teatavate selgelt kindlaksmääratud toimingute ja nendega seotud organisatsioonide suhtes võetaks proportsionaalseid meetmeid.

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, 5. oktoober 2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

⁽³⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 800/2013, 14. august 2013, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 227, 24.8.2013, lk 1).

- (5) Lisada tuleks ka lennukite, kopterite, õhupallide ja purilennukite erilendusid käsitlevad eeskirjad, võttes arvesse kõnealuste lendude konkreetseid aspekte ning nende seotud riske. Proportsionaalsuse huvides ei oleks asjakohane kohaldada sertifitseerimist kõikide ärilise lennutegevusega tegelevate käitajate, eelkõige äriliste erilendudega tegelevate käitajate suhtes. Ehkki nende tegevus on ärilist laadi, tuleks kõnealuste käitajate suhtes kohaldada sertifitseerimise asemel ettevõtja suutlikkuse tõendamist. Vaatamata sellele tuleks ohutuse huvides kindlaks määrata tingimused selliste teatavate kõrge riskitasemega äriliste erilendude kohta, mis ohustavad maapinnal asuvaid kolmandaid isikuid, ning seetõttu tuleks nende lendude teostamiseks taotleda luba.
- (6) Seepärast tuleb määrust (EL) nr 965/2012 vastavalt muuta.
- (7) Sujuva ülemineku ja tsiviillennundusohutuse kõrge taseme tagamiseks liidus peaksid rakendusmeetmed kajastama kõige uuemaid arengusuundi, sealhulgas parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut õhusõidukite käitamise valdkonnas. Sellest tulenevalt tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni ja Euroopa Ühinenud Lennuametite egüüdi all 30. juunini 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorrale vastavaid kehtivaid õigusakte.
- (8) Lennundussektorile ja liikmesriikide haldusasutustele tuleb anda piisavalt aega uue õigusraamistikuga kohandamiseks.
- (9) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamusega komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.
- (10) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimise ja -ala

1. Käesolevas määruses kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad lennukite, kopterite, õhupallide ja purilennukite käitamise kohta; muu hulgas hõlmavad need eeskirjad mõne teise riigi ohutusjärelvalve alla kuuluvate käitajate selliste õhusõidukite seisuplatsil kontrollimist, mis on maandunud sellise teise riigi lennuväljal, mille territooriumil kohaldatakse aluslepingu sätteid.
2. Peale selle kehtestatakse käesolevas määruses üksikasjalikud eeskirjad sertifikaatide väljaandmise kohta määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c osutatud ning ärilises lennutranspordis kasutatavate õhusõidukite käitajatele, samuti kõnealuste sertifikaatide pikendamise, muutmise, peatamise, kehtetuks tunnistamise või neile piirangute kehtestamise kohta, ning sertifikaadi omanike õigused ja kohustused ning tingimused, mille korral tuleb lennutegevus ohutuse huvides keelata, seda piirata või seada sellele teatavad tingimused.
3. Lisaks kehtestatakse käesolevas määruses üksikasjalikud eeskirjad ja protseduurid, mis on seotud keerukate mootorõhusõidukite äriliste erilendude ja mitteäriliste lendude käitajate, sealhulgas keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste erilendude käitajate deklaratsioonide esitamisega ning nende käitajate üle järelvalve teostamisega.
4. Käesolevas määruses kehtestatakse ka üksikasjalikud eeskirjad tingimuste kohta, mille korral tuleb teatavatele suure riskiga ärilistele erilendudele anda ohutuse huvides välja luba, ning kõnealuste lubade väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise, tühistamise või neile piirangute kehtestamise kohta.

5. Käesolevat määrust ei kohaldata määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 1 lõike 2 punkti a reguleerimisalasse kuuluva lennutegevuse suhtes.
6. Käesolevat määrust ei kohaldata ankurdatud õhupallide ja õhulaevadega toimuvate lendude ega ankurdatud õhupallide lendude suhtes.”

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) esimesele lõigule lisatakse järgmised punktid:

- „7) „erilend” – mis tahes muu kui ärilise lennutranspordi lend, kus õhusõidukit kasutatakse eritoiminguteks näiteks põllumajanduses, ehituses, fotograafias, seire, vaatlus- ja patrulllendudel ning lennureklaamis;
- 8) „kõrge riskitasemega äiline erilend” – mis tahes äiline erilend, mis toimub piirkonnas, kus õhusõiduk võib hädaolukorda sattudes ohustada maapinnal asuvaid kolmandaid isikuid, või mis tahes selline äiline erilend, mille puhul lennu toimumise piirkonna pädev asutus on kindlaks määranud, et lennu konkreetsete iseärasuste ja kohaliku toimumiskeskonna tõttu kujutab see suurt ohtu eelkõige maapinnal asuvatele kolmandatele isikutele;
- 9) „tutvustuslend” – tasu eest tehtav mis tahes lend, mis hõlmab lühikest lennureisi, mille sertifitseeritud koolitusorganisatsioon või lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioon on korraldanud uute õpilaste või liikmete leidmiseks;
- 10) „võistluslend” – mis tahes lennutegevus, kus õhusõidukit kasutatakse lennuralliks või -võistlusteks, ning lennutegevus, kus õhusõidukit kasutatakse lennuralliks või -võistlusteks harjutamiseks ning asjaomase lennuralli või võistluse toimumise kohta või sealt tagasi lendamiseks;
- 11) „demonstratsioonlend” – lennutegevus, mida tehakse konkreetselt avalikkuse jaoks korraldatud reklaamitud üritusel näitamiseks või meelelahutuse pakkumiseks, sealhulgas lennutegevus, kus õhusõidukit kasutatakse näidislennuks harjutamiseks ning reklaamitud ürituse toimumise kohta või sealt tagasi lendamiseks.”;

b) teises lõigus asendatakse rooma number „VII” rooma numbriga „VIII”.

3) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse lõige 1a:

„1a. Ärilise lennutranspordiga tegelevad käitajad, kes käitavad selliseid B-suutlikkusklassi lennukite või mittekeerukate kopterite lende, mis algavad ja lõpevad samal lennuväljal / samas käitamiskohas, järgivad III ja IV lisa esitatud nõudeid.”;

b) lõiked 3, 4 ja 5 asendatakse järgmisega:

„3. Keerukate mootorlennukite ja kopterite käitajad, kes tegelevad mitteäriliste lendudega, tõendavad oma suutlikkust täita õhusõidukite käitamisega seotud kohustusi ja sellekohaste vahendite olemasolu ning järgivad III ja VI lisa sätteid. Õhusõidukite käitamisel mitteäriistel erilendudel järgivad need käitajad III ja VIII lisa sätteid.

4. Muude kui keerukate mootorlennukite ning kopterite, samuti õhupallide ja purilennukite käitajad, kes tegelevad mitteäriliste lendude, sealhulgas mitteäriliste erilendudega, järgivad õhusõidukite käitamisel VII lisa sätteid.

5. Koolitusorganisatsioonid, kelle peamine tegevuskoht on liikmesriigis ning kes on sertifitseeritud määruse (EL) nr 1178/2011 kohaselt, käitavad õhusõidukeid Euroopa Liitu suunduvat, Euroopa Liidus tehtavatel või Euroopa Liidust väljuvatel õppelendudel vastavalt järgmistele sätetele:

- a) keerukate mootorlennukite ja kopterite puhul vastavalt VI lisa sätetele;
- b) muude kui keerukate mootorlennukite ja kopterite, samuti õhupallide ja purilennukite puhul vastavalt VII lisa sätetele.”;
- c) lisatakse lõiked 6 ja 7:

„6. Käitajad käitavad õhusõidukit ärilisteks erilendudeks ainult vastavalt III ja VIII lisale.

7. Vahetult enne või pärast erilende või nende ajal toimuvad ning nendega otseselt seotud lennud tehakse lõigete 3, 4 ja 6 kohaselt (nagu on asjakohane). Lisaks meeskonnaliikmetele võib pardal olla kuni kuus ülesande täitmiseks vajalikku isikut, välja arvatud langevarjulendude korral.”

4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 jäetakse välja;

b) lisatakse lõige 4a:

„4a. Erandina artikli 5 lõigetest 1 ja 6 võib järgmisi muude kui keerukate mootorõhusõidukite lende käitada vastavalt VII lisale:

- a) lennud, millega seotud kulud jagatakse eraisikutega, tingimusel et otseseid kulusid jagavad kõik õhusõidukis viibijad, kaasa arvatud piloot, ja et otseseid kulusid jagavate isikute arv ei ole suurem kui kuus;
- b) võistluslennud ja näidislennud, tingimusel et kõnealuste lendude tasustamine ei hõlma enam kui otseste kulude katmist, proportsionaalset panust iga-aastaste kulude kandmisse ning pädeva asutuse poolt kindlaks määratud väärtusega auhindu;
- c) tutvustuslennud, langevarjuhüpped, purilennuki pukseerimine või vigurlennud, mida käitab määruse (EL) nr 1178/2011 kohaselt sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille peamine tegevuskoht asub liikmesriigis, või lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioon, tingimusel et õhusõidukit käitab organisatsioon või seda tehakse kuivrendilepingu alusel, et lennust ei saada organisatsioonist väljaspool jagatavat kasu ja et juhul, kui lennust võtab osa organisatsiooni mittekuuluv liige, moodustab selliste lendude käitamine ainult väikese osa organisatsiooni tegevusest.”

5) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Helikopterite, õhupallide ja purilennukitega tehtavate ärilise lennutranspordi lendude puhul tuleb järgida siseriiklikke nõudeid.”;

b) lisatakse lõige 4:

„4. Keerukate mootorõhusõidukite ja kopterite mitteäriliste lendude, sealhulgas mitteäriliste erilendude ning õhusõidukite, kopterite, õhupallide ja purilennukite äriliste erilendude käitamise osas kohaldatakse asjaomases liikmesriigis lennu- ja tööaja piirangute suhtes kohaldatavaid sätteid kuni asjakohaste rakenduseeskirjade vastuvõtmise ja kohaldamiseni.”

- 6) Artikli 10 lõiget 3 muudetakse järgmiselt.
- a) punktis a asendatakse tekst „III lisa” tekstiga „II ja III lisa”;
 - b) punktis b asendatakse tekst „V, VI ja VII lisa” tekstiga „II, V, VI ja VII lisa”.

- 7) Artiklile 10 lisatakse lõiked 4, 5, 6 ja 7;

„4. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada II, III, VII ja VIII lisa sätteid erilendude suhtes kuni 21. aprillini 2017.

5. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada II, III ja IV lisa sätteid järgmiste lendude suhtes:

- a) B-suutlikkusklassi lennukite või mittekeerukate kopterite ärilise lennutranspordi lendude suhtes, mis algavad ja lõpevad samal lennuväljal / samas käitamiskohas, kuni 21. aprillini 2017 ja
- b) õhupallide ja purilennukitega toimuvate ärilise lennutranspordi lendude suhtes kuni 21. aprillini 2017.

6. Kui liikmesriik kasutab lõike 5 punktis a sätestatud erandit, kohaldatakse järgmisi eeskirju:

- a) lennukite puhul määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa ja sellega seotud riigisisese erandid vastavalt määruse (EMÜ) nr 3922/91 artikli 8 lõikele 2;
- b) kopterite puhul asjaomases liikmesriigis kohaldatavaid nõuded.

7. Kui liikmesriik kohaldab lõigetes 3, 4 ja 5 sätestatud erandit, teatab ta sellest komisjonile ja ametile. Teates tuleb esitada erandi põhjused ja kestus ning kavandatavate meetmete rakendamise programm ja ajakava.”

- 8) I–VII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.
- 9) Lisatakse VIII lisa (SPO-osa), mille tekst on esitatud käesoleva määruse II lisas.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. juulist 2014.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 7. aprill 2014

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

1) Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa muudetakse järgmiselt.

a) pealkiri asendatakse tekstiga „II–VIII lisas kasutatud mõisted”

b) lisatakse järgmine mõiste:

„11a. „õhupalli tühimass” – õhupalli mass kaalumisel koos kõikide lennukäsiraamatus ette nähtud paigaldatud seadmetega.”

c) Punkt 40 asendatakse järgmisega:

„40. „kuivrendileping” – ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendilevõtjale välja antud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel või muude kui ärilise lennutranspordi raames toimuvate äriliste lendude korral rendilevõtja vastutusel.”.

d) lisatakse järgmine mõiste:

„117a. „eritöö spetsialist” – käitaja või kolmanda isiku määratud isik või ise ettevõtjana tegutsev isik, kes täidab konkreetse eritööga otseselt seotud ülesandeid maapinnal, õhusõiduki pardal või õhusõiduki pardalt.”.

e) punkt 120 asendatakse järgmisega.

„120. „tegelik last” – reisijate, pagasi, lasti ja pardalolevate eriseadmete kogumass, sealhulgas ballast, välja arvatud õhupallide ballast.”

f) punkt 127 asendatakse järgmisega:

„127. „märgrendileping” – lennuettevõtjatevaheline leping

— ärilise lennutranspordi lendude puhul ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendileandjale välja antud lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) alusel, või

— muu ärilise lennutegevuse kui ärilise lennutranspordi lendude puhul ettevõtjatevaheline leping, mille kohaselt õhusõidukit käitatakse rendileandja vastutusel.”.

2) Määruse (EL) nr 965/2012 II lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti ARO.GEN.120 alapunkti d alapunktis 1 lisatakse sõna „sertifikaati” järele sõnad „või erilendude luba”.

b) punkti ARO.GEN.200 alapunktis c lisatakse sõna „sertifitseeritud” järele sõnad „või teise liikmesriigi pädevalt asutuselt või ametilt loa saanud”.

c) punkti ARO.GEN.205 alapunktis a lisatakse sõnade „esmise sertifitseerimise” järele sõnad „või neile erilendude loa väljaandmise”.

d) punkti ARO.GEN.205 alapunktis b lisatakse sõna „sertifitseerimis-” järele koma ja sõnad „loa väljaandmise”.

e) punkti ARO.GEN.220 alapunkti a muudetakse järgmiselt:

i) lisatakse järgmine mõiste:

- „4a) kõrge riskitasemega äriliste erilendude lubade väljaandmise menetlus ja loa omaniku pidev järelevalve;”
- ii) alapunkt 7 asendatakse järgmisega.
- „7) liikmesriigi territooriumil tegutsevate, kuid teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti järelevalve alla kuuluvate või nende poolt sertifitseeritud või nendelt loa saanud isikute ja organisatsioonide järelevalve vastavalt kõnealuste asutuste vahelisele kokkuleppele;”
- iii) alapunktis 9 asendatakse sõna „sertifitseerimiskohustusega” sõnadega „sertifikaadi või loa kohustusega”
- f) punkti ARO.GEN.220 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Pädev asutus haldab kõikide väljaantud organisatsioonisertifikaatide ja erilennulubade ning kõikide talle esitatud deklaratsioonide loetelu.”
- g) punkti ARO.GEN.300 alapunkti a alapunktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:
- „1) organisatsioonide või lennu liigi suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavust enne organisatsioonisertifikaadi või loa (vastavalt vajadusele) väljaandmist;
- 2) tema sertifitseeritud organisatsioonide, temalt loa saanud erilendude ja talle deklaratsiooni esitanud organisatsioonide jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele;”
- h) punkti ARO.GEN.305 muudetakse järgmiselt:
- i) alapunkt d asendatakse järgmisega:
- „d) Pädeva asutuse jaoks töötatakse välja pädevale asutusele tegevust deklareerivate organisatsioonide järelevalve programm, mille puhul võetakse arvesse organisatsiooni konkreetsest olemusest, tema tegevuse keerukusest, varasema järelevalve tulemusest ja tema tegevuse liigiga seotud riskide hindamist. See hõlmab auditit ja inspekteerimisi, sealhulgas vajaduse korral õhusõidukite kontrollimist seisuplatsil ning etteatamiseta inspekteerimisi.”;
- ii) lisatakse punkt d1.
- „d1) Erilendude luba omava organisatsiooni järelevalve programm kehtestatakse vastavalt alapunktile d, võttes arvesse ka varasemat ja praegust loa väljaandmise menetlust ning loa kehtivusaega.”
- i) punkti ARO.GEN.350 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Pädev asutus annab välja esimese astme puuduse teatise, kui tehakse kindlaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavate nõuete, organisatsiooni protseduuride ja juhendite või loa, sertifikaadi, erilendude loa või deklaratsiooni sisu oluline rikkumine, mis vähendab ohutustaset või kahjustab tõsiselt lennuohutust.”.
- j) punkti ARO.GEN.350 alapunkti b alapunktis 2 lisatakse sõna „sertifikaadi” järele sõnad „või erilendude luba” ning alapunkti b punktis 3 lisatakse sõna „organisatsioonisertifikaadi” järele sõnad „või erilendude loa”;

k) punkti ARO.GEN.350 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Pädev asutus annab välja teise astme puuduse teatise, kui tehakse kindlaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavate nõuete, organisatsiooni protseduuride ja käsiraamatute või loa, sertifikaadi, erilendude loa või deklaratsiooni sisu mis tahes rikkumine, mis võib vähendada ohutustaset või kahjustada lennuohutust.”;

l) punkti ARO.GEN.350 alapunkti d alapunktis 1 lisatakse sõna „sertifikaadi” järele koma ja sõna „erilendude loa”;

m) punkti ARO.GEN.350 alapunktis e lisatakse sõna „sertifitseeritud” järele sõnad „või neilt loa saanud”;

n) punkti ARO.GEN.355 alapunktis a asendatakse viide määrusele (EL) nr 290/2012 viitega määrusele (EL) nr 1178/2011;

o) lisatakse punkt ARO.GEN.360:

„ARO.GEN.360 Puudused ja täitemeetmed – kõik käitajad

Kui järelevalve käigus või muude vahendite abil leitakse tõendeid selle kohta, et käitaja, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõudeid, ei vasta kõnealustele nõuetele, võtab rikkumise avastanud pädev asutus kõik vajalikud täitemeetmed, et vältida selle jätkumist.”;

p) punktile ARO.OPS.100 lisatakse punkt c:

„c) Pädev asutus võib kindlaks määrata konkreetsed käitamispiirangud. Need piirangud dokumenteeritakse käitamistingimustes.”;

q) OPS-alajaole lisatakse la JAOTIS:

„la JAOTIS

Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa väljaandmine

ARO.OPS.150 Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa väljaandmine

a) Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa taotluse saamisel hindab käitaja pädev asutus asjaomase käitaja riskianalüüsidokumente ning ühe või mitme kavandatava erilennuga seotud standardseid käitamisprotseduure (SOP), mis on välja töötatud VIII lisa (SPO-osa) asjaomaste nõuete kohaselt.

b) Kui pädev asutus leiab, et riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid vastavad nõuetele, annab käitaja pädev asutus välja VI liites esitatud loa. Loa võib välja anda nii määratud kui ka määramata ajaks. Loal määratakse kindlaks tingimused, mille kohaselt käitajal on lubatud käitada üht või mitut kõrge riskitasemega ärilist erilendu.

c) Loa muutmise taotluse saamise korral kontrollib käitaja pädev asutus, kas käitaja vastab alapunktides a ja b sätestatud nõuetele. Pädev asutus määrab kindlaks tingimused, mille kohaselt käitaja võib kõnealuste muudatuste tegemise ajal tegutseda, välja arvatud juhul, kui pädev asutus leiab, et loa kehtivus tuleb peatada.

d) Loa pikendamise taotluse saamise korral kontrollib käitaja pädev asutus, kas käitaja vastab alapunktides a ja b sätestatud nõuetele. Käitaja pädev asutus võib arvesse võtta varasemat loa väljaandmise menetlust ning varasema järelevalve tulemusi.

- e) Kui käitaja pädev asutus on teinud kindlaks, et käitaja rakendab muudatusi muudetud riskianalüüsi ja standardseid käitamisprotseduure esitamata, peatab käitaja pädev asutus asjaomase käitaja loa, tunnistab selle kehtetuks või kehtestab sellele piirangud, ilma, et see mõjutaks täiendavaid täitemeeteid.
- f) Kõrge riskitasemega piiriüleste äriliste erilendude loa taotlemisel hindab käitaja pädev asutus asjaomase käitaja riskianalüüsidokumente ning ühe või mitme kavandatava erilennuga seotud standardseid käitamisprotseduure (SOP) koostöös selle koha pädeva asutusega, kus asjaomaseid erilende on kavas käitada. Kui mõlemad pädevad asutused leiavad, et riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid vastavad nõuetele, annab käitaja pädev asutus loa välja.

ARO.OPS.155 Rendilepingud

- a) Pädev asutus kiidab heaks kolmandas riigis registreeritud õhusõidukit või kolmanda riigi käitajat hõlmava rendilepingu, kui asjaomane äriliste erilendude käitaja on tõendanud, et ta vastab punkti ORO:SPO.100 nõuetele.
- b) Kuivrendilepingule antud heakskiit peatatakse või tunnistatakse kehtetuks asjaomase õhusõiduki lennukõlblikkuse sertifikaadi peatamise või kehtetuks tunnistamise korral.;
- r) punkti ARO.OPS.200 alapunkti b alapunktis 2 lisatakse sõnade „mitteärilise lennutegevuse” järel sõnad „ja erilendude”;
- s) punkt ARO.OPS.210 asendatakse järgmisega:

„ARO.OPS.210 Kohaliku piirkonna kindlaksmääramine

Pädev asutus võib seoses lennutegevusega kindlaks määrata kohaliku piirkonna.”;

- t) OPS-alajaole lisatakse III JAOTIS:

„III JAOTIS

Lennutegevuse järelevalve

ARO.OPS.300 Tutvustuslennud

Pädev asutus võib kehtestada liikmesriigi territooriumil NCO-osa kohaselt käitatavate tutvustuslendude suhtes lisatingimusi. Sellised tingimused peavad tagama ohutu käitamise ja olema proportsionaalsed.”;

- u) I liidet muudetakse järgmiselt:
 - i) alapealkiri asendatakse järgmisega „(lennutranspordiga tegelevate käitajate lubatud toimingud)”
 - ii) I liitest jäetakse välja tekst „Erilennud (SPO)” ja joonealune märkus 2;
- v) II liitest jäetakse välja korduv sõna „Start” ning joonealune märkus 10 asendatakse järgmisega:

„10. Märkida kohaldatav täppislähenemise kategooria: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB või CAT IIIC. Märkida minimaalne nähtavus rajal (RVR) meetrites ja otsusekõrgus (DH) jalgades. Iga lähenemise kategooria märkida eraldi reale.”;
- w) V liites lisatakse sõnade „Mitteäriline lennutegevus” alla sõna „Erilennud”.

- x) lisatakse VI liide:

„VI liide

KÕRGE RISKITASEMEGA ÄRILISTE ERILENDUDE LUBA	
Loa välja andnud asutus ⁽¹⁾ :	
Loa number ⁽²⁾ :	
Käitaja nimi ⁽³⁾ :	
Käitaja aadress ⁽⁴⁾ :	
Telefon ⁽⁵⁾ :	
Faks:	
E-post:	
Õhusõiduki mudel ja registreerimistunnused ⁽⁶⁾ :	
Lubatud erilennud ⁽⁷⁾ :	
Lennutegevuseks lubatud piirkond või käitamiskoht ⁽⁸⁾ :	
Eripiirangud ⁽⁹⁾ :	
Käesolevaga kinnitatakse, et on lubatud teha kõrge riskitasemega ärilisi erilende kooskõlas käesoleva loa, nimetatud käitaja standardsete käitamisprotseduuride ning määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisaga ja selle määruse rakenduseeskirjadega.	
Väljaandmise kuupäev ⁽¹⁰⁾ :	Nimi ja allkiri ⁽¹¹⁾ :
	Ametinimetus:

EASA VORM 151, versioon 1.

(1) Pädeva asutuse nimi ja kontaktandmed.

(2) Lisada asjaomase loa number.

(3) Märkida käitaja registrijärgne nimi ja ärinimi, kui viimane on esimesest erinev. Ärinime ette lisada märke „Dba“ (*Doing business as*).

(4) Käitaja peamise tegevuskoha aadress.

(5) Käitaja peamise tegevuskoha telefoni- ja faksinumber koos riigikoodiga. Märkida e-posti aadress, kui see on olemas.

(6) Märkida CAST/CAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Registreerimistunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.

(7) Märkida erilennu liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam.

(8) Loetleda lennutegevuseks lubatud geograafilised piirkonnad (geograafilised koordinaadid või lennuinfopiirkond või riigi- või piirkonnapiirid).

(9) Loetleda kohaldatavad eripiirangud (nt üksnes VFR, üksnes päeval jne).

(10) Loa väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa).

(11) Pädeva asutuse esindaja nimi, amet ja allkiri. Lisaks võib loale panna ametliku templi."

3) Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa muudetakse järgmiselt:

a) kõik viited määrusele (EÜ) nr 1702/2003 asendatakse viidetega komisjoni määrusele (EL) nr 748/2012 ⁽¹⁾;

b) kõik viited määrusele (EÜ) nr 290/2012 asendatakse viidetega määrusele (EL) nr 1178/2011;

c) punkt ORO:GEN.005 asendatakse järgmisega:

„Käesoleva lisaga kehtestatakse nõuded järgmistes valdkondades tegutsevatele lennuettevõtjatele:

a) äriplaneerimine (CAT);

b) ärilised erilennud;

c) keerukate mootorõhusõidukite mitteäriplaneerimine lennuettevõtjatele;

d) keerukate mootorõhusõidukite mitteäriplaneerimised erilennud.”;

d) punktis ORO.GEN.105 lisatakse sõna „deklareerimiskohustus” järele tekst „või kellele on välja antud erilendude luba”.

e) punkti ORO.GEN.110 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Käitaja vastutab õhusõiduki käitamise eest vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisale (vastavalt vajadusele), käesoleva lisa asjaomastele nõuetele ning oma lennuettevõtja sertifikaadile (AOC), erilendude (SPO) loale või deklaratsioonile.”;

f) punkti ORO.GEN.110 alapunktis c lisatakse sõna „sertifikaadis” järele sõnad „või erilendude loas”.

g) punktile ORO.GEN.110 lisatakse järgmine punkt:

„k) Olenemata alapunkti j sätete kohaldamisest tagab purilennuki või õhupalli käitaja või selliste lendude käitaja, mille start ja maandumine on samal lennuväljal või samas käitamiskohas, päeva ajal visuaallennureeglite kohaselt (VFR) käitatavate lendude puhul:

i) ühemootoriliste propellerlennukitega, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg ja suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) kuni viis või

ii) ühemootoriliste kopteritega, mis ei ole keerukad kopterid ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis,

et lennumeeskond on läbinud asjakohase koolituse või saanud asjakohast teavet selle kohta, kuidas ära tunda reisijate poolt õhusõiduki pardale toodud või lastina veetavaid deklareerimata ohtlikke kaupu.”;

h) punkti ORO.GEN.115 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega. „Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) taotlemine”;

ii) [ei kehti eestikeelse versiooni kohta];

⁽¹⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 748/2012, 3. august 2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).

- i) punktile ORO.GEN.120 lisatakse järgmine punkt:
- „d) Kui erilendude (SPO) loa kohustusega käitaja soovib kasutada alternatiivseid nõuete täitmise meetodeid, peab ta juhul, kui alternatiivsed meetodid mõjutavad loas sisalduvaid standardseid käitamisprotseduure, täitma alapunkti b nõudeid, ning deklareeritud organisatsiooni ja tegevuse puhul alapunkti c nõudeid.”;
- j) punkti ORO.GEN.125 pealkiri asendatakse järgmisega: „**Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omaniku sertifitseerimise tingimused ja õigused**”;
- k) punkti ORO.GEN.130 pealkiri asendatakse järgmisega: „**Lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omanikuga seotud muudatused**”;
- l) punkti ORO.GEN.135 pealkiri asendatakse järgmisega: „**Lennuettevõtja sertifikaadi kehtivuse kestus**”;
- m) punkti ORO.GEN.140 alapunktis a lisatakse sõna „sertifitseeritava” järele sõnad „või erilendude loa kohase”;
- n) punkti ORO.GEN.140 alapunktis b lisatakse teksti „Alapunktis a osutatud juurdepääs õhusõidukile hõlmab” järele tekst „äri- ja lennutranspordi (CAT) puhul”;
- o) punkt ORO.GEN.205 asendatakse järgmisega:

„ORO.GEN.205 Allhanketoimingud

- a) Käitaja peab tagama, et mis tahes toimingu allhankena tellimisel või ostmise korral vastaks tellitud või ostitud teenus või toode kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui sertifitseeritud käitaja või erilendude (SPO) luba omav käitaja tellib osa oma toimingutest allhankena organisatsioonilt, mis ise ei ole selleks tegevuseks käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud ega oma erilendude (SPO) luba, peab allhankijast organisatsioon töötama käitaja heakskiidu alusel. Allhanget telliv organisatsioon peab tagama pädeva asutuse juurdepääsu allhankijast organisatsioonile, et see saaks kontrollida kohaldatavate nõuete jätkuvat järgimist.”;
- p) punkti ORO.AOC.100 alapunktis a asendatakse sõna „lennutegevuse” sõnadega „lennutranspordi”;
- q) punkti ORO.AOC.100 alapunktid b ja c asendatakse järgmistega:
- „b) Käitaja esitab pädevale asutusele järgmise teabe:
- 1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;
 - 2) kavandatava lennutegevuse kirjeldus, sealhulgas käitatavate õhusõidukite tüüp/tüübid ning arv;
 - 3) juhtimissüsteemi, sealhulgas organisatsiooni struktuuri kirjeldus;
 - 4) vastutava juhi nimi;
 - 5) nende isikute nimed, kelle määramist nõutakse punkti ORO.AOC.135 alapunktiga a, ning nende kvalifikatsioon ja kogemused
- 6) punkti ORO.MLR.100 kohase lennutegevuskäsiraamatu koopia;
- 7) kinnitus selle kohta, et taotleja on kontrollinud kõiki pädevale asutusele esitatud dokumente ning et need on kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

- c) Taotlejad peavad pädevale asutusele tõendama järgmist:
- 1) nad vastavad kõikidele määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa, käesoleva lisa ning käesoleva määruse IV lisa (CAT-osa) ja V lisa (SPA-osa) kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on määruse (EL) nr 748/2012 kohane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) ja
 - 3) nende organisatsiooni struktuur ja juhtimine vastavad lennutegevuse mahule ja ulatusele ning on sellega nõuetekohaselt kohandatud.”
- r) punkti ORO.AOC.125 alapunkti a alapunktis 1 alapunktis ii lisatakse sõna „ärilise” järele sõna „lennutranspordi”;
- s) punkti ORO.DEC.100 esimene lause asendatakse järgmisega:
- „Käitaja, kes tegeleb keerukate mootorõhusõidukite mitteärilise käitamisega või mitteäriliste erilendude käitamisega, ning äriliste erilendude käitaja peavad tegema järgmist:”
- t) alajao „DEC-ALAJAGU – DEKLARATSIOON” järele lisatakse järgmine alajagu:

„SPO-ALAJAGU

ÄRILISED ERILENNUD

ORO.SPO.100 Äriliste erilendude käitajate suhtes kehtivad üldnõuded

- a) Äriliste erilendude käitaja peab lisaks punktis ORO.DEC.100 sätestatud nõuetele vastama ka punktides ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 ja ORO.AOC.150 sätestatud nõuetele.
- b) Õhusõidukil peab olema määruse (EL) nr 748/2012 kohane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) või õhusõiduk peab olema renditud alapunkti c kohaselt.
- c) Äriliste erilendude käitaja peab saama pädevalt asutuselt eelneva heakskiidu ja täitma järgmisi nõudeid:
 - 1) kui õhusõiduk võetakse märgrendile kolmanda riigi käitajalt:
 - i) asjaomase kolmanda riigi käitaja kohaldatavad lennukõlblikkuse ja lennutegevusega seotud ohutusstandardid on samaväärsed määruses (EÜ) nr 2042/2003 ja käesolevas määruses sätestatud kohaldatavate nõuetega;
 - ii) kolmanda riigi õhusõidukil on ICAO 8. lisa kohaselt välja antud standardne lennukõlblikkussertifikaat (CofA);
 - iii) märgrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevalt 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul või
 - 2) kui õhusõiduk võetakse kuivrendile kolmanda riigi käitajalt:
 - i) on tehtud kindlaks selline lennutegevusega seotud vajadus, mida ELis registreeritud õhusõiduki rentimise abil ei ole võimalik rahuldada;
 - ii) kuivrendile võtmise kestus ei ületa seitset kuud üksteisele järgnevalt 12 kuust koosneva ajavahemiku jooksul;
 - iii) tagatakse määruses (EÜ) nr 2042/2003 sätestatud kohaldatavate nõuete järgimine;

iv) õhusõidukil on VIII lisa [SPO-osa] kohane varustus.

ORO.SPO.110 Kõrge riskitasemega äriliste erilendude loa väljaandmine

- a) Äriliste erilendude käitaja peab taotlema ja saama pädevalt asutuselt erilendude loa enne, kui ta alustab järgmisi kõrge riskitasemega ärilisi erilende:
- 1) lennud, mis toimuvad piirkonnas, kus õhusõiduk võib hädaolukorda sattudes ohustada maapinnal asuvaid kolmandaid isikuid, või
 - 2) lennud, mille puhul selle toimumise piirkonna pädev asutus on kindlaks määranud, et lennu konkreetse olemuse ja kohaliku keskkonna tõttu kujutavad need suurt ohtu eelkõige maapinnal asuvatele kolmandatele isikutele.
- b) Käitaja peab esitama pädevale asutusele järgmise teabe:
- 1) taotleja nimi, ärinimi, aadress ja postiaadress;
 - 2) juhtimissüsteemi, sealhulgas organisatsiooni struktuuri kirjeldus;
 - 3) kavandatava lennutegevuse kirjeldus, sealhulgas käitatavate õhusõidukite tüüp/tüübid ning arv;
 - 4) riskianalüüsi dokumendid ja punkti SPO.OP.230 nõuetele vastavad asjakohased standardsed käitamisprotseduurid;
 - 5) kinnitus selle kohta, et käitaja on kontrollinud kõiki pädevale asutusele esitatud dokumente ning et need on kooskõlas kohaldatavate nõuetega.
- c) Äriliste erilendude loa taotlus või olemasoleva loa muutmise taotlus tuleb esitada pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavaid nõudeid.

ORO.SPO.115 Muudatused

- a) Pädev asutus peab eelnevalt heaks kiitma kõik muudatused, mis mõjutavad loa reguleerimisala või loal märgitud lende. Esialgse riskihindamisega hõlmamata muudatuste korral tuleb pädevale asutusele esitada muudetud riskianalüüs ja standardsed käitamisprotseduurid.
- b) Muudatuse heakskiitmise taotlus tuleb esitada enne muudatuse tegemist, et pädeval asutusel oleks võimalik kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade jätkuvat järgimist ning vajaduse korral muuta luba. Käitaja peab pädevale asutusele esitama kõik asjakohased dokumendid.
- c) Muudatused tehakse alles pärast seda, kui pädev asutus on andnud punkti ARO.OPS.150 kohase ametliku heakskiidu.
- d) Muudatuste tegemise ajal peab käitaja vajaduse korral tegutsema pädeva asutuse poolt ette nähtud tingimustel.

ORO.SPO.120 Kehtivuse kestus

- a) Erilendude loa omanik peab järgima loas kindlaksmääratud reguleerimisala ja õigusi.

- b) Käitajale väljaantud luba kehtib järgmistel tingimustel:
- 1) käitaja täidab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaseid nõudeid, võttes arvesse punkti ORO.GEN.150 kohaseid puuduste menetlemise sätteid;
 - 2) pädevale asutusele on tagatud punkti ORO.GEN.140 kohane juurdepääs käitajale, et kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuetele jätkuvat järgimist, ning
 - 3) loast ei ole loobunud ja seda ei ole kehtetuks tunnistatud.
- c) Kui luba tunnistatakse kehtetuks või sellest loobutakse, tagastatakse see viivitamata pädevale asutusele.”;
- u) punkti ORO.MLR.100 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Lennutegevuskäsiraamatu sisu peab vastavalt vajadusele käsitlema käesolevas lisas, IV lisas (CAT-osa), V lisas (SPA-osa), VI lisas (NCC-osa) ja VIII lisas (SPO-osa) sätestatud nõudeid ega tohi olla vastuolus lennuettevõtja sertifikaadi (AOC), erilendude loas või deklaratsioonis ja erilubade loendis (nagu on asjakohane) esitatud käitamistingimustega.”;
- v) punktile ORO:MLR.100 lisatakse alapunkt g1:
- „g1) Loas märgitud standardsete käitamisprotseduuride muutmise korral peab erilendude loa omanik saama enne muudatuse jõustumist pädevalt asutuselt eelneva heakskiidu.”
- w) punkti ORO.MLR.100 alapunktis h asendatakse sõna „Olenemata” järel sõnad „alapunktist g” sõnadega „alapunktidest g ja g1”;
- x) punkti ORO.MLR.101 esimene lause asendatakse järgmisega:
- „Lennutegevuskäsiraamatu (OM) põhistruktuur on järgmine, välja arvatud juhul, kui tegemist on päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavate lendudega, mis toimuvad ühemootorilise propellerlennukitega, mille suurim lubatud reisijate arv (MOPSC) on viis, või ühemootoriliste mittekeerukate kopteritega, mille suurim lubatud reisijate arv on viis, ning mis stardivad ja maanduvad ühel ja samal lennuväljal või samas käitamiskohas, samuti purilennukite ja õhupallidega toimuvate lendude puhul.”;
- y) punkti ORO.MLR.115 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Järgmisi andmeid säilitatakse vähemalt viis aastat.
- 1) ärilise lennutranspordi käitajate puhul punktis ORO.GEN.200 osutatud toimingute andmed;
 - 2) deklaratsiooni esitanud käitajate puhul käitaja deklaratsiooni koopia, asjaomasele käitajale väljaantud lubade üksikasjad ning lennutegevuskäsiraamat;
 - 3) erilendude (SPO) loa omanike puhul lisaks alapunkti a alapunktis 2 nimetatud dokumentidele punkti SPO.OP.230 kohaselt tehtud riskianalüüsiga seotud andmed ning asjakohased standardsed käitamisprotseduurid.”;
- z) punkti ORO:MLR:115 alapunkti b alapunktis 4 lisatakse sõnade „ohtlike kaup” järele tekst „(vajaduse korral)”;
- aa) punkti ORO.SEC.100.A pealkiri asendatakse järgmisega:

„ORO.SEC.100 Lennumeeskonna kabiini turvalisus – lennukid”

ab) punkti ORO.SEC.100.H pealkiri asendatakse järgmisega:

„ORO.SEC.105 Lennumeeskonna kabiini turvalisus – kopterid”;

ac) punkt ORO.FC.005 asendatakse järgmisega:

„ORO.FC.005 Reguleerimisala

Selle alajaoga kehtestatakse nõuded, mida ettevõtjad peavad täitma seoses lennumeeskonna koolituse, kogemuse ja kvalifikatsiooniga, ning alajagu sisaldab järgmist:

- a) 1. JAOTIS, milles sätestatakse keerukate mootorõhusõidukitega toimuvate mitteäriliste lendude ning äriliste lendude ühised nõuded;
- b) 2. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded, mida kohaldatakse ärilise lennutranspordi lendude, välja arvatud järgmise suhtes:
 - 1) äriline lennutransport purilennukite või õhupallidega; või
 - 2) ärilise lennutranspordi alla kuuluv reisijatevedu päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt, kui lend algab ja lõpeb ühel ja samal lennuväljal või samas tegevuskohas ning toimub pädeva asutuse määratud kohalikus piirkonnas:
 - ühemootoriliste propellerlennukitega, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on 5 700 kg või suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) kuni viis; või
 - ühemootoriliste kopteritega, mis ei ole keerukad kopterid ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis;
- c) 3. JAOTIS, milles sätestatakse täiendavad nõuded, mida kohaldatakse äriliste erilendude ja alapunkti b alapunktides 1 ja 2 osutatud lendude suhtes.”;

ad) punkti ORO.FC.105

i) alapunkti c esimene lause asendatakse järgmisega: „Lennukite ja kopterite ärilise lennutegevuse korral peab õhusõiduki kapten, kellele võib delegeerida lennu juhtimise, olema läbinud esmase tutvumisõppe kasutatava marsruudi või piirkonna ning asjaomaste lennuväljade, rajatiste, seadmete ja protseduuride kohta.”;

ii) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Alapunkti c ei kohaldata:

- 1) B-suutlikkusklassi lennukite suhtes ärilise lennutranspordi lendudel, mida käitatakse päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt; ja
- 2) ärilise lennutranspordi alla kuuluva sellise reisijateveo suhtes, mis toimub päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt, kui lend algab ja lõpeb ühel ja samal lennuväljal/samas tegevuskohas või toimub pädeva asutuse määratud kohalikus piirkonnas ühemootoriliste kopteritega, mis ei ole keerukad mootoriga kopterid ja mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on kuni viis.”;

ae) punkti ORO.FC.145 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Ärilise lennutranspordi korral peab koolitus- ja kontrolliprogrammid, sealhulgas koolituskavad ja konkreetsete lennutreeningseadmete (FSTD) kasutamise heaks kiitma pädev asutus.”;

af) punkti ORO.FC.H.250 järele lisatakse järgmine JAOTIS:

„3. JAOTIS

Täiendavad nõuded, mida kohaldatakse äriliste erilendude ja punkti ORO.FC.005.alapunkti b alapunktides 1 ja 2 osutatud ärilise lennutranspordi lendude suhtes

ORO.FC.330 Jätkuõpe ja kontroll – käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll

- a) Kõik lennumeeskonna liikmed peavad läbima käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli, et tõendada tava-, ebahariliku ja hädaolukorra protseduuride tundmist, mis hõlmavad lennutegevuskäsiraamatus kirjeldatud eriülesannetega seotud asjaomaseid aspekte.
 - b) Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta lendude käitamist instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal.
 - c) Käitaja korraldatava lennuoskuse tasemekontrolli tulemused kehtivad 12 kalendrikuud. Kehtivusaega arvestatakse alates kontrolli läbimise kuu lõpust. Kui käitaja korraldatav lennuoskuse tasemekontroll läbitakse kehtivusaja viimase kolme kuu jooksul, arvestatakse uut kehtivusaega alates algsest lõppkuupäevast.”
- ag) punkti ORO.CC.100 alapunkti a teise lause lõppu lisatakse koma ja koma järele järgmine tekst „välja arvatud õhupallid.”;

ah) I liide asendatakse järgmisega:

„I Liide

DEKLARATSIOON
vastavalt lennutegevust reguleerivale komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012
Käitaja Nimi: Käitaja asukoht või elukoht ning koht, kust lennutegevust juhitakse: Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:
Määruse (EÜ) nr 2042/2003 kohane jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon Organisatsiooni nimi ja aadress ning viide sertifikaadile (nt EASA vorm 14)
Õhusõidukite käitamine Käitamise alguskuupäev / muudatuse jõustumiskuupäev:
Lennuliik/-liigid: <input type="checkbox"/> NCC-osa: (märkida, kas tegemist on reisijate- ja/või kaubaveoga) <input type="checkbox"/> SPO-osa: (täpsustada tegevuse liik)
Õhusõidukitüüp/-tüübid, registreerimistunnus(ed) ja põhibaas:
Andmed olemasolevate lubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile erilubade loend)
Andmed olemasolevate erilennulubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile)
Nõuete täitmise alternatiivsete meetodite loend koos viidetega nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele, mida need asendavad (lisada deklaratsioonile)
Kinnitused <input type="checkbox"/> Juhtimissüsteemi dokumentatsioon, sealhulgas lennutegevuskäsiraamat, mis vastab ORO-osa, NCC-osa, SPO-osa ja SPA-osa kohaldatavatele nõuetele. Kõik lennud tehakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduuridele ja juhistele.
<input type="checkbox"/> Kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat ja need vastavad komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Kõik lennumeeskonna liikmed ja salongipersonali liikmed (kui on kohaldatav) on läbinud koolituse vastavalt kohaldatavatele nõuetele.
<input type="checkbox"/> (Kui on asjakohane) Käitaja rakendab ametlikult tunnustatud valdkondlikku standardit ning on tõendanud sellele vastavust. Viide standardile: Sertifitseerimisorgan: Viimase vastavuskontrolli kuupäev:
<input type="checkbox"/> Kõik deklaratsioonis avaldatud andmete muudatused tehakse teatavaks pädevale asutusele.
<input type="checkbox"/> Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.
Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri"

4) Määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa muudetakse järgmiselt.

a) kõik viited määrusele (EÜ) nr 1702/2003 asendatakse viidetega määrusele (EL) nr 748/2012;

b) lisatakse punkt CAT.GEN.105:

„CAT.GEN.105 Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid, motopurilennukid ja segaõhupallid

a) muude motopurilennukite kui fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite varustuse puhul ja käitamisel tuleb järgida purilennukite suhtes kohaldatavaid nõudeid.

b) Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite (TMG) käitamisel järgitakse:

1) lennukite suhtes kohaldatavaid nõudeid, kui jõuallikana kasutatakse mootorit, ning

2) purilennukite suhtes kohaldatavad nõuded, kui käitamisel mootorit ei kasutata.

c) Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite (TMG) varustus peab vastama lennukite suhtes kohaldatavatele nõuetele, kui punktis CAT.IDE.A ei ole sätestatud teisiti.

d) Segaõhupalle käitatakse vastavalt kuumaõhupallide suhtes kohaldatavate nõuetele.”;

c) Punkti CAT.GEN.MPA.180 alapunkti a alapunktid 5 ja 6 asendatakse järgmisega:

„5) lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tõestatud koopia, ning kui asjaomane lennuettevõtja sertifikaat on välja antud mõnes teises keeles, sertifikaadi tekst inglise keeles.

6) õhusõidukitüübi käitamistingimused, mis on välja antud koos lennuettevõtja sertifikaadiga, ning kui õhusõiduki käitamistingimused on välja antud mõnes teises keeles, käitamistingimuste tekst inglise keeles.”;

d) A-ALAJAOLE „ÜLDNÕUDED” lisatakse järgmine JAOTIS:

„2. JAOTIS

Mootorita õhusõidukid

CAT.GEN.NMPA.100 Õhusõiduki kapteni vastutus

a) Õhusõiduki kapten peab tegema järgmist:

1) vastutama kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete ja reisijate ohutuse eest alates hetkest, kui ta jõuab õhusõiduki pardale, kuni õhusõidukist lahkumiseni lennu lõpul;

2) vastutama õhusõiduki käitamise ja ohutuse eest:

i) õhupallide puhul alates kesta täitmise algusest kuni kesta tühjenemiseni, välja arvatud juhul, kui õhusõiduki kapten on täitmisetapi ajaks delegeerinud vastutuse mõnele teisele kvalifitseeritud isikule kuni õhusõiduki kapteni saabumiseni, nagu on sätestatud lennutegevuskäsiraamatus;

ii) purilennukite puhul alates stardiprotseduuri alustamisest kuni purilennuki täieliku seiskumiseni pärast lennu lõppemist;

3) omama õigust anda kõiki korraldusi ja võtta kõiki asjakohaseid meetmeid õhusõiduki töö ning õhusõiduki ja selles olevate isikute ja/või vara ohutuse tagamiseks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.c;

- 4) omama õigust mitte lubada pardale ning eemaldada pardalt isikuid, kes võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid;
 - 5) mitte lubama vedada õhusõidukis isikut, kellel on ilmselt selline alkoholi- või narkojoove, mis võib ohustada õhusõidukit või selles viibijaid;
 - 6) tagama, et kõiki reisijaid on ohutusalaselt teavitatud;
 - 7) tagama, et kõiki käitamisprotseduure ja kontroll-lehti täidetakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatu nõuetele;
 - 8) tagama, et on tehtud määruse (EÜ) nr 2042/2003 I lisa (M-osa) nõuete kohane lennueelne ülevaatus;
 - 9) kontrollima, et vajalik avariivarustus oleks koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav;
 - 10) täitma käitaja vahejuhtumitest teatamise süsteemi asjaomaseid nõudeid;
 - 11) järgima kõiki oma tegevuse suhtes kohaldatavaid lennu- ja tööaja piiranguid (FTL) ning puhkeaja nõudeid;
 - 12) rohkem kui ühe käitaja juures töötamise korral:
 - i) säilitama teavet oma isikliku lennu- ning puhkeaja kohta, nagu on osutatud lennuaja piirangute (FTL) suhtes kohaldatavates nõuetes ning
 - ii) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.
- b) Õhusõiduki kapten ei tohi täita tööülesandeid õhusõidukiga järgmistel juhtudel:
- 1) ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu;
 - 2) mõistliku aja jooksul pärast süvaveesukeldumist või doonorivere loovutamist;
 - 3) kohaldatavatele tervisenõuetele mittevastavuse korral;
 - 4) kui ta kahtleb oma võimes täita tööülesandeid või
 - 5) ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktid 7.f osutatud tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu.
- c) Õhusõiduki kapten peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- d) Õhupalli kapten:
- 1) vastutab kesta täitmises ja tühendamises osalevate isikute lennueelse teavitamise eest;

- 2) tagab, et keegi ei suitsetaks pardal ega õhupalli vahetus läheduses ning
- 3) tagab, et kesta täitmisel ja tühjendamisel osalevatel isikutel on nõuetekohane kaitserõivastus.

CAT.GEN.NMPA.105 Õhupalli lisameeskonnaliige

- a) Kui õhupallil on üle 19 reisija, peab pardal olema vähemalt üks nõuetekohaste kogemuste ja väljaõppega lisameeskonnaliige reisijate abistamiseks hädaolukorras.
- b) Lisameeskonnaliige ei tohi täita tööülesandeid õhupalli pardal järgmistel juhtudel:
 - 1) kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all;
 - 2) ta on töövõimetu vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse vms tõttu või
 - 3) mõistliku aja jooksul pärast süvaveesukeldumist või doonorivere loovutamist.

CAT.GEN.NMPA.110 Õhusõiduki kapteni õigused

Käitaja peab võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kõik õhusõidukiga veetavad isikud täidavad kapteni kõiki seaduslikke korraldusi, mida ta annab õhusõiduki ja selles viibivate isikute või vara ohutuse tagamiseks.

CAT.GEN.NMPA.115 Ühine keel

Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

CAT.GEN.NMPA.120 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei tohi lubada ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), mis võivad ebasoodsalt mõjutada õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ning ta peab võtma kõik vajalikud meetmed sellise kasutuse vältimiseks.

CAT.GEN.NMPA.125 Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on alati kõikide õhusõidukite pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohool ja narkootikumid

Käitaja peab võtma kõik põhjendatud meetmed, et takistada õhusõidukisse siseneda või seal viibida isikutel, kes on alkoholi või narkootikumide tugeva mõju all, nii et see võib tõenäoliselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.

CAT.GEN.NMPA.135 Ohuolukorra vältimine

Käitaja peab võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et kellegi hoolimatu käitumine, ettevaatamatus või tegevusetus:

- a) ei ohustaks õhusõidukit või õhusõidukis või maapinnal viibivaid isikuid ning
- b) ei põhjustaks ega võimaldaks õhusõidukist tulenevat ohtu isikutele või varale.

CAT.GEN.NMPA.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiatena, kui ei ole ette nähtud teisiti:

- 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
- 2) registreerimistunnistuse originaal;
- 3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;
- 4) mürasertifikaat, kui see on olemas;
- 5) lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) tõestatud koopia;
- 6) õhusõidukitüübi käitamistingimused, mis on välja antud koos lennuettevõtja sertifikaadiga (AOC), kui need on olemas;
- 7) õhusõiduki raadioluba kui see on olemas;
- 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
- 9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
- 10) määruse (EÜ) nr 2042/2003 I lisa (M-osa) kohane õhusõiduki tehniline logi, kui see on olemas;
- 11) minimaalvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL), kui need on olemas;
- 12) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
- 13) kehtivad ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;
- 14) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide kohta;
- 15) kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste teave;
- 16) asjakohased NOTAM-teated ning lennundusteabeteenuste (AIS) teabedokumendid;
- 17) asjakohane meteoroloogiateave;
- 18) lastimanifestid, kui need on olemas;
- 19) purilennukite massi ja balansseeringu dokumendid ning õhupallide massi dokumendid;
- 20) operatsiooniline lennuplaan, kui see on olemas; ning
- 21) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide nõutavad dokumendid.

b) Olenemata alapunktist a võib selles sätestatud dokumente, käsiraamatuid ja teavet hoida saatesõidukis või lennuväljal või käitamiskohas, juhul kui:

- 1) start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/samasse käitamiskohta või

- 2) lend toimub lennutegevuskäsiraamatus määratud kohalikus piirkonnas.

CAT.GEN.NMPA.145 Dokumentide ja andmete esitamine

Õhusõiduki kapten peab mõistliku aja jooksul esitama lennuameti poolt volitatud isiku taotluse korral talle kohustuslikud pardadokumendid.

CAT.GEN.NMPA.150 Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade vedu ei ole lubatud, välja arvatud juhul, kui:
- 1) nende suhtes ei kehti ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend (ICAO dokument 9284-AN/905) vastavalt nimetatud juhendi 1. osale või
 - 2) kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- b) Käitaja peab kehtestama protseduurid, et tagada kõikide põhjendatud meetmete võtmine, et vältida ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
- c) Käitaja peab andma töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi.”;
- e) punktile CAT.OP.MPA.151 lisatakse alapunkt a1:
- „a1) Olenemata punkti CAT.OP.MPA.150 alapunktidest b–d, peab käitaja lennutegevuskäsiraamatus (OM) kindlaks määrama minimaalse lõpliku kütusevaru selliste ELA2 lennukite lendude puhul, mille start ja maandumine on samal lennuväljal/samas käitamiskohas ning mida käitatakse päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt. Kõnealune minimaalne lõplik kütusevaru ei tohi olla väiksem kui 45-minutiliseks lennuks vajalik kütusekogus.”.
- f) B ALAJAOLE „KÄITAMISPROTSEDUURID” lisatakse järgmine JAOTIS:

„2. JAOTIS

Mootorita õhusõidukid

CAT.OP.NMPA.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Käitaja kasutab üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomas(t)ele õhusõidukitüübile/-tüüpidele ja lennutegevus(t)e iseloomule.

CAT.OP.NMPA.105 Müra vähendamise protseduurid – õhupallid ja motopurilennukid

Õhusõiduki kapten peab võtma arvesse avaldatud õhusõidukimüra mõju, tagades samas, et ohutus on müra vähendamise suhtes ülimuslik.

CAT.OP.NMPA.110 Kütuse ja ballasti varu ja plaanimine – õhupallid

- a) Käitaja peab tagama, et kütuse ja ballasti varu pardal on piisav lennu kavandatud kestuseks ning täiendavaks 30 minutit kestvaks lennuks.
- b) Kütuse- või ballastivaru arvutused peavad põhinema vähemalt järgmistel konkreetse lennu käitamistingimustel:
- 1) õhupalli tootjalt saadud andmed;
 - 2) eeldatavad massid;

- 3) prognoositavad ilmastikutingimused ning
 - 4) aeronavigatsiooniteenuste osutaja(te) protseduurid ja piirangud.
- c) Arvutused dokumenteeritakse lennuplaanis.

CAT.OP.NMPA.115 Erikategooriate reisijate (SPC) vedu

Lennul eritingimusi, abistamist ja/või eriseadmeid vajavad isikud loetakse erikategooriate reisijateks (SPC) ning neid tuleb vedada tingimustes, millega tagatakse õhusõiduki ja selles viibijate ohutus vastavalt käitaja kehtestatud protseduuridele.

CAT.OP.NMPA.120 Reisijate teavitamine

Käitaja peab tagama reisijate ohutuslase teavitamise enne lendu või vajaduse korral lennu ajal.

CAT.OP.NMPA.125 Lennu ettevalmistus

Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten:

- a) kõiki mõistlikke vahendeid kasutades kontrollima, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud maapealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, sobivad kavandatava lennuliigi jaoks ning
- b) olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ettevalmistus peab hõlmama järgmist:
 - 1) olemasolevate kehtivate ilmteadete ja -prognoosidega tutvumine ning
 - 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei saa ilmastikutingimuste tõttu kavandatud viisil lõpetada.

CAT.OP.NMPA.130 ATS-lennuplaani esitamine

- a) Kui ATS-lennuplaani ei esitata, kuna lennureeglid seda ei nõua, tuleb esitada nõuetekohane teave, mis võimaldaks vajaduse korral aktiveerida hoiatamisteenused.
- b) Kui lend algab kohast, kus ei ole võimalik ATS-lennuplaani esitada, peab õhusõiduki kapten või käitaja edastama ATS-lennuplaani lennuliiklusteenindusüksusele esimesel võimalusel pärast starti.

CAT.OP.NMPA.135 Salongi ja kabiini kindlustamine – õhupallid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et enne starti ja maandumist ning alati, kui seda peetakse ohutuse huvides vajalikuks:

- a) on kogu varustus ja pagas nõuetekohaselt kinnitatud ning
- b) et hädaolukorras evakueerimine ei ole takistatud.

CAT.OP.NMPA.140 Suitsetamine pardal

Purilennuki ja õhupalli pardal on suitsetamine keelatud.

CAT.OP.NMPA.145 Ilmastikutingimused

Õhusõiduki kapten alustab või jätkab lendu visuaallennureeglite (VFR) kohaselt üksnes juhul, kui kõige värskema olemasoleva meteoroloogiateabe kohaselt on ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas arvestuslikul kasutamisel kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.

CAT.OP.NMPA.150 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, v.a juhul, kui lennukäsiraamatus (AFM) on lubatud teisiti.

CAT.OP.NMPA.155 Starditingimused

Enne starti alustamist peab õhusõiduki kapten veenduma, et temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ohutut starti ega väljumist.

CAT.OP.NMPA.160 Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

Õhusõiduki kapten peab tagama, et kui pardal on reisijad, ei jälgendata ebatavalisi ega hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist.

CAT.OP.NMPA.165 Kütuse ja ballasti kasutamise kontrollimine lennu ajal – õhupallid

Õhusõiduki kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütuse ja ballasti jääk oleks lennu ajal suurem kui kütuse ja ballasti kogus, mis on vajalik kavandatud lennu lõpetamiseks ja maandumiseks kavandatud kütusevarust.

CAT.OP.NMPA.170 Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

CAT.OP.NMPA.175 Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutada kavandatava pinna seisukord ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist ega maandumist.

CAT.OP.NMPA.180 Käitamispääangud – kuumaõhu-õhupallid

a) Kuumaõhu-õhupallid võivad öisel ajal maanduda ainult hädaolukorras.

b) Kuumaõhu-õhupalliga võib startida öisel ajal, kui pardal on piisavalt kütust, et maanduda päeval.

CAT.OP.NMPA.185 Käitamispääangud – purilennukid

Purilennukit tohib käitada üksnes päeval.”;

g) punkti CAT.POL.A.240 alapunkti b alapunktis 4 asendatakse tekst „ORO.OPS” tekstiga „ORO.FC”;

h) punktile CAT.POL.A. 310 lisatakse punkt e:

„e) Alapunkti a alapunkte 3, 4 ja 5, alapunkti b alapunkti 2 ja alapunkti c alapunkti 2 ei kohaldata päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavate lendude suhtes.”;

i) punkti CAT.POL.A.405 alapunktis b asendatakse viide punkti CAT.POL.A.405 alapunktidele b või c viitega punkti CAT.POL.A.400 alapunktidele b või c;

j) C ALAJAOLE „ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD” lisatakse 4. ja 5. JAOTIS:

„4. JAOTIS

Purilennukid

CAT.POLS.100 Käitamispiirangud

- a) Purilennuki last, mass ja raskuskese (CG) peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või lennutegevuskäsiraamatus (OM) kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, missugused tingimused on rangemad.
- b) Purilennuk varustatakse lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistamärgistuse või nende kombinatsioonidega.

CAT.POLS.105 Kaalumine

- a) Käitaja peab tagama, et enne purilennuki esmast kasutuselevõttu on kaalumise teel kindlaks tehtud selle mass ja raskuskese. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning need tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tehakse õhusõiduki kaptenile kättesaadavaks. Lisaks tuleb purilennuk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.
- b) Purilennukit peab kaaluma õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 2042/2003 (vastavalt vajadusele).

CAT.POLS.110 Suutlikkus

Õhusõiduki kapten käitab purilennukit üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.

5. JAOTIS

Õhupallid

CAT.POL.B.100 Käitamispiirangud

- a) Õhupalli last ja mass peavad kõikidel lennuetappidel vastama võimalikele lennukäsiraamatus (AFM) või lennutegevuskäsiraamatus (OM) kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma tingimused on rangemad.
- b) Õhupall varustatakse neid lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistamärgistuse või nende kombinatsioonidega.

CAT.POL.B.105 Kaalumine

- a) Käitaja peab tagama, et enne õhupalli esmast kasutuselevõttu on kaalumise teel kindlaks tehtud selle mass. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tehakse õhusõiduki kaptenile kättesaadavaks. Lisaks tuleb õhupall uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ei ole täpselt teada.
- b) Õhupalli peab kaaluma õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 2042/2003 (vastavalt vajadusele).

CAT.POL.B.110 Massi kindlaksmääramise süsteem

- a) Käitaja peab kehtestama süsteemi, milles sätestatakse, kuidas määratakse iga lennu jaoks kindlaks järgmised andmed, et õhusõiduki kapten saaks kontrollida lennukäsiraamatus ette nähtud piirangute järgimist:

1) õhupalli tühimag;

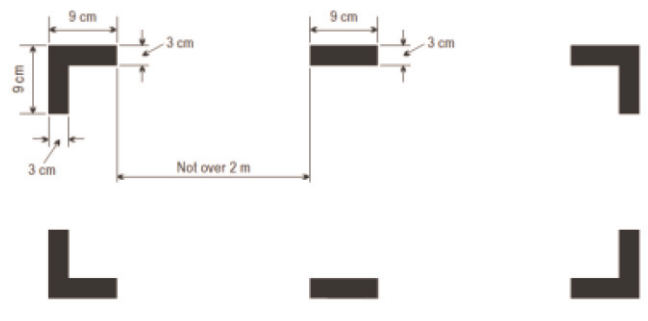
- 2) tegeliku lasti mass;
 - 3) kütuse või ballasti mass;
 - 4) stardimass;
 - 5) kas õhupall on lastitud kapteni või kvalifitseeritud töötajate järelevalve all;
 - 6) kogu dokumentatsiooni ettevalmistus ja asukoht.
- b) Elektroonilised massiarvutused peavad olema õhusõiduki kapteni poolt korratavad.
- c) Dokumendid massi kohta koostatakse enne iga lennu ning dokumenteeritakse operatsioonilises lennuplaanis.

CAT.POL.B.115 Suutlikkus

Õhusõiduki kapten käitab õhupalli üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureeglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.”;

- k) [ei kehti eestikeelse versiooni kohta]
- l) punktis CAT.IDE.A.260 esitatud joonis 1 asendatakse järgmise joonisega:

Joonis 1



- m) D ALAJAOLE „MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED” lisatakse 3. ja 4. JAOTIS:

„3. JAOTIS

Purilennukid

CAT.IDE.S.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Käesoleva alajaoga ette nähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis CAT.IDE.S.140 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 3) neid kasutatakse punktis CAT.IDE.S.145 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 4) need on paigaldatud purilennukisse.

- b) Järgmised käesoleva alajaoga ette nähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell ning
 - 3) pääste- ja signalisatsioonivahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mida teiste lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisas sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või tõrked, ei tohi kahjustada purilennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikmele määratud istekohalt hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.S.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik purilennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui purilennukit käitatakse minimaalvarustuse loetelu (MEL) kohaselt.

CAT.IDE.S.110 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavates purilennukites peavad olema vahendid järgmistele näitajatele mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) motopurilennukite korral magnetkurss;
 - 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast ning
 - 4) indikaatorkiirus.
- b) Purilennukitel, mida käitatakse tingimustes, kus purilennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema vahendid järgmistele näitajatele mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) vertikaalkiirus;
 - 2) pöörang ja libisemine ning
 - 3) magnetkurss.

CAT.IDE.S.115 Pilvedes lendamine – lennu- ja navigeerimismõõteriistad

Purilennukitel, millega lennatakse pilvedes, peavad olema vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

- a) magnetkurss;

- b) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;
- c) rõhkkõrgus merepinnast;
- d) indikaatorkiirus;
- e) vertikaalkiirus ning
- f) pöörang ja libisemine.

CAT.IDE.S.120 Istmed ja turvasüsteemid

a) Purilennuki varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

- 1) iste iga pardal viibiva isiku jaoks ning
- 2) igal istmel vastavalt lennukäsiraamatule (AFM) õlarihmaga turvavöö.

b) Õlarihmaga turvavöö peab olema üks avamispunkt.

CAT.IDE.S.125 Lisahapnik

Purilennukites, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, kui rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit ning
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, kui rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

CAT.IDE.S.130 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava purilennuki kapten peab määrama kindlaks purilennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest või samaväärne individuaalne ujuvvahend, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on isikule, kellele on see ette nähtud, tema istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav;
- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz ning
- c) hädasignaali saatmise vahendid, juhul kui:
 - 1) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või
 - 2) stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaandumine vette.

CAT.IDE.S.135 Päästevarustus

Purilennukites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennu-alale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

CAT.IDE.S.140 Raadiosideadmed

- a) Purilennukis peavad olema raadiosideadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet kõnealusel õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel, kui need seadmed on asjaomases õhuruumis nõutavad.
- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadiosideadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avarii-sagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Navigatsiooniseadmed

Purilennukis peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata vastavalt:

- a) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaanile, kui see on olemas ning
- b) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.

CAT.IDE.S.150 Transponder

Purilennukites peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

4. JAOTIS**Õhupallid****CAT.IDE.B.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

- a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt sertifitseeritud, kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis CAT.IDE.B.155 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 3) need on paigaldatud õhupallile.
- b) Järgmised käesoleva alajaoga ette nähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) esmaabikomplekt;
 - 4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 5) alternatiivne süüteallikas;
 - 6) tulekustutustekk või tulekindel kate;
 - 7) laskumisnõör ning
 - 8) nuga.

- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mida teiste lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisas sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada õhupalli lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

CAT.IDE.B.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik õhupalli mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui õhupalli käitatakse minimaalvarustuse loetelu (MEL) kohaselt.

CAT.IDE.B.110 Lennuvalgustus

Õisel ajal käitatavate õhupallide varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) õhupalli ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus ning
- c) kaasaskantav lamp.

CAT.IDE.B.115 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Visuaallennureeglite kohaselt käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) vahend triivsuuna kuvamiseks ning
- b) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - 1) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 2) vertikaalkiirus, kui seda nõuab lennukäsiraamat (AFM);
 - 3) rõhkkõrgus, kui see on ette nähtud lennukäsiraamatus (AFM) või õhuruumi nõuetega või kui seoses hapniku kasutamisega on vaja kontrollida kõrgust ning
 - 4) rõhk gaasipõleti kõikides toitejuhtmetes, välja arvatud gaasiõhupallide puhul.

CAT.IDE.B.120 Turvasüsteemid

Kui õhusõiduki kapteni jaoks on ette nähtud eraldi sektsioon, peab kaptenil olema eraldi turvasüsteem.

CAT.IDE.B.125 Esmaabikomplekt

- a) Õhupallis peab olema esmaabikomplekt.
- b) Saatesõidukis peab olema veel üks esmaabikomplekt.
- c) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ning
 - 2) uuendatud.

CAT.IDE.B.130 Lisahapnik

Õhupallides, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, kui rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit ning
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, kui rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

CAT.IDE.B.135 Käsitulekustutid

Kuumaõhu-õhupallides peab olema vähemalt üks käsitulekustuti vastavalt kohaldatavatele lennukõlblikkuseeskirjadele.

CAT.IDE.B.140 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava õhupalli kapten peab määrama kindlaks õhupalli pardal viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest või iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud;
- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz ning
- c) hädasignaali saatmise vahendid.

CAT.IDE.B.145 Päästevarustus

Õhupallides, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

CAT.IDE.B.150 Mitmesugune varustus

- a) Õhupallides peavad olema kaitsekindad kõigile meeskonnaliikmetele.
- b) Kuumaõhu-õhupalli varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:
 - 1) alternatiivne süüteallikas;
 - 2) kütusekoguse mõõtmise ja näitamise vahend;

- 3) tulekustutustekk või tulekindel kate ning
- 4) vähemalt 25 m pikkune laskumisnöör.
- c) Gaasiõhupalli varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

- 1) nuga ning
- 2) vähemalt 20 m pikkune looduslikust kiust või elektrit juhtivast materjalist laskumisnöör.

CAT.IDE.B.155 Raadiosideseadmed

- a) Kui see on asjaomases õhuruumis nõutav, peavad õhupallides olema piloodikohal raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahe-suunalist sidet kõnealusel õhuruumis ette nähtud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel.
- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadiosideseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avarisagedusel 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Transponder

Õhupallis peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.”

- 5) Määruse (EL) nr 965/2012 V lisa muudetakse järgmiselt.
 - a) kõik viited määrusele (EÜ) nr 1702/2003 asendatakse viidetega määrusele (EL) nr 748/2012;
 - b) punkti SPA.GEN.100 alapunkti a alapunktis 1 asendatakse sõnad „ärilise lennutranspordiga tegeleva käitaja” sõnadega „äriliste lendude käitaja”.
 - c) punkt SPA.DG.100 asendatakse järgmisega:

„SPA.DG.100 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja võib ohtlike kaupu lennutranspordiga vedada üksnes juhul, kui tal on selleks pädeva asutuse luba, välja arvatud IV lisas (CAT-osa), VI lisas (NCC-osa), VII lisas (NCO-osa) ja VIII lisas (SPO-osa) sätestatud juhtudel.”

- 6) Määruse (EL) nr 965/2012 VI lisa punkti NCC.POL.125 alapunkt b asendatakse järgmisega:
 - „b) Õhusõiduki (v.a turbopropeller mootoriga lennukid, mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg) kapten peab stardil tekkinud mootoririkke korral tagama järgmise:
 - 1) lennuk suudab stardi katkestada ja peatuda olemasoleva kiirendus-pidurdusdistsantsi piires või
 - 2) lennuk suudab starti jätkata ning kõikidest trajektooril olevatest takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõutakse punkti NCC.POL.130 järgmist võimaldavale positsioonile.”
- 7) Määruse (EL) nr 965/2012 VII lisa muudetakse järgmiselt:

- a) kõik viited määrusele (EÜ) nr 1702/2003 asendatakse viidetega määrusele (EL) nr 748/2012;

b) punkti NCO.GEN.102 muudetakse järgmiselt:

i) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid, motopurilennukid ja segaõhupallid”;

ii) lisatakse punkt d:

„d) Segaõhupalle käitatakse vastavalt kuumaõhu-õhupallide suhtes kohaldatavate nõuetele.”;

c) lisatakse punkt NCO.GEN.103:

„NCO.GEN.103 Tutvustuslennud

Käesoleva määruse artikli 6 lõike 5 punktis c osutatud tutvustuslennud, mida käitatakse käesoleva lisa kohaselt, peavad vastama järgmistele nõuetele:

a) need algavad ja lõpevad samal lennuväljal või samas käitamiskohas, välja arvatud õhupallide ja purilennukite puhul;

b) neid käitatakse päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt;

c) nende üle teostab järelevalvet isik, kes on määratud vastutama nende ohutuse eest ning

d) need vastavad kõikidele muudele pädeva asutuse kehtestatud tingimustele.”;

d) punkt NCO.GEN.106 asendatakse järgmisega:

„NCO.GEN.106 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused – õhupallid

Õhupalli kapten vastutab lisaks punktis NCO.GEN.105 sätestatule ka järgmise eest:

a) kesta täitmises ja tühjendamises osalevate isikute lennueelne teavitamine;

b) suitsetamiskeelu kehtestamine pardal või õhupalli vahetus läheduses ning

c) tagab, et kesta täitmises ja tühjendamises osalevatel isikutel on nõuetekohane kaitserõivastus.”;

e) punkti NCO.GEN.135 alapunkti a alapunktis 10 lisatakse sõna „marsruudi” järele sõna „piirkonna”;

f) punkti NCO.OP.110 alapunkti c esimeses lauses lisatakse sõna „kohaldatakse” järele sõna „ainult”.

g) punkti NCO.OP.113 pealkiri asendatakse järgmisega: **„Lennuvälja käitamise miinimumnõuded — kopterite ringlähenedamine maismaal”;**

h) punkti NCO.OP.127 alapunktides a ja b jäetakse välja sõna „gaasi-” ja sellele eelnev koma;

i) punkt NCO.OP.215 asendatakse järgmisega:

„NCO.OP.215 Käitamispääringud – kuumaõhu-õhupallid

a) Kuumaõhu-õhupallid võivad öisel ajal maanduda ainult hädaolukorras.

b) Kuumaõhu-õhupalliga võib startida öisel ajal, kui pardal on piisavalt kütust, et maanduda päeval.”;

j) punkti NCO.POL.105 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Kaalumise peab korraldama:

1) lennukite ja kopterite puhul õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon ning

2) purilennukite ja õhupallide puhul õhusõiduki tootja kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 2042/2003 (vastavalt vajadusele).”;

k) punkt NCO.IDE.B.110 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.B.110 Lennuvalgustus

Öisel ajal käitatavate õhupallide varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

a) kokkupõrke vältimise signaaltuled;

b) õhupalli ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus ning

c) kaasaskantav valgusti.”;

l) punkt NCO.IDE.B.125 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.B.125 Käsitulekustutid

Õhupallis peab olema vähemalt üks käsitulekustuti, kui see on ette nähtud asjakohaste sertifitseerimisnõuetega.”;

m) punkt NCO.IDE.B.140 asendatakse järgmisega:

„NCO.IDE.B.140 Muu varustus

a) Kõikidel õhupallimeeskonna liikmetel peavad olema kaitsekindad.

b) Kuumaõhu-õhupallide ja segaõhupallide varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

1) alternatiivne süüteallikas;

2) kütusekoguse mõõtmise ja kuvamise vahend;

3) tulekustutustekk või tulekindel kate ning

4) vähemalt 25 m pikkune laskumisnõör.

c) Gaasiõhupalli varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

1) nuga ning

2) vähemalt 20 m pikkune looduslikust kiust või elektrit juhtivast materjalist laskumisnõör.”;

n) lisatakse E ALAJAGU:

„E ALAJAGU

ERINÕUDED

1. JAOTIS –

Üldist

NCO.SPEC.100 Reguleerimisala

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded, mida õhusõiduki kapten peab järgima mittekeerukate mootorõhusõidukite käitamisel mitteäriliste erilendude korral.

NCO.SPEC.105 Kontroll-leht

- a) Enne erilennu alustamist peab õhusõiduki kapten tegema riskianalüüsi, hinnates lennutegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja sellega seotud riskid ning võtta kasutusele leevendavad meetmed.
- b) Erilend teostatakse vastavalt kontroll-lehele. Õhusõiduki piloot koostab riskianalüüsi põhjal kontroll-lehe, mis on vastavuses asjaomase erilennu ja selleks kasutatava õhusõidukiga, võttes arvesse kõiki käesoleva alajao jaotisi.
- c) Kontroll-leht, milles käsitletakse õhusõiduki kapteni, meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesandeid, on igal lennul kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.
- d) Kõnealused kontroll-lehed vaadatakse läbi ja neid ajakohastatakse regulaarselt vastavalt vajadusele.

NCO.SPEC.110 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

Kui meeskonnaliikmed või eritööde spetsialistid tegelevad käitamisega, peab õhusõiduki kapten tegema järgmist:

- a) tagama, et meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid vastaksid punktide NCO.SPEC.115 ja NCO.SPEC.120 nõuetele;
- b) mitte alustama lendu, kui mõni meeskonnaliige või eritööde spetsialist on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
- c) kui mõne meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, mitte jätkama lendu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;
- d) tagama, et meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid täidavad nende riikide õigusakte, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub;
- e) tagama, et kõik meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid suudavad üksteisega suhelda ühises suhtlemiskeeles ning
- f) tagama, et eritööde spetsialistid ja meeskonnaliikmed kasutavad pidevalt lisahapnikku alati, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCO.SPEC.115 Meeskonnaliikme kohustused

- a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Meeskonnaliikmete tööülesanded on sätestatud kontroll-lehel.

- b) Välja arvatud õhupallide puhul, on meeskonnaliige kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui kontroll-lehel ei ole sätestatud teisiti.
- c) Lennu ajal peab oma istekohal asuval lennumeeskonna liikmel olema turvavöö kinnitatud.
- d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud lennumeeskonna liige olema alati õhusõiduki juhi kohal.
- e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukis tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:
- 1) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punkti 7.f tähenduses, või tunneb, et tema tervislik seisund on nii halb, et ta ei suuda oma töökohustusi täita, või
 - 2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.
- f) Meeskonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe kaitaja juures, peab tegema järgmist:
- 1) säilitama vajaduse korral andmeid oma lennu-, töö- ja puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ning
 - 2) esitama igale kaitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.
- g) Meeskonnaliige peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:
- 1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennu-kõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides; ning
 - 2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

NCO.SPEC.120 Eritööde spetsialisti kohustused

- a) Eritööde spetsialist on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Eritööde spetsialisti tööülesanded on sätestatud kontroll-lehel.
- b) Välja arvatud õhupallide puhul, on eritööde spetsialist kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui kontroll-lehel ei ole sätestatud teisiti.
- c) Eritööde spetsialist tagab, et ta on avatud või eemaldatud välisustega eritööde ajal nõuetekohaselt kinnitatud.
- d) Eritööde spetsialist peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:
- 1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennu-kõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariisüsteemides; ning
 - 2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

NCO.SPEC.125 Ohutuslane teavitamine

- a) Enne starti peab õhusõiduki kapten teavitama eritööde spetsialisti järgmisest:
- 1) avariiseadmetest ja hädaolukorra protseduuridest;
 - 2) eritööga seotud käitamisprotseduuridest enne iga lendu või lendude sarja.

- b) Alapunkti a alapunktis 2 osutatud teavitamine ei ole vajalik, kui eritööde spetsialist on tutvunud käitamisprotseduuridega asjaomasel kalendriaastal enne käitamishooaja algust.

NCC.SPEC.130 Minimaalne lubatud kõrgus takistustes kohal — IFR-lennud

Käitaja peab täpsustama minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrama instrumentaallennureeglite kohaselt lennatavates kõikides marsruudisegmentides nõutava kõrguse maapinnast. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatud kõrgustest väiksemad.

NCC.SPEC.135 Kütuse- ja õlivaru — lennukid

Punkti NCO.OP.125 alapunkti a alapunkti 1 alapunkti i ei kohaldata purilennuki pukseerimise, demonstratsioonlendude, vigurlendude või võistluslendude suhtes.

NCO.SPEC.140 Kütuse- ja õlivaru — kopterid

Olenemata punkti NCO.OP.126 alapunkti a alapunktist 1 on õhusõiduki kaptenil lubatud alustada kopteri käitamist päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt kuni 25 meremiili kaugusele lähtelennuväljast/-käitamis kohast vaid siis, kui kütusevaru on vähemalt kümme minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel.

NCO.SPEC.145 Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

Kui eritööde spetsialist ei ole õhusõiduki pardal koolituseks, on õhusõiduki kaptenil eritööde spetsialistide pardaoleku ajal keelatud jälgida järgmist:

- a) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist või
- b) lend instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes.

NCO.SPEC.150 Maapinna läheduse tuvastamine

Maapinna läheduse hoiatussüsteemi (kui see on olemas) võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõiduki käitamise maapinnale lähemal kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi käivitumislävi.

NCO.SPEC.155 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

Olenemata punktis NCO.OP.200 võib ACAS II võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõidukite käitamise üksteisele lähemal kui ACAS-i käivitumislävi.

NCO.SPEC.160 Ohtlike kaupade väljutamine

Õhusõiduki kapten ei käita ohtlike kaupu väljutavat õhusõidukit tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal.

NCO.SPEC.165 Relvade vedu ja kasutamine

- a) Õhusõiduki kapten peab tagama, et kui lennu ajal on pardal eriülesannete täitmiseks relvi, on need kasutusvälisel ajal ohutus olekus.
- b) Relva kasutav eritööde spetsialist peab võtma kõik vajalikud meetmed, et vältida õhusõiduki või maapinnal viibivate isikute ohustamist.

NCO.SPEC.170 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – lennukid

Kui lennukit käitatakse tihedalt asustamata ala kohal kõrgusel alla 150 m (500 jala), peab õhusõiduki kapten lennukite jaoks, mis ei suuda kriitilise mootori rikke korral püsida horisontaalselt õhus:

- a) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks ning

- b) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

NCO.SPEC.175 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – kopterid

- a) Õhusõiduki kapten võib kasutada õhusõidukit tihedalt asustatud alade kohal tingimusel, et:

- 1) kopteril on A- või B-suutlikkusklassi sertifikaat ning
- 2) on kehtestatud ohutusmeetmed, et vältida maapinnal viibivate isikute või vara liigset ohustamist.

- b) Õhusõiduki kapten peab tegema järgmist:

- 1) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks ning
- 2) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

- c) Õhusõiduki kapten peab tagama, et stardi-, maandumis- ja ripplennumass ei ületa maksimaalset massi, mis on ette nähtud:

- 1) ripplennul väljaspool maapinna mõjuala (HOGÉ), kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel või
- 2) kui valitsevatest tingimustest tulenevalt on väljaspool maapinna mõjuala toimuva ripplennu saavutamine ebatõenäoline, ei tohi kopteri mass ületada maapinna mõjualas toimuva ripplennu maksimaalset massi (HIGE) kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel, tingimusel et ettenähtud maksimaalse massi korral on olemasolevates tingimustes ripplend maapinna mõjualas võimalik.

2. JAOTIS

Kopterite lennud rippvälislastiga (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontroll-leht

Kopteri rippvälislastiga lennu (HESLO) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

- a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;
- b) asjakohased suutlikkusandmed;
- c) nõuetekohane varustus;
- d) mis tahes piirangud ning
- e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.HESLO.105 Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) erivarustus

Kopteri varustusse peavad kuuluma vähemalt järgmised vahendid:

- a) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu(de)/lasti vaatlemiseks ning
- b) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

NCO.SPEC.HESLO.110 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja, kes veab ohtlikke kaupu mehitamata kohtadesse/kohtadest või kaugetesse asukohtadesse/asukohtadest, peab pädevalt asutuselt taotlema loa kalduda kõrvale tehnilise juhendi sätetest, kui nimetatud juhendi nõuded on kavas täitmata jätta.

3. JAOTIS

Inimvälislastiga lennud (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Kontroll-leht**

Kopteri inimvälislastiga lennu (HEC) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

- a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;
- b) asjakohased suutlikkusandmed;
- c) nõuetekohane varustus;
- d) mis tahes piirangud ning
- e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.HEC.105 Inimvälislastiga lendude (HEC) erivarustus

- a) Kopteri varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:
 - 1) ripplastiseade või lastikonks;
 - 2) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu vaatlemiseks ning
 - 3) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.
- b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.

4. JAOTIS

Langevarjulennud (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Kontroll-leht**

Langevarjulennu (PAR) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

- a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;
- b) asjakohased suutlikkusandmed;
- c) nõuetekohane varustus;
- d) mis tahes piirangud ning
- e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.PAR.105 Meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide vedu

Punkti NCO.SPEC.120 alapunkti c nõuet ei kohaldata selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes sooritavad langevarjuhüppe.

NCO.SPEC.PAR.110 Istmed

Olenemata punkti NCO.IDE.A.140 alapunkti a alapunktist 1 ja punkti NCO.IDE.H.140 alapunkti a alapunktist 1 võib istmena kasutada õhusõiduki põrandat, kui eritööde spetsialisti jaoks on olemas vahendid, millest kinni hoida või millega end kinnitada.

NCO.SPEC.PAR.115 Lisahapnik

Olenemata punkti NCO.SPEC.110 alapunktist f ei kohaldata lisahapniku kasutamise nõuet muude meeskonnaliikmete kui õhusõiduki kapteni suhtes ja selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes täidavad eritööga seoses vajalikke ülesandeid, kui salongi rõhkkõrgus on:

- a) üle 13 000 jala kuni kuus minutit;
- b) üle 15 000 jala kuni kolm minutit.

NCO.SPEC.PAR.120 Ohtlike kaupade väljutamine

Olenemata punktist NCO.SPEC.160 võivad langevarjurid loa olemasolu korral teha tihedalt asustatud ala kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, tingimusel et need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.

5. JAOTIS

Vigurlennud (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Kontroll-leht**

Vigurlennu (ABF) kontroll-leht peab sisaldama järgmist:

- a) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid;
- b) asjakohased suutlikkusandmed;
- c) nõuetekohane varustus;
- d) mis tahes piirangud ning
- e) õhusõiduki kapteni ning vajaduse korral meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumendid ja teave

Vigurlennu puhul ei pea pardal olema järgmisi punkti NCO.GEN.135 alapunktis a loetletud dokumente ega andmeid:

- a) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta (kui see on asjakohane);
- b) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada ning
- c) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaali kohta;

NCO.SPEC.ABF.110 Varustus

Vigurlendude puhul ei ole vaja kohaldada järgmisi varustusnõudeid:

- a) punktide NCO.IDE.A.145 ja NCO.IDE.H.145 kohased esmaabikomplektid
- b) punktide NCO.IDE.A.160 ja NCO.IDE.H.180 kohased käsitlekustutid ning
- c) punktide NCO.IDE.A.170 ja NCO.IDE.H.170 kohased avariimajakad või personaalsed raadiomajakad.”

II LISA

„VIII LISA

ERILENNUD

[SPO-OSA]

SPO.GEN.005 Reguleerimisala

- a) Käesolevat lisa kohaldatakse kõikidel juhtudel, kus õhusõidukit kasutatakse erilennuks näiteks põllumajanduse, ehituse, fotograafia, seire, vaatluse ja patrullimise ning lennureklaami valdkonnas.
- b) Olenemata alapunktist a peavad mittekeerukate mootorõhusõidukite mitteärilised erilennud vastama VII lisa (NCO-osa) nõuetele.
- c) Olenemata alapunktist a võib järgmisi mittekeerukate mootorõhusõidukite lende käitada vastavalt VII lisa (NCO-osa) nõuetele:
 - 1) võistluslennud ja demonstratsioonlennud, tingimusel et kõnealuste lendude tasustamine ei hõlma enam kui otseste kulude katmist, proportsionaalset panust iga-aastaste kulude kandmisel ning pädeva asutuse poolt kindlaks määratud väärtusega auhindu;
 - 2) langevarjuhüpped, purilennuki pukseerimine või vigurlennud, mida käitab määruse (EL) nr 1178/2011 kohaselt sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille peamine tegevuskoht asub liikmesriigis, või lennuspordi või harrastuslennunduse edendamiseks loodud organisatsioon, tingimusel et organisatsioon käitab õhusõidukit omandiõiguse või kuivrendilepingu alusel, et lennust ei saada organisatsioonist väljaspool jagatavat kasu ja et juhul, kui lennust võtab osa organisatsiooni mitte kuuluv liige, moodustab selliste lendude käitamine ainult väikese osa organisatsiooni tegevusest.”;

A ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

SPO.GEN.100 Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht või elukoht.

SPO.GEN.101 Nõuete täitmise meetodid

Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada lisaks ameti vastuvõetud nõuete täitmise meetoditele ka alternatiivseid nõuete täitmise meetodeid.

SPO.GEN.102 Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid, motopurilennukid ja segaõhupallid

- a) Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite käitamisel tuleb järgida:
 - 1) lennukite suhtes kohaldatavaid nõudeid, kui jõuallikana kasutatakse mootorit ning
 - 2) purilennukite suhtes kohaldatavaid nõudeid, kui käitamisel ei kasutata mootorit.
- b) Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite varustus peab olema kooskõlas lennukite suhtes kohaldatavate nõuetega, kui D alajaos ei ole sätestatud teisiti.

- c) Muude motopurilennukite kui fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite varustuse osas ja käitamisel tuleb järgida purilennukite suhtes kohaldatavaid nõudeid.
- d) Segaõhupallide käitamisel tuleb järgida kuumaõhu-õhupallide suhtes kohaldatavaid nõudeid.

SPO.GEN.105 Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Meeskonnaliikmete ülesanded on sätestatud standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ja vajaduse korral lennutegevuskäsiraamatus.
- b) Välja arvatud õhupallide puhul, on meeskonnaliige kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ei ole sätestatud teisiti.
- c) Lennu ajal peab oma istekohal asuval lennumeeskonna liikmel olema turvavöö kinnitatud.
- d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud lennumeeskonna liige olema alati õhusõiduki juhikohal.
- e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukis tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:
 - 1) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punkti 7.f tähenduses, või tunneb, et tema tervislik seisund on nii halb, et ta ei suuda oma töökohustusi täita või
 - 2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g nimetatud põhjusel.
- f) Meeskonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe kaitaja juures, peab tegema järgmist:
 - 1) säilitama vajaduse korral andmeid oma lennu-, töö- ja puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ning
 - 2) esitama igale kaitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.
- g) Meeskonnaliige peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:
 - 1) kõikidest vigadest, rikestest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas rikestest avarisüsteemides ning
 - 2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

SPO.GEN.106 Eritööde spetsialistide kohustused

- a) Eritööde spetsialist on kohustatud nõuetekohaselt täitma oma tööülesandeid. Eritööde spetsialisti tööülesanded on sätestatud standardsetes käitamisprotseduurides (SOP).
- b) Välja arvatud õhupallide puhul, on eritööde spetsialist kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, kohustatud istuma turvavahendiga kinnitatult talle määratud kohal, kui standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ei ole sätestatud teisiti.

c) Eritööde spetsialist peab tagama, et ta on avatud või eemaldatud välisustega eritööde ajal nõuetekohaselt kinnitatud.

d) Eritööde spetsialist peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:

- 1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas riketest avariiüsteemides ning
- 2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

SPO.GEN.107 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

a) Õhusõiduki kapten vastutab järgmise eest:

- 1) õhusõiduki ja kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete, eritööde spetsialistide ja lasti ohutus lennu ajal;
- 2) lennu algatamine, jätkamine, lõpetamine või ümbersuunamine ohutuse huvides;
- 3) kõikide käitamisprotseduuride ja kontroll-lehtede täitmise tagamine vastavalt asjakohase käsiraamatu nõuetele;
- 4) lennu alustamine üksnes juhul, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik järgmised määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3. osutatud käitamispiirangud:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud asjaomase lennu sooritamiseks vajalikud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui punktide SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 või SPO.IDE.B.105 kohase minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi (kui see on olemas) kohaselt on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;
 - iv) õhusõiduki mass ja, välja arvatud õhupallide puhul raskuskeskme asukoht võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;
 - v) kogu varustus ning pagas on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud ning
 - vi) kogu lennu ajal järgitakse õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud käitamispiiranguid;
- 5) lendu ei alustata, kui õhusõiduki kapten või mõni meeskonnaliige või eritööde spetsialist on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
- 6) kui kapteni või mõne meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;
- 7) otsustamine, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekirjale (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui need on olemas;

- 8) kasutamise seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide registreerimine õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus lennu või lendude seeria lõppemisel ning
- 9) tagamine, et pardaregistraatorid:
- i) ei ole lennu ajal töökorrast ära ega välja lülitatud ning
 - ii) teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi korral:
 - A) ei kustutata andmeid sihilikult;
 - B) lülitatakse pardaregistraatorid lennu lõppedes viivitamata välja ning
 - C) reaktiveeritakse üksnes uurimisasutuse loal.
- b) Õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või ükskõik millise osa lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.
- c) Õhusõiduki kapten peab võimalikult kiiresti teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.
- d) Olenemata alapunkti a alapunktist 6 võib õhusõiduki kapten mitme piloodiga meeskonnaga lendamise korral jätkata lendu lähimast sobivate ilmastikutingimustega lennuväljast kaugemale, kui kasutatakse piisavaid riskileevendusmeetmeid.
- e) Õhusõiduki kapten peab kiiret otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaohuolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- f) Õhusõiduki kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.
- g) Õhusõiduki kapten peab lähimat lennuametit võimalikult kiiresti teavitama kõikidest õhusõidukiga toimunud õnnetustest, millega kaasnesid rasked kehavigastused või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

SPO.GEN.108 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused – õhupallid

Õhupalli kapten vastutab lisaks punktis SPO.GEN.107 sätestatule ka järgmise eest:

- a) kesta täitmises ja tühjendamises osalevate isikute lennueelne teavitamine;
- b) suitsetamiskeelu kehtestamine pardal või õhupalli vahetus läheduses ning
- c) tagab, et kesta täitmises ja tühjendamises osalevatel isikutel on nõuetekohane kaitserõivastus.

SPO.GEN.110 Õigusaktide, eeskirjade ja protseduuride järgimine

Õhusõiduki kapten, meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid peavad täitma nende riikide õigusakte, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.

SPO.GEN.115 Ühine suhtlemiskeel

Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid suudavad üksteisega suhelda ühises suhtlemiskeeles.

SPO.GEN.120 Lennukite ruleerimine

Käitaja peab tagama, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

- a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) ta on käitaja poolt määratud ning:
 - 1) ta on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;
 - 3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning
 - 4) ta suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid käitamisstandardeid.

SPO.GEN.125 Rootori sisselülitamine

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes siis, kui juhikohal on lendamiseks sobiva kvalifikatsiooniga piloot.

SPO.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

SPO.GEN.135 Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on alati pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mille saab viivitamata edastada päästekoordinatsioonikeskustele (RCC).

SPO.GEN.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiatena, kui ei ole ette nähtud teisiti:
 - 1) lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimissertifikaadi originaal;
 - 3) lennukõlblikussertifikaadi (CofA) originaal;
 - 4) mürasertifikaat, kui see on olemas;
 - 5) Punktis ORO.DEC.100 kindlaks määratud deklaratsiooni koopia ja punktis ORO.SPO.110 kindlaksmääratud loa (kui see on olemas) koopia;

- 6) erilubade (kui need on olemas) loetelu;
 - 7) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;
 - 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
 - 10) määruse (EÜ) nr 2042/2003 I lisa (M-osa) kohane õhusõiduki tehniline logi, kui see on olemas;
 - 11) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani (kui see on olemas) kohta;
 - 12) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;
 - 13) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide kohta;
 - 14) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta;
 - 15) kehtivate standardsete käitamisprotseduuride (SOP) või lennukäsiraamatu (AFM) osad, milles käsitletakse meeskonna ja eritööde spetsialistide tööülesandeid ja mis peavad olema neile hõlpsasti kättesaadavad;
 - 16) minimaalvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL), kui need on olemas;
 - 17) vajalikud teated lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuste (AIS) teabedokumendid;
 - 18) asjakohane meteoroloogiateave, kui see on olemas;
 - 19) lastimanifest kui see on olemas ning
 - 20) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud dokumendid, mida riigid nõuavad.
- b) Olenemata alapunktist a võib alapunkti a alapunktides 2–11 ning 14, 17, 18 ja 19 nimetatud dokumente ja teavet hoida lennuväljal või käitamiskohas järgmiste lendude puhul:
- 1) lennud, mille start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/samasse käitamiskohta või
 - 2) lennud, mis püsivad pädeva asutuse poolt punkti ARO.OPS.210 kohaselt määratud kaugusel või piirkonnas.
- c) Olenemata punktist a võib õhupallide või purilennukite (välja arvatud fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid) lendudel hoida punkti a alapunktides 1–10 ja 13–19 nimetatud dokumente ja teavet saatesõidukis.
- d) Punkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral võib lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.
- e) Käitaja peab pädeva asutuse taotluse korral esitama mõistliku aja jooksul nõutavad dokumendid kohustuslike pardadokumentide hulgast.

SPO.GEN.145 Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine – lennud keerukate mootorõhusõidukitega

- a) Pärast teatamiskohustuse alla kuuluvat õnnetust või intsidenti peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- b) Käitaja peab teostama pardaregistraatorite (FDR) salvestiste, kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste ja andmeside salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada salvestusseadmete pidev töökorras olek.
- c) Käitaja peab säilitama kõik käitamisaaja jooksul pardaregistraatoriga salvestatud andmed vastavalt punktide SPO.IDE.A.145 või SPO.IDE.H.145 nõuetele, välja arvatud pardaregistraatorite katsetamise või hooldamise korral, millal võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja peab säilitama ja ajakohastama dokumente, mis sisaldavad teavet pardaregistraatori (FDR) algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Käitaja peab tegema pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.
- f) Kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestisi võib muudel eesmärkidel kui teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimise eesmärgil kasutada üksnes kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete ja hooldustöötajate nõusolekul.
- g) Pardaregistraatori (FDR) või andmeside salvestisi võib kasutada muudel eesmärkidel kui teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi uurimiseks üksnes juhul, kui:
 - 1) neid salvestisi kasutab käitaja üksnes seoses lennukõlblikkusega või hoolduseks;
 - 2) salvestised on anonüümsed või
 - 3) salvestised avalikustatakse turvalisel viisil.

SPO.GEN.150 Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni (nagu seda on viimati muudetud ja täiendatud dokumendiga „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend (ICAO dokument 9284-AN/905) 18. lisaga, sh selle lisanduste ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupu võib vedada üksnes käitaja, kellel on määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) G alajao kohane luba, välja arvatud järgmistel juhtudel:
 - 1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga;
 - 2) kaupu veavad eritööde spetsialistid või meeskonnaliikmed või neid veetakse omanikust eraldatud pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga;
 - 3) kaubad on õhusõiduki pardal vajalikud eritöödeks kooskõlas tehnilise juhendiga;
 - 4) kaupu kasutatakse lennuohutuse parandamiseks ning neid on vaja vedada õhusõiduki pardal selleks, et tagada nende õigeaegne kättesaadavus ettenähtud kasutusotstarbeks, olenemata sellest, kas nimetatud kaupu või aineid on vaja vedada või kas neid on kavas kasutada konkreetsel lennul.

- c) Käitaja peab kehtestama protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik põhjendatud meetmed ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks.
- d) Käitaja peab andma töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.
- e) Käitaja peab teavitama vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevat asutust ja toimumisriiki järgmisest:
- 1) ohtlike kaupadega seotud õnnetused ja intsidendid;
 - 2) eritööde spetsialistidelt, meeskonnaliikmetelt või nende pagasist leitud ohtlikud kaubad, kui kõnealuste kaupade vedu ei ole kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- f) Käitaja peab tagama eritööde spetsialistide teavitamise ohtlikest kaupadest.
- g) Käitaja peab tagama, et lasti vastuvõtmise kohtades esitatakse tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

SPO.GEN.155 Ohtlike kaupade väljutamine

Käitaja ei või käitada ohtlikke kaupu väljutavat õhusõidukit tihedalt asustatud linna- või asulapiirkonna või inimeste vabaõhukogunemise kohal.

SPO.GEN.160 Relvade vedu ja kasutamine

- a) Käitaja peab tagama, et kui lennu ajal on pardal eriülesannete täitmiseks relvi, oleksid need kasutusvälisel ajal ohutus olekus.
- b) Relva kasutav eritööde spetsialist peab võtma kõik vajalikud meetmed, et vältida ohtu õhusõidukis või maapinnal viibivatele isikutele.

SPO.GEN.165 Kabiini lubamine

Õhusõiduki kaptenil on kabiini lubamise suhtes lõplik otsustusõigus ja ta peab tagama järgmise:

- a) isiku lubamine kabiini ei too kaasa lennu juhtimise häirimist ega sellesse sekkumist ning
- b) kõigile kabiinis viibijatele on tutvustatud asjakohaseid ohutusprotseduure.

B ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID

SPO.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Käitaja võib kasutada üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennu-tegevuse iseloomule.

SPO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

Varulennuväljade valimisel ja kütusekoguse arvestamisel peab käitaja lennuvälja käsitama eraldatud lennuväljana, kui lennuaeq lähima sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on järgmine:

- a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või

b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minuti.

SPO.OP.110 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

a) Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt toimival lennul peab käitaja või õhusõiduki kapten kehtestama iga kasutada kavatsetava lähte-, siht- või varulennuvälja käitamise miinimumnõuded. Need miinimumnõuded:

- 1) ei tohi olla leebemad minimaalsetest käitamisnõuetest, mille on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on asjaomase riigi eriluba ning
- 2) peab halva nähtavuse tingimustes toimivate lendude korral olema heaks kiitnud pädev asutus vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) E alajaole.

b) Lennuvälja käitamise miinimumnõuete kehtestamisel peab käitaja või õhusõiduki kapten võtma arvesse järgmist:

- 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
- 2) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;
- 3) võimalike lennuradade ning lähenemis- ja stardisirge alade (FATO) mõõtmed ja omadused;
- 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasus ja töövõime;
- 5) õhusõidukil asuvad navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksul ja katkestatud lähenemise ajal;
- 6) takistused lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades, mis nõuavad hädaolukorra protseduuride järgimist;
- 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus;
- 8) ilmastikutingimuste kindlaksmääramise ja nendest teatamise vahendid ning
- 9) lõplähenemisel kasutatav piloteerimistehnika.

c) Konkreetse lähenemis- ja maandumisprotseduuri miinimumnõudeid kasutatakse üksnes juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud maapealsed seadmed on töökorras;
- 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõidukisüsteemid on töökorras;
- 3) õhusõiduki nõuetekohased lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ning
- 4) lennumeeskonnal on nõuetekohane kvalifikatsioon.

SPO.OP.111 Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – NPA, APV, CAT I lennud

a) Otsusekõrgus (DH) pideva laskumisega lõplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemise (NPA), vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri (APV) ja I kategooria (CAT I) lähenemise puhul ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

- 1) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemiseseadmeid;

- 2) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 3) lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus, kui see on olemas;
 - 4) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 5) lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis märgitud minimaalne otsusekõrgus (DH), kui see on kindlaks määratud.
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ei tohi ilma pideva laskumisega lõpplähenemiseta (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA) lennu korral olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 2) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 3) lennukäsiraamatus (AFM) märgitud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1

Süsteemile esitatavad miinimumnõuded

Seadmed	Minimaalne otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS)/satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (rõhtsuunaline täppislähenemine vertikaalinformatsiooniga (LPV))	200
GNSS (rõhtsuunaline navigatsioon (LNAV))	250
GNSS/baromeetiline püstsuunaline navigeerimine (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kursimajakas (LOC) kaugusemõõturiga (DME) või ilma	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni ½ meremiili)	250
SRA (kauguseni üks meremiil)	300
SRA (kauguseni kaks meremiili või rohkem)	350
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR)	300
VOR/DME	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

SPO.OP.112 Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – lennukite ringlähenemine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;
 - 2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on toetatud tabelist 1 või
 - 3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH).

b) Minimaalne nähtavus lennukite ringlähenedes peab olema suurim järgmistest:

- 1) vastava kategooria lennuki ringlähenedes nähtavus, kui see on avaldatud;
- 2) miinimumnähtavus, mis on toetatud tabelist 2 või
- 3) nähtavus rajal/teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) eelnenud instrumentaallähenedesprotseduuris.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenedes vastavalt lennuki kategooriale

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

SPO.OP.113 Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – kopterite ringlähenedes maismaal

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenedes maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 m.

SPO.OP.115 Väljumis- ja lähenedesprotseduurid – lennukid ja kopterid

- a) Õhusõiduki kapten peab kasutama lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenedesprotseduure, kui need on kasutatava lennuvälja või lähenedes- ja startisirge ala (FATO) kohta avaldatud.
- b) Õhusõiduki kapten võib avaldatud väljumis-marsruudist, saabumismarsruudist või lähenedesprotseduurist kõrvale kalduda juhul, kui:
 - 1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ning kõiki käitamistingimusi ja täielikult arvestatakse lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lube või
 - 2) lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) annab talle radarkursid.
- c) Keerukad mootorõhusõidukid peavad lendama lõpplähenedessegmenti visuaalselt või vastavalt kehtivale lähenedesprotseduurile.

SPO.OP.120 Müravähendusesprotseduurid

Õhusõiduki kapten peab arvesse võtma õhusõidukimüra vähendamise avaldatud protseduure ja tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

SPO.OP.121 Müravähendusesprotseduurid – õhupallid

Õhusõiduki kapten peab järgima põletimüra vähendamise protseduure, kui need on kehtestatud, ja tagama, et ohutusele pannakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

SPO.OP.125 Minimaalne lubatud kõrgus takistuste kohal – IFR-lennud

- a) Käitaja peab täpsustama minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrama instrumentaallennureeglite kohaselt lennatavates kõikides marsruudisegmentides nõutava kõrguse maapinnast.

- b) Õhusõiduki kapten peab selle meetodi alusel määrama igaks lennuks minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatud kõrgustest väiksemad.

SPO.OP.130 Kütuse- ja õlivaru – lennukid

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada lendu üksnes juhul, kui lennukis on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude puhul:

- i) päeva ajal lennata lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 30 minutit reisilennu tavakõrgusel või
- ii) öisel ajal lennata lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel;

- 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude puhul:

- i) kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav, lennuks lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel või
- ii) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, lennuks lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, siis varulennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel.

- b) Vajaliku kütusekoguse, sealhulgas ettenägematuteks juhtudeks vajaliku kütusekoguse arvutamisel peab arvesse võtma järgmist:

- 1) prognoositavad ilmastikutingimused;
- 2) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) eeldatavad ümbersuunamised ja viivitused;
- 3) vajaduse korral protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil ning
- 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse lennuki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.

- c) Lennuplaani võib lennu ajal muuta, et lennata teise sihtkohta, kui lennu ümberkavandamise punktist alates on võimalik järgida kõiki asjaomaseid nõudeid.

SPO.OP.131 Kütuse- ja õlivaru – kopterid

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada lendu üksnes juhul, kui kopteris on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude puhul:

- i) lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel või
- ii) päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavate lendude puhul kütusevaru, et lennata vähemalt kümme minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel, kui lennukaugus lähtelennuväljast/-käitamiskohast on kuni 25 mere miili ning

- 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude puhul:

- i) kui varulennuväli ei ole nõutav või kui sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja ei ole, lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda, seejärel standardtemperatuuri tingimustes reisilennu tavakiirusel vähemalt 30 minutit sihtlennuväljast/käitamiskohast 450 m (1 500 jala) kõrgusel ning läheneda ja maanduda või

- ii) kui varulennuväli on nõutav, lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda, ja sooritada seal lähenemine ning katkestatud lähenemine ning seejärel:
- A) lennata kindlaksmääratud varulennuväljale ning
- B) lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel 30 minutit 450 m (1 500 jala) kõrgusel varulennuvälja/käitamiskoha kohal ning läheneda ja maanduda.
- b) Vajaliku kütusekoguse, sealhulgas ettenägematuteks juhtudeks vajaliku kütusekoguse arvutamisel tuleb arvesse võtta järgmist:
- 1) prognoositavad ilmastikutingimused;
 - 2) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) eeldatavad ümbersuunamised ja viivitused;
 - 3) vajaduse korral protseduurid ühe mootori rikke puhuks marsruudil ning
 - 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse õhusõiduki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.
- c) Lennuplaani võib lennu ajal muuta, et lennata teise sihtkohta, kui lennu ümberkavandamise punktist alates on võimalik järgida kõiki asjaomaseid nõudeid.

SPO.OP.132 Kütuse- ja ballasti varu ja planeerimine – õhupallid

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada lendu üksnes juhul, kui kütuse-, gaasi- või ballastivaru on piisav 30-minutiliseks lennuks.
- b) Kütuse-, gaasi- või ballastivaru arvutused peavad põhinema vähemalt järgmistel konkreetse lennu käitamistingimustel:
- 1) õhupalli tootjalt saadud andmed;
 - 2) eeldatavad massid;
 - 3) prognoositavad ilmastikutingimused ning
 - 4) aeronavigatsiooniteenuste osutaja protseduurid ja piirangud.

SPO.OP.135 Ohutusalane teavitamine

- a) Käitaja peab tagama, et enne starti teavitatakse eritööde spetsialiste:
- 1) avariiseadmetest ja hädaolukorra protseduuridest;
 - 2) eritööga seotud käitamispetseduuridest enne iga lendu või lendude sarja.
- b) Punkti a alapunktis 2 nimetatud teavitamise võib asendada alg- ja jätkuõppe programmiga. Sel juhul peab käitaja kehtestama ka hiljutise lennukogemuse nõuded.

SPO.OP.140 Lennu ettevalmistamine

- a) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten kontrollima kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, sobivad kavandatava lennuliigi jaoks.

b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude ettevalmistamine peab hõlmama järgmist:

- 1) olemasolevate kehtivate ilmateadete ja -prognoosidega tutvumine ning
- 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lennu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

SPO.OP.145 Stardilennuvälja varulennuväljad – keerukad mootorlennukid

a) Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis stardilennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, kui lähtelennuvälja ilmastikutingimused on lennuvälja käitamise miinimumnõuetele vastavad või nendest halvemad või kui lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muul põhjusel võimalik.

b) Stardilennuvälja varulennuvälja peab lähtelennuvälja suhtes asuma järgmisel kaugusel:

- 1) kahemootoriliste lennukite puhul mitte kaugemal kui ühetunnine lend ühe mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikus ja standardtingimustes ning
- 2) kolme- ja enama mootoriga lennukite puhul mitte kaugemal kui kahetunnine lend ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikus ja standardtingimustes vastavalt lennukäsiraamatule (AFM).

c) Stardilennuvälja varulennuväljaks valimiseks peavad lennuvälja kohta esitatud andmed näitama, et asjaomase lennuvälja arvestuslikul kasutamisajal on seal valitsevad tingimused konkreetse lennu käitamise miinimumnõuetele vastavad või nendest paremad.

SPO.OP.150 Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

a) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisaegast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennuilma tingimuses (VMC) läheneda ja maanduda või

b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:

- 1) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur ning
- 2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisaegast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumikõrguse ning

ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.

SPO.OP.151 Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

a) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, tuleb kasutada instrumentaallähenemise protseduuri ning hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

1) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrguse ning

2) nähtavus on vähemalt 1 500 m kui protseduuriks ette nähtud miinimumnähtavus või

b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:

1) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur;

2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrguse;

ii) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus ning

3) kindlaks on määratud tagasipöördumispunkt (PNR), kui sihtkoht asub avamerel.

SPO.OP.155 Tankimine isikute sisenemise, pardalviibimise või väljumise ajal

a) Õhusõidukit ei tohi tankida lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse ega nende kütuseliikide seguga ajal, mil reisijad sisenevad õhusõidukisse, viibivad selle pardal või väljuvad õhusõidukist.

b) Kõikide muude kütuseliikide kasutamise korral tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab viibima kvalifitseeritud personal õhusõidukist evakueerimise algatamiseks ja läbiviimiseks kõige praktilisemal ning kiiremal viisil.

SPO.OP.160 Kõrvaklappide kasutamine

Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega ning kasutama seda peamise vahendina lennuliiklusteenindusüksuse (ATS-üksuse), teiste meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistidega suhtlemisel, välja arvatud õhupallides.

SPO.OP.165 Suitsetamine

Õhusõiduki kapten peab keelama õhusõiduki pardal ning tankimise või paakide tühjendamise ajal suitsetamise.

SPO.OP.170 Ilmastikutingimused

a) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas vastavad arvestuslikul kasutamisel kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.

- b) Õhusõiduki kapten võib alustada või jätkata instrumentaallennureeglite (IFR) kohast lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisajal vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal kohaldatavatele käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
- c) Kui lend koosneb visuaal- ja instrumentaalsegmentidest, tuleb lähtuda vastavalt olukorrale alapunktides a ja b osutatud meteoroloogiateabest.

SPO.OP.175 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi või juhitavust, välja arvatud lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.
- b) Käitaja peab kehtestama keerukate mootorõhusõidukite ohutu käitamise protseduurid, mida tuleb järgida, kui on vaja teha maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning õhusõidukite sellekohast ülevaatust.

SPO.OP.176 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada lennu või lennata eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.5 osutatule.
- b) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaseme või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, peab õhusõiduki kapten õhusõiduki viivitamata jäätumistingimustest välja viima lennukõrguse või marsruudi muutmise abil, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC-üksusele) hädaolukorra teate.
- c) Keerukate mootorõhusõidukite puhul peab käitaja kehtestama protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.

SPO.OP.180 Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord ohutut starti ega väljumist ning
- b) lennuvälja käitamise miinimumnõuded on täidetud.

SPO.OP.181 Starditingimused – õhupallid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilm käitamiskohas või lennuväljal ohutut starti ega väljumist.

SPO.OP.185 Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

Kui eritööde spetsialist ei ole õhusõiduki pardal koolituseks, on õhusõiduki kaptenil eritööde spetsialistide pardaoleku ajal keelatud jälgendada järgmist:

- a) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist, või
- b) lend instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes.

SPO.OP.190 Kütusekulu jälgimine lennu ajal

- a) Keeruka mootorõhusõiduki käitaja peab tagama kütusekoguse kontrollimise ja kütusekulu jälgimise lennu ajal.

- b) Õhusõiduki kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütusejääk ei oleks lennu ajal väiksem kui kütusekogus, mis on vajalik sobivate ilmastikutingimustega lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles punktides SPO.OP.130 ja SPO.OP.131 sätestatud lõplik kütusevaru.

SPO.OP.195 Lisahapniku kasutamine

- a) Käitaja peab tagama, et eritööde spetsialistid ja meeskonnaliikmed kasutavad pidevalt lisahapnikku, kui salongi rõhkkõrgus on rohkem kui 30 minuti jooksul üle 10 000 jala ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala, kui pädeva asutuse antud loas ja standardsetes käitamisprotseduurides (SOP) ei ole sätestatud teisiti.
- b) Olenemata punktist a ning välja arvatud langevarjulennud, võib mittekeerukate lennukite ja kopteritega kindlaksmääratud ajavahemikul lühiajaliselt viibida üle 13 000 jala kõrgusel lisahapnikku kasutamata, kui selleks on pädeva asutuse eelnev luba, mille väljaandmisel on arvestatud järgmist:
- 1) üle 13 000 jala kõrgusel viibitakse kuni kümme minutit, või kui osutub vajalikuks seal kauem viibida, siis rangelt vaid nii kaua, kui on vaja eritöö tegemiseks;
 - 2) lennukõrgus on kuni 16 000 jalga;
 - 3) punkti SPO.OP.135 kohase ohutusala teavitamise raames tutvustatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele piisavalt hüpoksia mõju;
 - 4) alapunktides 1–3 nimetatud lende käsitlevad standardsed käitamisprotseduurid (SOP);
 - 5) käitaja eelnev kogemus üle 13 000 jala kõrgusel toimunud lendudega lisahapnikku kasutamata;
 - 6) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide isiklik kogemus ja füsioloogiline kohanemine suurtel kõrgustel ning
 - 7) käitaja asukohaks või lendude lähtekohaks oleva baasi kõrgus merepinnast.

SPO.OP.200 Maapinna läheduse tuvastamine

- a) Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, peab piloteeriv piloot viivitamata võtma parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.
- b) Maapinna läheduse hoiatussüsteemi võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõiduki käitamise maapinnale lähemal kui maapinna läheduse hoiatussüsteemi käivitumislävi.

SPO.OP.205 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

- a) Käitaja peab kehtestama pärast ACASi paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid. ACAS II kasutamise korral peavad kõnealused käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid olema kooskõlas määrusega (EL) nr 1332/2011.
- b) ACAS II võib välja lülitada selliste eritööde ajaks, mille olemus tingib õhusõidukite käitamise üksteisele lähemal kui ACAS-i käivitumislävi.

SPO.OP.210 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad sellel rajal või lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatsetakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

SPO.OP.215 Lähenedamise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada instrumentaallähenedamist, olenemata teatatud nähtavusest rajal/nähtavusest (RVR/VIS).
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumnähtavuse, ei tohi jätkata lähenedamist:
- 1) madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast või
 - 2) lõpplähenedamise segmenti, kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on kõrgem kui 1 000 jalga lennuväljast.
- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib selle tuletada teatatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimumnähtavus, võib lähenedamist jätkata kopteri otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskuda ja maanduda võib juhul, kui asjaomase lähenedamisliigi ja kavandatava raja korral nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.
- f) Puuteala nähtavus rajal on alati määrav.

SPO.OP.225 Käitamispiirangud – kuumaõhu-õhupallid

- a) Kuumaõhu-õhupallid võivad öisel ajal maanduda ainult hädaolukorras.
- b) Kuumaõhu-õhupalliga võib startida öisel ajal, kui pardal on piisavalt kütust, et maanduda päeval.

SPO.OP.230 Standardsed käitamisprotseduurid

- a) Enne erilennu alustamist peab õhusõiduki kapten tegema riskianalüüsi, hinnates tegevuse keerukust, et määrata kindlaks lennutegevusega kaasnevad ohud ja sellega seotud riskid ning võtta kasutusele leevendavad meetmed.
- b) Käitaja peab riskianalüüsi põhjal kehtestama standardsed käitamisprotseduurid (SOP), mis on vastavuses asjaomase erilennu ja selleks kasutatava õhusõidukiga, võttes arvesse E alajaos sätestatud nõudeid. Käitamisprotseduurid peavad olema lisatud lennutegevuskäsiraamatusse või esitatakse eraldi dokumendina. Standardsed käitamisprotseduurid (SOP) tuleb regulaarselt läbi vaadata ja neid tuleb ajakohastada vastavalt vajadusele.
- c) Käitaja peab tagama, et erilennu tegemisel järgitakse standardseid käitamisprotseduure (SOP).

C ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKITE SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD**SPO.POL.100 Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid**

- a) Õhusõiduki last, mass ja, välja arvatud õhupallid, raskuskese (CG) peavad kõikidel lennuetappidel vastama asjakohases käsiraamatus sätestatud piirangutele.
- b) Õhusõiduk tuleb varustada lennukäsiraamatus (AFM) ette nähtud käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsiooniga.

SPO.POL.105 Mass ja balansseering

- a) Käitaja peab tagama, et enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu on kaalumise teel kindlaks tehtud õhusõiduki mass ja, välja arvatud õhupallid, raskuskese (CG). Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning need tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tuleb teha õhusõiduki kaptenile kättesaadavaks. Lisaks tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.
- b) Kaaluma peab:
- 1) lennukite ja kopterite puhul õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon ning
 - 2) purilennukite ja õhupallide puhul õhusõiduki tootja kooskõlas määrusega (EÜ) nr 2042/2003 (vastavalt vajadusele)."

SPO.POL.110 Massi ja balansseeringu süsteem – äriline lennutegevus lennukite ja kopteritega ning mitteäriline lennutegevus keerukate mootorõhusõidukitega

- a) Käitaja peab määrama iga lennu või lendude seeria kohta massi ja balansseeringu süsteemi, mis sisaldab järgmist teavet:
- 1) õhusõiduki käitamise tühimass;
 - 2) tegeliku lasti mass;
 - 3) kütuselasti mass;
 - 4) õhusõiduki last ja selle paigutus;
 - 5) stardi- ja maandumismass ning mass ilma kütuseta ning
 - 6) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad.
- b) Lennumeeskonnal peab olema vahend, millega saab massi ja balansseeringu arvutusi elektrooniliselt korrata ja kontrollida.
- c) Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega õhusõiduki kapten saab kindlaks määrata kütuselasti massi tegeliku tiheduse alusel või kui see ei ole teada, siis lennutegevuskäsiraamatus (OM) sätestatud meetodi kohaselt arvatud tiheduse alusel.
- d) Õhusõiduki kapten peab tagama, et:
- 1) õhusõiduk lastitakse kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ning
 - 2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- e) Käitaja peab määrama lennutegevuskäsiraamatus (OM) kindlaks lastimise ning massi ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad punktide a–d nõuetele. Süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

SPO.POL.115 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – äriplaneerimine lennukite ja kopteritega ning mitteäriplaneerimine lennukite keerukate mootorõhusõidukitega

a) Käitaja peab enne iga lennu või lendude seeriat määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta nii, et ei ületataks õhusõiduki massi ja balansseeringu piirnorme. Massi- ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:

- 1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;
- 2) vajaduse korral lennu andmed, number ja kuupäev;
- 3) õhusõiduki kapteni nimi;
- 4) dokumendi koostaja nimi;
- 5) õhusõiduki käitamise tühimag ja vastav raskuskese (CG);
- 6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
- 7) kütusest erinevate muude kuluainete mass (vajaduse korral);
- 8) lasti osad;
- 9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
- 10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad ning
- 11) massi ja raskuskeskme (CG) piirnormid.

b) Kui massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.

SPO.POL.116 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – leebemad nõuded

Olenemata SPO.POL.115 alapunkti a alapunktist 5 ei pea raskuskeskme asukohta massi- ja balansseeringudokumentides märkima, kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või kui on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses on võimalik tagada õige balansseering tegelikust lastist olenemata.

SPO.POL.120 Suutlikkus – üldist

Õhusõiduki kapten võib õhusõidukit käitada üksnes juhul, kui see on nõuetekohaselt suuteline täitma kohaldatavaid lennureegleid ning järgima lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muid piiranguid, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.

SPO.POL.125 Stardimassipiirangud – keerukad mootorlennukid

Käitaja peab tagama, et

a) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel ei ületa stardimassipiiranguid:

- 1) startimisel punkti SPO.POL.130 kohaselt;
- 2) marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI) punkti SPO.POL.135 kohaselt ning

3) maandumisel punkti SPO.POL.140 kohaselt,

lubades mööndusi seoses massi eeldatava vähenemisega lennu jooksul ning kütuse väljalaskmisega;

- b) mass stardi hoovõtu alguses ei ületa ühelgi juhul lennukäsiraamatus (AFM) kindlaks määratud maksimaalset maandumismassi lennuväljale või käitamiskohale vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, kui neid kasutatakse maksimaalse stardimassi määramiseks, ning
- c) arvestuslik mass kavandataval lennuväljal või käitamiskohas ja sihtlennuvälja varulennuväljal maandumise ajal ei ületa ühelgi juhul lennukäsiraamatus (AFM) kindlaks määratud maksimaalset maandumismassi asjaomastele lennuväljadele või käitamiskohtadele vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, kui neid kasutatakse maksimaalse maandumismassi määramiseks.

SPO.POL.130 Start – keerukad mootorlennukid

a) Maksimaalse stardimassi kindlaksmääramisel peab õhusõiduki kapten võtma arvesse järgmist:

- 1) arvestusliku stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi;
- 2) arvestuslik hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;
- 3) stardi katkestamise ja stardi jätkamise korral tuleb kasutada üht ja sama V1 väärtust, mis on kindlaks määratud lennukäsiraamatus (AFM), ning
- 4) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

b) Õhusõiduki kapten (v.a turbopropeller mootoriga lennukid, mille maksimaalne stardimass on kuni 5 700 kg) kapten peab stardil tekkinud mootoririkke korral tagama järgmise:

- 1) lennuk suudab stardi katkestada ja peatuda olemasoleva kiirendus-pidurdusdistantsi piires või
- 2) lennuk suudab starti jätkata ning kõikidest tõusutrajektoril olevatest takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõutakse punkti SPO.POL.135 järgimist võimaldavale positsioonile.

SPO.POL.135 Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga – keerukad mootorlennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et ühe mootori seiskumise korral marsruudi mis tahes punktis suudab mitmemootoriline lennuk jätkata lendu kuni sobiva lennuvälja või käitamiskohani, ilma et kordagi laskutaks allapoole minimaalset lubatud kõrgust takistuste kohal.

SPO.POL.140 Maandumine – keerukad mootorlennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et lähenemisel pärast kõikidest takistustest ohutut ülevõtet on lennuk suuteline mis tahes lennuväljal või käitamiskohas olemasoleva maandumisdistantsi piires ohutult maanduma ja peatuma või vesilennuk on suuteline kiirust piisavalt vähendada. Lubatud on teha lähenemis- ja maandumisvõtete eeldatavatest muudatustest tulenevaid mööndusi, kui suutlikkusandmete kindlaksmääramisel ei ole selliseid mööndusi tehtud.

SPO.POL.145 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – lennukid

Kui lennukit kasutatakse tihedalt asustamata ala kohal kõrgusel alla 150 m (500 jala), peab käitaja selliste lennukite jaoks, mis ei suuda kriitilise mootori rikke korral püsida horisontaalselt õhus:

a) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks;

- b) kehtestama meeskonnaliikmete koolitusprogrammi ning
- c) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

SPO.POL.146 Suutlikkus- ja käitamiskriteeriumid – kopterid

a) Õhusõiduki kapten võib käitada õhusõidukit tihedalt asustatud alade kohal tingimusel, et:

- 1) kopteril on A- või B-suutlikkusklassi sertifikaat ning
- 2) kehtestatud on ohutusmeetmed, et vältida maapinnal viibivate isikute või vara liigset ohustamist, ning lend ja selle standardsed käitamisprotseduurid (SOP) on kinnitatud.

b) Käitaja peab:

- 1) kehtestama käitamisprotseduurid mootoririkke tagajärgede minimeerimiseks;
- 2) kehtestama meeskonnaliikmete koolitusprogrammi ning
- 3) tagama kõigi pardal viibivate meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide teavitamise hädamaandumisprotseduuridest.

c) Käitaja peab tagama, et stardi-, maandumis- ja ripplennumass ei ületa maksimaalset massi, mis on ette nähtud:

- 1) ripplennul väljaspool maapinna mõjuala (HOGE), kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel või
- 2) kui valitsevatest tingimustest tulenevalt on väljaspool maapinna mõjuala toimuva ripplennu saavutamine ebatõenäoline, ei ületa kopteri mass maapinna mõjualas toimuva ripplennu maksimaalset massi (HIGE), kui kõik mootorid töötavad ettenähtud võimsusel, tingimusel et ettenähtud maksimaalse massi korral on olemasolevates tingimustes ripplend maapinna mõjualas võimalik.

D ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

SPO.IDE.A.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
- 2) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.A.215 sätestatud nõuete täitmiseks;
- 3) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.A.220 sätestatud nõuete täitmiseks või
- 4) need on paigaldatud lennukisse.

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

- 1) varukaitsmed;

- 2) kaasaskantav valgusti;
 - 3) täppiskell;
 - 4) kaardihoidik;
 - 5) esmaabikomplekt;
 - 6) pääste- ja signalisatsioonivahendid ning
 - 7) mereankur ja sildumisvahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mis ei ole käesoleva alajaoga ette nähtud, ning muu varustus, mis ei ole kohaldatavate lisadega ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei tohi kasutada nende mõõteriistade, seadmete ega lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktide SPO.IDE.A.215 ja SPO.IDE.A.220 nõuete täitmiseks;
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsesetavad või kättesaadavad.
- e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näituseid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

SPO.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei tohi alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on kehtestatud;
- b) keerukate mootorlennukite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes lennukite käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) piires või
- c) lennukile on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi vajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

SPO.IDE.A.115 Lennuvalgustus

Öisel ajal käitatavates lennukites peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;

- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- e) kõikide salongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning
- g) vesilennukina käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

SPO.IDE.A.120 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavates lennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetkurs;
 - 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus;
 - 5) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes, ja
 - 6) keerukate mootorlennukite puhul libisemine.
- b) Lennukites, mida käitatakse öisel ajal visuaallennuilma tingimustes (VMS) peavad lisaks punktis a nimetatule olema järgmised vahendid:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - i) pöörang ja libisemine;
 - ii) asend;
 - iii) vertikaalkiirus ja
 - iv) stabiliseeritud kurss
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;
- c) Keerukatel mootorlennukitel, mida käitatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust peab lisaks alapunktides a ja b nimetatule olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- d) Lennukites, mida käitatakse tingimustes, kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

e) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab lennukis teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
- 2) indikaatorkiirus;
- 3) pöörang ja libisemine (vajaduse korral);
- 4) asend (vajaduse korral);
- 5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);
- 6) stabiliseeritud kurss (vajaduse korral), ning
- 7) vajaduse korral Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

SPO.IDE.A.125 Instrumentaallennureeglite (IFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates lennukites peavad olema:

a) vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

- 1) magnetkurss;
- 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
- 3) rõhkkõrgus merepinnast;
- 4) indikaatorkiirus;
- 5) vertikaalkiirus;
- 6) pöörang ja libisemine;
- 7) asend;
- 8) stabiliseeritud kurss;
- 9) välisõhu temperatuur ja
- 10) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
- 2) indikaatorkiirus;
- 3) vertikaalkiirus;

- 4) pöörang ja libisemine;
 - 5) asend;
 - 6) stabiliseeritud kurss ja
 - 7) vajaduse korral, Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis; ning
- e) keerukates mootorlennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt, peab lisaks alapunktides a, b, c ja d sätestatud varustusele olema:
- 1) alternatiivne staatilise rõhu allikas;
 - 2) hõlpsat lugemist võimaldavad asendis kaardihoidik, mida saab öiste lendude ajal valgustada;
 - 3) teine sõltumatu vahend, millega mõõdetakse ja kuvatakse kõrgust merepinnast, kui see ei ole juba paigaldatud alapunkti e alapunkti 1 kohaselt ning
 - 4) põhitoitesüsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoiteallikas peab põhitoitesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab mõõteriistalt selgelt näha olema.

SPO.IDE.A.126 Lisaseadmed instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavateks ühe piloodiga lendudeks

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates ühe piloodiga lennukites peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

SPO.IDE.A.130 Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa, peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

- a) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011 või
- b) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

SPO.IDE.A.131 Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole sätestatud teisiti, peavad turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg, olema varustatud ACAS II-ga.

SPO.IDE.A.132 Pardailmaradar – keerukad mootorlennukid

Pardailmaradar peab olema järgmistel lennukitel, kui neid käitatakse öistel lendudel või instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes piirkonnas, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha:

- a) survestatud lennukid;

b) hermetiseerimata lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorlennukid

- a) Lennukites, mida käitatakse öisel ajal eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või jäätumise tekke kontrollimiseks.
- b) Valgustus jäätumise tekke kontrollimiseks ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

SPO.IDE.A.135 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates lennukites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

SPO.IDE.A.140 Kabiini helisalvestusseade

- a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistes lennukites:
- 1) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning
 - 2) lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 2 250 kg:
 - i) mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;
 - ii) millel on turboreaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor ning
 - iii) mille esmane tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda.
- b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalisel järjestuses salvestama järgmise:
- 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui need on paigaldatud;
 - 3) helikeskkond meeskonnakabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõigi kasutusel olevate suu- ja maskmikrofonide helisignaalid, ning
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
- e) Lisaks alapunktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestusseadmel (CVR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha seadme asukoha vees.

SPO.IDE.A.145 Pardaregistraator

- a) Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse ja toimimise ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema lennukis asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator (FDR) peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
- e) Pardaregistraatoril (FDR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha registraatori asukoha vees.

SPO.IDE.A.150 Andmeside salvestamine

- a) Lennukites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüsteemiga (ATS-üksustega) sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi ja piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuinfo;
 - v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - vi) õhusõiduki lennuaeagsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab; ning
 - vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - 2) teave, mis võimaldab kõik asjakohased salvestised viia korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning
 - 3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.
- b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning selle hilisemaks hõlpsaks kättesaamiseks salvestusseadmest tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.
- c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis SPO.IDE.A.140 sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestusseadmel peab olema seade, mis aitab kindlaks teha seadme asukoha vees.

- e) Salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemi suhtes kohaldatavad nõuded on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti SPO.IDE.A.140 alapunktides d ja e.

SPO.IDE.A.155 Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavaid nõuded võib täita järgmiselt:

- a) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR) või pardaregistraator (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid, või
- b) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR) ja pardaregistraator (FDR), võib kasutada kaht kombineeritud salvestusseadet, mis täidavad nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

SPO.IDE.A.160 Istmed, istmete turvavööd ja turvasüsteemid

Lennukites peavad olema:

- a) istmed või istekohad kõikidele pardal viibivatele meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;
- b) turvavöö igal istmel, ning igal istekohal turvasüsteem;
- c) mittekeerukates mootorlennukites igal lennumeeskonna liikme istmel õlarihmaga turvavöö, millel on üks avamispunkt;
- d) keerukates mootorlennukites õlarihmaga turvavöö, millel on üks avamispunkt ja milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:
- 1) igal lennumeeskonnaliikme istmel ning igal piloodiistme kõrval asuval istmel ning
 - 2) igal kabiinis asuval vaateleajastmel.

SPO.IDE.A.165 Esmaabikomplekt

- a) Lennukites peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
- 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ning
 - 2) uuendatud.

SPO.IDE.A.170 Lisahapnik – survestatud lennukid

- a) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Survestatud lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus salongide rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste vähemalt:
- 1) kogu lennuaja, mil salongi rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui kümne minuti varu;
 - 2) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades kogu lennuaja, mil piloodikabiini ja salongi rõhkkõrgus on 14 000–15 000 jalga;

- 3) kogu lennuaja, mil piloodikabiini ja salongi rõhkkõrgus on 10 000–14 000 jalga kauem kui 30 minutit ning
 - 4) kuni kümme minutit, kui tegemist on lennukitega, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest madalamal, kuid tingimustes, mis ei võimalda nelja minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jala.
- c) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgemal kui 25 000 jalga, peab olema:
- 1) seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul ning
 - 2) keerukatel mootorlennukitel kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele.

SPO.IDE.A.175 Lisahapnik – hermetiseerimata lennukid

- a) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat.
- b) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus salongide rõhkkõrgus on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid kogu lennuaja, mil salongi rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ning
 - 2) kõiki pardalviibijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus salongis on üle 13 000 jala.
- c) Olenemata alapunktist b on lubatud kindlaksmääratud kestusega viibimine kõrgusel 13 000–16 000 jalga ilma hapnikuvarustusest vastavalt punkti SPO.OP.195 alapunktile b.

SPO.IDE.A.180 Käsitulekustutid

- a) Lennukites, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid (TMG) ja ELA1 õhusõidukid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
 - 1) kabiinis ning
 - 2) igas kabiinist eraldatud salongis, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonna liikmetel on pääs kabiinist otse salongi.
- b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema koosõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustuti kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

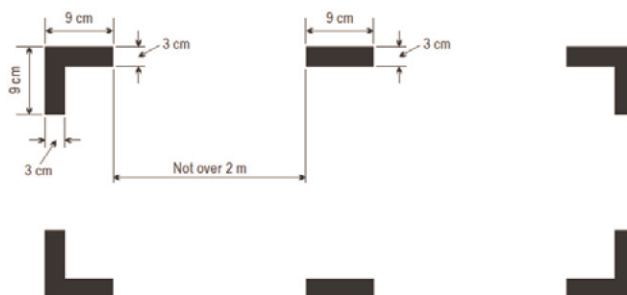
SPO.IDE.A.181 Päästekirves ja sõrgkang

Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg peab olema vähemalt üks päästekirves või sõrgkang, mis asub lennumeeskonna kabiinis.

SPO.IDE.A.185 Sissemurdmispunktide märgistus

Alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, märgistatakse lennukikerel vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus**SPO.IDE.A.190 Avariimajakas (ELT)**

a) Lennuki varustusse peab kuuluma järgmine:

- 1) lennukites, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või enne seda, peab olema mis tahes liiki avariimajakas;
- 2) lennukites, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, peab olema automaatne avariimajakas või
- 3) lennukites, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus, pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti käes olev personaalne raadiomajakas (PLB).

b) Mis tahes liiki avariimajakas ja personaalne raadiomajakas (PLB) peavad suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistes lennukites peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) ühemootorilised maalennukid, millega:

i) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või

ii) starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, kus õhusõiduki kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektor vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette;

2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal ning

3) lennukid, mida käitatakse hädamaandumiseks sobivast maismaast reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti kaugusel või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem.

b) Igal päästevestil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Veekogu kohal käitatavates vesilennukites peab olema:

1) mereankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja randumiseks, ankurdamiseks või vees manööverdamiseks ning

- 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
- d) Sellise lennuki kapten, mida käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel hädamaandumiseks sobivast kohast maismaal, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
 - 1) hädasignaalide saatmise vahendid;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada ning
 - 3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

SPO.IDE.A.200 Päästevahendid

a) Lennukites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

- 1) hädasignaalide saatmise vahendid;
- 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning
- 3) lennu toimumise marsruudile vastav täiendav päästevahendus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

b) Alapunkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevahendust ei pea olema, kui lennuk:

- 1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuajaga reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) sellise lennuki puhul, millega saab jätkata lennu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumise korral marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil või
 - ii) 30 minutit lennuajaga reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul või
- 2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90 minutit lennuajaga reisilennukiirusel hädamaandumiseks sobivast piirkonnast, kui tegemist on lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

SPO.IDE.A.205 Isikukaitsevahendid

Iga pardal viibiv isik peab kandma isikukaitsevahendeid, mis on kooskõlas tehtava töö liigiga.

SPO.IDE.A.210 Kõrvaklapid

- a) Lennuki kabiinis peavad määratud istekohal asuva iga lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suumikrofoniga või samaväärse mikrofoniga.
- b) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal, peab olema manuaalsel tangaaži- ja kallakujuhisel saatenupp iga ettenähtud lennumeeskonna liikme jaoks.

SPO.IDE.A.215 Raadiosideseadmed

- a) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal või kui see on ette nähtud õhuruumi suhtes kohaldatavate nõuetega, peavad olema raadiosideseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:
- 1) võimaldama kahe-suunalist sidet lennu juhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtma lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogiateavet;
 - 3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahe-suunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning
 - 4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.

SPO.IDE.A.220 Navigatsiooniseadmed

- a) Lennukites peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:
- 1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas ning
 - 2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.
- b) Lennukites peavad olema piisavad navigatsiooniseadmed selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või erakorralisele olukorrale vastav toiming ohutult teostada.
- c) Sellistes lennukites, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Lennukites peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

2. JAOTIS**Kopterid****SPO.IDE.H.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

- a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.H.215 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 3) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.H.220 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 4) need on kopterisse paigaldatud.

- b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) kaardihoidik;
 - 4) esmaabikomplekt;
 - 5) pääste- ja signalisatsioonivahendid ning
 - 6) mereankur ja sildumisvahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei tohi kasutada nende mõõteriistade, seadmete ega lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktides SPO.IDE.H.215 ja SPO.IDE.H.220 sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.
- e) Lennumeeskonna liikme poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatesuunda, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

SPO.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei tohi alustada, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) kopterit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on kehtestatud;
- b) keerukate mootorkopterite ja ärilises lennutegevuses kasutatavate mis tahes kopterite käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse üldloetelu (MMEL) piires või
- c) kopterile on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.H.115 Lennuvalgustus

Öisel ajal käitatavates kopterites peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- e) kõikide salongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning
- g) amfiibkopterites rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrke vältimiseks merel.

SPO.IDE.H.120 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt kasutatavates kopterites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetkurss;
 - 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus ja
 - 5) libisemine.
- b) Kopterites, mida kasutatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmised vahendid:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - i) asend;
 - ii) vertikaalkiirus ja
 - iii) stabiliseeritud kurss
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriist ei saa piisavat toidet, ning
 - 3) keerukates mootorkopterites vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- c) Kopterites, mida kasutatakse tingimustes, kus nähtavus on alla 1 500 m või kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ilma ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- d) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab kopteris teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
 - 1) rõhkkõrgus merepinnast;

- 2) indikaatorkiirus;
- 3) libisemine;
- 4) asend (vajaduse korral);
- 5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);
- 6) stabiliseeritud kurss, kui see on asjakohane.

SPO.IDE.H.125 Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavad lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitatavates kopterites peavad olema:

a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

- 1) magnetkurss;
- 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
- 3) rõhkkõrgus merepinnast;
- 4) indikaatorkiirus;
- 5) vertikaalkiirus;
- 6) libisemine;
- 7) asend;
- 8) stabiliseeritud kurss ja
- 9) välisõhu temperatuur;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet,

c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:

- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
- 2) indikaatorkiirus;
- 3) vertikaalkiirus;
- 4) libisemine;
- 5) asend ja
- 6) stabiliseeritud kurss

d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;

e) varu-aviohorisont ning

f) keerukates mootorkopterites:

1) alternatiivne staatilise rõhu allikas ning

2) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidik, mida saab öiste lendude ajal valgustada.

SPO.IDE.H.126 Lisaseadmed instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitavateks ühe piloodiga (IFR) lendudeks

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt käitavates ühe piloodiga kopterites peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

SPO.IDE.H.132 Pardailmaradar – keerukad mootorkopterid

Kopterites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite kohaselt või öisel ajal, peab olema pardailmaradar, kui olemasolevad kehtivad ilmateated näitavad, et kavandatud marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha.

SPO.IDE.H.133 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes – keerukad mootorkopterid

a) Kopterites, mida käitatakse öisel ajal eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või jäätumise tekke kontrollimiseks.

b) Valgustus jäätumise tekke kontrollimiseks ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

SPO.IDE.H.135 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmaga käitavates kopterites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

SPO.IDE.H.140 Kabiini helisalvestusseade

a) Kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) üle 7 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR).

b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.

c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalisel järjestuses salvestama järgmise:

1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;

2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;

3) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaaliid ning

4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaaliid.

d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter hakkab liikuma oma mootori jõul, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter enam oma mootori jõul edasi ei liigu.

- e) Lisaks alapunktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel piloodikabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestil (CVR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha salvesti asukoha vees.

SPO.IDE.H.145 Pardaregistraator

- a) Kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 3 175 kg ja mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ning millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha kopteri trajektoori, kiiruse, asendi, mootorite võimsuse ja toimimise, ning see peab suutma säilitada vähemalt eelnenud kümne tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema kopteris asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator (FDR) peab automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui kopter hakkab liikuma oma mootori jõul, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter enam oma mootori jõul edasi ei liigu.
- e) Kabiini helisalvestil (FDR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha salvesti asukoha vees.

SPO.IDE.H.150 Andmeside salvestamine

- a) Selliste kopterite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksusega (ATS-üksusega) sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi ja piloodi vaheline suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuinfo;
 - v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - vi) õhusõiduki lennuaeagsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab ning
 - vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - 2) teave, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi; ning
 - 3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.
- b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning selle hilisemaks hõlpsaks kättesaamiseks salvestusseadmele tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.

- c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis SPO.IDE.H.140 sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestusseadmel peab olema seade, mis aitab kindlaks teha seadme asukoha vees.
- e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti SPO.IDE.H.140 alapunktides d ja e.

SPO.IDE.H.155 Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

SPO.IDE.H.160 Istmed, istmete turvavööd ja turvasüsteemid

- a) Kopteris peavad olema:
 - 1) istmed või istekohad kõikidele pardal viibivale meeskonnaliikmetele või eritööde spetsialistidele;
 - 2) turvavöö igal istmel ning igal istekohal turvasüsteem;
 - 3) õlarihmaga turvavöö igal reisijaistmel, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2012, ning
 - 4) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal.
- b) Õlarihmaga turvavööl peab olema üks avamispunkt.

SPO.IDE.H.165 Esmaabikomplekt

- a) Kopteris peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ning
 - 2) uuendatud.

SPO.IDE.H.175 Lisahapnik – hermetiseerimata kopterid

- a) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat.
- b) Hermetiseerimata kopteritel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus salongisektsioonides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid kogu lennuaja, mil salongi rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ning
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu lennuaja, mil rõhkkõrgus salongis on üle 13 000 jala.

- c) Olenemata alapunktist b on lubatud kindlaksmääratud kestusega viibimine kõrgusel 13 000–16 000 jalga ilma hapnikuvarustusega vastavalt SPO.OP.195 alapunktile b.

SPO.IDE.H.180 Käsitulekustutid

- a) Kopteris, välja arvatud ELA2 kopterid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud salongis, välja arvatud juhul, kui lennumeeskonna liikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

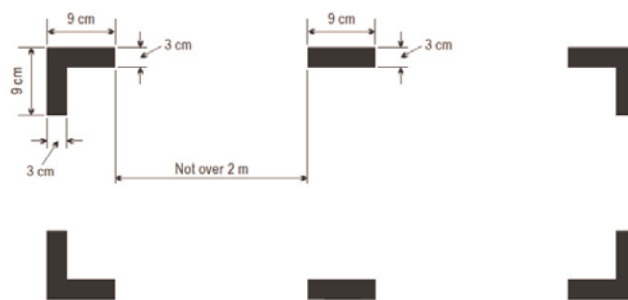
- b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

SPO.IDE.H.185 Sissemurdmispunktide märgistus

Alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, märgistatakse kopteri kerel vastavalt joonisele 1.

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



SPO.IDE.H.190 Avariimajakas (ELT)

- a) Kopterites, mille sertifitseeritud maksimaalne istekohtade arv on üle kuue, peavad olema:

1) automaatne avariimajakas (ELT) ning

2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, kui kopterit käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast.

- b) Kopterites, mille sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on kuni kuus, peab olema pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti käes olev personaalne raadiomajakas (PLB).

- c) Mis tahes liiki avariimajakas ja personaalne raadiomajakas (PLB) peavad suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Lendamine veekogu kohal – mittekeerukad mootorkopterid

- a) Kopteris peab järgmistel juhtudel olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või istekohalt kergesti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või

- 2) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või
 - 3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemistrajektoor on vee kohal.
- b) Igal päästevestil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
- c) Sellise kopteri kapten, mida käitatakse veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on lühem, määrab kindlaks kopteris viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
- 1) hädasignaali saatmise vahendid;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning
 - 3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.
- d) Kopteri kapten peab määrama kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas kõik pardalviibijad peavad kandma alapunkti a kohaselt nõutavaid päästeveste või mitte.

SPO.IDE.H.197 Päästevestid – keerukad mootorkopterid

- a) Kopteris peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud, järgmistel juhtudel:
- 1) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima;
 - 2) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või
 - 3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- või lähenemistrajektoor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaandumine vette.
- b) Igal päästevestil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

SPO.IDE.H.198 Kaitseülikonnad – keerukad mootorkopterid

Kõik pardalviibijad peavad kandma kaitseülikonda, kui:

- a) lennatakse veekogu kohal avameretööde tugiteenuste raames reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima ja kui:
- 1) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C, või
 - 2) eeldatav päästeaeg ületab eeldatava eluspüsimisaja või

b) kui õhusõiduki kapten seda riskianalüüsisist lähtudes otsustab, võttes arvestades järgmisi tingimusi:

- 1) lend toimub veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants ning kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima ning
- 2) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C.

SPO.IDE.H.199 Päästeparved, pääste-avariimajakad (ELT) ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal – keerukad mootorkopterid

Kopterites, mida käitatakse:

- a) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või
- b) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast, kui kopter ei ole kriitilise mootori rikke korral suuteline horisontaalselt õhus püsima ning kui õhusõiduki piloot seda riskianalüüsisist lähtudes otsustab, peab olema:
 - 1) vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil;
 - 2) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning
 - 3) päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

SPO.IDE.H.200 Päästevarustus

Kopterites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

- a) hädasignaali saatmise vahendid;
- b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning
- c) lennumarsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

SPO.IDE.H.201 Maandumiseks sobimatu mereala kohal avamerelende tegevate kopterite suhtes kehtivad lis nõuded – keerukad mootorkopterid

Avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast käitatavad kopterid peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) kui õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C või et eeldatav päästeaeg ületab arvestusliku eluspüsimisaja või kui lend on kavandatud öisele ajale, peavad kõik pardal viibivad meeskonnaliikmed ja eritööde spetsialistid kandma kaitseülkondi.
- b) Kõik punktile SPO.IDE.H.199 vastavad pardal olevad päästeparved paigaldatakse nii, et need oleksid kasutatavad samades meretingimustes, kus hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid vette hädamaandumise nõuete täitmisel sertifitseerimise raames.
- c) Kopteris peab olema evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust.

- d) Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud ning nende avamise vahendid peavad olema selgelt arusaadaval viisil märgistatud, et juhendada väljapääse kasutavaid pardalviibijaid nii päevasel kui ka öisel ajal. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on ümber vajunud ja salong on vee all.
- e) Vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud ukсед peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmatingimustes.
- f) Kõik salongi ukсед, aknad ja muud avad, mis on ette nähtud kasutamiseks veealuse väljapääsuna, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega.
- g) Päästeveste tuleb kanda kogu aeg, välja arvatud juhul, kui eritööde spetsialist või meeskonnaliige kannab integreeritud kaitseülrikonda, millel on nii kaitseülrikonna kui ka päästevesti omadused.

SPO.IDE.H.202 Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteri varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:

- a) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks; ning
- b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

SPO.IDE.H.203 Kõik veekogu kohal käitatavad kopterid – hädamaandumine vette

Keerukad mootorkopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, ja mittekeerukad mootorkopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal rohkem kui 50 meremiili kaugusel maast, peavad olema:

- a) asjakohaste lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette maandumiseks projekteeritud;
- b) sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt asjakohastele lennukõlblikkuseeskirjadele või
- c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

SPO.IDE.H.205 Isikukaitsevahendid

Iga pardal viibiv isik peab kandma isikukaitsevahendeid, mis on kooskõlas tehtava töö liigiga.

SPO.IDE.H.210 Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteri igal piloodil, meeskonnaliikmel ja/või eritööde spetsialisti jaoks ette nähtud istekohal olema suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhiste juures saatenupp.

SPO.IDE.H.215 Raadiosideseadmed

- a) Kopterites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) kohaselt või öisel ajal, või kui õhuruumi suhtes kohaldatavad nõuded seda ette näevad, peavad olema raadiosideseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:
 - 1) võimaldama kahesuunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtma vastu meteoroloogiateavet;

- 3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning
 - 4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme rike.
 - c) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteri igal piloodil ja meeskonnaliikme jaoks ette nähtud istekohal lisaks punkti SPO.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile olema juhiste juures saatenupp.

SPO.IDE.H.220 Navigatsiooniseadmed

- a) Kopterites peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:
 - 1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas; ning
 - 2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.
- b) Kopterites peavad olema piisavad navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerida vastavalt alapunktile a või erakorralisele olukorrale vastav toiming ohutult teostada.
- c) Sellistes kopterites, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilмага maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

SPO.IDE.H.225 Transponder

Kopterites peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

3. JAOTIS

Purilennukid

SPO.IDE.S.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.S.145 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 3) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.S.150 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 4) need on purilennukisse paigaldatud.
- b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
 - 1) kaasaskantav valgusti;

- 2) täppiskell ning
 - 3) pääste- ja signalisatsioonivahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei tohi kasutada nende mõõteriistade, seadmete ega lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisas sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired ei kahjusta purilennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonnaliikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

SPO.IDE.S.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei tohi alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik purilennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) purilennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse lootelule (MEL), kui see on olemas; või
- b) purilennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.S.115 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad

- a) Päevasel ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavates purilennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) motopurilennukite puhul magnetkurss;
 - 2) kellaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus.
- b) Purilennukites, mida käitatakse tingimustes, kus purilennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) vertikaalkiirus;
 - 2) asend või pöörang ja libisemine ning
 - 3) magnetkurss.

SPO.IDE.S.120 Pilvedes lendamine – lennu- ja navigeerimismõõteriistad

Purilennukites, mida käitatakse pilvedes, peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

- a) magnetkurss;

- b) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;
- c) rõhkkõrgus merepinnast;
- d) indikaatorkiirus;
- e) vertikaalkiirus ning
- f) pöörang ja libisemine.

SPO.IDE.S.125 Istmed ja turvasüsteemid

a) Purilennukites peavad olema:

- 1) iste iga pardal viibiva isiku jaoks ning
- 2) igal istmel vastavalt lennukäsiraamatule (AFM) õlarihmaga turvavöö.

b) Õlarihmaga turvavööl peab olema üks avamispunkt.

SPO.IDE.S.130 Lisahapnik

Purilennukites, mida kasutatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, kui rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit ning
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu aja, mil rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

SPO.IDE.S.135 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal kasutatava purilennuki kapten määrab kindlaks purilennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ja otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest või samaväärne ujuvvahend, mida kantakse seljas või mis asub kohas, kus see on istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud;
- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikmel või eritööde spetsialistil käes olev personaalne raadiomajakas (PLB), mis suudab samaaegselt edastada signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz ning
- c) hädasignaali saatmise vahendid juhul, kui:
 - 1) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või
 - 2) starditakse või maandutakse lennuväljal, kus stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik hädamaandumine vette.

SPO.IDE.S.140 Päästevarustus

Purilennukis, mida kasutatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ning päästevarustus.

SPO.IDE.S.145 Raadiosideseadmed

- a) Purilennukis peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet asjaomase õhuruumi lennuliiklus-sidejaamadega ja seal kehtivatele nõuetele vastavatel sagedustel, kui need seadmed on selles õhuruumis nõutavad.
- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadiosideseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigatsiooniseadmed

Purilennukites peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata vastavalt järgmisele:

- a) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas ning
- b) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

SPO.IDE.S.155 Transponder

Purilennukil peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

4. JAOTIS**Õhupallid****SPO.IDE.B.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

- a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis SPO.IDE.B.145 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 3) need on õhupallile paigaldatud.
- b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
 - 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) esmaabikomplekt ning
 - 4) pääste- ja signaalsatsioonivahendid;
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mis käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mis teiste kohaldatavate lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) lennumeeskond ei tohi kasutada nende mõõteriistade, seadmete ega lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisas sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei tohi kahjustada õhupalli lennukõlblikkust.

- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitletavad või kättesaadavad.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

SPO.IDE.B.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei või alustada, kui mõni kavandatud lennuks vajalik õhupalli mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta, välja arvatud juhul, kui:

- a) õhupalli käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas või
- b) õhupallil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

SPO.IDE.B.110 Lennuvalgustus

Öisel ajal käitatavates õhupallides peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltuled;
- b) õhupalli ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus;
- c) kaasaskantav valgusti.

SPO.IDE.B.115 Visuaallennureeglite (VFR) kohased lennud – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) kohaselt käitatavates õhupallides peavad olema:

- a) vahend triivsuuna kuvamiseks ning
- b) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
- 1) kellaaeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 2) vertikaalkiirus, kui lennukäsiraamatus (AFM) seda nõutakse, ning
 - 3) rõhkkõrgus, kui see on ette nähtud lennukäsiraamatus (AFM), või õhuruumi nõuetega või kui seoses hapniku kasutamisega on vaja kontrollida kõrgust.

SPO.IDE.B.120 Esmaabikomplekt

- a) Õhupallides peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav ning
 - 2) uuendatud.

SPO.IDE.B.121 Lisahapnik

Õhupallides, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, kui rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ning

b) kõiki meeskonnaliikmeid ja eritööde spetsialiste kogu aeg, mil rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

SPO.IDE.B.125 Käsitulekustutid

Kuumaõhu-õhupallis peab olema vähemalt üks käsitulekustuti, kui see on ette nähtud asjakohaste sertifitseerimisnõuetega.

SPO.IDE.B.130 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal käitatava õhupalli kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

- a) iga pardal olevale isiku jaoks päästevest, mis peab olema seljas või asuma kohas, kus see istmelt või istekohalt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud;
- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikme või eritööde spetsialisti käes olev personaalne raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz ning
- c) hädasignaalide saatmise vahendid.

SPO.IDE.B.135 Päästevarustus

Õhupallides, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

SPO.IDE.B.140 Muu varustus

Kõikidel õhupallimeeskonna liikmetel peavad olema kaitsekindad.

a) Kuumaõhu- ja segaõhupallides peab olema:

- 1) alternatiivne süüteallikas;
- 2) kütusekoguse mõõtmise ja kuvamise vahend;
- 3) tulekustutustekk või tulekindel kate ning
- 4) vähemalt 25 m pikkune laskumisnõör.

b) Gaasiõhupallis peab olema:

- 1) nuga ning
- 2) vähemalt 20 m pikkune looduslikust kiust või elektrit juhtivast materjalist laskumisnõör.

SPO.IDE.B.145 Raadiosideseadmed

a) Õhupallides peavad olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet asjaomase õhuruumi lennuliiklus-sidejaamadega ja seal kehtivatele nõuetele vastavatel sagedustel, kui need seadmed on selles õhuruumis nõutavad.

- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadiosideseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponder

Õhupallides peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

E ALAJAGU

ERINÕUDED

1. JAOTIS

Kopterite lennud rippvälislastiga (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardsete käitamisprotseduurid

Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

- a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamiskiirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
- b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
- c) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;
- d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- e) rippvälislastiga lendude (HESLO) sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;
- f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

SPO.SPEC.HESLO.105 Kopterite rippvälislastiga lendude (HESLO) erivarustus

Kopteris peab olema vähemalt::

- a) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu(de)/lasti vaatlemiseks ning
- b) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.

SPO.SPEC.HESLO.110 Ohtlike kaupade vedu

Käitaja, kes veab ohtlike kaupu mehitamata kohtadesse/kohtadest või kaugetesse asukohtadesse/asukohtadest, peab pädevalt asutuselt taotlema loa kalduda kõrvale tehnilise juhendi sätetest, kui nimetatud juhendi nõuded on kavas täitmata jätta.

2. JAOTIS

Inimvälislastiga lennud (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standardsete käitamisprotseduurid

Kopterite inimvälislastiga lendude (HEC) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

- a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamiskiirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
- b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;

- c) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;
- d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- e) inimvälislastiga lendude (HEC) sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;
- f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

SPO.SPEC.HEC.105 Inimvälislastiga lendude (HEC) erivarustus

- a) Kopteri varustusse peavad kuuluma järgmised vahendid:
 - 1) ripplastiseade või lastikonks;
 - 2) üks lastiohutuspeegel või alternatiivne vahend konksu vaatlemiseks ning
 - 3) üks lastimõõtur, välja arvatud juhul, kui lasti massi määramiseks kasutatakse muud meetodit.
- b) Kõigil ripplasti- ja lastikonksuseadmetel ning nende hilisematel modifikatsioonidel peab olema kavandatavaks kasutusotstarbeks sobiv lennukõlblikkussertifikaat.

3. JAOTIS

Langevarjulennud (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardset käitamisprotseduurid

Langevarjulendude (PAR) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

- a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispääringud, ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
- b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
- c) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik koolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast koolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;
- d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- e) langevarjulendude sooritamiseks vajalikud suutlikkuskriteeriumid;
- f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

SPO.SPEC.PAR.105 Meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide vedu

Punkti SPO.GEN.106 alapunktis c sätestatud nõuet ei kohaldata selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes sooritavad langevarjuhüppeid.

SPO.SPEC.PAR.110 Istmed

Olenemata punkti SPO.IDE.A.160 alapunktist a ja punkti SPO.IDE.H.160 alapunkti a alapunktist 1 võib istmena kasutada põrandat, kui eritööde spetsialisti jaoks on olemas vahendid, millest kinni hoida või millega end kinnitada.

SPO.SPEC.PAR.115 Lisahapnik

Olenemata punkti SPO.OP.195 alapunktist a ei kohaldata lisahapniku kasutamise nõuet muude meeskonnaliikmete kui õhusõiduki kapteni suhtes ja selliste eritööde spetsialistide suhtes, kes täidavad eritööga seoses vajalikke ülesandeid, kui salongi rõhkkõrgus on:

- a) üle 13 000 jala kuni kuus minutit;
- b) üle 15 000 jala kuni kolm minutit.

SPO.SPEC.PAR.120 Lendamine veekogu kohal

Kui õhupalli, mille pardal on rohkem kui kuus isikut, käitatakse veekogu kohal, määrab õhupalli kapten kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale avariimajakas (ELT), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Ohtlike kaupade väljutamine

Olenemata punktist SPO.GEN.155 võivad langevarjurid loa olemasolu korral teha tihedalt asustatud ala kohal õhusõidukist näidishüppeid ja kanda seejuures suitsujäljeseadmeid, tingimusel et need on toodetud spetsiaalselt selleks otstarbeks.

4. JAOTIS

Vigurlennud (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standardsed käitamisprotseduurid**

Vigurlendude (ABF) standardsetes käitamisprotseduurides tuleb kindlaks määrata järgmine:

- a) pardal olevad seadmed, sealhulgas nende käitamispirangud ning vajaduse korral vastavad kanded minimaalvarustuse loetelus (MEL);
- b) meeskonna koosseis ning meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide töökogemuse nõuded;
- c) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide tööülesannete täitmiseks vajalik kooolitus ning nõuded, mida kohaldatakse meeskonnaliikmetele ja eritööde spetsialistidele asjaomast kooolitust korraldavate isikute kvalifikatsiooni ja nimetamise suhtes;
- d) meeskonnaliikmete ja eritööde spetsialistide kohustused ja tööülesanded;
- e) vigurlendude sooritamiseks vajalikud suutlikkusriteeriumid;
- f) tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduurid.

SPO.SPEC.ABF.105 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

Vigurlendudel ei pea pardal olema järgmisi punkti SPO.GEN.140 alapunktis a loetletud dokumente:

- a) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
- b) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;
- c) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsignaalide kohta ning
- d) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta.

SPO.SPEC.ABF.115 Varustus

Vigurlendude suhtes ei pea kohaldama järgmisi varustusnõudeid:

- a) punktide SPO.IDE.A.165 ja SPO.IDE.H.165 kohased esmaabikomplektid;
 - b) punktide SPO.IDE.A.180 ja SPO.IDE.H.180 kohased käsitulekustutid ning
 - c) punktide SPO.IDE.A.190 ja SPO.IDE.H.190 kohased avariimajakad või personaalsed raadiomajakad.”
-

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET