

32008R0859

20.9.2008.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 254/1

UREDBA KOMISIJE (EZ) br. 859/2008**od 20. kolovoza 2008.****o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 u odnosu na usklađivanje tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka koji se primjenjuju na komercijalni zračni prijevoz**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3922/91 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva⁽¹⁾, a posebno njezin članak 11. stavak 1.,

budući da:

(1) Uredbom (EEZ) br. 3922/91 predviđa se da Komisija donosi izmjene zajedničkih tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka navedenih u njezinom Prilogu III., koje su potrebne radi znanstvenog i tehničkog napretka.

(2) Prilog III. Uredbi (EEZ) br., 3922/91 temelji se na skupu usklađenih pravila koja su donijele Zajedničke zrakoplovne vlasti (Joint Aviation Authorities – JAA) i koja se nazivaju Zajednički zrakoplovni zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz (zrakoplovi) (JAR-OPS 1).

(3) Uredbom (EEZ) br. 8/2008⁽²⁾ ažuriran je Prilog III. kako bi se u njemu odrazile izmjene JAR-OPS-a provedene od 1. siječnja 2005. (izmjene 9 do 12), prije datuma početka primjene tog Priloga (16. srpanj 2008.).

(4) Na temelju daljnjeg rada Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, do donošenja provedbenih uredaba predviđenih Uredbom (EZ) 8/2008, taj bi se Prilog morao ponovno izmijeniti kako bi se uključili određeni detaljni tehnički i operativni zahtjevi koji se odnose na najvažnije elemente u vezi sa sigurnosti navedenom u tom Prilogu.

(5) Te nove zahtjeve trebalo bi početi primjenjivati bez odlaganja. Međutim, industriji i nadležnim tijelima potrebno je pripremno razdoblje za provedbu složenih odredaba koje se odnose na operacije u svim vremenskim uvjetima i osposobljavanje kabinskog osoblja.

(6) Prilog III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91 treba stoga na odgovarajući način izmijeniti.

(7) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa uspostavljenog člankom 12. Uredbe (EEZ) br. 3922/91,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog III. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3922/1991 zamjenjuje se Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.1. Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europske unije*.⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4.⁽²⁾ SL L 10, 12.1.2008., str. 1.

2. Odredbe Priloga ovoj Uredbi koje se odnose na stavke OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, Dodatak 1. stavku OPS 1.1005, Dodatak 1. stavku OPS 1.1010, Dodatak 1. stavku OPS 1.1015 i Dodatak 3. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015, primjenjuju se od 16. srpnja 2009.

3. Odredbe Priloga ovoj Uredbi koje se odnose na stavke OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455,

OPS 1.460, Dodatak 1. stavku OPS 1.430, Dodatak 1. stavku OPS 1.440, Dodatak 1. stavku OPS 1.450 i Dodatak 1. stavku OPS 1.455, primjenjuju se od 16. srpnja 2011.

4. Do primjene odredaba iz stavaka 2. i 3. nastavljaju se primjenjivati odgovarajuće odredbe Priloga Uredbi (EEZ) 8/2008.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 20. kolovoza 2008.

Za Komisiju
Antonio TAJANI
Potpredsjednik

PRILOG

„PRILOG III.

Zajednički tehnički zahtjevi i upravni postupci koji se primjenjuju na komercijalni zračni prijevoz zrakoplovom

OPS 1: Komercijalni zračni prijevoz (zrakoplovi)

Sadržaj (opći pregled)

PODODJELJAK A	—	Područje primjene i definicije
PODODJELJAK B	—	Općenito
PODODJELJAK C	—	Certificiranje i nadziranje operatora
PODODJELJAK D	—	Operativni postupci
PODODJELJAK E	—	Operacije u svim vremenskim uvjetima
PODODJELJAK F	—	Performansa općenito
PODODJELJAK G	—	Performansa klase A
PODODJELJAK H	—	Performansa klase B
PODODJELJAK I	—	Performansa klase C
PODODJELJAK J	—	Masa i ravnoteža
PODODJELJAK K	—	Instrumenti i oprema
PODODJELJAK L	—	Komunikacijska i navigacijska oprema
PODODJELJAK M	—	Održavanje zrakoplova
PODODJELJAK N	—	Letačka posada
PODODJELJAK O	—	Kabinska posada
PODODJELJAK P	—	Priručnici, dnevnici i evidencije
PODODJELJAK Q	—	Ograničenja vremena letenja i vremena provedenog na dužnosti i zahtjevi u vezi s odmorom
PODODJELJAK R	—	Zračni prijevoz opasnog tereta
PODODJELJAK S	—	Zaštita

PODODJELJAK A

PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

OPS 1.001

Područje primjene

U dijelu 1. OPS-a propisuju se zahtjevi koji se primjenjuju na operaciju bilo kojeg civilnog zrakoplova u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza koji obavlja bilo koji operator čije je glavno sjedište i, ako postoji, registrirano sjedište u državi članici, dalje u tekstu operator. OPS 1 se ne primjenjuje:

1. na zrakoplove koji se koriste u vojne, carinske ili policijske svrhe; niti
2. na letove koji se obavljaju radi spuštanja padobranaca i gašenja požara te s tim povezane letove pozicioniranja i povratne letove na kojima se prevoze osobe koje se obično prevoze pri spuštanju padobranaca ili gašenju požara; niti
3. na letove koji se obavljaju neposredno prije, tijekom ili neposredno nakon obavljanja radova iz zraka pod uvjetom da su ti letovi povezani s radovima iz zraka i da se na njima, osim članova posade, ne prevozi više od 6 osoba neophodnih za obavljanje radova iz zraka.

OPS 1.003

Definicije

(a) Za potrebe ovog Priloga:

1. „Prihvaćen/prihvatljiv” znači da nadležno tijelo ne osporava primjerenost namjeravanoj svrsi.
2. „Odobren (od strane nadležnog tijela)” znači dokumentiran (od strane nadležnog tijela) kao primjeren namjeravanoj svrsi.
3. „Glavna lista minimalne opreme (MMEL)” znači glavna lista (uključujući preambulu) primjerena tipu zrakoplova, o utvrđivanju onih instrumenata, dijelova opreme ili funkcija koji, uz održavanje namjeravane razine sigurnosti u primjenjivim specifikacijama svjedodžbe o plovidbenosti, mogu privremeno biti neoperativni, bilo radi svojstvene redundantnosti dizajna i/ili radi specificiranih operativnih postupaka, uvjeta ili ograničenja i postupaka, uvjeta ili ograničenja održavanja, a u skladu s primjenjivim postupcima za kontinuiranu plovidbenost.
4. „Lista minimalne opreme (MEL)” znači lista (uključujući preambulu) kojom se predviđa operacija zrakoplova u specificiranim uvjetima, s određenim instrumentima, dijelovima opreme ili funkcijama, koji su na početku leta bili neoperativni. Ovu listu izrađuje operator za svoj određeni zrakoplov, uzimajući u obzir svoju definiciju zrakoplova te relevantne operativne uvjete i uvjete održavanja u skladu s postupkom koji je odobrilo nadležno tijelo.

(b) Dio M i dio 145 koji se navode u ovom Prilogu dijelovi su iz Uredbe Komisije (EZ) br. 2042/2003 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ SL L 315, 28.11.2003., str. 1.

PODODJELJAK B

OPĆENITO

OPS 1.005

Općenito

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza na način koji nije u skladu s dijelom 1. OPS-a. Za operacije zrakoplova koji imaju klasu performanse B, ublaženi zahtjevi mogu se naći u Dodatku 1. stavku OPS 1.005 podstavku (a).
- (b) Operator mora ispunjavati primjenjive retroaktivne zahtjeve plovidbenosti za zrakoplove kojima obavlja komercijalni zračni prijevoz.
- (c) Svakim se zrakoplovom operira u skladu s uvjetima iz njegove svjedodžbe o plovidbenosti i u okviru odobrenih ograničenja sadržanih u njegovom letačkom priručniku zrakoplova.
- (d) Svi uređaji za simulirano osposobljavanje (STD) kao što su simulatori letenja ili uređaji za osposobljavanje za letenje (FTD), koji zamjenjuju zrakoplov za svrhe osposobljavanja i/ili provjere, moraju ispunjavati zahtjeve koji se primjenjuju na uređaje za simulirano osposobljavanje. Operator koji namjerava upotrebljavati takav STD mora dobiti odobrenje nadležnog tijela.

OPS 1.020

Zakoni, drugi propisi i postupci – Odgovornosti operatora

Operator mora osigurati:

- 1. da je svim zaposlenicima stavljeno na znanje da moraju poštovati zakone, druge propise i postupke onih država u kojima se obavljaju operacije, a koji se odnose na obavljanje njihovih dužnosti; i
- 2. da su svi članovi posade upoznati sa zakonima, drugim propisima i postupcima koji se odnose na obavljanje njihovih dužnosti.

OPS 1.025

Zajednički jezik

- (a) Operator mora osigurati da svi članovi posade mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.
- (b) Operator mora osigurati da svi članovi operativnog osoblja razumiju jezik na kojem su napisani oni dijelovi operativnog priručnika koji se odnose na njihove dužnosti i odgovornosti.

OPS 1.030

Lista minimalne opreme – Odgovornosti operatora

- (a) Operator za svaki zrakoplov utvrđuje listu minimalne opreme (MEL) koju odobrava nadležno tijelo. Ona se temelji na glavnoj listi minimalne opreme (MMEL) (ako postoji), koju je odobrilo nadležno tijelo, ali ne smije biti manje ograničavajuća od nje.
- (b) Operator ne smije operirati zrakoplovom na način koji nije u skladu s MEL-om, osim ako to odobri nadležno tijelo. Bilo kojim takvim dopuštenjem ne dopušta se ni u kakvim okolnostima operacija kojom se ne poštuju ograničenja iz MMEL-a.

OPS 1.035

Sustav kvalitete

- (a) Operator uspostavlja jedan sustav kvalitete i imenuje jednog voditelja kvalitete koji nadzire sukladnost s postupcima i primjerenost postupaka potrebnih za osiguravanje sigurnih operativnih praksa i plovidbenih zrakoplova. Nadzor sukladnosti mora uključivati sustav povratnih informacija odgovornom rukovoditelju (vidjeti također stavak OPS 1.175 podstavak (h)), kako bi se prema potrebi osigurala korektivne mjere.
- (b) Sustav kvalitete mora uključivati program osiguravanja kvalitete koji sadrži postupke namijenjene za provjeru da li se sve operacije obavljaju u skladu sa svim primjenjivim zahtjevima, standardima i postupcima.
- (c) Sustav kvalitete i voditelj kvalitete moraju biti prihvatljivi nadležnom tijelu.
- (d) Sustav kvalitete mora biti opisan u odgovarajućoj dokumentaciji.
- (e) Neovisno o gornjem podstavku (a), nadležno tijelo može prihvatiti dva voditelja kvalitete, jednog za operacije i jednog za održavanje, pod uvjetom da operator ima jednu jedinicu za upravljanje kvalitetom, kako bi se osiguralo da se sustav kvalitete primjenjuje ujednačeno na cjelokupnu djelatnost.

OPS 1.037

Program za sprečavanje nesreća i sigurnost leta

- (a) Operator uspostavlja i održava program za sprečavanje nesreća i sigurnost leta, koji može biti sastavni dio sustava kvalitete i uključuje:
 - 1. programe kojima se postiže i održava spoznaja o riziku kod svih osoba uključenih u operacije; i
 - 2. sustav izvješćivanja o događajima, kako bi se omogućila usporedba i ocjena odgovarajućih izvješća o nezgodama i nesrećama s ciljem utvrđivanja nepovoljnih trendova ili otklanjanja manjkavosti u interesu sigurnosti leta. Sustavom se mora zaštititi identitet izvjestitelja i omogućiti da se izvješća mogu podnositi anonimno; i
 - 3. ocjenu relevantnih informacija koje se odnose na nesreće i nezgode i objavljivanje s tim povezanih informacija, ali bez pripisivanja krivice; i
 - 4. program praćenja podataka o letu za zrakoplove čiji je MCTOM veći od 27 000 kg. Praćenje podataka o letu (FDM) je proaktivna upotreba digitalnih podataka o letu iz rutinskih operacija, za poboljšanje sigurnosti u zrakoplovstvu. Program praćenja podataka o letu ne provodi se radi kažnjavanja i sadrži zaštitne mehanizme za zaštitu izvora podataka; i
 - 5. imenovanje osobe odgovorne za upravljanje programom.
- (b) Za prijedloge korektivnih mjera koji proizlaze iz programa za sprečavanje nesreća i sigurnost leta, odgovorna je osoba koja je nadležna za upravljanje programom.
- (c) Učinkovitost promjena koje proizlaze iz prijedloga korektivnih mjera utvrđenih programom za sprečavanje nesreća i sigurnost leta, nadzire voditelj kvalitete.

OPS 1.040

Članovi posade

- (a) Operator osigurava da su svi operativni članovi letaka i kabinske posade osposobljeni i stručni za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene.

(b) Kada postoje članovi posade, koji nisu članovi kabinske posade, a koji obavljaju svoje zadaće u putničkoj kabini zrakoplova, operator osigurava:

1. da ih putnici zabunom ne smatraju članovima kabinske posade;
2. da se ne nalaze na mjestima predviđenim za članove kabinske posade;
3. da ne ometaju članove kabinske posade pri obavljanju njihovih dužnosti.

OPS 1.050

Informacije u vezi s potragom i spašavanjem

Operator osigurava da su u pilotskoj kabini lako dostupne bitne informacije koje se odnose na predviđeni let u vezi sa službama za potragu i spašavanje.

OPS 1.055

Informacije o opremi za slučaj opasnosti i opremi za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu

Operator osigurava da su liste koje sadrže informacije o opremi za slučaj opasnosti i opremi za preživljavanje, koje se nalaze u svim njegovim zrakoplovima, na raspolaganju za trenutno obavješćivanje centara za koordinaciju potrage i spašavanja. Ove informacije sadrže, kako je primjereno, podatke o broju, boji i vrsti splavi za spašavanje i pirotehničke opreme, detalje o medicinskim sredstvima za prvu pomoć, zalihama vode, te vrsti i frekvencijama prenosive radio-opreme za slučaj opasnosti.

OPS 1.060

Pristajanje na vodu

Operator ne smije operirati zrakoplovom s više od 30 odobrenih putničkih sjedala na letovima iznad vode, na udaljenosti od kopna primjerenog za slijetanje u slučaju nužde većoj od 120 minuta pri putnoj brzini ili 400 nautičkih milja, ovisno što je od toga manje, ako zrakoplov ne ispunjava zahtjeve za prisilno slijetanje na vodu, propisane u primjenjivim propisima o plovidbenosti.

OPS 1.065

Prijevoz bojnog oružja i bojnog streljiva

(a) Operator ne smije prevoziti bojno oružje i streljivo ako za to nije dobio odobrenje svih uključenih država.

(b) Operator osigurava da je bojno oružje i streljivo:

1. smješteno u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i
2. ako se radi o vatrenom oružju, da je nenapunjeno;

osim ako prije početka leta dobije odobrenje od svih država kojih se to tiče, da se takvo bojno oružje i bojno streljivo može prevoziti u okolnostima koje se u cijelosti ili djelomično razlikuju od onih navedenih u ovom stavku.

(c) Operator osigurava da se zapovjednik zrakoplova prije početka leta obavijesti o detaljima o bilo kakvom bojnem oružju i streljivu koje će se prevoziti i o njegovom smještaju u zrakoplovu.

OPS 1.070

Prijevoz sportskog oružja i sportskog streljiva

- (a) Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da mu se prijavi bilo kakvo sportsko oružje koje će se prevoziti zrakoplovom.
- (b) Operator koji prihvati prijevoz sportskog oružja osigurava da je ono:
1. smješteno u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta, osim ako nadležno tijelo ne utvrdi da je to neizvedivo i odobri primjenu drugačijih postupaka; i
 2. nenapunjeno, ako se radi o vatrenom ili drugom oružju koje se može napuniti streljivom.
- (c) Streljivo sportskog oružja može se prevoziti u prijavljenoj putničkoj prtljazi uz stanovita ograničenja, u skladu s Tehničkim uputama (vidjeti stavak OPS 1.1160 podstavak (b) točku 5.), kako je definirano u stavku OPS 1.1150 podstavku (a) točki 15.

OPS 1.075

Način prijevoza osoba

Operator poduzima sve mjere kako bi osigurao da se tijekom leta niti jedna osoba ne nalazi u bilo kojem dijelu zrakoplova koji nije namijenjen za smještaj osoba, osim ako zapovjednik zrakoplova dopusti privremeni pristup u bilo koji dio zrakoplova:

1. radi poduzimanja mjera potrebnih za sigurnost zrakoplova ili bilo koje osobe, životinje ili robe u njemu;
2. u kojem se prevozi teret ili zalihe, a radi se o dijelu koji je projektiran tako da mu osoba može pristupiti tijekom leta zrakoplova.

OPS 1.080

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.085

Odgovornosti posade

- (a) Član posade je odgovoran za pravilno obavljanje svojih dužnosti:
1. koje su povezane sa sigurnošću zrakoplova i osoba koje se nalaze u njemu; i
 2. koje su navedene u uputama i postupcima utvrđenim u operativnom priručniku.
- (b) Član posade:
1. obavješćuje zapovjednika zrakoplova o bilo kakvoj pogrešci, kvaru, nepravilnosti ili manjkavosti za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurnu operaciju zrakoplova, uključujući sustave za slučaj opasnosti;
 2. obavješćuje zapovjednika zrakoplova o bilo kakvoj nezgodi koja ugrožava ili bi mogla ugroziti sigurnost operacije;
 3. primjenjuje sustav operatora za prijavljivanje događaja u skladu sa stavkom OPS 1.037 podstavkom (a) točkom 2. U svim takvim slučajevima, primjerak izvješća se dostavlja zapovjedniku zrakoplova.
- (c) Ništa u gornjem stavku (b) ne obvezuje člana posade da izvješćuje o događaju o kojem je već izvijestio drugi član posade.

- (d) Član posade ne smije obavljati dužnosti u zrakoplovu:
1. dok je pod djelovanjem bilo kojeg lijeka koji može utjecati na njegove/njezine sposobnosti na način koji ugrožava sigurnost;
 2. nakon ronjenja u velikim dubinama, osim ako je od tada proteklo razumno vremensko razdoblje;
 3. nakon darivanja krvi, osim ako je od tada proteklo razumno vremensko razdoblje;
 4. ako nisu ispunjeni primjenjivi zdravstveni zahtjevi, ili ako ima bilo kakvu sumnju u to da je sposoban/sposobna obavljati dužnosti koje su mu/joj dodijeljene; ili
 5. ako zna ili sumnja da je premoren(a), ili se osjeća nespremim do te mjere da bi let mogao biti ugrožen.
- (e) Član posade podliježe odgovarajućim zahtjevima što se tiče konzumiranja alkohola, koje utvrđuje operator i prihvaća nadležno tijelo, a koji nisu manje ograničavajući od sljedećih zahtjeva:
1. ne smije konzumirati nikakav alkohol manje od osam prije određenog vremena javljanja na letačku dužnost ili prije početka vremena dežurstva;
 2. koncentracija alkohola u krvi ne smije biti veća od 0,2 promila na početku razdoblja letačke dužnosti;
 3. ne smije konzumirati alkohol tijekom razdoblja letačke dužnosti ili tijekom dežurstva.
- (f) Zapovjednik zrakoplova:
1. je odgovoran za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu, od trenutka njegovog/njezinog ulaska u zrakoplov do trenutka izlaska iz zrakoplova na kraju leta;
 2. je odgovoran za operaciju i sigurnost zrakoplova od trenutka kada je zrakoplov prvobitno spreman za pokret u svrhu taksiranja prije uzlijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja na kraju leta i gašenja motora koji su se koristili kao primarne pogonske jedinice;
 3. ima ovlaštenje za izdavanje naredaba koje smatra potrebnima radi osiguravanja sigurnosti zrakoplova i osoba ili imovine koji se u njemu prevoze;
 4. ima ovlaštenje da iskrca bilo koju osobu ili bilo koji dio tereta koji po njegovom/njezinom mišljenju mogu predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;
 5. ne smije dopustiti prijevoz bilo koje osobe za koju se čini da je pod utjecajem alkohola ili droga u takvoj mjeri, da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;
 6. ima pravo odbiti prijevoz neprihvatljivih, deportiranih ili pritvorenih osoba, ako njihov prijevoz predstavlja bilo kakav rizik za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;
 7. osigurava da su svi putnici obaviješteni o smještaju izlaza za nuždu te o smještaju i upotrebi odgovarajuće sigurnosne opreme i opreme za slučaj nužde;
 8. osigurava da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste u skladu s operativnim priručnikom;
 9. ne dopušta bilo kojem članu posade obavljanje bilo kakve aktivnosti tijekom polijetanja, početnog uspinjanja, završnog prilaza i slijetanja, osim onih zadaća koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova;
 10. ne dopušta:
 - i. da se uređaj za snimanje podataka o letu onesposobi, isključi ili da se s njega izbrišu podaci tijekom leta, niti da se snimljeni podaci izbrišu nakon leta u slučaju nesreće ili nezgode koja podliježe obveznom prijavljivanju;
 - ii. onesposobljavanje ili isključivanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini tijekom leta, osim ako smatra da bi se snimljeni podaci, koji bi se u suprotnom automatski izbrisali, morali pohraniti za potrebe istrage o nezgodi ili nesreći, te također ne dopušta da se snimljeni podaci ručno izbrišu za vrijeme ili nakon leta u slučaju nesreće ili nezgode koji podliježu obveznom podnošenju izvješća;

11. odlučuje o tome hoće li ili neće preuzeti zrakoplov s neispravnostima koje su dopuštene CDL-om ili MEL-om; i
 12. osigurava da se obavi pretpoletni pregled.
- (g) Zapovjednik zrakoplova ili pilot kojem je dodijeljena zadaća upravljanja zrakoplovom, u slučaju izvanrednih događaja koji zahtijevaju trenutačno donošenje odluke i akciju, poduzima bilo koju mjeru koju smatra potrebnom u danim okolnostima. U tim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

OPS 1.090

Autoritet zapovjednika zrakoplova

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da sve osobe koje se prevoze zrakoplovom poštuju sve zakonite naredbe koje izdaje zapovjednik zrakoplova u svrhu osiguravanja sigurnosti zrakoplova i osoba ili stvari koje se njime prevoze.

OPS 1.095

Ovlast za taksiranje zrakoplova

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da zrakoplovom koji je pod njegovom nadležnošću, po manevarskim površinama zračne luke ne taksira osoba koja nije član letačke posade, osim ako ta osoba koja sjedi za upravljačkim komandama zrakoplova:

1. ima odgovarajuće ovlaštenje operatora ili imenovanog zastupnika i ako je osposobljena za:
 - i. taksiranje zrakoplova;
 - ii. upotrebu radiotelefona; i
2. upoznata je s nacrtom zračne luke, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima te signalima i uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa, i sposobna je ispuniti operativne standarde potrebne za sigurno kretanje zrakoplova po zračnoj luci.

OPS 1.100

Pristup pilotskoj kabini

- (a) Operator mora osigurati da se niti jednoj osobi, osim članovima letačke posade koji su raspoređeni na određeni let, ne dopusti pristup u pilotsku kabinu ili prijevoz u pilotskoj kabini, osim ako je ta osoba:
1. operativni član posade;
 2. predstavnik nadležnog tijela odgovornog za certificiranje, izdavanje dozvola ili obavljanje inspekcija, ako je to potrebno za obavljanje njegovih/njezinih dužnosti; ili
 3. ima odobrenje za pristup i prevozi se u skladu s uputama sadržanim u operativnom priručniku.
- (b) Zapovjednik zrakoplova osigurava:
1. da u interesu sigurnosti, pristup u pilotsku kabinu ne uzrokuje odvratanje pažnje i/ili ometanje obavljanja leta; i
 2. da su sve osobe koje se prevoze u pilotskoj kabini upoznate s relevantnim postupcima sigurnosti.
- (c) Za donošenje konačne odluke o dozvoli pristupa u pilotsku kabinu odgovoran je zapovjednik zrakoplova.

OPS 1.105

Nedozvoljeni prijevoz

Operator poduzima sve potrebne mjere kako bi osigurao da se u zrakoplovu ne može skriti niti osoba niti teret.

OPS 1.110

Prijenosni elektronički uređaji

Operator ne dopušta bilo kojoj osobi u zrakoplovu korištenje prijenosnog elektroničkog uređaja koji može negativno utjecati na performansu zrakoplovnih sustava i opreme te poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da ih u zrakoplovu nitko ne koristi.

OPS 1.115

Alkohol i droge

Operator ne smije dopustiti da u zrakoplov uđe ili se u njemu nalazi bilo koja osoba koja je pod tolikim utjecajem alkohola ili droga da bi mogla ugroziti sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu, i poduzima sve razumne mjere kako bi spriječio da takva osoba uđe u zrakoplov ili se u njemu nalazi.

OPS 1.120

Ugrožavanje sigurnosti

Operator poduzima sve potrebne mjere kako bi spriječio da bilo tko zbog nesmotrenosti ili nemara postupa ili propusti postupiti, čime:

1. ugrožava zrakoplov ili osobe u njemu;
2. uzrokuje ili omogućuje da zrakoplov ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.

OPS 1.125

Dokumenti koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

(a) Operator osigurava da se kod svakog leta u zrakoplovu nalaze sljedeći dokumenti ili njihove preslike:

1. potvrda o registraciji zrakoplova;
2. svjedodžba o plovidbenosti;
3. izvornik ili preslika potvrde o buci (ako je primjenjivo), uključujući prijevod na engleski jezik, ako ju je izdalo nadležno tijelo odgovorno za izdavanje potvrde o buci;
4. izvornik ili preslika svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC);
5. dozvola za rad radio-postaje u zrakoplovu; i
6. izvornik ili preslika police osiguranja od odgovornosti za štetu nastalu trećim osobama.

(b) Svaki član letačke posade mora na svakom letu imati kod sebe važeću dozvolu člana letačke posade s odgovarajućim ovlaštenjima za svrhu leta.

OPS 1.130

Priručnici koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

Operator osigurava:

1. da se u zrakoplovu nalaze važeći dijelovi operativnog priručnika relevantni za dužnosti posade;
2. da su oni dijelovi operativnog priručnika koji su potrebni za obavljanje leta lako dostupni posadi u zrakoplovu; i
3. da se u zrakoplovu nalazi važeći letački priručnik zrakoplova osim ako je nadležno tijelo utvrdilo da operativni priručnik propisan u stavku OPS 1.045, Dodatku 1., dijelu B sadrži relevantne informacije za taj zrakoplov.

OPS 1.135

Dodatne informacije i obrasci koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

- (a) Operator osigurava da se, osim dokumenata i priručnika propisanih u stavcima OPS 1.125 i OPS 1.130, u zrakoplovu na svakom letu nalaze sljedeće informacije i obrasci, koji odgovaraju vrsti i području operacije:
1. operativni plan leta, koji sadrži najmanje informacije koje se zahtijevaju u stavku OPS 1.1060;
 2. tehnička knjiga zrakoplova, koja sadrži najmanje informacije koje se zahtijevaju u dijelu M stavku M.A. 306 – Sustav tehničke knjige operatora;
 3. detalji iz predanog plana leta za ATS;
 4. odgovarajuća dokumentacija o NOTAM/AIS informiranju;
 5. odgovarajuće meteorološke informacije;
 6. dokumentacija o masi i ravnoteži, kako je navedeno u pododjeljku J;
 7. obavijest o posebnim kategorijama putnika kao što su zaštitari, ako se ne smatraju članovima posade, hendikepirane osobe te neprihvatljive, deportirane i pritvorene osobe;
 8. obavijest o posebnom teretu, uključujući opasne robe, s pisanom informacijom za zapovjednika zrakoplova, kako je propisano u stavku OPS 1.1215 podstavku (c);
 9. važeći zemljovid i karte s pripadajućim dokumentima kako je propisano u stavku OPS 1.290 podstavku (b) točki 7.;
 10. bilo koja druga dokumentacija koju mogu zahtijevati države preko kojih se obavlja let, kao što su teretni manifest, putnički manifest itd.; i
 11. obrasci koje treba popuniti kako bi se ispunili zahtjevi nadležnog tijela i operatora u vezi s obavješćivanjem.
- (b) Nadležno tijelo može dopustiti da informacije navedene u podstavku (a) ili dio tih informacija ne moraju biti u tiskanom obliku. Mora se osigurati prihvatljiv standard dostupnosti, upotrebljivosti i pouzdanosti.

OPS 1.140

Informacije koje ostaju na zemlji

(a) Operator osigurava:

Najmanje tijekom trajanja pojedinačnog leta ili niza letova:

- i. da na zemlji ostanu informacije koje se odnose na let i koje su primjerene vrsti operacije; i
- ii. da se te informacije sačuvaju dok se ne pribavi duplikat na mjestu na kojem će biti pohranjene u skladu sa stavkom OPS 1.1065; ili, ako je to neizvedivo,
- iii. da se te informacije nose u zrakoplovu u spremniku otpornom na vatru.

(b) Informacije iz gornjeg podstavka (a) uključuju:

1. kopiju operativnog plana leta, kada je to primjereno;
2. kopiju odgovarajućeg dijela (dijelova) tehničke knjige zrakoplova;
3. NOTAM dokumentaciju koja je specifična za rutu, ako ju je operator izdao;
4. dokumentaciju o masi i ravnoteži, ako se zahtijeva (vidjeti stavak OPS 1.625); i
5. obavijest o posebnom teretu.

OPS 1.145

Ovlast za provjeru

Operator osigurava da se bilo koja osoba koju je ovlastilo nadležno tijelo može bilo kada ukrcati u bilo koji zrakoplov kojim se operira u skladu s AOC-om koji je izdalo to nadležno tijelo i letjeti u njemu te da može ući u pilotsku kabinu i ostati u njoj, s tim da zapovjednik zrakoplova može odbiti pristup u pilotsku kabinu ako bi se po njegovom/njezinom mišljenju time ugrozila sigurnost zrakoplova.

OPS 1.150

Predočavanje dokumentacije i zapisnika

(a) Operator:

1. omogućuje bilo kojoj osobi koju je ovlastilo nadležno tijelo pristup bilo kojim dokumentima i evidencijama koji se odnose na obavljanje letačkih operacija ili održavanje; i
2. sve takve dokumente i evidencije predočava u razumnom roku, kada to zatraži nadležno tijelo.

(b) Zapovjednik zrakoplova u razumnom roku, nakon što je to od njega zatražila osoba koju je ovlastilo nadležno tijelo, predočava toj osobi dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

OPS 1.155

Čuvanje dokumentacije

Operator osigurava:

1. da se svi izvorni dokumenti ili njihove kopije koje mora čuvati, čuvaju propisano vrijeme, čak i u slučaju kada prestane biti operator tog zrakoplova; i
2. ako član posade, za kojeg je operator vodio evidenciju o vremenu letačke dužnosti, dužnosti i vremenu odmora postane član posade drugog operatora, da se tom novom operatoru te evidencije stave na raspolaganje.

OPS 1.160

Čuvanje, predočavanje i upotreba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu

(a) Čuvanje zapisa:

1. Nakon nesreće, operator zrakoplova u kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, koliko je to moguće, čuva izvorno zabilježene podatke koji se odnose na tu nesreću, onako kako su pohranjeni u uređaju za snimanje, tijekom razdoblja od 60 dana, osim ako tijelo nadležno za istragu ne odredi drukčije.
2. Ako nadležno tijelo nije prethodno izdalo dozvolu, nakon nezgode koja podliježe obveznom izvješćivanju, operator zrakoplova u kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, koliko je to moguće, čuva izvorno zabilježene podatke koji se odnose na tu nezgodu onako kako su pohranjeni u uređaju za snimanje, tijekom razdoblja od 60 dana, osim ako tijelo nadležno za istragu ne odluči drukčije;

3. Osim toga, kada nadležno tijelo tako naloži, operator zrakoplova u kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, čuva izvorno zabilježene podatke tijekom razdoblja od 60 dana, osim ako tijelo nadležno za istragu ne odluči drukčije;
4. Kada se zahtijeva da se u zrakoplovu nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, operator tog zrakoplova:
 - i. čuva zapise iz razdoblja operativnog vremena kako se zahtijeva stavcima OPS 1.715, 1.720 i 1.725, osim što se za potrebe testiranja i održavanja uređaja za snimanje podataka o letu može, u vrijeme testiranja, izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata; i
 - ii. čuva dokument koji sadrži informacije potrebne za ponovni dohvat i pretvorbu pohranjenih podataka u tehničke jedinice.

(b) Predočavanje zapisa

Operator zrakoplova u kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu mora u razumnom roku, nakon što to zatraži nadležno tijelo, predočiti bilo kakav zapis koji je zabilježen uređajem za snimanje podataka o letu, a koji je dostupan ili koji je bio sačuvan.

(c) Korištenje zapisa

1. Zapisi uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini ne smiju se upotrebljavati za druge namjene osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvješće, osim uz suglasnost svih članova posade na koje se zapis odnosi.
2. Zapisi uređaja za snimanje podataka o letu ne smiju se upotrebljavati za druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvješće, osim kada:
 - i. takve zapise upotrebljava operator isključivo za potrebe plovidbenosti ili održavanja; ili
 - ii. se takvi zapisi deidentificiraju; ili
 - iii. se takvi zapisi otkrivaju zaštićenim postupcima.

OPS 1.165

Zakup

(a) Terminologija

Izrazi koji se upotrebljavaju u ovom stavku imaju sljedeće značenje:

1. Zakup zrakoplova bez posade (Dry lease) – kada se zrakoplovom operira na temelju AOC-a zakupca.
2. Zakup zrakoplova s posadom (Wet lease) – kada se zrakoplovom operira na temelju AOC-a zakupodavca.

(b) Zakupi zrakoplova između operatora Zajednice

1. Davanje u zakup zrakoplova s posadom (Wet lease-out). Operator Zajednice koji osigurava zrakoplov s cjelokupnom posadom drugom operatoru Zajednice, u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika ⁽¹⁾, i koji zadržava sve funkcije i odgovornosti propisane u pododjeljku C, ostaje operator zrakoplova.
2. Svi zakupi, osim davanja u zakup zrakoplova s posadom
 - i. Osim kako je predviđeno u gornjem podstavku (b) točki 1., operator Zajednice koji upotrebljava zrakoplov drugog operatora Zajednice ili osigurava zrakoplov drugom operatoru Zajednice, mora od svog nadležnog tijela pribaviti prethodno odobrenje za operaciju. Bilo koji uvjeti koji su dio tog odobrenja, moraju biti uključeni u ugovor o zakupu.

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

- ii. One dijelove ugovora o zakupu koje je odobrilo nadležno tijelo, osim ugovora o zakupu koji se odnose na zrakoplov i cjelokupnu posadu i u kojima nije predviđen prijenos funkcija i odgovornosti, treba u odnosu na zakupljeni zrakoplov smatrati kao promjene AOC-a pod kojim se obavljaju letovi.

(c) Zakupi zrakoplova između operatora Zajednice i bilo kojeg subjekta koji nije operator Zajednice:

1. Uzimanje u zakup zrakoplova bez posade

- i. Operator Zajednice ne smije uzeti u zakup zrakoplov bez posade od subjekta koji nije drugi operator Zajednice, osim ako to odobri nadležno tijelo. Bilo koji uvjeti koji su dio tog odobrenja, moraju biti uključeni u ugovor o zakupu.
- ii. Operator Zajednice osigurava, kada se radi o uzimanju u zakup zrakoplova bez posade, da se o svim odstupa-njima u odnosu na uvjete propisane u pododjeljcima K, L i/ili u stavku OPS 1.005 podstavku (b), obavijesti nadležno tijelo i da su ona za njega prihvatljiva.

2. Uzimanje u zakup zrakoplova s posadom

- i. Operator Zajednice ne smije bez odobrenja nadležnog tijela uzeti u zakup zrakoplov s posadom od subjekta koji nije drugi operator Zajednice.
- ii. Za zrakoplove koji su uzeti u zakup s posadom, operator Zajednice osigurava:
 - (A) da su sigurnosni standardi zakupodavca u odnosu na održavanje i operaciju jednaki onima utvrđenim ovom Uredbom;
 - (B) da je zakupodavac operator koji posjeduje AOC koji je izdala država potpisnica Čikaške konvencije;
 - (C) da zrakoplov ima standardnu svjedodžbu o plovidbenosti izdanu u skladu s Prilogom 8. ICAO-a Standardne svjedodžbe o plovidbenosti koje izdaje država članica koja nije država odgovorna za izdavanje AOC-a, koja se prihvaća bez daljnjeg dokazivanja ako je izdana u skladu s dijelom 21.; i
 - (D) sukladnost s bilo kojim zahtjevom koji primjenjuje nadležno tijelo zakupoprimca.

3. Davanje u zakup zrakoplova bez posade

Operator Zajednice može dati u zakup zrakoplov bez posade za komercijalni zračni prijevoz bilo kojem operatoru države koja je potpisnica Čikaške konvencije, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (A) Nadležno tijelo je izuzelo operatora od relevantnih odredaba iz dijela 1. OPS-a i, nakon što je strano nadležno tijelo u pisanom obliku prihvatilo odgovornost za nadzor održavanja i operacije zrakoplova, izbrisalo zrakoplov iz njegovog AOC-a; i
- (B) zrakoplov se održava u skladu s odobrenim programom održavanja;

4. Davanje u zakup zrakoplova s posadom.

Operator Zajednice koji osigurava zrakoplov s cjelokupnom posadom drugom subjektu u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2407/92 i koji zadržava sve funkcije i odgovornosti propisane u pododjeljku C, ostaje operator zrakoplova.

*Dodatak 1. stavku OPS 1.005 točki (a)***Operacije zrakoplova klase performanse B**

(a) Terminologija

1. Operacije od A do A – Polijetanje i slijetanje obavljaju se na istom mjestu.
2. Operacije od A do B - Polijetanje i slijetanje obavljaju se na različitim mjestima.
3. Noć – sati između kraja večernjeg građanskog sumraka i početka jutarnjega građanskog svitanja ili drugo takvo razdoblje između zalaska i izlaska sunca, kako ga propisuje primjereno nadležno tijelo.

(b) Operacije na koje se primjenjuje ovaj Dodatak, mogu se obavljati u skladu sa slijedećim olakšicama:

1. OPS 1.035 Sustav kvalitete: U slučaju vrlo malih operatora, posao voditelja kvalitete može obavljati imenovana osoba, ako se koriste vanjski revizori. Ovo se primjenjuje i u slučaju kada odgovorni rukovoditelj ima jedan ili više položaja na koje je imenovan.
2. Rezervirano
3. OPS 1.075 Načini prijevoza osoba: Ne zahtijeva se za VFR operacije jednomotornih zrakoplova.
4. OPS 1.100 Pristup pilotskoj kabini:
 - i. Operator mora uspostaviti pravila za prijevoz putnika na pilotskom sjedalu.
 - ii. Zapovjednik mora osigurati da:
 - A. prijevoz putnika na pilotskom sjedalu ne uzrokuje odvratanje pažnje i/ili ometanje letačke operacije; i
 - B. je putnik koji sjedi na pilotskom sjedalu upoznat s odgovarajućim ograničenjima i sigurnosnim postupcima.
5. OPS 1.105 Neovlašteni prijevoz: Ne zahtijeva se za VFR operacije jednomotornih zrakoplova.
6. OPS 1.135 Dodatne informacije i obrasci koji se moraju nalaziti u zrakoplovu:
 - i. Za dnevne VFR operacije jednomotornih zrakoplova od A do A, sljedeći dokumenti se ne moraju nalaziti u zrakoplovu:
 - (A) operativni plan leta;
 - (B) tehnička knjiga zrakoplova;
 - (C) dokumentacija o NOTAM/AIS informiranju;
 - (D) meteorološke informacije;
 - (E) obavijest o putnicima posebne kategorije ... itd.; i
 - (F) obavijest o posebnom teretu, uključujući opasne robe ... itd.
 - ii. Za dnevne VFR operacije jednomotornim zrakoplovima od A do B, u zrakoplovu se ne mora nalaziti obavijest o putnicima posebnih kategorija, kako je opisano u stavku OPS 1.135 točki (a) podtočki 7.
 - iii. Za dnevne VFR operacije od A do B, operativni plan leta može biti u pojednostavljenom obliku i mora ispunjavati potrebe tipa operacije.

7. OPS 1.215 Upotreba službe kontrole zračnog prometa: Za dnevne VFR operacije jednomotornih zrakoplova, održava se neobvezni kontakt s ATS-om u stupnju koji odgovara prirodi operacije. Služba potrage i spašavanja mora se osigurati u skladu sa stavkom OPS 1.300.
8. OPS 1.225 Operativni minimumi aerodroma: Za VFR operacije, standardni VFR operativni minimumi obično ispunjavaju ovaj zahtjev. Ako je potrebno, operator određuje dodatne zahtjeve uzimajući u obzir čimbenike kao što su pokrivenost radio signalom, teren, osobine lokacije za polijetanje i slijetanje, uvjeti letenja i kapacitet ATS-a.
9. OPS 1.235 Postupci za smanjenje buke: Ne primjenjuje se za VFR operacije jednomotornih zrakoplova.
10. OPS 1.240 Rute i područja operacija:
- Podstavak (a) točka 1. ne primjenjuje se na dnevne VFR operacije od A do A jednomotornim zrakoplovima.
11. OPS 1.250 Određivanje minimalne apsolutne visina leta:
- Za dnevne VFR operacije, ovaj se zahtjev primjenjuje kako slijedi. Operator osigurava da se operacije obavljaju samo na takvim rutama ili unutar takvih područja na kojima se može održavati sigurno letenje iznad terena, uzimajući u obzir čimbenike kao što su temperatura, teren, nepovoljni meteorološki uvjeti (npr. jaka turbulencija i silazna strujanja zraka, korekcije za odstupanja temperature i tlaka od standardnih vrijednosti).
12. OPS 1.255 Politika planiranje goriva:
- i. Za letove od A do A - Operator određuje minimalnu količinu goriva s kojom se let mora završiti. Ova minimalna konačna rezerva goriva ne smije biti manja od količine goriva potrebne za letenje u trajanju od 45 minuta.
- ii. Za letove od A do B - Operator osigurava da predpoletni izračun upotrebljivoga goriva potrebnog za let uključuje:
- (A) Gorivo za taksiranje – Gorivo koje će se potrošiti prije polijetanja, ako je značajno; i
- (B) Gorivo za putovanje (gorivo potrebno da se stigne do odredišta); i
- (C) Rezervno gorivo -
1. Gorivo za nepredviđene slučajeve - Gorivo koje nije manje od 5 % od planiranoga goriva za putovanje ili, u slučaju promjene plana tijekom leta, 5 % od planiranoga goriva za putovanje predviđenog za preostali dio leta; i
2. Konačna rezerva goriva - Gorivo potrebno za letenje dodatnih 45 minuta (klipni motori) ili 30 minuta (turbinski motori);
- (D) Gorivo do alternativnog odredišta - Gorivo za dolet do alternativnog odredišta preko odredišnog aerodroma, ako je alternativno odredište potrebno; i
- (E) Posebno dodatno gorivo - Gorivo koje zapovjednik može zahtijevati uz gorivo koje se zahtijeva u skladu s gornjim podstavcima (A) do (D).
13. OPS 1.265 Prijevoz neprihvatljivih, deportiranih i pritvorenih osoba: Za VFR operacije jednomotornih zrakoplova i kada let nije namijenjen za prijevoz neprihvatljivih, deportiranih ili pritvorenih osoba, operator ne mora uspostaviti postupke za prijevoz takvih putnika.
14. OPS 1.280 Raspored sjedenja putnika: Ne primjenjuje se za VFR operacije jednomotornih zrakoplova.
15. OPS 1.285 Davanje uputa putnicima: Pokazivanje postupaka i davanje uputa putnicima obavljaju se u skladu s vrstom operacija. U slučaju operacija s jednim pilotom, pilotu se ne smiju dodijeliti poslovi koji mu odvraćaju pozornost od letačkih dužnosti.
16. OPS 1.290 Priprema leta:
- i. operativni plan leta za operacije od A do A - nije potreban.
- ii. Dnevne VFR operacije od A do B – Operator osigurava da se za svaki let pripremi pojednostavljeni oblik operativnog plana leta, koji odgovara vrsti operacije.

17. OPS 1.295 Izbor aerodroma: Ne primjenjuje se na VFR operacije. Potrebne upute za upotrebu aerodroma i mjesta za polijetanje i slijetanje izdaju se u skladu sa stavkom OPS 1.220.
18. OPS 1.310 Članovi posade na svojim radnim mjestima:
- Za VFR operacije, upute u vezi s tim zahtijevaju se samo ako se obavljaju operacije s dva pilota.
19. OPS 1.375 Upravljanje gorivom tijekom leta:
- Dodatak 1. stavku OPS 1.375 ne mora se primjenjivati na dnevne VFR operacije jednomotornih zrakoplova.
20. OPS 1.405 Početak i nastavak prilaženja:
- Ne primjenjuje se na VFR operacije.
21. OPS 1.410 Operativni postupci – visina preleta praga staze:
- Ne primjenjuje se na VFR operacije.
22. OPS 1.430 do 1.460 uključujući dodatke:
- Ne primjenjuje se za VFR operacije.
23. OPS 1.530 Polijetanje:
- i. Podstavak (a) primjenjuje se sa slijedećom dopunom. Nadležno tijelo može, od slučaja do slučaja, prihvatiti druge podatke o performansama koje daje operator i koji se temelje na demonstraciji i/ili dokumentiranom iskustvu. Podstavci (b) i (c) primjenjuju se sa slijedećom dopunom. Kada se zahtjevi iz ovog stavka ne mogu ispuniti radi fizičkih ograničenja koja se odnose na produženje uzletno-sletne staze, a postoji jasan javni interes i potreba za obavljanjem operacija, nadležno tijelo može prihvatiti, od slučaja do slučaja, druge podatke o performansama, koji nisu u suprotnosti s letaćkim priručnikom zrakoplova u vezi s posebnim postupcima, koje daje operator na temelju demonstracije i/ili dokumentiranog iskustva.
 - ii. Operator koji želi obavljati operacije u skladu s podstavkom i. mora imati prethodno odobrenje nadležnog tijela koje izdaje AOC. Takvim se odobrenjem:
 - (A) određuje tip zrakoplova;
 - (B) određuje vrsta operacije;
 - (C) određuje aerodrom ili aerodromi i dotične uzletno-sletne staze;
 - (D) ograničava polijetanje na obavljanje u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC);
 - (E) određuje kvalifikacija posade; i
 - (F) ono je ograničeno na zrakoplove za koje je certifikat tipa bio prvi put izdan prije 1. siječnja 2005.
 - iii. Operaciju mora prihvatiti država u kojoj se nalazi aerodrom.
24. OPS 1.535 Nadvisivanje prepreka pri polijetanju- višemotorni zrakoplovi:
- i. Podstavak (a) točke 3., 4., i 5., podstavak (b) točka 2., podstavak (c) točke 1. i 2. te Dodatak ne primjenjuju se na dnevne VFR operacije.
 - ii. Za dnevne IFR ili VFR operacije, podstavci (b) i (c) primjenjuju se sa slijedećim razlikama:
 - (A) Vizualno vođenje po putanji leta smatra se mogućim ako je vidljivost u letu 1 500 m ili više
 - (B) Zahtijevana najveća širina koridora je 300 m kada je vidljivost u letu 1500 m ili više.

25. OPS 1.545 Slijetanje – određišni i alternativni aerodromi:

- i. Ovaj se stavak primjenjuje sa sljedećom dopunom. Kada se zahtjevi iz ovog stavka ne mogu ispuniti radi fizičkih ograničenja koja se odnose na produženje uzletno-sletne staze a postoji jasan javni interes i operativna potreba za obavljanjem operacija, nadležno tijelo može prihvatiti, od slučaja do slučaja, druge podatke o performansama, koji nisu u suprotnosti s letačkim priručnikom zrakoplova u vezi s posebnim postupcima, koje daje operator na temelju demonstracije i/ili dokumentiranog iskustva.
- ii. Operator koji želi obavljati operacije u skladu s podstavkom i. mora imati prethodno odobrenje nadležnog tijela koje izdaje AOC. Takvim se odobrenjem:
 - (A) određuje tip zrakoplova;
 - (B) određuje vrsta operacije;
 - (C) određuje aerodrom ili aerodromi i dotične uzletno-sletne staze;
 - (D) ograničava završni prilaz i slijetanje na obavljanje u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC);
 - (E) određuje kvalifikacija posade; i
 - (F) ono je ograničeno na zrakoplove za koje je certifikat tipa bio prvi put izdan prije 1. siječnja 2005.
- iii. Operaciju mora prihvatiti država u kojoj se nalazi aerodrom.

26. OPS 1.550 Slijetanje – suhe uzletno-sletne staze:

- i. Ovaj se stavak primjenjuje sa sljedećom dopunom. Kada se zahtjevi iz ovog stavka ne mogu ispuniti radi fizičkih ograničenja koja se odnose na produženje uzletno-sletne staze a postoji jasan javni interes i operativna potreba za obavljanjem operacija, nadležno tijelo može prihvatiti, od slučaja do slučaja, druge podatke o performansama, koji nisu u suprotnosti s letačkim priručnikom zrakoplova u vezi s posebnim postupcima, koje daje operator na temelju demonstracije i/ili dokumentiranog iskustva.
- ii. Operator koji želi obavljati operacije u skladu s podstavkom i. mora imati prethodno odobrenje nadležnog tijela koje izdaje AOC. Takvim se odobrenjem:
 - (A) određuje tip zrakoplova;
 - (B) određuje vrsta operacije;
 - (C) određuje aerodrom/aerodromi i dotične uzletno-sletne staze;
 - (D) ograničava završni prilaz i slijetanje na obavljanje u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC);
 - (E) određuje kvalifikacija posade; i
 - (F) ono je ograničeno na zrakoplove za koje je prvi certifikat tipa bio izdan prije 1. siječnja 2005.
- iii. Operaciju mora prihvatiti država u kojoj se nalazi aerodrom.

27. Rezervirano

28. OPS 1.650 Dnevne VFR operacije:

Stavak 1.650 primjenjuje se sa sljedećom dopunom. Nadležno tijelo može izuzeti od zahtjeva iz podstavaka (f), (g), (h), i (i) jednomotorne zrakoplove, za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti bila prvi put izdana prije 22. svibnja 1995., ako bi njihovo ispunjavanje zahtijevalo naknadnu ugradnju opreme.

29. Dio M, stavak M.A.704, Priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti

Priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti može se prilagoditi operacijama koje će se obavljati.

30. Dio M, stavak M.A.306, Sustav tehničke knjige operatora:

Nadležno tijelo može odobriti skraćeni oblik sustava tehničke knjige, koji odgovara vrsti operacije koja se obavlja.

31. OPS 1.940 Sastav letačke posade:

Podstavak (a) točke 2. i 4. i podstavak (b) ne primjenjuju se na dnevne VFR operacije, s iznimkom podstavka (a) točke 4. koja se mora primjenjivati u potpunosti, ako se stavkom OPS 1 zahtijevaju dva pilota.

32. OPS 1.945 Konverzijsko osposobljavanje i provjera:

i. Podstavak (a) točka 7. – Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) može se obavljati bilo kojim zrakoplovom iz odgovarajuće klase. Opseg zahtijevanog LIFUS letenja ovisi o složenosti operacija koje će se obavljati.

ii. Podstavak (a) točka 8. se ne zahtijeva.

33. OPS 1.955 Imenovanje za zapovjednika:

Podstavak (b) primjenjuje se kako slijedi. Nadležno tijelo može prihvatiti skraćeno osposobljavanje za zapovjednika, koje odgovara vrsti operacije koja se obavlja.

34. OPS 1.960 Zapovjednici koji posjeduju dozvolu komercijalnog pilota

Podstavak (a) točka 1. podtočka i. ne primjenjuje se na dnevne VFR operacije.

35. OPS 1.965 Periodično osposobljavanje i provjera

i. Podstavak (a) točka 1. primjenjuje se na dnevne VFR operacije kako slijedi. Cjelokupno osposobljavanje i provjera odgovaraju vrsti operacije i klasi zrakoplova kojim član letačke posade operira, uzimajući u obzir bilo kakvu specijaliziranu opremu koja se upotrebljava.

ii. Podstavak (a) točka 3. podtočka ii. primjenjuje se kako slijedi. Osposobljavanje u zrakoplovu može obavljati ispitivač za ovlaštenje za klasu (CRE), ispitivač letenja (FE) ili ispitivač za ovlaštenje za tip (TRE).

iii. Podstavak (a) točka 4. podtočka i. primjenjuje se kako slijedi. Provjeru stručnosti može obavljati ispitivač za ovlaštenja za tip (TRE), ispitivač za ovlaštenje za klasu (CRE) ili odgovarajuće kvalificirani zapovjednik, osposobljen za koncepte CRM-a i ocjenjivanje vještina za CRM, kojeg je odredio operator i koji je prihvatljiv nadležnom tijelu.

iv. Podstavak (b) točka 2. primjenjuje se na dnevne VFR operacije kako slijedi. U slučajevima kad se operacije obavljaju tijekom sezona koje nisu duže od 8 uzastopnih mjeseci, dovoljna je jedna provjera stručnosti. Ova se provjera stručnosti mora obaviti prije početka obavljanja operacija komercijalnog zračnog prijevoza.

36. OPS 1.968 Kvalifikacija pilota za bilo koje pilotsko sjedalo:

Dodatak 1. ne primjenjuje se na dnevne VFR operacije jednomotornih zrakoplova.

37. OPS 1.975 Osposobljenost za rute i aerodrome:

i. Za dnevne VFR operacije ne primjenjuju se podstavci (b), (c) i (d), osim što operator osigurava da se u slučajevima u kojima se zahtijeva posebno odobrenje države u kojoj se nalazi aerodrom, ispunjavaju s tim povezanih zahtjeva.

ii. Za IFR operacije ili VFR noćne operacije, kao alternativa podstavcima (b) do (d), osposobljenost za rutu i aerodrom može se obnoviti kako slijedi:

(A) Osim za operacije na najzahtjevnije aerodrome, obavljanjem najmanje 10 sektora u području operacija tijekom prethodnih 12 mjeseci uz bilo kakvu zahtijevanu samostalnu pripremu.

(B) Operacije na najzahtjevnijim aerodromima mogu se obavljati samo ako:

1. je zapovjednik osposobljen na tom aerodromu u prethodnih 36 mjeseci, posjetom kao član operativne letачke posade ili kao promatrač;
2. se prilaženje obavlja u uvjetima VMC-a s primjenjive minimalne sektorske apsolutne visine leta; i
3. je prije leta obavljena odgovarajuća samostalna priprema.

38. OPS 1.980 Više od jednog tipa ili varijante:

- i. Ne primjenjuje se ako su operacije ograničene na dnevne VFR operacije zrakoplova s klipnim motorima, s jednim pilotom.
- ii. Za IFR i noćne VFR operacije, zahtjev iz podstavka (d) točke 2. podtočke i. Dodatka 1. stavku OPS 1.980 za 500 sati na odgovarajućoj poziciji člana posade prije ostvarenja povlastica dvaju ovlaštenja u dozvoli, smanjuje se na 100 sati ili sektora ako se jedno od ovlaštenja odnosi na klasu. Prije postavljanja pilota za zapovjednika zrakoplova, mora se obaviti pokusni let.

39. OPS 1.981 Operacija helikopterima i zrakoplovima:

Podstavak (a) točka 1. ne primjenjuje se ako su operacije ograničene na operacije zrakoplova s klipnim motorima, s jednim pilotom.

40. Rezervirano

41. OPS 1.1060 Operativni plan leta:

Nije potreban za VFR operacije/dnevne operacije od A do A. Za VFR operacije/dnevne operacije od A do B zahtjev se primjenjuje, ali plan leta može biti u pojednostavljenom obliku koji odgovara vrsti operacija koje se obavljaju (vidjeti stavak OPS 1.135).

42. OPS 1.1070 Priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti

Priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti može se prilagoditi operacijama koje će se obavljati.

43. OPS 1.1071 Tehnička knjiga zrakoplova:

Primjenjuje se kako je navedeno u dijelu M, stavku M.A.306. Sustav tehničke knjige operatora

44. Rezervirano

45. Rezervirano

46. OPS 1.1240 Programi osposobljavanja:

Programi osposobljavanja moraju biti prilagođeni vrsti operacija koje se obavljaju. Za VFR operacije mogu se prihvatiti programi osposobljavanja samostalnim učenjem.

47. OPS 1.1250 Kontrolna lista za postupak pretrage zrakoplova:

Ne primjenjuje se za dnevne VFR operacije.

Dodatak 1 stavku OPS 1.125

Dokumenti koji moraju biti u zrakoplovu

vidjeti stavak OPS 1.125

U slučaju gubitka ili krađe dokumenata navedenih u stavku OPS 1.125, dozvoljen je nastavak operacije dok zrakoplov ne sleti u bazu ili na mjesto na kojem se mogu dobiti zamjenski dokumenti.

—

PODODJELJAK C

CERTIFICIRANJE I NADZIRANJE OPERATORA

OPS 1.175

Opća pravila za certificiranje operatora

Napomena 1: U Dodatku 1. ovom stavku navedeni su sadržaj i uvjeti AOC-a.

Napomena 2: U Dodatku 2. ovom stavku navedeni su zahtjevi u vezi s upravljanjem i organizacijom.

- (a) Operator smije operirati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza samo u skladu s uvjetima iz svjedočbe o sposobnosti zračnog prijevoznika (AOC).
- (b) Podnositelj zahtjeva za izdavanje AOC-a ili izmjenu AOC-a, mora nadležnom tijelu dopustiti ispitivanje svih sigurnosnih aspekata predložene operacije.
- (c) Podnositelj zahtjeva za izdavanje AOC-a:
 - 1. ne smije imati AOC koji je izdalo drugo nadležno tijelo, osim ako to posebno ne odobri predmetno nadležno tijelo;
 - 2. mora imati svoje glavno sjedište i, ako postoji, svoje registrirano sjedište u državi nadležnoj za izdavanje AOC-a;
 - 3. mora nadležnom tijelu dokazati da je sposoban za obavljanje sigurnih operacija.
- (d) Ako operator ima zrakoplove registrirane u različitim državama članicama, moraju se donijeti odgovarajući sporazumi kako bi se osigurao odgovarajući nadzor sigurnosti.
- (e) Operator omogućuje nadležnom tijelu pristup u svoju organizaciju i zrakoplove te, u vezi s održavanjem, omogućuje pristup bilo kojoj povezanoj organizaciji za održavanje iz dijela-145. radi utvrđivanja stalne sukladnosti sa stavkom OPS 1.
- (f) AOC se može izmijeniti, suspendirati ili opozvati ako nadležno tijelo više nije uvjereno da operator može održavati sigurne operacije.
- (g) Operator mora dokazati nadležnom tijelu:
 - 1. da su njegova organizacija i upravljanje primjereni i dobro usklađeni u odnosu na razinu i opseg operacije; i
 - 2. da su definirani postupci za nadzor operacija.
- (h) Operator mora imenovati odgovornog rukovoditelja, prihvatljivog nadležnom tijelu, koji ima korporacijsku ovlast za osiguravanje da se sve operacije i aktivnosti održavanja mogu financirati i obavljati u skladu sa standardom koji zahtijeva nadležno tijelo.
- (i) Operator mora imenovati osobe za određena radna mjesta, prihvatljive nadležnom tijelu, koje su odgovorne za upravljanje i nadziranje sljedećih područja:
 - 1. letачke operacije;
 - 2. sustav održavanja;
 - 3. osposobljavanje posade; i
 - 4. zemaljske operacije.

- (j) Jedna osoba može pokrivati više od jedne nominirane pozicije, ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu, ali za operatore koji zapošljavaju 21 ili više osoba s punim radnim vremenom, zahtjeva se da najmanje dvije osobe pokrivaju četiri područja odgovornosti.
- (k) Za operatore koji zapošljavaju 20 ili manje osoba s punim radnim vremenom, jednu ili više nominiranih pozicija može pokrivati odgovorni rukovoditelj, ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu.
- (l) Operator mora osigurati da se svaki let obavlja u skladu s odredbama Operativnog priručnika.
- (m) Operator mora osigurati primjerenu opremu za zemaljske usluge, kako bi osigurao sigurno upravljanje svojim letovima.
- (n) Operator mora osigurati da su njegovi zrakoplovi opremljeni i njegova posada osposobljena u skladu sa zahtjevima za područje i vrstu operacije.
- (o) Operator mora u skladu s dijelom M ispunjavati zahtjeve u vezi s održavanjem za sve zrakoplove kojima operira u skladu s uvjetima iz svog AOC-a.
- (p) Operator mora nadležnom tijelu dostaviti primjerak Operativnog priručnika, kako je navedeno u pododjeljku P, te sve njegove izmjene i revizije.
- (q) Operator mora održavati potporna operativna sredstva u glavnoj operativnoj bazi, primjerena za područje i vrstu operacije.

OPS 1.180

Izdavanje, izmjena i produženje valjanosti AOC-a

- (a) Operatoru se neće izdati AOC, odobriti promjena AOC-a ili produžiti valjanost AOC-a, ako:
 - 1. zrakoplovi kojima leti nemaju standardnu svjedodžbu o plovidbenosti koju je država članica izdala u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 1702/2003 od 24. rujna 2003. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija⁽¹⁾. Standardne svjedodžbe o plovidbenosti koje je izdala neka druga država članica, a ne ona država članica koja je odgovorna za izdavanje AOC-a, prihvaćaju se bez daljnjeg postupka ako su izdane u skladu s dijelom 21.;
 - 2. nadležno tijelo nije odobrilo sustav održavanja u skladu s dijelom M, pododjeljkom G; i
 - 3. nadležnom tijelu nije pružio dokaze da je sposoban:
 - i. uspostaviti i održati primjerenu organizaciju;
 - ii. uspostaviti i održavati sustav kvalitete u skladu sa stavkom OPS 1.035;
 - iii. ispuniti zahtjeve u vezi s programima osposobljavanja;
 - iv. ispuniti zahtjeve u vezi s održavanjem, u skladu s vrstom i opsegom navedenih operacija, uključujući odgovarajuće zahtjeve propisane u stavku OPS 1.175 točkama (g) do (o); i
 - v. ispunjavati odredbe iz stavka OPS 1.175.
- (b) Bez obzira na odredbe iz stavka OPS 1.185 podstavka (f), operator mora u najkraćem roku obavijestiti nadležno tijelo o bilo kakvim promjenama podataka dostavljenih u skladu s donjim stavkom OPS 1.185 podstavkom (a).
- (c) Ako nadležno tijelo smatra da nisu ispunjeni zahtjevi iz gornjeg podstavka (a), ono može zatražiti obavljanje jednog ili više pokaznih letova, koji se obavljaju kao da se radi o letovima u komercijalnom zračnom prijevozu.

⁽¹⁾ SL L 243, 27.9.2003., str. 6.

OPS 1.185

Upravni zahtjevi

- (a) Operator osigurava da se u prvi zahtjev za AOC, i ako je primjereno, u zahtjev za njegovu izmjenu ili produženje valjanosti, uključe sljedeće informacije:
1. službeni naziv i poslovno ime, adresa i poštanska adresa podnositelja zahtjeva;
 2. opis predložene operacije;
 3. opis organizacije upravljanja;
 4. ime odgovornog rukovoditelja;
 5. imena osoba na glavnim odgovornim mjestima, uključujući osobe odgovorne za letačke operacije, sustav održavanja, osposobljavanje posade i zemaljske operacije, zajedno s njihovim kvalifikacijama i iskustvom; i
 6. operativni priručnik.
- (b) Samo u odnosu na operatorov sustav održavanja, u prvi zahtjev za AOC, i ako je primjereno, u zahtjev za svaku njegovu izmjenu ili produženje valjanosti, te za svaki tip zrakoplova kojim će se operirati, moraju se uključiti sljedeće informacije:
1. operatorov priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti;
 2. program(i) operatora za održavanje zrakoplova;
 3. tehnička knjiga zrakoplova;
 4. kada je primjereno, tehničke specifikacije ugovora o održavanju između operatora i bilo koje organizacije za održavanje, odobrene u skladu s dijelom-145.;
 5. broj zrakoplova.
- (c) Zahtjev za prvo izdavanje AOC-a mora se podnijeti najmanje 90 dana prije datuma početka namjeravane operacije, s tim da se operativni priručnik može dostaviti kasnije, ali najmanje 60 dana prije datuma početka namjeravane operacije.
- (d) Zahtjev za izmjenu AOC-a mora se podnijeti najmanje 30 dana prije datuma početka namjeravane operacije, osim ako se ne dogovori drukčije.
- (e) Zahtjev za produženje valjanosti AOC-a mora se podnijeti najmanje 30 dana prije isteka njegovog razdoblja valjanosti, osim ako se ne dogovori drukčije.
- (f) Osim u iznimnim okolnostima, nadležno tijelo se mora obavijestiti najmanje 10 dana unaprijed o prijedlogu promjene imenovane odgovorne osobe.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.175

Sadržaj i uvjeti svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoznika

U AOC-u se navodi:

- (a) Ime i lokacija (glavno mjesto poslovanja) operatora;
 - (b) Datum izdavanja i razdoblje valjanosti;
 - (c) Opis vrste odobrenih operacija;
 - (d) Tip(ovi) zrakoplova koji su odobreni za upotrebu;
 - (e) Registracijske oznake odobrenih zrakoplova, s tim da se operatoru može odobriti sustav za obavješćivanje nadležnog tijela o registracijskim oznakama zrakoplova kojima se operira u skladu s njegovim AOC-om;
 - (f) Odobrena područja operacija;
 - (g) Posebna ograničenja; i
 - (h) Posebna ovlaštenja/odobrenja, npr.:
 - CAT II/CAT III (uključujući odobrene minimume),
 - (MNPS) podaci minimalne navigacijske učinkovitosti,
 - (ETOPS) operacije povećanog doleta dvomotornim zrakoplovima,
 - (RNAV) prostorna navigacija,
 - (RVSM) smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja,
 - Prijevoz opasnih roba,
 - Odobrenje za obavljanje početnog osposobljavanja iz područja sigurnosti za članove kabinske posade i, ako je primjenjivo, za izdavanje potvrde predviđene u pododjeljku O, onim operatorima koji takvo osposobljavanje obavljaju izravno ili neizravno.
-

Dodatak 2. stavku OPS 1.175

Upravljanje i organizacija nositelja AOC-a

(a) Općenito

Operator mora imati stabilnu i učinkovitu upravnu strukturu kako bi osigurao sigurno obavljanje zračnih operacija. Imenovane odgovorne osobe moraju imati rukovodeće sposobnosti i odgovarajuće tehničke/operativne kvalifikacije u zrakoplovstvu.

(b) Imenovane odgovorne osobe:

1. U operativnom priručniku mora se nalaziti opis funkcija i odgovornosti imenovanih osoba, uključujući i njihova imena, a nadležno tijelo se mora pisanim putem obavijestiti o svakoj stvarnoj ili namjeravanoj promjeni imenovanja ili funkcija.
2. Operator mora poduzeti mjere za osiguravanje kontinuiteta nadzora u slučaju odsutnosti imenovane odgovorne osobe.
3. Osobu, koju je nositelj AOC-a imenovao kao odgovornu osobu, ne može imenovati niti jedan drugi nositelj AOC-a kao odgovornu osobu, osim ako je to prihvatljivo odgovarajućem nadležnom tijelu.
4. Osobe koje su imenovane kao odgovorne osobe moraju se ugovorno obvezati da će raditi dovoljan broj sati za ispunjavanje rukovodećih funkcija povezanih s opsegom i područjem operacije.

(c) Primjerenost osoblja i nadzor nad osobljem:

1. Članovi posade. Operator mora zaposliti dovoljan broj članova letačke i kabinske posade za planiranu operaciju, koji su osposobljeni i provjereni u skladu s pododjeljkom N i pododjeljkom O, kako je primjerenije.
2. Zemaljsko osoblje
 - i. Broj zemaljskog osoblja ovisi o prirodi i opsegu operacija. Posebno u operativnom odjelu i odjelu za zemaljske usluge mora biti zaposleno osposobljeno osoblje koje u potpunosti razumije svoje odgovornosti unutar organizacije.
 - ii. Operator koji ima ugovore s drugim organizacijama radi pružanja određenih usluga, zadržava odgovornost za održavanje primjerenih standarda. U takvim uvjetima, imenovana odgovorna osoba mora osigurati da svaka ugovorna organizacija ispunjava potrebne standarde.
3. Nadzor
 - i. Broj imenovanih nadzornika ovisi o strukturi operatora i broju zaposlenog osoblja.
 - ii. Dužnosti i odgovornosti tih nadzornika moraju se definirati, a sve njihove letačke obveze urediti tako da mogu obavljati svoje nadzorne odgovornosti.
 - iii. Nadzor nad članovima posade i zemaljskim osobljem moraju obavljati osobe koji imaju iskustvo i osobne kvalitete dostatne za postizanje standarda navedenih u operativnom priručniku.

(d) Smještajne pogodnosti

1. Operator mora osigurati da je raspoloživi radni prostor u svakoj operativnoj bazi dostatan za osoblje koje radi na sigurnosti letačkih operacija. Treba posvetiti pažnju potrebama zemaljskog osoblja, osoblja koje se bavi operativnom kontrolom, potrebama pohrane i prikazivanja važnih podataka te planiranja leta od strane posade.
2. Uredske službe moraju biti sposobne da bez kašnjenja distribuiraju operativne upute i druge informacije svima kojima su namijenjene.

(e) Dokumentacija.

Operator mora organizirati izradu priručnika i njihovih izmjena te druge dokumentacije.

PODODJELJAK D

OPERATIVNI POSTUPCI

OPS 1.192

Terminologija

Dolje navedeni izrazi upotrebljavaju se u okviru ove Uredbe.

- (a) Odgovarajući aerodrom. Aerodrom koji operator smatra zadovoljavajućim, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve u pogledu performanse i karakteristike uzletno-sletne staze; u očekivano vrijeme upotrebe, aerodrom će biti na raspolaganju i bit će opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su ATS, dovoljna rasvjeta, komunikacije, meteorološke usluge, navigacijska potpora i službe za hitne slučajeve.
- (b) ETOPS (operacije povećanog doleta dvomotornim zrakoplovima). ETOPS operacije su operacije dvomotornim zrakoplovima koje je nadležno tijelo odobrilo (odobrenje za ETOPS) za obavljanje operacija na udaljenosti koje premašuju graničnu udaljenost od odgovarajućeg aerodroma, utvrđenu u skladu sa stavkom OPS 1.245 točkom (a).
- (c) Odgovarajući alternativni ETOPS aerodrom na ruti. Odgovarajući aerodrom koji dodatno, u očekivano vrijeme upotrebe, ima ATS opremu i najmanje jedan postupak instrumentalnog prilaženja.
- (d) Alternativni aerodrom na ruti (ERA). Odgovarajući aerodrom na ruti koji se može zahtijevati u fazi planiranja.
- (e) 3 % ERA. Alternativni aerodrom na ruti odabran u svrhu smanjenja količine goriva za nepredviđene situacije na 3 %.
- (f) Izolirani aerodrom. Ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu, određeni se aerodrom može smatrati izoliranim aerodromom ako je količina potrebnoga goriva (gorivo za preusmjeravanje plus konačna rezerva) do najbližeg odgovarajućeg alternativnog određiškog aerodroma veća od:

Za zrakoplove sa stapnim strojevima, gorivo potrebno za 45 minuta leta plus 15 % planiranog vremena letenja koje se provede na putnoj razini, ili za dva sata, ovisno što je manje; ili

Za zrakoplove s turbinskim motorima, gorivo za dva sata leta pri uobičajenoj putnoj potrošnji iznad određiškog aerodroma uključujući konačno rezervno gorivo.

- (g) Ekvivalentni položaj. Položaj koji se može utvrditi pomoću udaljenosti DME-a, primjereno pozicioniranog NDB-a ili pomoću točke VOR, SRE ili PAR ili bilo kakve druge prikladne točke između tri i pet milja od praga po kojima se može neovisno utvrditi položaj zrakoplova.
- (h) Kritične faze leta. Kritične faze leta su zalet za polijetanje, uzletna putanja leta, završno prilaženje, slijetanje uključujući zaustavljanje i bilo koje druge faze leta po nahođenju zapovjednika zrakoplova.
- (i) Gorivo za nepredviđene okolnosti. Gorivo potrebno za kompenzaciju nepredviđenih čimbenika koji bi mogli utjecati na potrošnju goriva do određiškog aerodroma, kao što su odstupanja pojedinačnih zrakoplova od podataka o predviđenoj potrošnji goriva, odstupanja od prognoziranih vremenskih uvjeta i odstupanja od planiranih ruta i/ili putnih razina/visina leta.
- (j) Odvojene uzletno-sletne staze. Uzletno-sletne staze na istom aerodromu, koje su odvojene površine za slijetanje. Ove uzletno-sletne staze se mogu preklapati ili križati na takav način da, ako je jedna od uzletno-sletnih staza blokirana, to ne sprečava planiranu vrstu operacija na drugoj uzletno-sletnoj stazi. Svaka uzletno-sletna staza mora imati odvojeni postupak prilaženja temeljen na zasebnoj navigacijskoj potpori.
- (k) Odobrena putna brzina s jednim motorom izvan pogona. Za ETOPS operacije, odobrena putna brzina s jednim motorom izvan pogona za namjeravano područje operacija, je brzina unutar certificiranih ograničenja zrakoplova, koju određuje operator a odobrava regulatorno nadležno tijelo.
- (l) ETOPS područje. ETOPS područje je područje koje obuhvaća zračni prostor unutar kojeg ETOPS odobreni zrakoplov premašuje specificirano vrijeme letenja u mirnom zraku (u standardnim uvjetima) pri odobrenoj putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona od odgovarajućeg alternativnog ETOPS aerodroma na ruti.
- (m) Otprema. Minimumi za planiranje ETOPS-a primjenjuju se do otpreme. Otprema je trenutak kada se zrakoplov prvi put pomakne svojim vlastitim pogonom u svrhu uzlijetanja.

OPS 1.195

Operativna kontrola

Operator:

- (a) uspostavlja i održava metodu obavljanja operativne kontrole koju odobrava nadležno tijelo; i
- (b) obavlja operativnu kontrolu nad bilo kojim letom koji se obavlja pod uvjetima iz njegovog AOC-a.

OPS 1.200

Operativni priručnik

Operator osigurava izradu operativnog priručnik u skladu s pododjeljkom P, koji je namijenjen upotrebi i usmjeravanju operativnog osoblja.

OPS 1.205

Stručnost operativnog osoblja

Operator osigurava da je sve osoblje kojem je povjereno obavljanje zemaljskih i letačkih operacija, ili je izravno uključeno u njih, pravilno osposobljeno, da je dokazalo sposobnosti za obavljanje svojih dužnosti te da su svjesni svojih odgovornosti i povezanosti takvih zadaća s operacijom u cjelini.

OPS 1.210

Uspostavljanje postupaka

- (a) Operator uspostavlja postupke i upute za svaki tip zrakoplova, koje sadrže dužnosti članova zemaljskog osoblja i članova posade za sve vrste operacija na zemlji i tijekom leta.
- (b) Operator uspostavlja sustav kontrolnih lista koje članovi posade koriste za sve faze operacije zrakoplova u uobičajenim, neuobičajenim i hitnim uvjetima, kako je primjereno, kako bi osigurao da se slijede operativni postupci iz operativnog priručnika.
- (c) Operator ne zahtijeva da bilo koji član posade obavlja bilo kakve druge aktivnosti tijekom kritičnih faza leta osim onih koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova (vidjeti OPS 1.192).

OPS 1.215

Upotreba službe kontrole zračnog prometa

Operator osigurava da se usluge kontrole zračnog prometa koriste za sve letove kadgod su dostupne.

OPS 1.216

Operativne upute tijekom leta

Operator osigurava da se njegove operativne upute tijekom leta, koje se odnose na promjenu plana leta, kada je moguće, koordiniraju s odgovarajućom jedinicom službe kontrole zračnog prometa prije nego što se pošalju u zrakoplov.

OPS 1.220

Odobranje aerodroma od strane operatora

(vidjeti OPS 1.192)

Operator odobrava upotrebu samo onih aerodroma koji su odgovarajući za predmetni(e) tip(ove) zrakoplova i operaciju (operacije).

OPS 1.225

Operativni minimumi aerodroma

- (a) Operator navodi operativne minimume aerodroma, koji se utvrđuje u skladu sa stavkom OPS 1.430. za svaki polazni, određeni ili alternativni aerodrom koji je odobren za upotrebu u skladu sa stavkom OPS 1.220.
- (b) Svako povećanje koje propiše nadležno tijelo, mora se dodati minimumima navedenim u skladu s gornjim podstavkom (a).
- (c) Minimumi se za određenu vrstu postupka prilaženja i slijetanja smatra primjenjivim ako:
 - 1. je zemaljska oprema, koja je prikazana na odgovarajućoj karti i koja je potrebna za predviđeni postupak, operativna;
 - 2. ako su sustavi u zrakoplovu koji su potrebni za određenu vrstu prilaza operativni;
 - 3. ako su ispunjeni zahtijevani kriteriji za performansu zrakoplova; i
 - 4. ako je posada primjereno osposobljena.

OPS 1.230

Postupci instrumentalnog odlaska i prilaženja

- (a) Operator osigurava korištenje postupaka instrumentalnog odlaska i prilaženja koje je odobrila država u kojoj se nalaze aerodromi.
- (b) Neovisno o gornjem podstavku (a), zapovjednik može prihvatiti odobrenje ATC-a da odstupa od objavljene odlazne ili dolazne rute, pod uvjetom da se poštuju kriteriji za nadvisivanje prepreka i da se u potpunosti vodi računa o operativnim uvjetima. Završno prilaženje mora se obaviti vizualno ili u skladu s utvrđenim postupkom za instrumentalno prilaženje.
- (c) Operator može primjenjivati drukčije postupke od onih koji se koriste u skladu s gornjim podstavkom (a), samo ako ih je odobrila država u kojoj se nalazi aerodrom, ako su potrebni i ako ih je prihvatilo nadležno tijelo.

OPS 1.235

Postupci za smanjenje buke

(vidjeti OPS 1.192)

Operator uspostavlja odgovarajuće operativne postupke za odlazak i prilaženje za svaki tip zrakoplova u skladu sa sljedećim:

- (a) Operator osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke; i
- (b) Ovi postupci moraju biti osmišljeni tako da su jednostavni i sigurni za upotrebu, bez značajnog povećavanja radnog opterećenje posade tijekom kritičnih faza leta; i
- (c) Za svaki tip zrakoplova moraju se odrediti dva postupka za odlazak, u skladu s dokumentom ICAO-a 8168 (Postupci za usluge u zračnoj plovidbi, 'PANS-OPS'), svezak 1.:
 - 1. postupak za smanjenje buke pri odlasku jedan (NADP 1), namijenjen je za postizanje cilja smanjenja buke u blizini; i
 - 2. postupak za smanjenje buke pri odlasku dva (NADP 2), namijenjen je za ispunjavanje cilja smanjenja buke u daljini; i
 - 3. uz to, svaki NADP u profilu penjanja može imati samo jedan slijed akcija.

OPS 1.240

Rute i područja operacija

- (a) Operator osigurava da se operacije obavljaju samo duž takvih ruta i unutar takvih područja, za koje su ispunjeni sljedeću uvjeti:
1. Osigurani su zemaljska oprema i usluge, uključujući meteorološke usluge, koji su primjereni za planiranu operaciju;
 2. Performanse zrakoplova predviđenog za let omogućuju ispunjavanje zahtjeva za minimalnu visinu leta;
 3. Oprema zrakoplova predviđenog za let ispunjava minimalne zahtjeve za planiranu operaciju;
 4. Raspoložive su odgovarajuće karte i zemljovidi (vidjeti stavak OPS 1.135. podstavak (a) točku 9.);
 5. Ako se koriste zrakoplovi s dva motora, dostupne su odgovarajuće zračne luke unutar ograničenja vremena/udaljenosti iz stavka OPS 1.245;
 6. Ako se koriste zrakoplovi s jednim motorom, na raspolaganju su površine koje omogućuju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja.
- (b) Operator osigurava da se operacije obavljaju u skladu s bilo kojim ograničenjima na rutama ili u područjima operacije, koja je propisalo nadležno tijelo.

OPS 1.241

Operacije u definiranom zračnom prostoru sa smanjenim minimumom vertikalnog razdvajanja (RVSM)

Operator ne smije operirati zrakoplovom u definiranim dijelovima zračnog prostora, na kojima se, na temelju regionalnog sporazuma o zračnoj plovidbi, primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1 000 ft), osim ako mu to ne odobri nadležno tijelo (odobrenje RVSM-a). (Vidjeti također OPS 1.872).

OPS 1.243

Operacije u područjima sa specificiranim zahtjevima u vezi s performansama navigacije

- (a) Operator osigurava da je zrakoplov, kojim se operira u područjima ili kroz dijelove zračnog prostora ili na rutama za koje su specificirani zahtjevi u vezi s performansama navigacije, certificiran u skladu s tim zahtjevima i, ako je potrebno, da je nadležno tijelo izdalo odgovarajuće operativno odobrenje. (Vidjeti također stavak OPS 1.865 podstavak (c) točku 2., stavak OPS 1.870 i stavak 1.872).
- (b) Operator zrakoplova koji operira u područjima iz podstavka (a) osigurava da su svi postupci za nepredviđene okolnosti koje je odredilo nadležno tijelo odgovorno za dotični zračni prostor, uključeni u operativni priručniku.

OPS 1.245

Najveća udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne zrakoplove bez odobrenja za ETOPS

(vidjeti OPS 1.192)

- (a) Osim ako nadležno tijelo to posebno ne odobri u skladu sa stavkom OPS 1.246 podstavkom (a) (odobrenje za ETOPS), operator ne smije operirati dvomotornim zrakoplovom na ruti koja sadrži točku čija je udaljenost od odgovarajućeg aerodroma (u standardnim uvjetima i mirnom zraku) veća od, u slučaju:

1. Zrakoplova klase performanse A s:

- i. maksimalnim odobrenim brojem putničkih sjedala 20 ili više; ili
- ii. najvećom dopuštenom masom prilikom polijetanja 45.360 kg ili više,

udaljenosti koja se preleti za 60 minuta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona, određenom u skladu s donjim podstavkom (b);

2. Zrakoplova klase performanse A s:
- i. maksimalnim dopuštenim brojem putničkih sjedala 19 ili manje; i
 - ii. najvećom dopuštenom masom prilikom polijetanja manjom od 45 360 kg,
- udaljenosti koja se preleti za 120 minuta ili, ako to odobri nadležno tijelo, do 180 minuta za turbo-mlazne zrakoplove, pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona određenom u skladu s donjim podstavkom (b);
3. Zrakoplova klase performanse B ili C:
- i. udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona, određenom u skladu s donjim podstavkom (b); ili
 - ii. 300 nautičkih milja, ovisno što je manje.
- (b) Operator određuje brzinu za izračunavanje maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog zrakoplova, koja ne prelazi VMO koja se temelji na stvarnoj brzini zrakoplova koju zrakoplov može održavati s jednim motorom izvan pogona.
- (c) Operator mora osigurati da su sljedeći podaci, specifični za svaki tip ili varijantu, uključeni u operativni priručnik:
1. putna brzina s jednim motorom izvan pogona, koja je određena u skladu s gornjim podstavkom (b); i
 2. najveća udaljenost od odgovarajućeg aerodroma, koja je određena u skladu s gornjim podstavcima (a) i (b).

Napomena: Gore navedene brzine namijenjene su samo za upotrebu pri određivanju maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma.

OPS 1.246

Operacije povećanog doleta dvomotornim zrakoplovima (ETOPS)

(vidjeti OPS 1.192)

- (a) Operator ne obavlja operacije preko granične udaljenosti koja je određena u skladu sa stavkom OPS 1.245 osim ako mu nadležno tijelo to ne odobri (odobrenje za ETOPS).
- (b) Prije obavljanja ETOPS leta, operator osigurava da je dostupan odgovarajući alternativni ETOPS aerodrom na ruti, bilo unutar vremena preusmjerenja koje je odobrio operator ili vremena preusmjerenja koje se temelji na statusu upotrebljivosti zrakoplova dobivenom na temelju MEL-a, ovisno što je kraće. (Vidjeti također stavak OPS 1.297 podstavak (d)).

OPS 1.250

Određivanje minimalnih visina leta

- (a) Operator utvrđuje minimalne visine leta i metode za određivanje tih visina za sve segmente rute na kojima će se obavljati let, koje osiguravaju zahtijevano nadvisivanje prepreka uzimajući u obzir zahtjeve iz pododjeljaka F do I.
- (b) Svaku metodu za određivanje minimalnih visina leta mora odobriti nadležno tijelo.
- (c) Kada su minimalne visine leta koje je odredila država preko koje se obavlja let veće od onih koje je odredio operator, primjenjuju se veće vrijednosti.
- (d) Pri određivanju minimalnih visina leta operator uzima u obzir sljedeće čimbenike:
1. Točnost kojom se može utvrditi položaj zrakoplova;

2. Vjerojatne netočnosti u podacima koje pokazuju upotrijebljeni visinomjeri;
 3. Karakteristike terena (npr. iznenadne promjene nadmorske visine) duž ruta ili u područjima u kojima će se obavljati operacije;
 4. Vjerojatnost nailaženja na nepovoljne meteorološke uvjete (npr. jaka turbulencija i nispona strujanja); i
 5. moguće netočnosti zrakoplovnih karata.
- (e) Pri ispunjavanju zahtjeva propisanih u gornjem podstavku (d) treba uzeti u obzir:
1. Korekcije za odstupanja temperature i tlaka od standardnih vrijednosti;
 2. Zahtjeve ATC-a; i
 3. Sve predvidljive izvanredne događaje duž planirane rute.

OPS 1.255

Politika planiranja goriva

(vidjeti Dodatak 1. i Dodatak 2. stavak OPS 1.255)

- (a) Operator mora uspostaviti politiku planiranja goriva radi planiranja leta i ponovnog planiranja tijekom leta kako bi osigurao da svaki zrakoplov na let nosi dovoljno goriva za planiranu operaciju i rezerve koje pokrivaju odstupanja od planirane operacije.
- (b) Operator osigurava da se planiranje letova temelji najmanje na donjim točkama 1. i 2.:
1. Postupcima sadržanim u operativnom priručniku i podacima koji su izvedeni iz:
 - i. podataka koji su dobiveni od proizvođača zrakoplova; ili
 - ii. trenutačnih podataka za određeni zrakoplov koji su dobiveni iz sustava za praćenje potrošnje goriva.
 2. Operativnim uvjetima u kojima će se izvesti let, uključujući:
 - i. stvarne podatke o potrošnji goriva zrakoplova;
 - ii. predviđene mase;
 - iii. očekivane meteorološke uvjete; i
 - iv. postupke i ograničenja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.
- (c) Operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivoga goriva potrebnog za let uključuje:
1. gorivo za taksiranje; i
 2. gorivo za let; i
 3. rezervu goriva koja se sastoji od:
 - i. goriva za nepredviđene okolnosti (vidjeti OPS 1.192); i
 - ii. goriva do alternativnog odredišta, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom. (Ovo ne isključuje da se za alternativni odredišni aerodrom odabere aerodrom polijetanja); i
 - iii. konačne rezerve goriva; i
 - iv. dodatnoga goriva ako je potrebno za tip operacije (npr. ETOPS); i
 4. posebno dodatno gorivo ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova.

(d) Operator osigurava da postupci ponovnog planiranja tijekom leta za izračun iskoristivoga goriva koje je potrebno kada se let mora nastaviti duž rute ili do drugog odredišnog aerodroma, a ne onog koji je prvobitno bio planiran, uključuju:

1. gorivo za putovanje potrebno za preostali dio leta; i
2. rezervu goriva koja se sastoji od:
 - i. goriva za nepredviđene okolnosti; i
 - ii. goriva do alternativnog odredišta, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom (ovo ne isključuje da se za alternativni odredišni aerodrom odabere aerodrom polijetanja); i
 - iii. konačne rezerve goriva; i
 - iv. dodatnoga goriva ako je potrebno za tip operacije (npr. ETOPS); i
3. posebno dodatno gorivo ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova.

OPS 1.260

Prijevoz osoba sa smanjenom pokretljivošću

- (a) Operator uspostavlja postupke za prijevoz osoba sa smanjenom pokretljivošću (PRM).
- (b) Operator osigurava da se PRM ne smjeste na mjesta ili ne zauzimaju sjedala gdje bi njihova prisutnost mogla:
 1. ometati posadu u njihovom radu;
 2. onemogućiti prilaz opremi za slučaj opasnosti; ili
 3. ometati evakuaciju zrakoplova u slučaju izvanredne situacije.
- (c) Zapovjednik zrakoplova mora biti obaviješten o tome da će se zrakoplovom prevoziti PRM-i.

OPS 1.265

Prijevoz neprihvatljivih, deportiranih i pritvorenih osoba

Operator uspostavlja postupke za prijevoz neprihvatljivih, deportiranih ili pritvorenih osoba, kako bi osigurao sigurnost zrakoplova i putnika u njemu. Zapovjednik mora biti obaviješten o tome da će se zrakoplovom prevoziti navedene osobe.

OPS 1.270

Smještaj prtljage i tereta

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.270)

- (a) Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se u putničku kabinu unosi samo ona ručna prtljaga koja se može smjestiti na odgovarajući i siguran način.
- (b) Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se sva prtljaga i teret u zrakoplovu, koji bi mogli uzrokovati ozljede ili štetu, ili blokirati prolaze i izlaze u slučaju da se pomaknu, smjesti u spremnike koji su konstruirani tako da sprečavaju pomicanje.

OPS 1.275

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.280

Položaj putničkih sjedala

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da su putnici smješteni tako da u slučaju izvanredne evakuacije mogu pomoći na najbolji način, a ne ometati evakuaciju iz zrakoplova.

OPS 1.285

Davanje uputa putnicima

Operator osigurava:

(a) Općenito

1. Da će se putnici dati usmene upute o sigurnosnim mjerama. Davanje uputa se može u potpunosti ili djelomično obaviti audiovizualnom prezentacijom.
2. Da će putnici dobiti kartice sa sigurnosnim uputama na kojima se slikovno prikazuju rukovanje opremom za slučaj nužde i izlazi koje će putnici vjerojatno upotrebljavati.

(b) Prije polijetanja

1. Da će putnici, ako je primjereno, dobiti upute o sljedećem:
 - i. o pravilima što se tiče pušenja;
 - ii. da naslon sjedala mora biti podignut i stolić zatvoren;
 - iii. o smještaju izlaza za nuždu;
 - iv. o smještaju i korištenju oznaka na podu koje pokazuju najbliži put za spašavanje;
 - v. o smještaju ručne prtljage;
 - vi. o ograničenjima upotrebe mobilnih elektroničkih uređaja; i
 - vii. o smještaju i sadržaju kartica sa sigurnosnim uputama; i
2. Da će putnicima biti pokazano sljedeće:
 - i. upotreba sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnih sustava vezivanja, uključujući načine na koje se sigurnosni pojasevi i/ili sigurnosni sustavi vezivanja zakopčavaju i otkopčavaju;
 - ii. smještaj i upotreba opreme za kisik u slučaju potrebe (vidjeti stavke OPS 1.770 i OPS 1.775). Putnike također treba obavijestiti da ugase sva sredstva za pušenje kada se koristi kisik; i
 - iii. smještaj i upotreba prsluka za spašavanje u slučaju potrebe (vidjeti OPS 1.825).

(c) Nakon polijetanja:

1. Da će se putnike, ako je primjereno, podsjetiti na sljedeće:
 - i. pravila o pušenju; i
 - ii. upotreba sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnih sustava vezivanja, uključujući sigurnosne prednosti vezivanja sigurnosnih pojaseva kada putnik sjedi, bez obzira na to da li znak za sigurnosno vezivanje svijetli ili ne.

(d) Prije slijetanja

1. Da će se putnike, ako je primjereno, podsjetiti na sljedeće:
 - i. na pravila o pušenju;
 - ii. na upotrebu sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnih sustava vezivanja;
 - iii. na to da naslonjač sjedala mora biti u uspravnom položaju, a pomoćni stolić zatvoren;
 - iv. na ponovno stavljanje ručne prtljage na za to predviđeno mjesto; i
 - v. na ograničenja u vezi s upotrebom prenosivih elektroničkih uređaja.

(e) Nakon slijetanja

1. Da će se putnike podsjetiti na sljedeće:
 - i. na pravila o pušenju; i
 - ii. na upotrebu sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnih sustava vezivanja.

(f) U slučaju nužde tijekom leta, putnicima se daju upute o postupcima za slučaj nužde koji mogu biti primjereni danim okolnostima.

OPS 1.290

Priprema za let

(a) Operator osigurava da se za svaki predviđeni let pripremi operativni plan leta.

(b) Zapovjednik zrakoplova ne započinje let ako se nije uvjerio:

1. da je zrakoplov plovidben;
2. da se zrakoplovom ne operira u suprotnosti s odredbama Liste dozvoljenih odstupanja od konfiguracije (CDL);
3. da su na raspolaganju instrumenti i oprema koji se u skladu s pododjeljcima K i L zahtijevaju za obavljanje leta;
4. da su instrumenti i oprema u ispravnom stanju, osim kako je predviđeno u MEL-u;
5. da su na raspolaganju oni dijelovi operativnog priručnika koji su potrebni za obavljanje leta;
6. da su u zrakoplovu dokumenti, dodatne informacije i obrasci, koji moraju biti na raspolaganju u skladu sa stavcima OPS 1.125 i OPS 1.135;
7. da su na raspolaganju važeće karte, zemljovidi i s njima povezana dokumentacija ili odgovarajući podaci koji pokrivaju namjeravanu operaciju zrakoplova, uključujući bilo kakvo preusmjeravanje koje se razumno može očekivati. To uključuje tablice za konverziju potrebne za pomoć pri operacijama u kojima se koriste metričke visine, apsolutne visine i razine leta;
8. da su na raspolaganju odgovarajuća zemaljska oprema i usluge koji su potrebni za planirani let;
9. da se za planirani let mogu ispuniti odredbe navedene u operativnom priručniku u odnosu na zahtjeve za gorivo, ulje i kisik, minimalne sigurnosne visine, operativne minimume aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, kada je to potrebno;
10. da je teret pravilno raspoređen i sigurno pričvršćen;
11. da je masa zrakoplova na početku uzletnog zaleta takva da se let može izvesti u skladu s pododjeljcima F do I, kako je primjereno; i
12. da se mogu ispuniti sva operativna ograničenja uz ona obuhvaćena gornjim podstavcima 9. i 11.

OPS 1.295

Izbor aerodroma

- (a) Pri planiranju leta, operator utvrđuje postupke za izbor odredišnog i/ili alternativnog aerodroma u skladu sa stavkom OPS 1.220.
- (b) Operator mora odabrati i u operativnom planu leta navesti alternativni aerodrom polijetanja, ako radi meteoroloških razloga ili radi performansi ne bi bio moguć povratak na aerodrom polijetanja. U odnosu na aerodrom polijetanja, alternativni aerodrom polijetanja mora se nalaziti unutar:
1. za dvomotorne zrakoplove:
 - i. jednog sata leta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona u skladu s letačkim priručnikom zrakoplova (AFM), u standardnim uvjetima mirnog zraka na temelju stvarne mase prilikom polijetanja; ili
 - ii. operaterovog odobrenog vremena preusmjeravanja ETOPS-a koje podliježe bilo kakvom ograničenju iz MEL-a, do najviše dva sata, pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona u skladu s AFM-om, u standardnim uvjetima mirnog zraka na temelju stvarne mase prilikom polijetanja za zrakoplove i posade, koji imaju odobrenje za ETOPS; ili
 2. dva sata leta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona u skladu s AFM-om u standardnim uvjetima mirnog zraka na temelju stvarne mase prilikom polijetanja, za zrakoplove s tri ili četiri motora; i
 3. ako AFM ne sadrži putnu brzinu s jednim motorom izvan pogona, brzina koja će se koristiti za izračunavanje mora biti ona brzina koja se postiže s preostalim motorom (motorima) podešenim na maksimalnu kontinuiranu snagu.
- (c) Operator mora odabrati najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom za svaki IFR let osim:
1. ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:
 - i. trajanje planiranog leta od polijetanja do slijetanja ili, u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta u skladu sa stavkom OPS 1.255 podstavkom (d) preostalo vrijeme leta do odredišta nije duže ode 6 sati, i
 - ii. na raspolaganju su i mogu se koristiti dvije odvojene uzletno-sletne staze (vidjeti OPS 1.192) na odredišnom aerodromu i odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze za odredišni aerodrom, ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju da će tijekom razdoblja od jednog sata prije do jednog sata nakon očekivanog vremena dolaska na odredišni aerodrom, baza oblaka biti na najmanje 2 000 ft ili na putnoj visina + 500 ft, ovisno što je veće, i da će vidljivost biti najmanje 5 km;
- ili
2. ako je odredišni aerodrom izoliran.
- (d) Operator mora odabrati dva alternativna odredišna aerodroma ako:
1. odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze za odredišni aerodrom, ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju da će tijekom razdoblja koje počinje jedan sat prije i završava jedan sat nakon procijenjenog vremena dolaska, vremenski uvjeti biti ispod primjenjivih minimuma planiranja (vidjeti stavak OPS 1.297 podstavak (b)); ili
 2. meteorološke informacije nisu na raspolaganju.
- (e) Operator mora u operativnom planu leta navesti sve potrebne alternativne aerodrome.

OPS 1.297

Minimumi za planiranje IFR letova

- (a) Minimumi za planiranje alternativnog aerodroma polijetanja. Operator odabire aerodrom kao alternativni aerodrom polijetanje samo kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili bilo koja njihova kombinacija pokazuju da će tijekom razdoblja koje počinje jedan sat prije i završava jedan sat nakon procijenjenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na razini ili iznad razine primjenjivih minimuma za slijetanje, određenih u skladu sa stavkom OPS 1.225. Baza oblaka se mora uzeti u obzir kada su jedina raspoloživa prilaženja neprecizna i/ili kružna prilaženja. Moraju se uzeti u obzir sva ograničenja koja se odnose na operacije s jednim motorom izvan pogona.
- (b) Minimumi za planiranje određivnog aerodroma (osim izoliranih određivnih aerodroma). Operator određuje određivni aerodrom samo ako:
1. odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili bilo koja njihova kombinacija pokazuju da će tijekom razdoblja koje počinje jedan sat prije i završava jedan sat nakon procijenjenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na razini ili iznad razine primjenjivih minimuma za planiranje, kako slijedi:
 - i. RVR/vidljivost u skladu sa stavkom OPS 1.225; i
 - ii. za neprecizno prilaženje ili kružno prilaženje, baza oblaka je na ili iznad MDH-a; ili
 2. su u skladu sa stavkom OPS 1.295 podstavkom (d) izabrana dva alternativna određivna aerodroma.
- (c) Minimumi za planiranje za:
- alternativni određivni aerodrom, ili
- izolirani aerodrom, ili
- 3 % ERA aerodrom, ili
- alternativni aerodrom na ruti koji se zahtijeva u fazi planiranja.

Operator odabire aerodrom za jednu od ovih namjena samo kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili bilo koja njihova kombinacija pokazuju da će tijekom razdoblja koje počinje jedan sat prije i završava jedan sat nakon procijenjenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na razini ili iznad razine minimuma za planiranje, iz donje Tablice 1.

Tablica 1.

Minimumi za planiranje – Određivni alternativni aerodrom, izolirani određivni aerodrom, 3 % ERA aerodrom i alternativni aerodrom na ruti

Vrsta prilaženja	Minimumi za planiranje
Cat II. i III.	Cat I (Napomena 1.)
Cat I.	Neprecizni prilaz (Napomene 1. i 2.)
Neprecizni prilaz	Neprecizni prilaz (Napomene 1. i 2.) plus 200 ft/1 000 m
Kružno	Kružno

Napomena 1.: RVR.

Napomena 2.: Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a.

- (d) Minimumi za planiranje za alternativni ETOPS aerodrom na ruti. Operator odabire aerodrom kao alternativni ETOPS aerodrom na ruti samo kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili bilo koja njihova kombinacija pokazuju da će tijekom razdoblja od predviđenog vremena slijetanja do jednog sata nakon najkasnijeg mogućeg vremena slijetanja, postojati uvjeti izračunati dodavanjem dodatnih ograničenja iz Tablice 2. Operator mora u operativni priručnik uključiti metodu određivanja operativnih minimuma na planiranom alternativnom ETOPS aerodromu na ruti.

Tablica 2.

Minimum za planiranje – ETOPS

Mogućnost prilaženja	Baza oblaka iznad alternativnog letjelišta	Vremenski minimumi Vidljivost/RVR
Postupak preciznog prilaženja	Odobren DH/DA plus povećanje za 200 ft	Odobrena vidljivost plus povećanje za 800 metara
Neprecizno prilaženje ili kružno prilaženje	Odobren MDH/MDA plus povećanje za 400 ft	Odobrena vidljivost plus povećanje za 1 500 metara

OPS 1.300

Dostava ATS plana leta

Operator osigurava da let neće započeti ako nije dostavljen ATS plan leta ili ako nisu dostavljene odgovarajuće informacije, kako bi se u slučaju potrebe mogle aktivirati službe za uzbunjivanje.

OPS 1.305

Punjenje/pražnjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.305.)

Operator osigurava da se kod niti jednog zrakoplova ne obavlja punjenje/pražnjenje goriva Avgas ili goriva vrste ‚wide cut‘ (npr. Jet-B ili ekvivalentno gorivo) ili mješavine tih vrsta goriva, ako se ona možda pojavi, dok se putnici ukrcavaju u zrakoplov, nalaze u njemu ili se iskrcavaju. U svim drugim slučajevima moraju se poduzeti neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti primjereno osposobljeno osoblje koje je pripremljeno za započinjanje i vođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

OPS 1.307

Punjenje/pražnjenje ‚wide-cut‘ goriva

Operator utvrđuje postupke za punjenje/pražnjenje ‚wide-cut‘ goriva (npr. Jet-B ili ekvivalentno gorivo), ako se to zahtjeva.

OPS 1.308

Guranje i vuča

(a) Operator osigurava da su svi postupci za guranje i vuču u skladu s odgovarajućim zrakoplovnim standardima i postupcima.

(b) Operator osigurava da se pozicioniranje zrakoplova prije i poslije taksiranja ne obavlja vučom bez poluge za vuču, osim ako je:

1. zrakoplov svojom vlastitom konstrukcijom zaštićen od oštećenja upravljačkog sustava prednjeg kotača, koje može nastati zbog operacije vučenja bez poluge za vuču, ili
2. predviđen sustav/postupak za upozoravanje letačke posade o tome da se takvo oštećenje moglo dogoditi ili se dogodilo, ili
3. vozilo za vuču bez poluge za vuču izrađeno tako, da se spriječi oštećenje određenog tipa zrakoplova.

OPS 1.310

Članovi posade na svojim mjestima

- (a) Članovi letačke posade
1. Tijekom polijetanja i slijetanja svaki član letačke posade koji je raspoređen na dužnost u pilotskoj kabini, nalazi se na svom mjestu.
 2. Tijekom svih ostalih faza leta, svaki član letačke posade koji je raspoređen na dužnost u pilotskoj kabini, ostaje na svom mjestu, osim ako je njegova/njezina odsutnost potrebna za obavljanje njegove/njezine dužnosti u vezi s operacijom ili radi fizioloških potreba, pod uvjetom da se za komandama zrakoplova uvijek nalazi najmanje jedan primjereno osposobljen pilot.
 3. Tijekom svih faza leta, svaki član letačke posade koji je raspoređen na dužnost u pilotskoj kabini, mora zadržati pažnju. Ako dođe do smanjenja pažnje, primjenjuju se odgovarajuće protumjere. Ako se pojavi neočekivani umor, može se primijeniti kontrolirani postupak za odmor, koji organizira zapovjednik zrakoplova, ako to dopušta radno opterećenje. Ovakav kontrolirani odmor ne može se ni na koji način smatrati dijelom vremena za odmor, u svrhu izračunavanja ograničenja vremena letenja niti se može upotrijebiti kao opravdanje za trajanje letačke dužnosti.
- (b) Članovi kabinske posade. U svim kabinama zrakoplova u kojima se nalaze putnici, potrebni članovi kabinske posade sjede tijekom kritičnih faza leta na svojim za to određenim mjestima.

OPS 1.311

Minimalan broj kabinskog osoblja koje mora biti u zrakoplovu tijekom operacija na zemlji dok se u zrakoplovu nalaze putnici

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.311)

Operator osigurava da je, kad god se u zrakoplovu nalaze putnici, u putničkoj kabini prisutan minimalan broj kabinskog osoblja u skladu sa stavkom OPS 1.990 podstavcima (a), (b), (c) i (d), osim u sljedećim slučajevima:

- (a) Kada je zrakoplov na zemlji na parkirnoj poziciji, broj kabinskog osoblja koje se mora nalaziti u putničkoj kabini može se smanjiti na broj manji od onog koji je utvrđen u stavku OPS 1.990 podstavcima (a), (b) i (c). Minimalan broj kabinskog osoblja zahtjevan u ovakvim slučajevima je jedan član na svaki par izlaza za slučaj opasnosti na razini poda u svakoj putničkoj kabini, ili jedan na svakih 50 putnika ili skupinu do 50 putnika koji se nalaze u zrakoplovu, ovisno što je više, pod uvjetom:
1. da je operator uspostavio postupak za evakuaciju putnika s ovim smanjenim brojem kabinskog osoblja, koji je nadležno tijelo prihvatilo kao postupak koji pruža jednaku sigurnost; i
 2. da se ne obavlja punjenje/praznjenje goriva; i
 3. da je voditelj kabinskog osoblja prije ukrcaja dao kabinskom osoblju upute u vezi sa sigurnošću; i
 4. da se voditelj kabinskog osoblja nalazi u putničkoj kabini; i
 5. da su obavljene provjere kabine prije ukrcavanja.
- Ovo smanjenje nije dozvoljeno kada je broj kabinskog osoblja određen u skladu sa stavkom OPS 1.990 podstavkom (d).
- (b) Tijekom iskrcavanja, kada je broj preostalih putnika u zrakoplovu manji od 20, minimalni broj kabinskog osoblja u putničkoj kabini može se smanjiti na broj manji od minimalnog broja potrebnog kabinskog osoblja koji se zahtijeva u skladu sa stavkom OPS 1.990 podstavcima (a), (b), (c) i (d), pod uvjetom:
1. da je operator uspostavio postupak za evakuaciju putnika s ovim smanjenim brojem kabinskog osoblja, koji je nadležno tijelo prihvatilo kao postupak koji pruža jednaku sigurnost; i
 2. da se voditelj kabinskog osoblja nalazi u putničkoj kabini.

OPS 1.313

Upotreba slušalica

- (a) Svaki član letачke posade koji je raspoređen na dužnost u pilotskoj kabini mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom na ručici ili ekvivalentni uređaj koji se zahtijeva stavkom OPS 1.650 podstavkom (p) i/ili stavkom 1.652 podstavkom (s) te ih upotrebljavati kao primarni uređaj za slušanje glasovnih komunikacija sa službama kontrole zračnog prometa:
- na zemlji:
 - kada glasovnom komunikacijom prima odobrenje ATC-a za odlazak,
 - kada rade motori,
 - tijekom leta ispod prijelazne apsolutne visine ili 10 000 stopa, ovisno što je više, i
 - kadgod to zapovjednik smatra potrebitim.
- (b) U uvjetima iz gornjeg stavak 1., mikrofoni na ručici ili ekvivalentni uređaji mora biti u položaju koji omogućuje njegovu upotrebu za dvosmjernu radijsku komunikaciju.

OPS 1.315

Pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnom slučaju

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da su pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnim slučajevima koja se sama aktiviraju spremna za upotrebu prije taksiranja, polijetanja i slijetanja te kada je to sigurno i izvodivo.

OPS 1.320

Sjedala, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sustav vezivanja

- (a) Članovi posade
1. Tijekom polijetanja i slijetanja i kadgod zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki član posade mora biti pravilno vezan svim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sustavom vezivanja koji postoje.
 2. Tijekom ostalih faza leta, svaki član letачke posade u pilotskoj kabini ima svoj sigurnosni pojas vezan, dok se nalazi na svom mjestu.
- (b) Putnici
1. Prije polijetanja i slijetanja i tijekom taksiranja ili kadgod se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, zapovjednik osigurava da se svaki putnik nalazi na svom sjedalu ili ležaju s pravilno pričvršćenim sigurnosnim pojasom ili sigurnosnim sustavom vezivanja, ako postoji.
 2. Operator predviđa, a zapovjednik osigurava da se višestruko zauzimanje sjedala u zrakoplovu dozvoljava samo na određenim sjedalima i da na njima isključivo sjedi jedna odrasla osoba i jedno dijete koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugim uređajem za sigurnosno vezivanje djece.

OPS 1.325

Osiguravanje putničke kabine i kuhinje/kuhinja

- (a) Operator utvrđuje postupke kojima osigurava da su prije taksiranja, polijetanja i slijetanja svi izlazi i putovi za izlaz u slučaju nužde slobodni od prepreka.
- (b) Zapovjednik zrakoplova osigurava da su prije polijetanja, slijetanja i kadgod se to smatra potrebnim u svrhu sigurnosti, sva prtljaga i oprema pravilno osigurani.

OPS 1.330

Dostupnost opreme za slučaj opasnosti

Zapovjednik zrakoplova osigurava da se odgovarajućoj opremi za slučaj opasnosti može lako pristupiti za hitnu upotrebu.

OPS 1.335

Pušenje u zrakoplovu

(a) Zapovjednik osigurava da u zrakoplovu niti jednoj osobi nije dopušteno pušenje:

1. kadgod se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;
2. dok je zrakoplov na zemlji, osim ako je to izričito dopušteno u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku;
3. izvan prostora određenih za pušenje, u prolazu (prolazima) i u WC-u (WC-ima);
4. u odjeljcima za teret i/ili u drugim prostorima u kojima se prevozi teret koji nije smješten u kontejnere otporne na vatru ili pokriven prekrivačem otpornim na vatru; i
5. u onim dijelovima kabine u koje se dovodi kisik.

OPS 1.340

Meteorološki uvjeti

(a) Na IFR letu zapovjednik zrakoplova samo:

1. započinje polijetanje; ili
2. nastavlja let dalje od točke nakon koje se u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta primjenjuje izmijenjeni plan leta, ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da su očekivani vremenski uvjeti na određenoj i/ili zahtijevanom alternativnom aerodromu (aerodromima) iz stavka OPS 1.295., na ili iznad minimuma za planiranje navedenim u stavku OPS 1.297.

(b) Na IFR letu, zapovjednik zrakoplova nastavlja let prema planiranom određenoj aerodromu samo ako najnovije raspoložive informacije pokazuju da će u predviđeno vrijeme dolaska, vremenski uvjeti na određenoj ili na najmanje jednom određenoj alternativnom aerodromu biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma za planiranje ili iznad njih.

(c) Na IFR letu zapovjednik zrakoplova nastavlja let iza:

1. točke odluke, kada se upotrebljava postupak za smanjenu količinu goriva za nepredviđene situacije (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.255); ili
2. unaprijed određene točke, kada se koristi postupak s unaprijed određenom točkom (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.255),

samo kada su dostupne informacije koje pokazuju da će očekivani vremenski uvjeti u vrijeme dolaska na određenoj i/ili zahtijevani alternativni aerodrom (aerodrome) propisane u stavku OPS 1.295 biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma za planiranje propisanim u stavku OPS 1.255 ili iznad njih.

(d) Na VFR letu zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje samo kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze, ili bilo kakva njihova kombinacija, pokazuju da će meteorološki uvjeti na ruti ili na onom dijelu rute na kojem će se letjeti prema pravilima VFR-a, u odgovarajuće vrijeme biti takvi da omogućuju ispunjavanje tih pravila.

OPS 1.345

Led i drugi onečišćivači – postupci na zemlji

- (a) Operator uspostavlja postupke koje treba slijediti kada je na zemlji potrebno zrakoplov odlediti ili spriječiti njegovo zaleđivanje i obaviti s tim povezane preglede zrakoplova.
- (b) Zapovjednik ne započinje polijetanje ako vanjske površine nisu očišćene od bilo kakvih naslaga koje bi mogle štetno utjecati na performansu i/ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim kako je dopušteno u priručniku za letenje zrakoplova.

OPS 1.346

Led i drugi onečišćivači - postupci tijekom leta

- (a) Operator utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.
- (b) Zapovjednik ne započinje let i ne leti namjerno u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja ako zrakoplov nije certificiran i opremljen za takve uvjete.

OPS 1.350

Zaliha goriva i ulja

Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, samo kada je siguran da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivoga goriva i ulja potrebnu da se let sigurno završi, uzimajući u obzir očekivane operativne uvjete.

OPS 1.355

Uvjeti za polijetanje

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran da, prema informacijama koje su mu dostupne, vrijeme na aerodromu i stanje uzletno-sletne staze koju namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak.

OPS 1.360

Primjena minimuma za polijetanje

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik zrakoplova mora biti siguran da su RVR ili vidljivost u smjeru polijetanja zrakoplova jednaki ili bolji od primjenjivih minimuma.

OPS 1.365

Minimalne visine leta

Zapovjednik zrakoplova ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta ne lete ispod određenih minimalnih visina, osim kada je to potrebno za polijetanje i slijetanje.

OPS 1.370

Simulirane neuobičajene situacija tijekom leta

Operator utvrđuje postupke kojima se osigurava da se neuobičajene ili izvanredne situacije, koje zahtijevaju primjenu nekih ili svih postupaka za neuobičajene ili izvanredne situacije i simulacija IMC-a umjetnim sredstvima, ne simuliraju tijekom letova u komercijalnom zračnom prijevozu.

OPS 1.375

Upravljanje gorivom tijekom leta

Operator uspostavlja postupke kojima osigurava da se provjere goriva i upravljanje gorivom tijekom leta obavlja u skladu sa sljedećim kriterijima:

(a) provjera goriva tijekom leta.

1. zapovjednik mora osigurati da se provjere goriva tijekom leta obavljaju u pravilnim vremenskim razmacima. Preostalu iskoristivu količinu goriva treba zabilježiti i ocijeniti, kako bi se:
 - i. stvarna potrošnja usporedila s planiranom potrošnjom;
 - ii. provjerilo da li je preostala iskoristiva količina goriva dovoljna za izvedbu leta u skladu s donjim podstavkom (b) 'Upravljanje gorivom tijekom leta'; i
 - iii. utvrdila očekivana preostala iskoristiva količina goriva pri dolasku na određeni aerodrom;
2. relevantni podaci o gorivu moraju se bilježiti.

(b) upravljanje gorivom tijekom leta.

1. let se mora izvesti tako da očekivana preostala iskoristiva količina goriva pri dolasku na određeni aerodrom nije manja od:
 - i. zahtijevanoga goriva do alternativnog aerodroma plus konačne rezerve goriva, ili
 - ii. konačne rezerve goriva ako se ne zahtijeva alternativni aerodrom;
2. međutim, ako je kao rezultat provjere količine goriva tijekom leta, očekivana preostala iskoristiva količina goriva pri dolasku na određeni aerodrom manja od:
 - i. zahtijevanoga goriva do alternativnog aerodroma plus konačne rezerve goriva, pri donošenju odluke da li da nastavi do određeni aerodroma ili da se preusmjeri kako bi izveo sigurno slijetanje s količinom goriva koja nije manja od konačne rezerve goriva, zapovjednik mora uzeti u obzir promet i operativne uvjete koji prevladavaju na određeni aerodromu, određeni alternativnom aerodromu i na bilo kojem drugom odgovarajućem aerodromu; ili
 - ii. konačne rezerve goriva ako se ne zahtijeva alternativni aerodrom, zapovjednik mora poduzeti odgovarajuću akciju i nastaviti do odgovarajućeg aerodroma kako bi izveo sigurno slijetanje s količinom goriva koja nije manja od konačne rezerve goriva;
3. zapovjednik objavljuje opasnost kada je proračunata količina upotrebljivoga goriva pri slijetanju na najbliži odgovarajući aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje, manja od konačne rezerve goriva.
4. dodatni uvjeti za određene postupke.
 - i. Da bi se let za koji se upotrebljava postupak RCF nastavio do određeni aerodroma 1, zapovjednik mora osigurati da je količina iskoristivoga goriva koje je preostalo na točki odluke, najmanje zbroj:
 - goriva za putovanje od točke odluke do određeni aerodroma 1; i
 - goriva za nepredviđene situacije koje je jednako 5 % goriva za putovanje od točke odluke do određeni aerodroma 1; i
 - goriva do alternativnog aerodroma za određeni aerodrom 1, ako je taj alternativni aerodrom potreban; i
 - konačne rezerve goriva

- ii. Da bi se let za koji se upotrebljava postupak PDP-a nastavio do određivanja aerodroma, zapovjednik mora osigurati da je količina iskoristivoga goriva koje je preostalo na PDP-u, najmanje zbroj:

goriva potrebnog od PDP-a do određivanja aerodroma; i

goriva za nepredviđene situacije od PDP-a do određivanja aerodroma, izračunatog u skladu sa stavkom 1.3 Dodatka 1. stavku OPS 1.255; i

goriva potrebnog u skladu sa stavkom 3.1. točkom (d) Dodatka 1. stavku OPS 1.255.

OPS 1.380

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.385

Upotreba dodatnog kisika

Zapovjednik zrakoplova osigurava da članovi letne posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za sigurnu operaciju zrakoplova tijekom leta kontinuirano koriste dodatni kisik kadgod visina kabine premaši 10 000 ft tijekom razdoblja dužeg od 30 minuta i kadgod visina kabine premaši 13 000 ft.

OPS 1.390

Kozmičko zračenje

- (a) Operator vodi računa o izlaganju kozmičkom zračenju svih članova posade tijekom leta dok su na dužnosti (uključujući raspoređivanje) te za one posade za koje je vjerojatno da će biti izložene zračenju većem od 1 mSv godišnje, poduzima sljedeće mjere:

1. ocjenjuje njihovu izloženost;
2. uzima u obzir ocijenjenu izloženost pri izradi radnih rasporeda u svrhu smanjenja doza visoko izloženih članova posade;
3. obavješćuje dotične članove posade o zdravstvenim rizicima povezanim s njihovim poslom;
4. osigurava da se radnim rasporedima za ženske članove posade, nakon što obavijeste operatora da su trudne, doza za fetus održava na najnižoj razini koja se razumno može postići te u svakom slučaju osigurava da doza ne premaši 1 mSv tijekom preostalog razdoblja trudnoće;
5. osigurava vođenje individualnih evidencije za one članove posade za koje je vjerojatno da su visoko izloženi. Ti se pojedinci o tim izloženostima obavješćuju jedanput godišnje i pri odlasku od tog operatora.

- (b) 1. operator ne operira zrakoplovom na visini iznad 15 000 m (49 000 ft) ako oprema navedena u stavku OPS 1.680 podstavku (a) točki 1. nije u ispravnom stanju, ili ako se ne primjenjuju postupci propisani u stavku OPS 1.680 podstavku (a) točki 2.

2. zapovjednik ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta započinje spuštanje, čim je to moguće, kada se premaši granične vrijednosti stopa doza kozmičkog zračenja navedene u operativnom priručniku.

OPS 1.395

Otkrivanje blizine tla

Kada bilo koji član letne posade ili sustav za upozorenje na blizinu tla otkriju neprimjerenu blizinu tla, zapovjednik ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta osiguravaju da se odmah započne obavljanje korektivnih mjera kako bi se uspostavili sigurni uvjeti leta.

OPS 1.398

Upotreba sustava za izbjegavanje sudara (ACAS) koji se nalazi u zrakoplovu

Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao:

- (a) da se ACAS, kada je ugrađen i kada je u ispravnom stanju, upotrebljava tijekom leta na način koji omogućuje davanje indikacija obveznog vertikalnog razdvajanja (RA – Resolution Advisory), osim ako to u postojećim uvjetima u tom trenutku ne bi bilo primjereno.
- (b) da kada ACAS otkrije neprimjerenu blizinu drugog zrakoplova (RA), zapovjednik ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta, mora osigurati da se odmah započnu korektivne mjere koje je naveo RA, osim ako bi se time ugrozila sigurnost zrakoplova.

Korektivne mjere:

- i. ne smiju nikada biti u suprotnosti s mjerom koju navodi RA;
 - ii. moraju biti izvedene u smislu koji navodi RA, čak i ako je to u suprotnosti s vertikalnim elementom upute ATC-a;
 - iii. moraju biti u najmanjem mogućem opsegu, a da se pri tom poštuje navod RA-a.
- (c) da su specificirane propisane komunikacije između ACAS-a i ATC-a.
 - (d) da se nakon otklanjanja konflikta zrakoplov odmah vratiti poštivanju uputa i odobrenja ATC-a.

OPS 1.400

Uvjeti za prilaženje i slijetanje

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, zapovjednik mora biti siguran da, u skladu s raspoloživim informacijama, vrijeme na aerodromu i uvjeti na uzletno-sletnoj stazi koju namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku.

OPS 1.405

Započinjanje i nastavak prilaženja

- (a) Zapovjednik zrakoplova ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta može započeti instrumentalno prilaženje bez obzira na priopćenu RVR/vidljivost, ali se prilaženje ne smije nastaviti iza vanjskog markera ili odgovarajućeg položaja, ako je priopćena RVR/vidljivost manja od primjenjivih minimuma. (vidjeti OPS 1.192).
- (b) Kada RVR nije dostupan, vrijednosti RVR-a mogu se dobiti konverzijom priopćene vidljivosti u skladu s podstavkom (h) Dodatka 1. stavku OPS 1.430.
- (c) Ako se poslije preleta vanjskog markera ili odgovarajućeg položaja u skladu s gornjim podstavkom (a) priopćena RVR/vidljivost snizi na razinu ispod primjenjivih minimuma, prilaženje se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (d) Ako ne postoji vanjski marker ili odgovarajući položaj, zapovjednik zrakoplova ili pilot kome je povjereno obavljanje leta donosi odluku o nastavku ili odustajanju od prilaženja prije spuštanja na visinu ispod 1 000 ft iznad aerodroma u segmentu završnog prilaženja. Ako je MDA/H na ili iznad 1 000 ft iznad aerodroma, operator za svaki postupak prilaženja određuje visinu ispod koje se prilaženje ne smije nastaviti ako je RVR/vidljivost manja od primjenjivih minimuma.
- (e) Prilaženje se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H te se slijetanje može završiti, pod uvjetom da je na DA/H ili MDA/H utvrđena i da se održava vizualna oznaka.

- (f) RVR u zoni dodira je uvijek kontrolni. Ako je tako priopćeno i ako je relevantno, kontrolni su također RVR-i na srednjoj točki i na zaustavnom kraju uzletno-sletne staze. Minimalna vrijednost RVR-a za srednju točku je 125 m ili RVR koji se zahtijeva za zonu dodira ako je ta vrijednost manja i 75 m za zaustavni kraj uzletno-sletne staze. Za zrakoplove koji su opremljeni sustavom upravljanja ili kontrole zaustavljanja, minimalna vrijednost RVR-a za srednju točku je 75 m.

Napomena: zraz ‚relevantno‘ u ovom kontekstu znači onaj dio uzletno-sletne staze koji se upotrebljava u faze pristajanja velikom brzinom, do brzine od približno 60 čvorova.

OPS 1.410

Operativni postupci - Visina preleta praga staze

Operator mora uspostaviti operativne postupke namijenjene kako bi se osiguralo da zrakoplov koji se koristi za obavljanje preciznih prilazanja prelazi prag staze na sigurnoj visini, pri čemu je zrakoplov u sletnoj konfiguraciji i položaju za slijetanje.

OPS 1.415

Dnevnik leta

Zapovjednik zrakoplova mora osigurati popunjavanje dnevnika leta.

OPS 1.420

Izvješćivanje o događajima

(a) Terminologija

1. ‚Nezgodā. Događaj, koji nije nesreća, a koji je u vezi s operacijom zrakoplova i utječe ili bi mogao utjecati na sigurnost operacije.
2. ‚Ozbiljna nezgodā. Nezgodā koja uključuje okolnosti koje pokazuju da se zamalo dogodila nesreća.
3. ‚Nesreća‘. Događaj u vezi s operacijom zrakoplova koji se dogodio od trenutka kada se bilo koja osoba ukrcala u zrakoplov s namjerom da leti do trenutka kada su se sve osobe iskrcale, prilikom kojeg:

i. je osoba smrtno stradala ili je teško ozlijeđena kao rezultat:

(A) činjenice da je bila u zrakoplovu;

(B) direktnog kontakta s bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su se odvojili od zrakoplova ili;

(C) izravne izloženosti udaru mlaza iz mlaznog motora;

osim ako su ozljede nastale radi prirodnih uzroka, samoranjavanjem ili ako su ih nanijele druge osobe, ili ako se radi o ozljedama ‚slijepih putnika‘ skrivenih izvan područja koja su uobičajeno na raspolaganju putnicima i posadi; ili

ii. je zrakoplov pretrpio oštećenje ili konstrukcijski kvar koji štetno utječe na čvrstoću konstrukcije, performansu ili letne karakteristike zrakoplova i koji obično zahtjeva značajniji popravak ili zamjenu pokvarenog dijela, osim kvara ili oštećenja motora kada je oštećenje ograničeno na motor, njegovu oplatu ili dodatnu opremu; ili oštećenja ograničenog na propelere, vrhove krila, antene, gume, kočnice, oplatu, manja udubljenja ili rupe na oplati zrakoplova; ili

iii. je zrakoplov nestao ili je potpuno nedostupan.

(b) Izvješćivanje o nezgodi. Operator mora uspostaviti postupke za izvješćivanje o nezgodama uzimajući u obzir dolje opisane odgovornosti i okolnosti opisane u donjem podstavku (d).

1. U stavku OPS 1.085 podstavku (b) navedene su odgovornost članova posade za izvješćivanje o nezgodama koje ugrožavaju ili bi mogle ugroziti sigurnost operacije.
2. Zapovjednik ili operator zrakoplova podnosi nadležnom tijelu izvješće o svakoj nezgodi koja ugrožava ili bi mogla ugroziti sigurnost operacije.
3. Izvješće se mora poslati u roku od 72 sata od trenutka kada je nezgoda utvrđena, osim ako je to onemogućeno izuzetnim okolnostima.
4. Zapovjednik mora osigurati da se svi poznati tehnički kvarovi ili tehnički kvarovi na koje se sumnja i sva odstupanja od tehničkih ograničenja, koja su se dogodila u vrijeme njegove/njezine odgovornosti za let, upišu u tehničku knjigu zrakoplova. Ako nepostizanje ili prekoračenje tehničkih ograničenja ugrožava ili bi moglo ugroziti sigurnost operacije, zapovjednik mora također započeti postupak podnošenja izvješća nadležnom tijelu u skladu s gornjim podstavkom (b) točkom 2.
5. U slučaju nezgoda koje se prijavljuju u skladu s gornjim podstavkom (b) točkom 1., podstavkom (b) točkom 2. i podstavkom (b) točkom 3., koje su proizišle iz ili se odnose na bilo koji kvar, nepravilan rad ili nedostatak zrakoplova, njegove opreme ili bilo kojeg elementa zemaljske potporne opreme, ili koje uzrokuju ili bi mogle uzrokovati nepovoljne učinke na kontinuiranu plovidbenost zrakoplova, operator mora također, istodobno s podnošenjem izvješća nadležnom tijelu, obavijestiti organizaciju odgovornu za dizajn ili dobavljača ili, ako je primjenjivo, organizaciju odgovornu za kontinuiranu plovidbenost.

(c) Izvješćivanje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama.

Operator uspostavlja postupke za izvješćivanje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama uzimajući u obzir dolje opisane odgovornosti i uvjete propisane u donjem podstavku (d).

1. Zapovjednik obavješćuje operatora o svakoj nesreći ili ozbiljnoj nezgodi koja se dogodi za vrijeme njegove/njezine odgovornosti za let. Ako zapovjednik nije sposoban podnijeti takvo izvješće, ovu zadaću obavlja bilo koji drugi član posade koji je za to sposoban, uzimajući u obzir zapovjedni red koji utvrđuje operator.
2. Operator osigurava da se nadležno tijelo države operatora, najbliže nadležno tijelo (ako to nije nadležno tijelo države operatora) i bilo koja druga organizacija za koju država operatora zahtijeva da bude obaviještena, obavijeste na najbrži mogući način o nesreći ili ozbiljnoj nezgodi i to - samo u slučaju nesreće - najmanje prije nego što se zrakoplov pomakne, osim ako je to onemogućeno izuzetnim okolnostima.
3. Zapovjednik ili operator zrakoplova podnosi izvješće nadležnom tijelu u državi operatora u roku od 72 sata od trenutka kad se dogodila nesreća ili ozbiljna nezgoda.

(d) Posebna izvješća.

Niže su opisani događaji za koje se moraju koristiti posebne metode prijavljivanja i obavješćivanja:

1. Nezgode u zračnom prometu. Zapovjednik bez odlaganja prijavljuje nezgodu nadležnoj jedinici službe kontrole zračnog prometa te ju obavješćuje o svojoj namjeri da nakon završetka leta podnese izvješće o nezgodi u zračnom prometu, kad god je zrakoplov tijekom leta bio ugrožen radi:
 - i. bliskog susreta s nekom drugom letjelicom;
 - ii. pogrešnih postupaka u zračnom prometu ili radi toga što se službe kontrole zračnog prometa ili letačka posada nisu pridržavali primjenjivih postupaka;
 - iii. kvara na uređajima službe kontrole zračnog prometa.

Osim toga, zapovjednik nezgodu prijavljuje nadležnom tijelu.

2. Indikacija obveznog vertikalnog razdvajanja sustava za izbjegavanje sudara koji se nalazi u zrakoplovu. Zapovjednik obavješćuje odgovarajuću jedinicu službe kontrole zračnog prometa i podnosi ACAS izvješće nadležnom tijelu kadgod je zrakoplov tijekom leta izveo manevar kao odgovor na indikaciju obveznog vertikalnog razdvajanja sustava ACAS.

3. Opasnost od ptica i udari ptica
 - i. Čim se primijeti moguća opasnost od ptica, zapovjednik o tome odmah obavješćuje lokalnu službu kontrole zračnog prometa.
 - ii. Ako ima spoznaju da je došlo do udara ptica, zapovjednik nakon slijetanja podnosi nadležnom tijelu pisano izvješće o udaru ptica, kadgod zrakoplov za koji je odgovoran pretrpi udar ptica koji rezultira značajnim oštećenjem zrakoplova ili gubitkom ili nepravilnim radom bilo koje osnovne funkcije. Ako se udar ptica otkrije kada zapovjednik nije dostupan, za podnošenje izvješća odgovoran je operator.
4. Nezgode i nesreće povezane s opasnim robama. Operator prijavljuje nezgode i nesreće povezane s opasnim robama nadležnom tijelu i nadležnom tijelu u državi u kojoj se nesreća ili nezgoda dogodila, kako je predviđeno u Dodatku 1. stavku OPS 1.1225. Prvo izvješće se mora poslati u roku od 72 sata od događaja, osim ako je to onemogućeno izuzetnim okolnostima, i sadrži podatke koji su u tom trenutku poznati. Ako je potrebno, mora se što je prije moguće podnijeti naknadno izvješće u kojem se daju sve dodatne utvrđene informacije. (vidjeti također OPS 1.1225)
5. Nezakonito ometanje. Nakon što se u zrakoplovu dogodi nezakonito ometanje, zapovjednik, ili u njegovoj odsutnosti operator, podnosi, što je prije moguće, izvješće lokalnom nadležnom tijelu i nadležnom tijelu države operatora. (vidjeti također OPS 1.1245)
6. Susretanje s mogućim opasnim uvjetima. Zapovjednik obavješćuje što je prije moguće odgovarajuću jedinicu službe kontrole zračnog prometa, ako se tijekom leta susretne s mogućim opasnim uvjetima, kao što su nepravilnosti na zemaljskim ili navigacijskim uređajima, meteorološke pojave ili oblak vulkanskog pepela.

OPS 1.425

Rezervirano

Dodatak 1. stavku OPS 1.255

Politika planiranja goriva

Operator mora temeljiti politiku poduzeća za planiranje goriva, uključujući izračun količine goriva koja se mora nalaziti u zrakoplovu pri odlasku, na sljedećim kriterijima planiranja:

1. Osnovni postupak

Upotrebljivo gorivo koje se mora nalaziti u zrakoplovu pri odlasku, mora uključivati:

1.1. Gorivo za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja. Moraju se uzeti u obzir lokalni uvjeti na aerodromu polijetanja i upotreba APU-a;

1.2. Gorivo za putovanje, koje uključuje:

- (a) gorivo za polijetanje i uspinjanje od elevacije aerodroma do početne putne razine/apsolutne visine, uzimajući u obzir očekivanu rutu odlaska; i
- (b) gorivo od najviše točke uspinjanja do najviše točke spuštanja uključujući bilo kakvo postupno uspinjanje/spuštanje; i
- (c) gorivo od najviše točke spuštanja do točke na kojoj započinje prilaženje, uzimajući u obzir predviđeni postupak dolaska; i
- (d) gorivo za prilaz i slijetanje na određeni aerodrom.

1.3. Gorivo za nepredviđene slučajeve, osim kako je predviđeno u stavku 2. 'Smanjeno gorivo za nepredviđene slučajeve', čija količina je jednaka većoj od količina navedenih u donjim točkama (a) i (b):

- (a) jedno od sljedećeg:
 - i. 5 % planiranoga goriva za putovanje ili, u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, 5 % goriva za putovanje za preostali dio leta; ili
 - ii. najmanje 3 % planiranoga goriva za putovanje ili, u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, 3 % goriva za putovanje za preostali dio leta, pod uvjetom da je na raspolaganju alternativni aerodrom na ruti u skladu s Dodatkom 2. stavku 1.255; ili
 - iii. količina goriva dovoljna za 20 minuta leta na temelju planirane potrošnje goriva za putovanje, pod uvjetom da je operator uspostavio program za praćenje potrošnje goriva pojedinih zrakoplova i da za izračunavanje goriva upotrebljava valjane podatke utvrđene pomoću takvog programa; ili
 - iv. količina goriva temeljena na statističkoj metodi koju je odobrilo nadležno tijelo i koja osigurava odgovarajuće statističko pokriće odstupanja između planiranog i stvarnoga goriva za putovanje. Ova se metoda upotrebljava za praćenje potrošnje goriva za svaku kombinaciju para gradova/zrakoplova, a operator te podatke upotrebljava za statističku analizu za izračun goriva za nepredviđene slučajeve za tu kombinaciju para gradova/zrakoplova.
- (b) Količina goriva za 5 minuta leta pri brzini čekanja na 1 500 ft (450m) iznad određenog aerodroma u standardnim uvjetima.

1.4. Gorivo do alternativnog odredišta, koje:

- (a) uključuje:
 - i. gorivo za neuspjelo prilaženje od primjenjivog MDA/DH na određenom aerodromu do visine neuspjelog prilaženja, uzimajući u obzir cjelokupni postupak neuspjelog prilaženja; i
 - ii. gorivo za uspinjanje od apsolutne visine neuspjelog prilaženja do putne razine/apsolutne visine, uzimajući u obzir očekivanu rutu odlaska; i
 - iii. gorivo za let od najviše točke uspinjanja do najviše točke spuštanja, uzimajući u obzir očekivanu rutu; i
 - iv. gorivo za spuštanje od najviše točke spuštanja do točke na kojoj započinje prilaženje, uzimajući u obzir predviđeni postupak dolaska; i

- v. gorivo za obavljanje prilaženja i slijetanja na određeni alternativni aerodrom odabran u skladu sa stavkom OPS 1.295.
- (b) koje je, kada se u skladu sa stavkom 1.295 podstavkom (d) zahtijevaju dva određena alternativna aerodroma, dovoljno da se let nastavi do alternativnog aerodroma do kojeg je potrebna veća količina goriva određenog za alternativno odredište.
- 1.5 Konačna rezerva goriva, koja je:
- (a) za zrakoplove sa stapnim strojevima, količina goriva za 45 minuta leta; ili
- (b) za zrakoplove s turbinskim motorima, količina goriva za 30 minuta leta pri brzini čekanja na 1 500 ft (450m) iznad elevacije aerodroma u standardnim uvjetima, izračunata s očekivanom masom pri dolasku na određeni alternativni aerodrom ili na određeni aerodrom, kada određeni alternativni aerodrom nije potreban.
- 1.6 Minimalno dodatno gorivo koje omogućuje:
- (a) da se zrakoplov, prema potrebi, spusti i produži let do odgovarajućeg alternativnog aerodroma u slučaju kvara motora ili gubitka tlaka u kabini, ovisno što od to dvoje zahtijeva veću količinu goriva na temelju pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj točki na ruti, i
- i. tamo čeka 15 minuta na 1 500 ft (450 m) iznad elevacije aerodroma u standardnim uvjetima; i
- ii. izvede prilaženje i slijetanje,
- s tim da je dodatno gorivo potrebno samo ako minimalna količina goriva koja je izračunata u skladu s gornjim podstavcima 1.2 do 1.5 nije dovoljna za takav događaj, i
- (b) čekanje u trajanju od 15 minuta na 1 500 ft (450 m) iznad elevacije određenog aerodroma u standardnim uvjetima, kada se let obavlja bez određenog alternativnog aerodroma;
- 1.7. Posebno dodatno gorivo po diskrecijskoj odluci zapovjednika.
2. Postupak sa smanjenim gorivom za nepredviđene slučajeve (RCF)
- Ako politika operatora za planiranje goriva uključuje prijeletno planiranje do određenog aerodroma 1 (komercijalnog odredišta) s postupkom sa smanjenom količinom goriva za nepredviđene slučajeve upotrebom točke odluke na ruti, i do određenog aerodroma 2 (izborno odredište za punjenje goriva), količina upotrebljivoga goriva u zrakoplovu pri odlasku mora biti jednaka većoj od količina navedenih u donjim točkama 2.1. i 2.2.:
- 2.1. zbroj:
- (a) goriva za taksiranje; i
- (b) goriva za putovanje do određenog aerodroma 1, preko točke odluke; i
- (c) goriva za nepredviđene slučajeve čija količina nije manja od 5 % od proračunate potrošnje goriva od točke odluke do određenog aerodroma 1; i
- (d) goriva do alternativnog odredišta ili bez njega ako je točka odluke udaljena manje od šest sati od određenog aerodroma 1 i ako su ispunjeni zahtjevi iz stavka OPS 1.295 podstavka (c) točke 1. podtočke ii.; i
- (e) konačne rezerve goriva; i
- (f) dodatnoga goriva; i
- (g) posebnog dodatnoga goriva, ako ga zapovjednik zahtijeva.
- 2.2. zbroj:
- (a) goriva za taksiranje; i
- (b) goriva za putovanje do određenog aerodroma 2, preko točke odluke; i
- (c) goriva za nepredviđene slučajeve čija količina nije manja od količine izračunate u skladu s gornjim podstavkom 1.3. od aerodroma polijetanja do određenog aerodroma 2; i
- (d) goriva do alternativnog odredišta, ako je potreban određeni alternativni aerodrom 2; i

- (e) konačne rezerve goriva; i
 - (f) dodatnoga goriva; i
 - (g) posebnog dodatnoga goriva, ako ga zapovjednik zahtijeva.
3. Postupak s unaprijed određenom točkom (PDP)
- Ako politika operatora za planiranje goriva uključuje planiranje do određeniog alternativnog aerodroma kada je udaljenost između određeniog aerodroma i određeniog alternativnog aerodroma takva da se let može usmjeriti samo preko unaprijed određene točke do jednog od ovih aerodroma, količina upotrebljivoga goriva u zrakoplovu pri odlasku mora biti jednaka većoj od količina navedenih u donjim točkama 3.1. i 3.2.:
- 3.1 zbroj:
- (a) goriva za taksiranje; i
 - (b) goriva za putovanje od aerodroma polijetanja do određeniog aerodroma, preko unaprijed određene točke; i
 - (c) goriva za nepredviđene slučajeve izračunatog u skladu s gornjim podstavkom 1.3; i
 - (d) dodatnoga goriva, ako je potrebno, ali najmanje:
 - i. za zrakoplove sa stapnim strojevima, goriva za 45 minuta leta plus 15 % vremena leta planiranog da se provede na putnoj razini ili dva sata, ovisno što je manje; ili
 - ii. za zrakoplove s turbinskim motorima, goriva za dva sata leta pri uobičajenoj putnoj potrošnji iznad određeniog aerodroma.
- Ovo ne smije biti manje od konačne rezerve goriva; i
- (e) posebnog dodatnoga goriva, ako ga zapovjednik zahtijeva; ili
- 3.2 zbroj:
- (a) goriva za taksiranje; i
 - (b) goriva za putovanje od aerodroma polijetanja do određeniog alternativnog aerodroma, preko unaprijed određene točke; i
 - (c) goriva za nepredviđene slučajeve izračunatog u skladu s gornjim podstavkom 1.3; i
 - (d) dodatnoga goriva, ako je potrebno, ali ne manje od:
 - i. za zrakoplove sa stapnim strojevima: goriva za 45 minuta leta; ili
 - ii. za zrakoplove s turbinskim motorima: goriva za 30 minuta leta pri brzini čekanja na 1 500 ft (450 m) iznad elevacije određeniog alternativnog aerodroma u standardnim uvjetima.
- Ovo ne smije biti manje od konačne rezerve goriva; i
- (e) posebnog dodatnoga goriva, ako ga zapovjednik zahtijeva.
4. Postupak za izolirani aerodrom
- Ako politika operatora za planiranje goriva uključuje planiranje do izoliranog aerodroma, posljednja moguća točka preusmjeravanja na bilo koji raspoloživi alternativni aerodrom na ruti koristi se kao unaprijed određena točka. Vidjeti gornji stavak 3.
-

Dodatak 2. stavku OPS 1.255

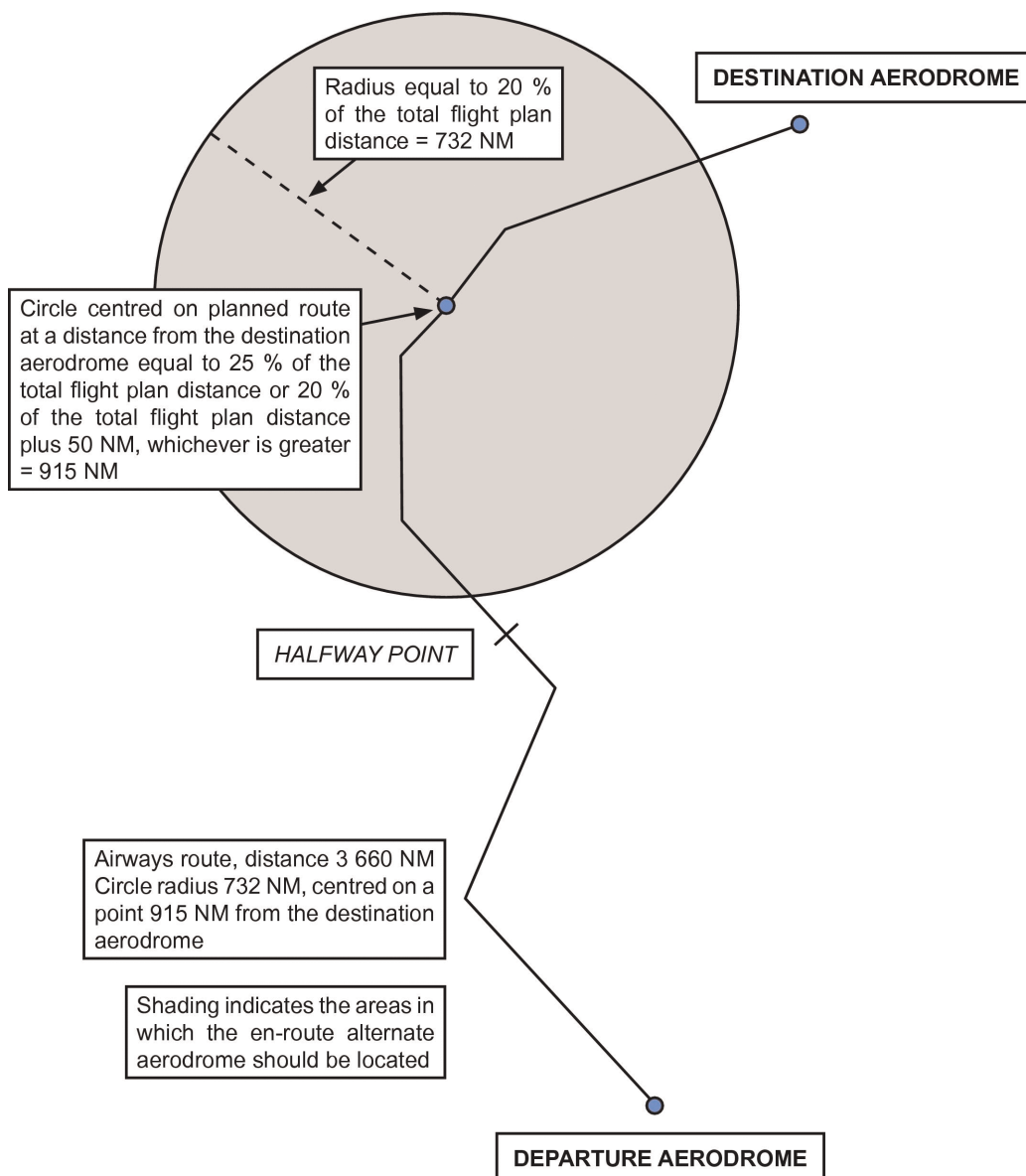
Politika planiranja goriva

Lokacija alternativnog aerodroma na ruti 3 % (3 % ERA) u svrhu smanjivanja goriva za nepredviđene slučajeve na 3 % (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.255 stavak 1.3. točku (a) podtočku ii. i stavak OPS 1.192).

Aerodrom 3 % ERA mora biti unutar kruga čiji je radijus jednak 20 % ukupne udaljenosti planiranog leta, čije središte leži na planiranoj ruti na udaljenosti od određivanja aerodroma koja iznosi 25 % ukupne udaljenosti planiranog leta, ili najmanje 20 % ukupne udaljenosti planiranog leta plus 50 nm, ovisno što je više, pri čemu se sve udaljenosti izračunavaju u uvjetima mirnog zraka (vidjeti sliku 1.).

Slika 1.

Lokacija alternativnog aerodroma na ruti 3 % (3 % ERA) u svrhu smanjivanja goriva za nepredviđene slučajeve na 3 %



*Dodatak 1. stavku OPS 1.270***Smještaj prtljage i tereta**

Pri postupcima koje uspostavlja operator kako bi se osiguralo da se ručna prtljaga i teret pravilno i sigurno smjeste, potrebno je uzeti u obzir sljedeće:

1. svaki predmet koji se prevozi u putničkoj kabini mora biti smješten na mjesto koje onemogućava njegovo pomicanje;
2. ne smiju se prekoračiti ograničenja mase označena na spremištima za prtljagu ili uz njih;
3. ne smije se dozvoliti smještanje prtljage ispod sjedala, osim ako je sjedalo opremljeno polugom za pričvršćivanje i ako je prtljaga takve veličine da se ovom opremom može pričvrstiti;
4. prtljaga se ne smije smjestiti u WC-e ili uz pregradne stjenke kod kojih se ne može spriječiti pomicanje predmeta prema naprijed, postrance ili prema gore i ako se na pregradama ne nalazi oznaka na kojoj je navedena najveća masa koja se tamo smije spremiti;
5. prtljaga i teret koji su smješteni u ormarićima, ne smiju biti takve veličine koja sprečava da se vrata ormarića sigurno zatvore;
6. prtljaga i teret se ne smiju smjestiti na mjesta na kojima mogu spriječiti pristup opremi za spašavanje; i
7. prije polijetanja, slijetanja i kad god su upaljeni znakovi za zakopčavanje sigurnosnih pojasa, ili se to na drugi način naredi, moraju se obaviti provjere kako bi se osiguralo da je prtljaga smještena na mjesta na kojima ne može ometati evakuaciju iz zrakoplova ili uzrokovati ozljedu zbog padanja (ili druge vrste pomicanja), kako je primjereno u odnosu na fazu leta.

*Dodatak 1. stavku OPS 1.305***Punjenje/praznjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju**

Operator mora uspostaviti operativne postupke za punjenje/praznjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju, kako bi se osiguralo poduzimanje sljedećih mjera opreza:

1. jedna kvalificirana osoba mora ostati na određenom mjestu tijekom postupaka punjenja goriva dok su putnici u zrakoplovu. Ta kvalificirana osoba mora biti sposobna za provođenje postupaka u slučaju opasnosti koji se odnose na zaštitu od požara i gašenje požara, komunikacije i započinjanje i upravljanje evakuacijom;
2. pomoću sustava za internu komunikaciju u zrakoplovu ili drugih primjerenih uređaja, uspostavlja se i ostaje dostupna dvosmjerna komunikacija između zemaljskog osoblja koje nadzire punjenje goriva i kvalificiranog osoblja u zrakoplovu;
3. posada, osoblje i putnici moraju biti upozoreni da će se obaviti punjenje/praznjenje goriva;
4. znakovi 'vežite sigurnosne pojaseve' moraju biti isključeni;
5. znakovi 'ZABRANJENO PUŠENJE' moraju biti upaljeni, zajedno s unutarnjim osvjetljenjem radi omogućavanja pronalaženja izlaza za nuždu;
6. putnicima treba dati upute da odvežu sigurnosne pojaseve i suzdrže se od pušenja;
7. u zrakoplovu se mora nalaziti minimalan potreban broj članova kabinske posade naveden u stavku OPS 1.990, koji moraju biti spremni za trenutačnu evakuaciju u slučaju nužde;
8. ako se u unutrašnjosti zrakoplova otkrije prisutnost isparavanja goriva, ili ako tijekom punjenja/praznjenja goriva nastane bilo kakva druga opasnost, punjenje goriva se mora odmah prekinuti;
9. površine na zemlji ispod izlaza namijenjenih za evakuaciju u slučaju opasnosti i prostori za postavljanje tobogana za evakuaciju moraju biti slobodni; i
10. osigurani su uvjeti za sigurnu i brzu evakuaciju.

*Dodatak 1. stavku OPS 1.311***Minimalan broj kabinskog osoblja koje mora biti u zrakoplovu tijekom operacija na zemlji dok se u zrakoplovu nalaze putnici**

Za operacije koje se obavljaju u skladu sa stavkom OPS 1.311 operator mora uspostaviti operativne postupke kako bi osigurao:

1. da je u zrakoplovu na raspolaganju električna energija;
 2. da su voditelju kabinske posade dostupna sredstva za započinjanje evakuacije ili da se u pilotskoj kabini nalazi najmanje jedan član letачke posade;
 3. da su u operativnom priručniku navedeni položaji kabinskog osoblja i s njima povezane dužnosti;
 4. da je kabinsko osoblje upoznato s položajem uslužnih vozila ili vozila za utovar koja se nalaze na izlazima ili u njihovoj blizini.
-

PODODJELJAK E

OPERACIJE U SVIM VREMENSKIM UVJETIMA

OPS 1.430

Operativni minimum aerodroma – općenito

(vidjeti Dodatak 1. (stari) i Dodatak 1. (novi) stavak OPS 1.430)

- (a)1. Za svaki aerodrom koji planira koristiti, operator utvrđuje operativne minimume aerodroma koji ne smiju biti niži od vrijednosti navedenih u odgovarajućem Dodatku 1. (starom) ili Dodatku 1. (novom). Metoda određivanja takvih minimuma mora biti prihvatljiva nadležnom tijelu. Takvi minimumi ne smije biti niži od bilo kojih minimuma koje je za taj aerodrom možda već odredila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri. Upotrebom HUD-a, HUDLS-a ili EVS-a mogu se omogućiti operacije u uvjetima vidljivosti koja je manja od one koja se obično povezuje s operativnim minimumima aerodroma. Država koja službeno objavi operativne minimume aerodroma može također službeno objaviti propise za smanjene minimume vidljivosti povezane s upotrebom HUD-a ili EVS-a.
- (a)2. Bez obzira na gornju stavak (a) točku 1., izračunavanje minimuma tijekom leta za neplanirani alternativni aerodrom i/ili za prilaženje upotrebom EVS-a obavlja se u skladu sa metodom koja je prihvatljiva nadležnom tijelu.
- (b) Pri određivanju operativnih minimuma aerodroma, koji će se primjenjivati na bilo koju određenu operaciju, operator mora u potpunosti voditi računa o:
1. tipu, performansama i karakteristikama upravljanja zrakoplovom;
 2. sastavu letačke posade, njihovoj stručnosti i iskustvu;
 3. dimenzijama i karakteristikama uzletno-sletne staze koja se može izabrati za upotrebu;
 4. primjerenosti i performansi raspoloživih vizualnih i nevizualnih zemaljskih pomagala (vidjeti Dodatak 1. (novi) stavak OPS 1.430 Tablicu 6.a);
 5. opremi koja je na raspolaganju u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje leta, kako je primjereno, tijekom polijetanja, prilaženja, poravnavanja, slijetanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaženja;
 6. preprekama u područjima prilaženja, neuspjelog prilaženja i početnog penjanja koja su potrebna za obavljanje postupaka u izvanrednim situacijama i o potrebnom nadvisivanju prepreka;
 7. najmanjoj apsolutnoj/relativnoj visini nadvisivanja prepreka za postupak instrumentalnog prilaženja;
 8. sredstvima za određivanje meteoroloških uvjeta i izvješćivanje o njima; i
 9. tehnici letenja koja se upotrebljava tijekom završnog prilaženja.
- (c) Kategorije zrakoplova iz ovog pododjeljka, moraju se odrediti u skladu s metodom iz Dodatka 2. stavka OPS 1.430. podstavka (c).
- (d)1. Sva prilaženja se obavljaju kao stabilizirana prilaženja (SAp), osim ako nadležno tijelo ne odobri drukčije za određeno prilaženje određenoj uzletno-sletnoj stazi.
- (d)2. Sva neprecizna prilaženja obavljaju se korištenjem tehnike završnog prilaženja kontinuiranim snižavanjem (CDFA), osim ako nadležno tijelo ne odobri drukčije za određeno prilaženje određenoj uzletno-sletnoj stazi. Kod izračunavanja minimum u skladu s Dodatkom 1. (novim), operator osigurava da se primjenjivi minimum RVR-a poveća za 200 metara (m) za zrakoplove kategorije A/B i za 400 metara za zrakoplove kategorije C/D za prilaženja koja se ne obavljaju korištenjem tehnike CDFa, pod uvjetom da rezultirajuća vrijednost RVR-a/CMV-a ne premaši 5 000 m.
- (d)3. Bez obzira na zahtjeve iz gornjeg stavka (d) točke 2., nadležno tijelo može izuzeti operatora od zahtjeva za povećanje RVR-a kada ne primjenjuje tehniku CDFa.

- (d)4. Izuzeća navedena u stavku (d) točki 3. moraju biti ograničena na lokacije na kojima postoji jasan javni interes za zadržavanje tekućih operacija. Izuzeća se moraju temeljiti na iskustvu operatora, programu osposobljavanja i kvalifikaciji letačkog osoblja. Izuzeća se moraju redovito revidirati te se moraju ukinuti čim se poboljša oprema i omogući primjena tehnike CDFA.
- (e)1. Operator mora osigurati primjenu bilo Dodatka 1. (starog) ili Dodatka 1. (novog) stavka OPS 1.430. Međutim, operator mora osigurati da se Dodatak 1. (novi) stavak OPS 1.430 počne primjenjivati najkasnije tri godine nakon datuma objave.
- (e)2. Bez obzira na zahtjeve iz gornjeg stavka (e) točke 1., nadležno tijelo može izuzeti operatora od zahtjeva za povećanje RVR-a iznad 1 500 m (zrakoplovi kategorije A/B) ili iznad 2 400 m (zrakoplovi kategorije C/D), kada odobri operaciju za određenu uzletno-sletnu stazu na kojoj se ne može izvesti prilaženje upotrebom tehnike CDFA ili kada se ne mogu ispuniti kriteriji iz stavka (c) Dodatka 1. (novog) stavka OPS 1.430.
- (e)3. Izuzeća opisana u stavku (e) točki 2. moraju biti ograničena na lokacije na kojima postoji jasan javni interes za zadržavanje tekućih operacija. Izuzeća se moraju temeljiti na iskustvu operatora, programu osposobljavanja i kvalifikaciji letačkog osoblja. Izuzeća se moraju redovito revidirati te se moraju ukinuti čim se poboljša oprema i omogući primjena tehnike CDFA.

OPS 1.435

Terminologija

Izrazi koji se koriste u ovom pododjeljku imaju sljedeće značenje:

1. ‚Kruženje‘. Vizualna faza instrumentalnog prilaženja radi dovođenja zrakoplova u položaj za slijetanje na uzletno-sletnu stazu, koja nije smještena prikladno za neposredno prilaženje.
2. ‚Postupci pri smanjenoj vidljivosti (LVP)‘. Postupci koji se primjenjuju na aerodromu u svrhu osiguravanja sigurnih operacija tijekom prilaženja nižih od standardne kategorije I., prilaženja koja ne pripadaju standardnoj kategoriji II. i prilaženja kategorije II. i III. te polijetanja pri smanjenoj vidljivosti.
3. ‚Polijetanje pri smanjenoj vidljivosti (LVTO)‘. Polijetanje kada je vidni doseg uzletno-sletne staze (RVR) manji od 400 m.
4. ‚Sustav za upravljanje zrakoplovom‘. Sustav koji uključuje automatski sustav za slijetanje i/ili hibridni sustav za slijetanje.
5. ‚Sustav za upravljanje zrakoplovom, koji je pasivan u slučaju kvara‘. Sustav za upravljanje zrakoplovom je pasivan u slučaju kvara ako u slučaju kvara nema značajnijeg neuravnoteženja komandi ili skretanja s putanje leta ili apsolutne visine, ali se slijetanje ne obavlja automatski. Pri sustavu za automatsko upravljanje zrakoplovom koji je pasivan u slučaju kvara, kontrolu nad zrakoplovom nakon kvara preuzima pilot.
6. ‚Sustav za upravljanje zrakoplovom, koji je operativan u slučaju kvara‘. Sustav za upravljanje zrakoplovom je operativan u slučaju kvara ako se, u slučaju kvara ispod visine upozorenja, prilaženje, poravnavanje i slijetanje mogu izvesti automatski. U slučaju kvara, automatski sustav za slijetanje djeluje kao sustav koji je pasivan u slučaju kvara.
7. ‚Hibridni sustav za slijetanje, koji je operativan u slučaju kvara‘. Sustav koji se sastoji od primarnog automatskog sustava za slijetanje koji je pasivan u slučaju kvara i sekundarnog neovisnog sustava za navođenje zrakoplova, koji omogućuje pilotu da nakon kvara primarnog sustava završi slijetanje ručno.
8. ‚Vizualno prilaženje‘. Prilaženje kod kojeg dio ili cijeli postupak instrumentalnog prilaženja nije završen, te se prilaženje obavlja po vizualnim oznakama na terenu.
9. ‚Završno prilaženje kontinuiranim snižavanjem (CDFA)‘. Posebna tehnika za letenje u segmentu završnog prilaženja postupkom nepreciznog instrumentalnog prilaženja sa stalnim snižavanjem, bez horizontalnog leta, s apsolutne/relativne visine koja je jednaka ili je iznad fiksne apsolutne/relativne visine završnog prilaženja do točke koja se nalazi na približno 15 m (50 stopa) iznad praga uzletno-sletne staze ili točke na kojoj treba započeti manevar poravnavanja za tip zrakoplova kojim se leti.
10. ‚Stabilizirano prilaženje (SAP)‘. Prilaženje koje se obavlja na kontrolirani i odgovarajući način u smislu konfiguracije, energije i kontrole putanje leta, od unaprijed određene točke ili apsolutne/relativne visine prema dolje do točke koja je 50 stopa iznad praga uzletno/sletne staze ili točke na kojoj treba započeti manevar poravnavanja, ako je ona viša.
11. ‚Zaslona u visini glave (HUD – Head-up Display)‘. Sustav zaslona na kojem se prikazuju informacije o letu u prednjem vanjskom vidnom polju pilota, koji ne umanjuje značajno vanjski vidik.

12. „Sustav za navođenje slijetanja koji se nalazi u visini glave (HUDLS)”. Sustav koji se u cijelosti nalazi u zrakoplovu, koji tijekom prilazanja i slijetanja i/ili produženja na drugi krug pruža pilotu upute navođenja prikazane u visini glave. On uključuje sve senzore, računala, napajanja energijom, pokazatelje i komande. HUDLS se obično koristi za navođenje primarnog prilazanja do visina odluke od 50 ft.
13. „Hibridni sustav za slijetanje sa zaslonom u visini glave (hibridni HUDLS)”. Sustav koji se sastoji od primarnog automatskog sustava za slijetanje koji je pasivan u slučaju kvara i sekundarnog neovisnog sustava HUD/HUDLS, koji omogućuje pilotu da nakon kvara primarnog sustava završi slijetanje ručno.
- Napomena:* U pravilu, sekundarni neovisni HUD/HUDLS pruža navođenje koje je obično u obliku informacija o komandama, ali to mogu biti i informacije o položaju (ili devijaciji).
14. „Sustav poboljšane vidljivosti (EVS)”. Elektronički način prikazivanja vanjskog prizora u realnom vremenu upotrebom slikovnih senzora.
15. „Konvertirana meteorološka vidljivost (CMV)”. Vrijednost (jednaka RVR-u) dobivena na temelju priopćene meteorološke vidljivosti, koja se konvertira u skladu sa zahtjevima iz ovog pododjeljka.
16. „Operacija kategorije niže od standardne operacije kategorije I.”. Operacija instrumentalnog prilazanja i slijetanja kategorije I. upotrebom DH-a kategorije I. s RVR-om nižim od onog koji bi uobičajeno bio povezan s primjenjivim DH-om.
17. „Operacija kategorije, koja nije standardna operacija kategorija II.”. Operacija instrumentalnog prilazanja i slijetanja kategorije II. na uzletno-sletnu stazu na kojoj nisu na raspolaganju neki ili svi elementi sustava rasvjete iz Priloga 14. ICAO-a, precizno prilazanje kategorije II.
18. „GNSS sustav slijetanja (GLS)”. Operacija prilazanja upotrebom proširenih informacija GNSS-a za navođenje zrakoplova na temelju njegovog lateralnog i vertikalnoga GNSS položaja. (On koristi geometrijsku apsolutnu visinsku kao referencu za svoju kosinu završnog prilaza.)

OPS 1.440

Operacije pri smanjenoj vidljivosti – Opća operativna pravila

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.440)

- (a) Operator ne smije obavljati operacije kategorije II., operacije koje nisu standardne operacije kategorije II. ili III., ako:
1. svaki predmetni zrakoplov nije certificiran za operacije s visinom odluke ispod 200 ft ili bez visine odluke, i nije opremljen u skladu s CS-AWO-om za operacije u svim vremenskim uvjetima ili na drugi odgovarajući način koji je prihvatilo nadležno tijelo;
 2. nije uspostavljen i održavan prikladan sustav za snimanje uspješnog ili neuspješnog prilazanja i/ili automatskog slijetanja, radi praćenja cjelokupne sigurnosti operacije;
 3. nadležno tijelo nije odobrilo operacije;
 4. letačka posada ne uključuje najmanje dva pilota; i
 5. visina odluke se ne određuje pomoću radiovisinomjera.
- (b) Operator ne smije obavljati polijetanja pri smanjenoj vidljivosti kada je RVR manji od 150 m (kategorija zrakoplova A, B i C) ili kada je RVR manji od 200 m (kategorija zrakoplova D), osim ako to odobri nadležno tijelo.
- (c) Operator ne smije obavljati operacije kategorije, koja je niža od standardne kategorije I., osim ako to odobri nadležno tijelo.

OPS 1.445

Operacije pri smanjenoj vidljivosti – Aspekti aerodroma

- (a) Operator ne smije upotrebljavati aerodrom za operacije kategorije II. ili III. ako taj aerodrom za takve operacije nema odobrenje države u kojoj se nalazi.
- (b) Operator provjerava da li su na onim aerodromima na kojima će se obavljati operacije pri smanjenoj vidljivosti uspostavljeni i uvedeni postupci za smanjenu vidljivosti (LVP).

OPS 1.450

Operacije pri smanjenoj vidljivosti – Osposobljavanje i kvalifikacije

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.450)

Operator osigurava da je prije obavljanja operacije polijetanja pri smanjenoj vidljivosti koja je niža od standardne operacije kategorije I., koja nije standardna operacija kategorije II. ili je operacija kategorije II. ili III., ili prije obavljanja prilaženja upotrebom EVS-a:

1. svaki član letačke posade:
 - i. završio osposobljavanje i prošao provjere propisane u Dodatku 1., uključujući osposobljavanje na simulatoru leta za operacije do graničnih vrijednosti RVR-a/CMV-a i visine odluke u skladu s odobrenjem operatora; i
 - ii. kvalificiran je u skladu s Dodatkom 1.;
2. osposobljavanje i provjera se obavljaju u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik. Ovo je osposobljavanje dopuna osposobljavanju propisanom u pododjeljku N; i
3. kvalifikacija letačke posade je specifična za operaciju i za tip zrakoplova.

OPS 1.455

Operacije pri smanjenoj vidljivosti – Operativni postupci

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.455)

- (a) Operator mora uspostaviti postupke i upute koji se koriste za polijetanje pri smanjenoj vidljivosti, za prilaženje upotrebom EVS-a, te za operacije niže od standardne operacije kategorije I., operacije koje nisu standardne operacije kategorije II. ili za operacije kategorije II. i III. Ti postupci moraju biti uključeni u operativni priručnik i sadržavati dužnosti članova letačke posade tijekom taksiranja, polijetanja, prilaženja, poravnavanja, slijetanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaženja, kako je primjereno.
- (b) Zapovjednik mora utvrditi je li:
 1. stanje vizualnih i nevizualnih uređaja zadovoljavajuće prije započinjanja polijetanje pri smanjenoj vidljivosti, prilaženja upotrebom EVS-a, prilaženja kategorije koja je niža od standardne kategorije I., prilaženja koje nije standardna operacija kategorije II. ili prilaženja kategorije II. ili III.;
 2. jesu li, prema podacima dobivenima od službi kontrole zračnog prometa, na snazi odgovarajući LVP-i, prije započinjanja polijetanje pri smanjenoj vidljivosti, prilaženja kategorije koja je niža od standardne kategorije I., prilaženja koje nije standardna operacija kategorije II. ili prilaženja kategorije II. ili III.; i
 3. jesu li članovi letačke posade primjereno osposobljeni prije započinjanja polijetanja pri smanjenoj vidljivosti kada je RVR manji od 150 m (za kategorije zrakoplova A, B i C) ili 200 m (za kategoriju zrakoplova D), prilaženja upotrebom EVS-a, prilaženja kategorije koja je niža od standardne kategorije I., prilaženja koje nije standardna operacija kategorije II. ili prilaženja kategorije II. ili III.

OPS 1.460

Operacije pri smanjenoj vidljivosti – Minimalna oprema

- (a) Operator mora u operativni priručnik uključiti minimalnu opremu koja mora biti ispravna prilikom započinjanja polijetanja pri smanjenoj vidljivosti, prilaženja kategorije koja je niža od standardne kategorije I., prilaženja koje nije standardna operacija kategorije II., prilaženja upotrebom EVS-a ili prilaženja kategorije II. ili III., u skladu s AFM-om ili drugim odobrenim dokumentom.
- (b) Zapovjednik mora utvrditi je li stanje zrakoplova i relevantnih sustava u zrakoplovu odgovarajuće za određenu operaciju koja će se izvesti.

OPS 1.465

Operativni minimum za VFR letove

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.465)

Operator osigurava sljedeće:

1. VFR letovi se obavljaju u skladu s pravilima vizualnog letenja i u skladu s tablicom u Dodatku 1. stavku OPS 1.465.
2. Posebni VFR letovi se ne započinju kada je vidljivost manja od 3 km i općenito se ne obavljaju kada je vidljivost manja od 1,5 km.

—

Dodatak 1.(stari) stavku OPS 1.430

Operativni minimum aerodroma

(a) Minimumi za polijetanje

1. Općenito

- i. Minimumi za polijetanje koje utvrđuje operator, moraju biti izraženi kao ograničenja vidljivosti ili RVR-a, uzimajući u obzir sve relevantne čimbenike za svaki aerodrom koji se namjerava koristiti i karakteristike zrakoplova. Ako postoji posebna potreba da se pri odlasku i/ili prisilnom slijetanje vide i izbjegnu prepreke, moraju se specificirati dodatni uvjeti (npr. baza oblaka).
- ii. Zapovjednik ne smije započeti polijetanje ako vremenski uvjeti na aerodromu odlaska nisu jednaki ili bolji od primjenjivih minimuma za slijetanje na tom aerodromu, osim ako je na raspolaganju odgovarajući alternativni aerodrom za polijetanje.
- iii. Kada je priopćena meteorološka vidljivost manja od vidljivosti koja se zahtijeva za polijetanje, a RVR nije priopćen, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik može utvrditi da je RVR/vidljivost na uzletnoj stazi jednaka ili bolja od zahtijevanog minimuma.
- iv. Kada priopćena meteorološka vidljivost ili RVR nisu na raspolaganju, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik može utvrditi da je RVR/vidljivost na uzletnoj stazi jednaka ili bolja od zahtijevanog minimuma.

2. Vizualne oznake. Potrebno je odabrati minimume za polijetanje, kako bi se osigurala dovoljna vidljivost za vođenje i nadgledanje zrakoplova u slučaju prekinutog polijetanja u nepovoljnim uvjetima i nastavljenog polijetanja nakon kvara kritične pogonske jedinice.

3. Zahtijevani RVR/vidljivost

- i. Za zrakoplove s više motora, čije su performanse takve da u slučaju kvara kritične pogonske jedinice na bilo kojoj točki tijekom polijetanja, zrakoplov može ili stati ili nastaviti polijetanje do visine od 1 500 ft iznad aerodroma, pri čemu se let obavlja iznad prepreka u okviru zahtijevanih graničnih vrijednosti, minimumi za polijetanje koje utvrđuje operator moraju biti izraženi u vrijednostima RVR-a/vidljivosti koje nisu manje od onih navedenih u donjoj Tablici 1., osim kako je predviđeno u donjem stavku 4.:

Tablica 1.

RVR/vidljivost za polijetanje

RVR/vidljivost za polijetanje	
Uređaji	RVR/vidljivost (Napomena 3.)
Ništa (samo danju)	500 m
Osvjetljenje ruba uzletno/sletne staze i/ili oznake središnje linije staze	250/300 m (Napomene 1. i 2.)
Osvjetljenje ruba i središnje linije uzletno/sletne staze	200/250 m (Napomena 1.)
Osvjetljenje ruba i središnje linije uzletno/sletne staze i višestruke informacije o RVR-u	150/200 m (Napomene 1. i 4.)

Napomena 1: Više vrijednosti se primjenjuju za zrakoplove kategorije D.

Napomena 2: Za noćne operacije se zahtijeva najmanje osvjetljenje ruba i kraja uzletno/sletne staze.

Napomena 3: Priopćene vrijednosti RVR-a/vidljivosti koje se odnose na početni dio polijetanja, mogu se zamijeniti ocjenom pilota.

Napomena 4: Zahtijevana vrijednost RVR-a mora se postići na svim relevantnim točkama priopćavanja RVR-a, s iznimkom navedenom u Napomeni 3

- ii. Kod zrakoplova s više motora čije su performanse takve da u slučaju kvara kritične pogonske jedinice ne mogu ispuniti uvjete za performansu iz gornjeg stavka (a) točke 3. podtočke i., može se pojaviti potreba da se odmah ponovno sleti i da se vide i izbjegnu prepreke u području polijetanja. Takvim se zrakoplovima može upravljati u skladu sa sljedećim minimumima za polijetanje, pod uvjetom da mogu ispuniti primjenjive kriterije za nadvisivanje prepreka, pretpostavljajući da je do kvara motora došlo na specificiranoj visini. Minimumi za polijetanje koje utvrđuje operator, moraju se temeljiti na visini od koje se može konstruirati neto putanja polijetanja s jednim motorom izvan pogona. Upotrijebljeni minimumi RVR-a, ne smiju biti niži od bilo kojih vrijednosti navedenih u gornjoj Tablici 1. ili donjoj Tablici 2.

Tablica 2.

Pretpostavljena visina kvara motora iznad uzletno-sletne staze u odnosu na RVR/vidljivost

RVR/vidljivost pri polijetanju – putanja leta	
Pretpostavljena visina kvara motora iznad uzletno-sletne staze	RVR/vidljivost (Napomena 2.)
< 50 ft	200 m
51 – 100 ft	300 m
101 – 150 ft	400 m
151 – 200 ft	500 m
201 – 300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (Napomena 1.)

Napomena 1: 1 500 m se također primjenjuje kada se ne može konstruirati pozitivna putanja polijetanja.

Napomena 2: Priopćena vrijednost RVR-a/vidljivosti koja se odnosi na početni dio polijetanja, može se zamijeniti ocjenom pilota.

iii. Kada nisu na raspolaganju priopćeni RVR ili meteorološka vidljivost, zapovjednik ne smije započeti polijetanje ako ne može utvrditi da stvarni uvjeti zadovoljavaju primjenjive minimume za polijetanje.

4. Iznimke od gornjeg stavka (a) točke 3. podtočke i.:

i. Ako nadležno tijelo to odobri i pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stavaka A do E, operator može smanjiti minimume za polijetanje na 125 m RVR-a (za kategorije zrakoplova A, B i C) ili na 150 m RVR-a (za kategorije zrakoplova D), ako:

(A) su na snazi postupci pri smanjenoj vidljivosti;

(B) su upaljena intenzivna svjetla na srednjoj liniji uzletno-sletne staze koja su razmaknuta 15 m ili manje i intenzivna rubna svjetla koja su razmaknuta 60 m ili manje;

(C) su članovi letачke posade uspješno završili osposobljavanje na simulatoru letenja;

(D) ako je na početku polijetanja na raspolaganju vizualni segment od 90 m koji je vidljiv iz pilotske kabine; i

(E) ako je postignuta zahtijevana vrijednost RVR-a za sve relevantne točke priopćavanja RVR-a.

ii. Ako nadležno tijelo to odobri, operator zrakoplova koji koristi odobreni sustav za lateralno vođenje pri polijetanju može smanjiti minimume za polijetanje na RVR manji od 125 m (za zrakoplove kategorije A, B i C) ili 150 m (za zrakoplove kategorije D), ali ne na manje od 75 m, pod uvjetom da su na raspolaganju zaštita uzletno-sletne staze i uređaji koji odgovaraju operacijama slijetanja kategorije III.

(b) Neprecizno prilaženje

1. Minimumi sustava

i. Operator mora osigurati da minimumi sustava za postupke nepreciznog prilaženja, koji se temelje na upotrebi ILS-a bez putanje poniranja (samo LLZ), VOR-a, NDB-a, SRA-a i VDF-a, nisu niži od vrijednosti MDH-a navedenih u donjoj Tablici 3.

Tablica 3.

Minimumi sustava za pomagala pri nepreciznom prilaženju

Minimumi sustava	
Uređaji	Najniži MDH
ILS (bez putanje poniranja - LLZ)	250 ft
SRA (završetak na 1/2 NM)	250 ft
SRA (završetak na 1 NM)	300 ft
SRA (završetak na 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM i QGH)	300 ft

2. Minimalna visina spuštanja. Operator mora osigurati da minimalna visina spuštanja za neprecizno prilaženje nije manja od:
- i. OCH-a/OCL-a za kategoriju zrakoplova; ili
 - ii. minimuma sustava.
3. Vizualna oznaka. Pilot ne smije nastaviti bilo koje prilaženje ispod MDA/MDH, ako ne može jasno vidjeti i prepoznati najmanje jednu od sljedećih vizualnih oznaka uzletno-sletne staze, koju namjerava upotrijebiti:
- i. elemente sustava prilaznih svjetala;
 - ii. prag uzletno-sletne staze;
 - iii. oznake praga uzletno-sletne staze;
 - iv. svjetla praga uzletno-sletne staze;
 - v. identifikacijska svjetla praga uzletno-sletne staze;
 - vi. vizualne pokazatelje nagiba poniranja;
 - vii. zonu dodira ili oznake zone dodira;
 - viii. svjetla zone dodira;
 - ix. rubna svjetla uzletno-sletne staze; ili
 - x. druge vizualne oznake koje je prihvatilo nadležno tijelo.
4. Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije koristiti za neprecizna prilaženja su:

Tablica 4.a.

RVR za neprecizno prilaženje – puna opremljenost uređajima

Minimumi za neprecizno prilaženje Puna opremljenost uređajima (Napomene 1., 5., 6. i 7.)				
MDH	RVR/Kategorija zrakoplova			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300 – 449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450 – 649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft i više	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tablica 4.b.

RVR za neprecizno prilaženje – srednja opremljenost uređajima

Minimumi za neprecizno prilaženje Srednja opremljenost uređajima (Napomene 2., 5., 6. i 7.)				
MDH	RVR/Kategorija zrakoplova			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300 – 449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450 – 649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft i više	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tablica 4.c.

RVR za neprecizno prilaženje – osnovna opremljenost uređajima

Minimumi za neprecizno prilaženje Osnovna opremljenost uređajima (Napomene 3., 5., 6. i 7.)				
MDH	RVR/Kategorija zrakoplova			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300 – 449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450 – 649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft i više	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tablica 4.d

RVR za neprecizno prilaženje – bez prilaznih svjetala

Minimumi za neprecizno prilaženje Opremljenost bez prilaznih svjetala (Napomene 4., 5., 6. i 7.)				
MDH	RVR/Kategorija zrakoplova			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	1 000 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300 – 449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450 – 649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft i više	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Napomena 1.: Puna opremljenost uključuje oznake uzletno-sletne staze, 720 m ili više prilaznih svjetala HI/MI, rubna svjetla uzletno-sletne, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 2.: Srednja opremljenost uključuje oznake uzletno-sletne staze, 420 – 719 m prilaznih svjetala HI/MI, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 3.: Osnovna opremljenost uključuje oznake uzletno-sletne staze, < 420 m prilaznih svjetala HI/MI, bilo koju dužinu prilaznih svjetala LI, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 4.: Opremljenost bez prilaznih svjetala uključuje oznake uzletno-sletne staze, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze, svjetla na kraju uzletno-sletne staze ili bez ikakvih svjetala.

Napomena 5.: Tablice se primjenjuju samo na uobičajena prilaženja s nominalnim nagibom spuštanja ne većim od 4°. Veći nagibi spuštanja obično zahtijevaju da se na najmanjoj visini spuštanja vidjeti također vizualni pokazatelj nagiba poniranja (npr. PAPI).

Napomena 6.: Gornji podaci su ili priopćeni RVR ili meteorološka vidljivost pretvorena u RVR u skladu s donjim podstavkom (h).

Napomena 7.: MDH koji se navodi u Tablici 4.a, 4.b, 4.c i 4.d odnosi se na početni izračun MDH-a. Kod izbora pripadajućeg RVR-a nema potrebe voditi računa o zaokruživanju na najbližih deset stopa, što se pak može učiniti u operativne svrhe, npr. pretvaranje u MDA.

5. Noćne operacije. Za noćne operacije moraju biti upaljena najmanje rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga i svjetla na kraju uzletno-sletne staze.

(c) Precizno prilaženje – operacije kategorije I.

1. Općenito. Operacija kategorije I. je precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a, MLS-a ili PAR-a uz visinu odluke koja nije niža od 200 ft i uz vidni doseg uzletno-sletne staze koji nije manji od 550 m.
2. Visina odluke. Operator mora osigurati da visina odluke koja se upotrebljava za precizno prilaženje kategorije I., nije niža od:
 - i. minimalne visine odluke iz letačkog priručnika zrakoplova (AFM), ako je navedena;
 - ii. minimalne visine do koje se smiju upotrebljavati pomagala za precizno prilaženje bez zahtijevane vizualne oznake;
 - iii. OCH-a/OCL-a za kategoriju zrakoplova; ili
 - iv. 200 ft.

3. Vizualna oznaka. Pilot ne smije nastaviti prilazanje ispod visine odluke kategorije I. utvrđene u skladu s gornjim podstavkom (c) točkom 2., ako ne može jasno vidjeti i prepoznati najmanje jednu od sljedećih vizualnih oznaka uzletno-sletne staze, koju namjerava upotrijebiti:
- i. elemente sustava prilaznih svjetala;
 - ii. prag uzletno-sletne staze;
 - iii. oznake praga uzletno-sletne staze;
 - iv. svjetla praga uzletno-sletne staze;
 - v. identifikacijska svjetla praga uzletno-sletne staze;
 - vi. vizualni pokazatelj nagiba poniranja;
 - vii. zonu dodira ili oznake zone dodira;
 - viii. svjetla zone dodira; ili
 - ix. rubna svjetla uzletno-sletne staze.
4. Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije koristiti za operacije kategorije I. su:

Tablica 5.

RVR za prilazanje kategorije I. u odnosu na opremljenost i DH

Minimumi kategorije I.				
Visina odluke (Napomena 7.)	Oprema/RVR (Napomena 5.)			
	Puna (Napomene 1. i 6.)	Srednja (Napomene 2. i 6.)	Osnovna (Napomene 3. i 6.)	Nikakva (Napomene 4. i 6.)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201 – 250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251 – 300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft i više	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Napomena 1.: Puna opremljenost uključuje oznake uzletno-sletne staze, 720 m ili više prilaznih svjetala HI/MI, rubna svjetla uzletno-sletne, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 2.: Srednja opremljenost uključuje oznake uzletno-sletne staze, 420 – 719 m prilaznih svjetala HI/MI, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 3.: Osnovna opremljenost uključuje oznake uzletno-sletne staze, < 420 m prilaznih svjetala HI/MI, bilo koju dužinu prilaznih svjetala LI, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 4.: Opremljenost bez prilaznih svjetala uključuje oznake uzletno-sletne staze, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze, svjetla na kraju uzletno-sletne staze ili bez ikakvih svjetala.

Napomena 5.: Gornji podaci su ili priopćeni RVR ili meteorološka vidljivost pretvorena u RVR u skladu s podstavkom (h).

Napomena 6.: Tablica se primjenjuje na uobičajena prilaznja s kutom nagiba poniranja do i uključujući 4 o (stupnja).

Napomena 7.: DH koji se navodi u Tablici 5. odnosi se na početni izračun DH-a. Kod izbora pripadajućeg RVR-a nema potrebe voditi računa o zaokruživanju na najbližih 10 stopa, što se pak može učiniti u operativne svrhe (npr. pretvaranje u DA).

5. Operacije s jednim pilotom. Za operacije s jednim pilotom, operator mora izračunati minimalni RVR za sva prilaženja u skladu sa stavkom OPS 1.430 i ovim Dodatkom. RVR manji od 800 m nije dopušten, osim kada se koristi odgovarajući autopilot povezan s ILS-om ili MLS-om, u kojem se slučaju primjenjuju uobičajeni minimumi. Upotrijebljena visina odluke ne smije biti manja od 1,25 puta minimalna visina upotrebe autopilota.
6. Noćne operacije. Za noćne operacije moraju biti uključena najmanje rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze i svjetla na kraju uzletno-sletne staze.
- (d) Precizno prilaženje – operacije kategorije II.
1. Općenito. Operacija kategorije II. je precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:
 - i. visinu odluke ispod 200 ft, ali ne nižu od 100 ft; i
 - ii. vidni doseg uzletno-sletne staze koji nije manji od 300 m.
 2. Visina odluke. Operator mora osigurati da visina odluke za operaciju kategorije II. nije niža od:
 - i. minimalne visine odluke iz AFM-a, ako je navedena;
 - ii. minimalne visine do koje se sredstva za precizno prilaženje mogu koristiti bez zahtijevane vizualne oznake;
 - iii. OCH-a/OCL-a za kategoriju zrakoplova;
 - iv. visine odluke do koje je letачka posada ovlaštena upravljati zrakoplovom; ili
 - v. 100 ft.
 3. Vizualna oznaka. Pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod visine odluke kategorije II. utvrđene u skladu s gornjim podstavkom (d) točkom 2., ako se ne mogu uspostaviti i održati vizualne oznake koje sadrže segment od najmanje tri uzastopna svjetla, koja mogu biti središnja linija prilaznih svjetala, ili svjetla zone dodira ili svjetla središnje linije uzletno-sletne staze ili rubna svjetla uzletno-sletne staze ili kombinacije ovih svjetala. Ova vizualna oznaka mora uključivati lateralni element sheme pristupnih svjetala na tlu tj. svjetlosnu prečku prilaznih svjetala ili svjetla praga uzletno-sletne staze ili kratku svjetlosnu prečku svjetala zone dodira ('barette').
 4. Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije koristiti za operacije kategorije II. su:

Tablica 6.

RVR za prilaženje kategorije II. u odnosu na DH

Minimumi kategorije II.		
S uključenim autopilotom do visine ispod DH-a (vidjeti Napomenu 1.)		
Visina odluke	RVR/zrakoplov kategorije A, B i C	RVR/zrakoplov kategorije D
100 ft – 120 ft	300 m	300 m (Napomena 2.)/350 m
121 ft – 140 ft	400 m	400 m
141 ft i više	450 m	450 m

Napomena 1:: Navod „s uključenim autopilotom do visine ispod DH-a” u ovoj tablici znači kontinuiranu upotrebu sustava za automatsko upravljanje letom do visine koja nije veća od 80 % primjenjivog DH-a. Stoga zahtjevi plovidbenosti mogu, putem najmanje visine uključivanja sustava za automatsko upravljanje letom, utjecati na DH koji će se primijeniti.

Napomena 2: Za zrakoplove kategorije D koji obavljaju automatsko slijetanje, može se koristiti 300 m.

(e) Precizno prilaženje – operacije kategorije III.

1. Općenito. Operacije kategorije III. dijele se na sljedeći način:

i. Operacije kategorije III. A. Precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:

(A) visinu odluke nižu od 100 ft; i

(B) vidni doseg uzletno-sletne staze, ne manji od 200 m.

ii. Operacije kategorije III. B. Precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje pomoću ILS-a ili MLS-a uz:

(A) visinu odluke nižu od 50 ft ili bez visine odluke; i

(B) vidni doseg uzletno-sletne staze manji od 200 m, ali ne manji od 75 m.

Napomena: Kada visina odluke (DH) i vidni doseg uzletno-sletne staze (RVR) ne spadaju u istu kategoriju, kategorija operacije se određuje na temelju RVR-a.

2. Visina odluke. Za operacije za koje se koristi visina odluke, operator mora osigurati da visina odluke nije niža od:

i. minimalne visine odluke iz AFM-a, ako je navedena;

ii. minimalne visine do koje se pomagalo za precizno prilaženje može koristiti bez zahtijevane vizualne oznake; ili

iii. visine odluke do koje je letачka posada ovlaštena upravljati zrakoplovom.

3. Operacije bez visine odluke. Operacije bez visine odluke mogu se obavljati samo ako:

i. je operacija bez visine odluke dozvoljena u AFM-u;

ii. pomagala za prilaženje i aerodromski uređaji mogu podržati operacije bez visine odluke; i

iii. operator ima odobrenje za operacije kategorije III. bez visine odluke.

Napomena: U slučaju uzletno-sletne staze za kategoriju III., može se pretpostaviti da se operacije bez visine odluke mogu podržati, osim ako su izričito ograničene objavom u AIP-u ili NOTAM-u.

4. Vizualna oznaka

i. Za operacije kategorije III. A i za operacije kategorije III. B sa sustavom za upravljanje zrakoplovom koji je pasivan u slučaju kvara, pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod visine odluke određene u skladu s gornjim podstavkom (e) točkom 2., ako se ne može uspostaviti i održati vizualna oznaka koja sadrži segment od najmanje tri uzastopna svjetla koja su ili središnja linija prilaznih svjetala ili svjetla zone dodira ili svjetla središnje linije uzletno-sletne staze ili rubna svjetla uzletno-sletne staze ili kombinacija ovih svjetala.

ii. Za operacije kategorije III. B sa sustavom za upravljanje zrakoplovom koji je operativan u slučaju kvara, pri kojima se koristi visina odluke, pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod visine odluke utvrđene u skladu s gornjim podstavkom (e) točkom 2., ako se ne može uspostaviti i održati vizualna oznaka koja sadrži najmanje jedno svjetlo središnje linije.

iii. Za operacije kategorije III. bez visine odluke, nema zahtjeva za vizualni kontakt s uzletno-sletnom stazom prije dodira.

5. Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije koristiti za operacije kategorije III. su:

Tablica 7.

RVR za prilaženje kategorije III. u odnosu na DH i sustav za nadzor/vođenje zaustavljanja

Minimumi kategorije III.			
Kategorija prilaženja	Visina odluke (ft) (Napomena 2.)	Sustav za nadzor/vođenje zaustavljanja	RVR (m)
III. A	Manje od 100 ft	Ne zahtijeva se	200 m
III. B	Manje od 100 ft	Pasivan u slučaju kvara	150 m (Napomena 1.)
III. B	Manje od 50 ft	Pasivan u slučaju kvara	125 m
III. B	Manje od 50 ft ili bez visine odluke	Operativan u slučaju kvara	75 m

Napomena 1: Za zrakoplove certificirane u skladu s CS-AWO-om o operacijama u svim vremenskim uvjetima, stavkom 321. točkom (b) podtočkom 3.

Napomena 2: Redundanca sustava za upravljanje letom određuje se na temelju CS-AWO-a o operacijama u svim vremenskim uvjetima, pomoću najmanje certificirane visine odluke.

(f) Kruženje

1. Najniži minimumi koje operator smije koristiti za kruženje su:

Tablica 8.

Vidljivost i MDH za kruženje u odnosu na kategoriju zrakoplova

	Kategorija zrakoplova			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Minimalna meteorološka vidljivost	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Kruženje s propisanim putanjama je u smislu ovog stavka prihvaćeni postupak

(g) Vizualno prilaženje. Za vizualno prilaženje, operator ne smije koristiti RVR manji od 800 m.

(h) Pretvorba priopćene meteorološke vidljivosti u RVR

1. Operator mora osigurati da se pretvorba meteorološke vidljivosti u RVR ne koristi za izračunavanje minimuma za polijetanje, minimuma za kategorije II. ili III. ili kada je na raspolaganju priopćeni RVR.

Napomena: Ako je priopćeni RVR iznad najviše vrijednosti koju procijeni operator aerodroma, npr. „RVR veći od 1 500 m“, to se u tom kontekstu ne smatra priopćenim RVR-om i može se koristiti tablica za pretvorbu.

2. Kada se meteorološka vidljivost pretvara u RVR u svim drugim okolnostima osim onih iz gornjeg podstavka (h) točke 1., operator mora osigurati korištenje sljedeće tablice:

Tablica 9.

Pretvaranje vidljivosti u RVR

Upaljeni svjetlosni elementi	RVR = priopćena meteorološka vidljivost x	
	Danju	Noću
HI prilazna svjetla i svjetla uzletno-sletne staze	1,5	2,0
Bilo koja vrsta postavljenih svjetala osim gore navedenih	1,0	1,5
Bez svjetala	1,0	Ne primjenjuje se

Dodatak 1. (novi) stavku OPS 1.430

Operativni minimum aerodroma

(a) Minimumi za polijetanje

1. Općenito

- i. Minimumi za polijetanje koje utvrđuje operator, moraju biti izraženi kao ograničenja vidljivosti ili RVR-a, uzimajući u obzir sve relevantne čimbenike za svaki aerodrom koji se namjerava koristiti i karakteristike zrakoplova. Ako postoji posebna potreba da se pri odlasku i/ili prisilnom slijetanju vide i izbjegnu prepreke, moraju se specificirati dodatni uvjeti (npr. baza oblaka).
- ii. Zapovjednik ne smije započeti polijetanje ako vremenski uvjeti na aerodromu odlaska nisu jednaki ili bolji od primjenjivih minimuma za slijetanje na tom aerodromu, osim ako je na raspolaganju odgovarajući alternativni aerodrom za polijetanje.
- iii. Kada je priopćena meteorološka vidljivost manja od vidljivosti koja se zahtijeva za polijetanje, a RVR nije priopćen, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik može utvrditi da je RVR/vidljivost na uzletnoj stazi jednaka ili bolja od zahtijevanog minimuma.
- iv. Kada priopćena meteorološka vidljivost ili RVR nisu na raspolaganju, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik može utvrditi da je RVR/vidljivost na uzletnoj stazi jednaka ili bolja od zahtijevanog minimuma.

2. Vizualne oznake. Potrebno je odabrati minimume za polijetanje, kako bi se osigurala dovoljna vidljivost za vođenje i nadgledanje zrakoplova u slučaju prekinutog polijetanja u nepovoljnim uvjetima i nastavljenog polijetanja nakon kvara kritične pogonske jedinice.

3. Zahtijevani RVR/vidljivost

- i. Za zrakoplove s više motora, čije su performanse takve da u slučaju kvara kritične pogonske jedinice na bilo kojoj točki tijekom polijetanja, zrakoplov može ili stati ili nastaviti polijetanje do visine od 1 500 ft iznad aerodroma, pri čemu se let obavlja iznad prepreka u okviru zahtijevanih graničnih vrijednosti, minimumi za polijetanje koje utvrđuje operator moraju biti izraženi u vrijednostima RVR-a/vidljivosti koje nisu manje od onih navedene u donjoj Tablici 1., osim kako je predviđeno u donjem stavku 4.:

Tablica 1.

RVR/vidljivost za polijetanje

RVR/vidljivost za polijetanje	
Uređaji	RVR/vidljivost (Napomena 3.)
Ništa (samo danju)	500 m
Osvjetljenje ruba uzletno/sletne staze i/ili oznake središnje crte staze	250/300 m (Napomene 1. i 2.)
Osvjetljenje ruba staze i središnje linije staze	200/250 m (Napomena 1.)
Osvjetljenje ruba i središnje linije staze i višestruke informacije o RVR-u	150/200 m (Napomene 1. i 4.)

Napomena 1.: Više vrijednosti se primjenjuju za zrakoplove kategorije D.

Napomena 2.: Za noćne operacije se zahtijeva najmanje osvjetljenje ruba i kraja uzletno/sletne staze.

Napomena 3.: Priopćene vrijednosti RVR-a/vidljivosti koje se odnose na početni dio polijetanja, mogu se zamijeniti ocjenom pilota.

Napomena 4.: Zahtijevana vrijednost RVR-a mora se postići na svim relevantnim točkama priopćavanja RVR-a, s iznimkom navedenom u Napomeni 3.

- ii. Kod zrakoplova s više motora čije su performanse takve da u slučaju kvara kritične pogonske jedinice ne mogu ispuniti uvjete za performansu iz gornjeg stavka (a) točke 3. podtočke i., može se pojaviti potreba da se odmah ponovno sleti i da se vide i izbjegnu prepreke u području polijetanja. Takvim se zrakoplovima može upravljati u skladu sa sljedećim minimumima za polijetanje, pod uvjetom da mogu ispuniti primjenjive kriterije za nadvisivanje prepreka, pretpostavljajući da je do kvara motora došlo na specificiranoj visini. Minimumi za polijetanje koje utvrđuje operator, moraju se temeljiti na visini od koje se može konstruirati neto putanja polijetanja s jednim motorom izvan pogona. Upotrijebljeni minimumi RVR-a, ne smiju biti niži od bilo kojih vrijednosti navedenih u gornjoj Tablici 1. ili donjoj Tablici 2.

Tablica 2.

Pretpostavljena visina kvara motora iznad uzletno-sletne staze u odnosu na RVR/vidljivost

RVR/vidljivost pri polijetanju	
Pretpostavljena visina kvara motora iznad uzletno-sletne staze	RVR/vidljivost (Napomena 2.)
< 50 ft	200 m
51 – 100 ft	300 m
101 – 150 ft	400 m
151 – 200 ft	500 m
201 – 300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (Napomena 1.)

Napomena 1.: 1 500 m se također primjenjuje kada se ne može konstruirati pozitivna putanja polijetanja.
 Napomena 2.: Priopćena vrijednost RVR-a/vidljivosti koja se odnosi na početni dio polijetanja, može se zamijeniti ocjenom pilota.

iii. Kada nisu na raspolaganju priopćeni RVR ili meteorološka vidljivost, zapovjednik ne smije započeti polijetanje ako ne može utvrditi da stvarni uvjeti zadovoljavaju primjenjive minimume za polijetanje.

4. Iznimke od gornjeg stavka (a) točke 3. podtočke i.:

i. Ako nadležno tijelo to odobri i pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz donjih stavaka A do E, operator može smanjiti minimume za polijetanje na 125 m RVR-a (za kategorije zrakoplova A, B i C) ili na 150 m RVR-a (za kategorije zrakoplova D), ako:

(A) su na snazi postupci pri smanjenoj vidljivosti;

(B) su upaljena intenzivna svjetla na srednjoj liniji uzletno-sletne staze koja su razmaknuta 15 m ili manje i intenzivna rubna svjetla koja su razmaknuta 60 m ili manje;

(C) su članovi letачke posade uspješno završili osposobljavanje na simulatoru letenja;

(D) ako je na početku polijetanja na raspolaganju vizualni segment od 90 m koji je vidljiv iz pilotske kabine; i

(E) ako je postignuta zahtijevana vrijednost RVR-a za sve relevantne točke priopćavanja RVR-a.

ii. Ako nadležno tijelo to odobri, operator zrakoplova koji koristi:

(A) odobreni sustav za lateralno vođenje; ili

(B) odobreni HUD/HUDLS za polijetanje, može smanjiti minimume za polijetanje na RVR manji od 125 m (za zrakoplove kategorije A, B i C) ili 150 m (za zrakoplove kategorije D), ali ne na manje od 75 m, pod uvjetom da su na raspolaganju zaštita uzletno-sletne staze i uređaji koji odgovaraju operacijama slijetanja kategorije III.

(b) Operacije prilaženja kategorije I., APV operacije i operacije nepreciznog prilaženja

1. Operacija prilaženja kategorije I. je precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a, MLS-a, GLS-a (GNSS/GBAS) ili PAR-a uz visinu odluke koja nije niža od 200 ft i uz vidni doseg uzletno-sletne staze koji nije manji od 550 m, osim ako nadležno tijelo ne odobri drukčije.

2. Operacija nepreciznog prilaženja (NPA) je instrumentalno prilaženje upotrebom uređaja iz Tablice 3. (Minimumi sustava) uz MDH ili DH koji nisu niži od 250 ft i uz RVR/CMV koji nije manji od 750 m, osim ako nadležno tijelo ne odobri drukčije.

3. APV operacija je instrumentalno prilaženje kod kojeg se koristi lateralno i vertikalno vođenje, ali koja ne ispunjava zahtjeve utvrđene za operacije preciznog prilaženja i slijetanja, uz DH koji nije niži od 250 ft i vidni doseg uzletno-sletne staze koji nije manji od 600 m, osim ako nadležno tijelo ne odobri drukčije.
4. Visina odluke (DH). Operator mora osigurati da visina odluke koja se upotrebljava za prilaženje, nije niža od:
 - i. minimalne visine do koje se smiju upotrebljavati pomagala za prilaženje bez zahtijevane vizualne oznake; ili
 - ii. OCH-a za kategoriju zrakoplova; ili
 - iii. objavljene visine odluke za postupak prilaženja, ako je primjenjivo; ili
 - iv. 200 ft za operacije prilaženja kategorije I.; ili
 - v. minimuma sustava iz Tablice 3.; ili
 - vi. najniže visine odluke iz letačkog priručnika zrakoplova (AFM) ili odgovarajućeg dokumenta, ako je navedena; ovisno što je od toga više.
5. Minimalna visina spuštanja (MDH). Operator mora osigurati da minimalna visina spuštanja za prilaženje nije manja od:
 - i. OCH-a za kategoriju zrakoplova; ili
 - ii. minimuma sustava iz Tablice 3.; ili
 - iii. najniže visine odluke iz letačkog priručnika zrakoplova (AFM), ako je navedena; ovisno što je od toga više.
6. Vizualna oznaka. Pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod MDA/MDH, ako ne može jasno vidjeti i prepoznati najmanje jednu od sljedećih vizualnih oznaka uzletno-sletne staze, koju namjerava upotrijebiti:
 - i. elemente sustava prilaznih svjetala;
 - ii. prag uzletno-sletne staze;
 - iii. oznake praga uzletno-sletne staze;
 - iv. svjetla praga uzletno-sletne staze;
 - v. identifikacijska svjetla praga uzletno-sletne staze;
 - vi. vizualni pokazatelj nagiba poniranja;
 - vii. zonu dodira ili oznake zone dodira;
 - viii. svjetla zone dodira;
 - ix. rubna svjetla uzletno-sletne staze; ili
 - x. druge vizualne oznake koje je prihvatilo nadležno tijelo.

Tablica 3.

Minimumi sustava u odnosu na uređaje

Minimumi sustava	
Uređaj	Najniži DH/MDH
Lokalizator s DME-om ili bez njega	250 ft
SRA (završetak na 1/2 NM)	250 ft
SRA (završetak na 1 NM)	300 ft
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

(c) Kriteriji za utvrđivanje RVR-a/pretvorene meteorološke vidljivosti (vidjeti Tablicu 6.)

1. Kako bi bio primjeren za najniže dopuštene vrijednosti RVR-a/CMV-a iz Tablice 6. (koja se primjenjuje na sve skupine prilaženja), instrumentalni prilaz mora ispunjavati najmanje sljedeće zahtjeve u vezi s opremom i s njom povezane uvjete:

i. Instrumentalni prilazi s određenim vertikalnim profilom do i uključujući 4.5° za zrakoplove kategorije A i B, ili 3.77° za zrakoplove kategorije C i D, osim ako nadležno tijelo ne odobri druge kutove prilaženja, kada se upotrebljavaju sljedeći uređaji:

(A) ILS/MLS/GLS/PAR; ili

(B) APV; i

kada putanja završnog prilaza odstupa za najviše 15° za zrakoplove kategorija A i B ili za najviše 5° za zrakoplove kategorija C i D.

ii. Instrumentalna prilaženja koja se obavljaju upotrebom tehnike CDFA s nominalnim vertikalnim profilom do i uključujući 4.5° za zrakoplove kategorije A i B, ili 3.77° za zrakoplove kategorija C i D, osim ako nadležno tijelo ne odobri druge kutove prilaženja kada se upotrebljavaju uređaji NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ili RNAV/LNAV, sa segmentom završnog prilaza od najmanje 3NM, pri čemu su također ispunjeni sljedeći kriteriji:

(A) putanja završnog prilaza odstupa za najviše 15° za zrakoplove kategorija A i B ili za najviše 5° za zrakoplove kategorija C i D; i

(B) na raspolaganju je FAF ili druga odgovarajuća točka na kojoj započinje spuštanje, ili je pomoću FMS/RNAV-a ili DME-a na raspolaganju udaljenost do THR-a; i

(C) Ako je MAPt određen vremenom, udaljenost od FAF-a do THR-a je ≤ 8 NM.

iii. Instrumentalni prilaz kada se upotrebljavaju uređaji NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ili RNAV/LNAV koji ne ispunjavaju kriterije iz gornjeg stavka (c) točke 1. podtočke ii., ili sa MDH ≥ 1 200 ft.

2. Neuspjelo prilaženje, nakon što je prilaz bio izveden upotrebom tehnike CDFA, obavlja se kada se dosegne apsolutna/relativna visina odluke ili MAPt, ovisno što se dosegne prvo. Lateralni dio postupka neuspjelog prilaženja mora se izvesti preko MAPt-a osim ako nije drukčije navedeno na karti prilaza.

(d) Određivanje minimuma RVR-a/CMV-a/vidljivosti za operacije kategorije I., APV operacije i operacije nepreciznog prilaženja

1. Minimalni RVR/CMV/vidljivost je najviša vrijednost dobivena iz Tablice 5. ili Tablice 6., ali ne viša od najviše vrijednosti iz Tablice 6., kada se ona upotrebljava

2. Vrijednosti iz Tablice 5. dobivaju se donjom formulom.

$$\text{Zahtijevani RVR/vidljivost (m)} = [(DH/MDH(ft) \times 0,3048/\tan\alpha)] - \text{dužina prilaznih svjetala (m)}$$

Napomena 1.: α je kut koji se izračunava, čija je osnovna vrijednost 3.00 stupnjeva, koja se postupno povećava.

3. Uz odobrenje nadležnog tijela, formula se može koristiti sa stvarnim nagibom prilaza i/ili stvarnom dužnom prilaznih svjetala za određenu uzletno-sletnu stazu.
4. Ako se prilaženje obavlja sa segmentom horizontalnog leta na ili iznad MDA/H, minimalnoj vrijednosti RVR-a/CMV-a koja je dobivena primjenom Tablice 5. i Tablice 6., dodaje se 200 metara za zrakoplove kategorija A i B i 400 metara za zrakoplove kategorija C i D.

Napomena: Dodana vrijednost odgovara vremenu/udaljenosti, koji su potrebni da se zrakoplov pripremi za završno spuštanje.

5. RVR manji od 750 metara, kako je naveden u Tablici 5., može se koristiti:
- za operacije prilaza kategorije I. na uzletno-sletne staze s FALS-om (vidjeti dolje), svjetlima zone dodire (RTZL) i svjetlima na središnjoj liniji uzletno-sletne staze (RCLL), pod uvjetom da DH nije veći od 200 ft; ili
 - za operacije prilaza kategorije I. na uzletno-sletne staze bez RTZL-a i RCLL-a, kada se koristi odobreni HUDSL ili ekvivalentni odobreni sustav, ili kada se prilaženje obavlja upotrebom autopilota ili sustava za upravljanje letom do DH-a koji je jednak ili veći od 200 ft. ILS se ne smije proglašiti kao ograničeni uređaj; ili
 - za APV operacije prilaženja na uzletno-sletne staze sa FALS-om, RTZL-om i RCLL-om kada se koristi odobreni HUD.
6. Nadležno tijelo može odobriti vrijednosti RVR-a niže od onih iz Tablice 5, za HUDLS i operacije automatskog slijetanja u skladu sa stavkom (e) ovog Dodatka.
7. Vizualna pomoćna sredstva uključuju standardne dnevne oznake uzletno-sletne staze te prilazna svjetla i svijetla uzletno-sletne staze (rubna svijetla uzletno-sletne staze, svjetla praga uzletno-sletne staze, svjetla na kraju uzletno-sletne i u nekim slučajevima također svijetla zone dodira i/ili svijetla središnje linije uzletno-sletne staze). Prihvatljive konfiguracije prilaznih svjetala razvrstane su i navedene u donjoj Tablici 4.
8. Bez obzira na zahtjeve iz gornjeg stavka (d) točke 7., nadležno tijelo može odobriti upotrebu vrijednosti RVR-a, koje odgovaraju osnovnom sustavu prilaznih svjetala (BALS), na uzletno-sletnim stazama na kojima je radi terena ili vode dužina prilaznih svjetala ograničena na manje od 210 m, ali na kojima je na raspolaganju najmanje jedna prečka prilaznih svjetala.
9. Za noćne operacije ili za bilo koju operaciju za koju se zahtijeva odobrenje za svjetla uzletno-sletne staze i za prilazna svjetla, svijetla moraju biti upaljena i u ispravnom stanju, osim kako je predviđeno u Tablici 6.a.

Tablica 4.

Sustavi prilaznih svjetala

OPS klasa uređaja	Dužina, konfiguracija i jačina prilaznih svjetala
FALS (Potpuni sustav prilaznih svjetala)	ICAO: Sustav osvijetljenja za precizno prilaženje CAT I. (HIALS 720 m \geq) dužinski kodirana središnja linija, kratka svjetlosna prečka središnje linije (Barrette)
IALS (Srednji sustav prilaznih svjetala)	ICAO: Jednostavni sustav prilaznih svjetala (HIALS 420 – 719 m) jedan izvor, Barrette
BALS (Osnovni sustav prilaznih svjetala)	Bilo koji drugi sustav prilaznih svjetala (HIALS, MIALS ili ALS 210 – 419 m)
NALS (Nema sustava prilaznih svjetala)	Bilo koji drugi sustav prilaznih svjetala (HIALS, MIALS ili ALS < 210 m) ili bez prilaznih svjetala

Tablica 5.

RVR/CMV (vidjeti Tablicu 11.) u odnosu na DH/MDH

DH ili MDH			Klasa rasvjete			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			vidjeti stavak (d) točku 5., stavak (d) točku 6. i stavak (d) točku 10. za RVR < 750 m			
Stope			Metri			
200	—	210	550	750	1 000	1 200
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481		500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 i više]			5 000	5 000	5 000	5 000

Tablica 6.

Minimalni i maksimalni primjenjivi RVR/pretvorena meteorološka vidljivost (vidjeti Tablicu 11.) za sva instrumentalna prilaženja do minimuma CAT I. (donje i gornje granične vrijednosti):

Uređaj/uvjeti	RVR/CMV (m)	Kategorija zrakoplova			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR i APV	Min.	U skladu s Tablicom 5.			
	Maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV s postupkom koji ispunjava kriterije iz stavka (c) točke 1. podtočke ii.:	Min.	750	750	750	750
	Maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
Za NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — koji ne ispunjavaju kriterije iz gornjeg stavka (c) točke 1. podtočke (ii.), ili — s DH ili MDH \geq 1 200 ft	Min.	1 000	1 000	1 200	1 200
	Maks.	U skladu s Tablicom 5. ako se let obavlja upotrebom tehnike CDFA tehnike, inače se primjenjuje dodavanje 200/400 m vrijednostima iz Tablice 5., s tim da rezultat ne smije biti veći od 5 000 m.			

Tablica 6.a

Neispravna oprema ili oprema s umanjenim mogućnostima – utjecaj na minimume za slijetanje:

Neispravna oprema ili oprema s umanjenim mogućnostima (Napomena 1.)	Uticaj na minimume za slijetanje				
	CAT III.B (Napomena 2.)	CAT III.A	CAT II.	CAT I.	Neprecizno
ILS rezervni predajnik	Nije dopušteno		Nema utjecaja		
Vanjska oznaka (marker)	Nema utjecaja ako je zamijenjen objavljenom ekvivalentnom pozicijom				Nije primjenjivo
Srednja oznaka (marker)	Nema utjecaja				Nema utjecaja osim ako se koristi kao MAPT
Sustav procjene RVR-a u zoni dodira	Može se privremeno zamijeniti RVR-om srednje točke uzletno-sletne staze ako to odobri država u kojoj se nalazi aerodrom. RVR se može pripočiti na temelju ljudskog opažanja			Nema utjecaja	
RVR srednje točke ili zaustavnog kraja uzletno-sletne staze	Nema utjecaja				
Anemometar za uzletno-sletnu stazu koja se koristi	Nema utjecaja ako je na raspolaganju drugi zemaljski izvor				
Celiometar	Nema utjecaja				
Prilazna svjetla	Nije dopušteno za operacije kod kojih je DH > 50 ft	Nije dopušteno	Minimumi kao da nema uređaja		
Prilazna svjetla osim posljednjih 210 m	Nema utjecaja		Nije dopušteno	Minimumi kao da nema uređaja	
Prilazna svjetla osim posljednjih 420 m	Nema utjecaja			Minimumi kao da srednju opremljenost	

Neispravna oprema ili oprema s umanjnim mogućnostima (Napomena 1.)	Utjecaj na minimume za slijetanje				
	CAT III.B (Napomena 2.)	CAT III.A	CAT II.	CAT I.	Neprecizno
Rezervno napajanje električnom energijom za prilazna svjetla	Nema utjecaja				
Sustav rasvjete cijele uzletno-sletne staze	Nije dopušteno			Dan - minimumi kao da nema uređaja Noć – Nije dopušteno	
Rubna svjetla uzletno-sletne staze	Samo dan; Noć – Nije dopušteno				
Svjetla srednje linije uzletno-sletne staze	Dan – RVR 300 m Noć – Nije dopušteno		Dan – RVR 300 m Noć – 550m	Nema utjecaja	
Razmak svjetala srednje linije uzletno-sletne staze povećan na 30 m	RVR 150 m	Nema utjecaja			
Svjetla zone dodira	Dan – RVR 200 m Noć – 300 m	Dan – RVR 300 m Noć – 550 m		Nema utjecaja	
Rezervno napajanje za svjetla uzletno-sletne staze	Nije dopušteno			Nema utjecaja	
Sustav svjetala putanje taksiranja	Nema utjecaja – osim kašnjenja zbog umanjene brzine kretanja				

Napomena 1.: Uvjeti primjenjivi na Tablicu 6.a:

- višestruki kvarovi svjetala uzletno-sletne staze osim onih navedenih u Tablici 6.a nisu prihvatljivi.
- manjkavosti prilaznih svjetala i svjetala uzletno-sletne staze tretiraju se zasebno.
- operacije kategorije II. ili III. Nije dopuštena kombinacija manjkavosti svjetala uzletno-sletne staze i opreme za ocjenu RVR-a.
- kvarovi, osim onih koji se odnose na ILS, utječu samo na RVR, a ne na DH.

Napomena 2.: Za operacije CAT III.B bez DH-a, operator osigurava da se za zrakoplove koji imaju odobrenje za obavljanje operacija bez DH-a s najnižim ograničenjima RVR-a, uz sadržaj Tablice 6.a primjenjuje sljedeće:

- RVR. Na aerodromu mora biti dostupna najmanje jedna vrijednost RVR-a;
- svjetla uzletno-sletne staze
 - nema rubnih svjetala uzletno-sletne staze ili nema svjetala srednje linije uzletno-sletne staze – dan - RVR 200 m; noć - nije dopušteno;
 - Nema svjetala TDZ-a - nema ograničenja;
 - Nema rezervnog napajanja električnom energijom za svjetla uzletno-sletne staze - dan - RVR 200 m; noć - nije dopušteno.

10. Operacije s jednim pilotom. Za operacije s jednim pilotom, operator mora izračunati minimalni RVR/vidljivost za sve prilaze u skladu sa stavkom OPS 1.430 i ovim Dodatkom.

- RVR manji od 800 metara, kao što je navedeno u Tablici 5., može se koristiti za prilazna kategorije I., pod uvjetom da se do primjenjivog DH-a upotrebljava bilo što od niže navedenog:

(A) odgovarajući autopilot povezan s ILS-om ili MLS-om, koji nije proglašen kao ograničen; ili

(B) odobreni HUDLS (uključujući, kada je primjereno, EVS) ili odgovarajući odobreni sustav.

- Kada nisu na raspolaganju RTZL i/ili RCLL, minimalni RVR/CMV ne smije biti manji od 600 m.

- RVR manji od 800 metara, kao što je navedeno u Tablici 5., može se koristiti za APV operacije na uzletno-sletnim stazama sa FALS-om, RTZL-om i RCLL-om kada se koristi odobreni HUDLS ili odgovarajući odobreni sustav, ili kada se obavlja prilaz upotrebom autopilota do DH-a koji je jednak ili veći od 250 ft.

(e) Operacije niže od standardnih operacija kategorije I.

1. Visina odluke.

Kod operacije niže od standardne operacije kategorije I. visina odluke ne smije biti niža od:

- i. minimalne visine odluke iz AFM-a, ako je navedena; ili
- ii. minimalne visine do koje se može koristiti pomagalo za precizan prilaz bez zahtijevane vizualne oznake; ili
- iii. OCH-a za kategoriju zrakoplova; ili
- iv. visine odluke do koje je letачka posada ovlaštena upravljati zrakoplovom; ili
- v. 200 ft

ovisno što je od toga više.

2. Vrsta uređaja.

ILS/MLS koji podržava operaciju nižu od standardne operacije kategorije I., mora biti neograničeni uređaj s neposrednim smjerom letenja (s odstupanjem $\leq 3^\circ$), a ILS mora biti certificiran za:

- i. klasu I/T/1 za operacije do najmanje 450 m RVR -a; ili
- ii. klasu II/D/2 za operacije do manje od 450 m RVR-a.

Pojedinačni uređaji ILS prihvatljivi su samo ako je osigurana performansa razine 2.

3. Zahtijevani RVR/CMV.

Najniži minimumi koje operator smije upotrebljavati za operacije niže od standardnih operacija kategorije I. navedeni su u donjoj Tablici 6.b:

Tablica 6.b

Najniži RVR/CMV za operaciju nižu od standardne operacije kategorije I. u odnosu na sustav prilaznih svjetala

Minimumi za operacije niže od standardne operacije kategorije I.						
DH(ft)			Klasa uređaja za rasvjetu			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (metri)			
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

Napomena 1: Vizualna pomagala uključuju standardne dnevne oznake uzletno-sletne staze, prilazna svjetla, rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga, svjetla kraja uzletno-sletne staze i, za operacije ispod 450 m, svjetla zone slijetanja i/ili svjetla središnje linije uzletno-sletne staze.

4. Vizualna oznaka. Pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod visine odluke ako se ne može uspostaviti i održati vizualna oznaka koja uključuje segment od najmanje tri uzastopna svjetla, koja mogu biti središnja linija prilaznih svjetala, ili svjetla zone dodira ili svjetla središnje linije uzletno-sletne staze ili rubna svjetla uzletno-sletne staze ili kombinacije ovih svjetala. Ova vizualna oznaka mora uključivati lateralni element sheme pristupnih svjetala na tlu, tj. svjetlosnu prečku prilaznih svjetala ili svjetla praga uzletno-sletne staze ili kratku svjetlosnu prečku svjetala zone dodira, osim ako se operacija obavlja upotrebom odobrenog HUDLS-a koji se može koristiti do najmanje 150 ft.

5. Odobrenje.

Za obavljanje operacija nižih od operacija standardne kategorije I.:

- i. prilaženje se obavlja s uključenim autopilotom do automatskog slijetanja; ili se upotrebljava odobreni HUDLS do najmanje 150 ft iznad praga.
- ii. zrakoplov mora biti certificiran za obavljanje operacija kategorije II. u skladu s CS-AWO-om;
- iii. sustav automatskog slijetanje mora biti odobren za operacije kategorije III.A;
- iv. zahtjevi dokazivanja primjerenosti u praksi moraju biti ispunjeni u skladu sa stavkom (h) Dodatka 1. stavku OPS 1.440;
- v. mora biti obavljeno osposobljavanje navedeno u stavku (h) Dodatka 1. stavku OPS 1.450, koje uključuje osposobljavanje i provjeru na simulatoru letenja upotrebom odgovarajućih zemaljskih i vizualnih pomagala na najnižem primjenjivom RVR-u;
- vi. operator mora osigurati da su uspostavljeni postupci za smanjenu vidljivost i da se oni upotrebljavaju na predviđenom aerodromu slijetanja; i
- vii. operator mora imati odobrenje nadležnog tijela.

(f) Precizno prilaženje – operacije kategorije II. i operacije koje nisu standardne operacije kategorije II.

1. Općenito.

- i. Operacija kategorije II. je precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a sa:

(A) visinom odluke ispod 200 ft, ali ne nižom od 100 ft; i

(B) vizualnim dosegom uzletno-sletne staze ne manjim od 300 m.

- ii. Operacija koja nije standardna operacija kategorije II. je precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a, koji ispunjava zahtjeve u vezi s uređajima, kako je utvrđeno u donjem stavku iii., sa:

(A) visinom odluke ispod 200 ft, ali ne nižom od 100 ft; (vidjeti donju Tablicu 7.b) i

(B) vizualnim dosegom uzletno-sletne staze ne manjim od 350/400 m. (vidjeti donju Tablicu 7.b)

- iii. ILS/MLS koji podržava operaciju koja nije standardna operacija kategorije II., mora biti neograničeni uređaj s neposrednim smjerom letenja (s odstupanjem $\leq 3^\circ$), a ILS mora biti certificiran za:

(A) klasu I./T/1 za operacije do 450 m RVR -a i do DH-a koji je 200 ft ili više; ili

(B) klasu II./D/2 za operacije pri RVR-ima manjim od 450 m ili do DH-a nižeg od 200 ft.

Pojedinačni uređaji ILS prihvatljivi su samo ako je osigurana performansa razine 2.

2. Visina odluke. Operator mora osigurati da visina odluke za:

- i. operacije koje nisu standardne operacije kategorije II. i za operacije kategorije II., nije niža od:

(A) minimalne visine odluke iz AFM-a, ako je navedena; ili

(B) minimalne visine do koje se može upotrebljavati pomagalo za precizan prilaz bez zahtijevane vizualne oznake; ili

(C) OCH-a za kategoriju zrakoplova; ili

(D) visine odluke do koje je letačka posada ovlaštena upravljati zrakoplovom; ili

(E) 100 ft

ovisno što je od toga više.

3. Vizualna oznaka. Pilot ne smije nastaviti prilazanje ispod visine odluke za kategoriju II. ili za kategoriju koja nije standardna kategorija II., koja je utvrđena u skladu s gornjim podstavkom (d) točkom 2., ako se ne može uspostaviti i održati vizualna oznaka koja uključuje segment od najmanje tri uzastopna svjetla, koja mogu biti središnja linija prilaznih svjetala, ili svjetla zone dodira ili svjetla središnje linije uzletno-sletne staze ili rubna svjetla uzletno-sletne staze ili kombinacije ovih svjetala. Ova vizualna oznaka mora uključivati lateralni element sheme pristupnih svjetala na tlu, tj. svjetlosnu prečku prilaznih svjetala ili svjetla praga uzletno-sletne staze ili kratku svjetlosnu prečku svjetala zone dodira, osim ako se operacija obavlja upotrebom odobrenog HUDLS-a do zone dodira.
4. i. Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije upotrebljavati za operacije kategorije II. su:

Tablica 7.a

RVR za operacije kategorije II. u odnosu na DH

Minimumi kategorije II.		
DH (ft)	Autopilot/odobreni HUDLS do visine ispod DH-a (Napomena 1.a)	
	RVR Kategorija zrakoplova A, B i C	RVR Kategorija zrakoplova D
100 – 120	300 m	300/350 m (Napomena 2.a)
121 – 140	400 m	400 m
141 i više	450 m	450 m

Napomena 1.a: Navod „Autopilot/odobreni HUDLS do visine ispod DH-a“ u ovoj tablici znači kontinuiranu upotrebu sustava za automatsko upravljanje letom do visine koja iznosi 80 % DH-a. Stoga zahtjevi plovidbenosti mogu, putem najmanje visine uključivanja sustava za automatsko upravljanje letom, utjecati na DH koji će se primijeniti.

Napomena 2.a: Za zrakoplove kategorije D koji obavljaju automatsko slijetanje, može se koristiti 300 m.

- ii. Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije upotrebljavati za operacije koje nisu standardne operacije kategorije II. su:

Tablica 7.b

Minimumi RVR-a za kategoriju koja nije standardna kategorija II. u odnosu na sustav prilaznih svjetala

Minimumi za kategoriju koja nije standardna kategorija II.					
DH (ft)	Automatsko slijetanje ili odobreni HUDLS korišten do dodira				
	Klasa uređaja za rasvjetu				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Vidjeti stavak (d) točke 5., 6. i 10. o RVR-u < 750 m				
	CAT A - C	CAT D	CAT A - D	CAT A - D	CAT A - D
RVR metri					
100-120	350	400	450	600	700
121-140	400	450	500	600	700
141-160	450	500	500	600	750
161-199	450	500	550	650	750

Napomena 1: Vizualna pomagala koja se zahtijevaju za obavljanje operacija koje nisu standardne operacije kategorije II. uključuju standardne dnevne oznake uzletno-sletne staze te prilazna svjetla i svjetla uzletno-sletne staze (rubna svjetla uzletno-sletne staze, svjetla praga, svjetla kraja uzletno-sletne staze). Za operacije pri RVR-u od 400 m ili manje, moraju biti na raspolaganju svjetla središnje linije. Konfiguracije pristupnih svjetala klasificirane su i navedene u gornjoj tablici 4.

- iii. Za obavljanje operacija koje nisu standardne operacije kategorije II., operator mora osigurati da su uspostavljeni odgovarajući postupci za smanjenu vidljivost i da se oni upotrebljavaju na predviđenom aerodromu slijetanja.

(g) Precizno prilaženje – operacije kategorije III.

1. Općenito. Operacije kategorije III. dijele se na sljedeći način:

- i. Operacije kategorije III. A. Precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:

(A) visinu odluke nižu od 100 ft; i

(B) vidni doseg uzletno-sletne staze, ne manji od 200 m.

- ii. Operacije kategorije III. B. Precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje pomoću ILS-a ili MLS-a uz:

(A) visinu odluke nižu od 100 ft ili bez visine odluke; i

(B) vidni doseg uzletno-sletne staze manji od 200 m, ali ne manji od 75 m.

Napomena: Kada visina odluke (DH) i vidni doseg uzletno-sletne staze (RVR) ne spadaju u istu kategoriju, kategorija operacije se određuje na temelju RVR-a.

2. Visina odluke. Za operacije za koje se koristi visina odluke, operator mora osigurati da visina odluke nije niža od:

- i. minimalne visine odluke iz AFM-a, ako je navedena; ili
- ii. minimalne visine do koje se pomagalo za precizno prilaženje može koristiti bez zahtijevane vizualne oznake; ili
- iii. visine odluke do koje je letачka posada ovlaštena upravljati zrakoplovom.

3. Operacije bez visine odluke. Operacije bez visine odluke mogu se obavljati samo ako:

- i. je operacija bez visine odluke dozvoljena u AFM-u; i
- ii. pomagala za prilaženje i aerodromski uređaji mogu podržati operacije bez visine odluke; i
- iii. operator ima odobrenje za operacije kategorije III. bez visine odluke.

Napomena: U slučaju uzletno-sletne staze za kategoriju III., može se pretpostaviti da se operacije bez visine odluke mogu podržati, osim ako su izričito ograničene objavom u AIP-u ili NOTAM-u.

4. Vizualna oznaka

- i. Za operacije kategorije III. A i za operacije kategorije III. B koje se obavljaju bilo sa sustavom za upravljanje zrakoplovom koji je pasivan u slučaju kvara ili s odobrenim HUDLS-om, pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod visine odluke određene u skladu s gornjim podstavkom (g) točkom 2., ako se ne može uspostaviti i održati vizualna oznaka koja sadrži segment od najmanje tri uzastopna svjetla koja su ili središnja linija prilaznih svjetala ili svjetla zone dodira ili svjetla središnje linije uzletno-sletne staze ili rubna svjetla uzletno-sletne staze ili kombinacija ovih svjetala.
- ii. Za operacije kategorije III. B koje se obavljaju uz pomoć sustava za upravljanje zrakoplovom koji je operativan u slučaju kvara ili s hibridnim sustavom za slijetanje koji je operativan u slučaju kvara (koji uključuje, na primjer, HUDLS), pri kojima se koristi visina odluke, pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod visine odluke utvrđene u skladu s gornjim podstavkom (e) točkom 2., ako se ne može uspostaviti i održati vizualna oznaka koja sadrži najmanje jedno svjetlo središnje linije.

(5) Zahtijevani RVR. Najniži minimumi koje operator smije upotrebljavati za operacije kategorije III. su:

Tablica 8.

RVR za operacije kategorije III. u odnosu na DH i sustav za nadzor/vođenje zaustavljanja

Minimumi kategorije III.			
Kategorija	Visina odluke (ft) (Napomena 2.)	Sustav za nadzor/vođenje zaustavljanja	RVR (m)
III. A	Manje od 100 ft	Ne zahtijeva se	200 m
III. B	Manje od 100 ft	Pasivan u slučaju kvara	150 m (Napomena 1.)
III. B	Manje od 50 ft	Pasivan u slučaju kvara	125 m
III. B	Manje od 50 ft ili bez visine odluke	Operativan u slučaju kvara (Napomena 3.)	75 m

Napomena 1.: Za zrakoplove certificirane u skladu s CS-AWO-om, stavkom 321. točkom (b) podtočkom 3.

Napomena 2.: Redundanca sustava za upravljanje letom određuje se na temelju CS-AWO-a pomoću najmanje certificirane visine odluke.

Napomena 3.: Navedeni sustav koji je operativan u slučaju kvara, može se sastojati od hibridnog sustava operativnog u slučaju kvara.

(h) Sustav poboljšane vidljivosti

1. Pilot koji upotrebljava sustav poboljšane vidljivosti certificiran u svrhu ovog stavka i upotrebljavan u skladu s postupcima i ograničenjima odobrenog letačkog priručnika, može:

i. nastaviti prilaženje ispod DH-a ili MDH-a do 100 ft iznad elevacije praga uzletno-sletne staze, pod uvjetom da se na sustavu poboljšane vidljivosti prikaže i prepoznata najmanje jedna od sljedećih vizualnih oznaka:

(A) elementi prilaznih svjetala; ili

(B) prag uzletno-sletne staze identificiran pomoću najmanje jedne od sljedećih mogućnosti: početak površine za slijetanje uzletno-sletne staze, svjetla praga, identifikacijska svjetla praga; i zona dodira identificirana pomoću najmanje jedne od sljedećih mogućnosti: zona dodira površine za slijetanje uzletno-sletne staze, svjetla zone dodira, oznake zone dodira ili svjetla uzletno-sletne staze;

ii. smanjiti izračunati RVR/CMV za prilaženje sa vrijednosti iz stupca 1. donje Tablice 9. na vrijednost iz stupca 2.:

Tablica 9.

Prilaženje upotrebom smanjenja RVR-a/CMV-a pri upotrebi EVS-a u odnosu na uobičajeni RVR/CMV

Uobičajeno zahtijevani RVR/CMV	RVR/CMV za prilaženje upotrebom EVS-a
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

Uobičajeno zahtijevani RVR/CMV	RVR/CMV za prilaženje upotrebom EVS-a
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

2. Gornji stavak (h) točka 1. može se upotrebljavati samo za operacije ILS, MLS, PAR, GLS i APV s DH-om koji nije niži od 200 stopa, ili za prilaženje koje se obavlja upotrebom odobrenog vertikalnog vođenja putanje leta do MDH-a ili DH-a koji nije niži od 250 ft.
 3. Pilot ne smije nastaviti prilaženje ispod 100 stopa iznad elevacije praga uzletno-sletne staze za predviđenu uzletno-sletnu stazu, ako ne može jasno vidjeti i prepoznati najmanje jednu od sljedećih vizualnih oznaka, bez oslanjanja na sustav poboljšane vidljivosti:
 - (A) svjetla ili oznake praga; ili
 - (B) svjetla ili oznake zone dodira.
- (i) Namjerno ostavljeno prazno
- (j) Kruženje
1. Minimalna visina spuštanja (MDH). MDH za kruženje mora biti viši od:
 - i. objavljenog OCH-a kruženja za kategoriju zrakoplova; ili

- ii. minimalne visine kruženja dobivene iz donje Tablice 10.; ili
 - iii. DH-a/MDH-a prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.
2. Minimalna apsolutna visina puštanja (MDA). MDA za kruženje izračunava se tako da se MDH-u doda objavljena elevacija aerodroma, kako je utvrđeno u gornjoj točki 1.
 3. Vidljivost. Minimalna vidljivost za kruženje mora biti veća od:
 - i. vidljivosti za kruženje za kategoriju zrakoplova, ako je objavljena; ili
 - ii. minimalne vidljivosti dobivene iz donje Tablice 10.; ili
 - iii. RVR-a/CMV-a dobivenog iz tablica 5. i 6. za prethodni postupak instrumentalnog prilaženja.
 4. Bez obzira na zahtjeve iz gornjeg podstavka 3., nadležno tijelo može izuzeti operatora od zahtjeva za povećanje vidljivosti iznad one dobivene iz Tablice 10.
 5. Izuzeća opisana u podstavku 4. moraju biti ograničena na lokacije na kojima postoji jasan javni interes za zadržavanje tekućih operacija. Izuzeća se moraju temeljiti na iskustvu operatora, programu osposobljavanja i kvalifikaciji letačkog osoblja. Izuzeća se moraju revidirati u redovitim vremenskim intervalima.

Tablica 10.

Minimalna vidljivost i MDH za kruženje u odnosu na kategoriju zrakoplova

Kategorija zrakoplova				
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

2. Kruženje s propisanim putanjama je u smislu ovog stavka prihvaćeni postupak.
- (k) Vizualno prilaženje. Za vizualno prilaženje, operator ne smije koristiti RVR manji od 800 m.
- (l) Pretvorba priopćene meteorološke vidljivosti u RVR/CMV.
1. Operator mora osigurati da se pretvorba meteorološke vidljivosti u RVR/CMV ne koristi za polijetanje, za izračunavanje bilo kojeg drugog zahtijevanog minimuma RVR-a manjeg od 800 m, ili kada je na raspolaganju priopćeni RVR.

Napomena: Ako je priopćeni RVR iznad najviše vrijednosti koju ocijeni operator aerodroma, npr. „RVR veći od 1 500 m“, to se u smislu ovog stavka ne smatra priopćenom vrijednošću.
 2. Kada se meteorološka vidljivost pretvara u RVR u svim drugim okolnostima osim onih iz gornjeg podstavka (l) točke 1., operator mora osigurati korištenje sljedeće tablice:

Tablica 11.

Pretvaranje meteorološke vidljivosti u RVR/CMV

Upaljeni svjetlosni elementi	RVR/CMV = priopćena meteorološka vidljivost ×	
	Danju	Noću
HI prilazna svjetla i svjetla uzletno-sletne staze	1,5	2,0
Bilo koja vrsta postavljenih svjetala osim gore navedenih	1,0	1,5
Bez svjetala	1,0	Ne primjenjuje se

Dodatak 2. stavku OPS 1.430. podstavku (c)

Kategorije zrakoplova – Operacije u svim vremenskim uvjetima

(a) Klasifikacija zrakoplova

Kriterij koji se uzima u obzir za klasifikaciju zrakoplova po kategorijama je indicirana brzina na pragu uzletno-sletne staze (VAT), koja je jednaka brzini sloma uzgona (VSO) pomnoženoj s 1,3 ili VSIG-u pomnoženim s 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri najvećoj dopuštenoj masi pri slijetanju. Ako su dostupni i VSO i VSIG, koristi se viša dobivena vrijednost VAT-a. Kategorije zrakoplova koje odgovaraju vrijednostima VAT-a navedene su u donjoj tablici:

Kategorija zrakoplova	VAT
A	manja od 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

Konfiguraciju za slijetanje koju treba uzeti u obzir, određuje operator ili proizvođač zrakoplova.

(b) Trajna promjena kategorije (najveća masa pri slijetanju)

1. Operator može odrediti stalnu manju masu pri slijetanju i koristiti tu masu za određivanje vrijednosti VAT-a, ako to odobri nadležno tijelo.
2. Kategorija koja se odredi za određeni zrakoplov je trajna vrijednost te je stoga neovisna o promjenljivim uvjetima svakodnevnih operacija.

Dodatak 1. stavku OPS 1.440

Operacije pri smanjenoj vidljivosti — Opća operativna pravila

- (a) Općenito. Za uvođenje i odobravanje operacija pri smanjenoj vidljivosti primjenjuju se sljedeći postupci.
- (b) Operativna demonstracija. Svrha operativne demonstracije je određivanje ili vrjednovanje upotrebe i učinkovitosti primjenjivog zrakoplovnog sustava za navođenje uključujući, ako je primjereno, HUDLS, osposobljavanja, postupaka letачke posade, programa za održavanje i priručnika koji se primjenjuju za program kategorije II./III., koji je u postupku odobravanja.
1. Što se tiče operacija pri kojima se upotrebljavaju sustavi kategorije II/III koji su ugrađeni u svaki tip zrakoplova, ako je zahtijevana vrijednost DH-a 50 ft ili više, mora se izvesti najmanje 30 prilaženja i slijetanja. Ako je DH manji od 50 ft, potrebno je izvesti najmanje 100 prilaženja i slijetanja, osim ako nadležno tijelo odobri drukčije.
 2. Ako operator ima različite varijante istog tipa zrakoplova, koje koriste iste osnovne sustave za upravljanje zrakoplovom i zaslone, ili različite osnovne sustave za upravljanje zrakoplovom i zaslone na istom tipu zrakoplova, operator mora dokazati da različite varijante imaju zadovoljavajuću performansu, ali ne mora izvesti potpunu operativnu demonstraciju za svaku pojedinu varijantu. Nadležno tijelo može također prihvatiti smanjenje broja prilaženja i slijetanja na temelju vjerodostojnog iskustva nekog drugog operatora koji ima AOC izdan u skladu s OPS-om 1. i koristi isti tip ili varijantu zrakoplova i iste postupke.
 3. Ako je broj neuspjelih prilaženja već od 5 % od ukupnog broja (npr. nezadovoljavajuća slijetanja, prekidi rada sustava), program procjene se mora proširivati u koracima od najmanje 10 prilaženja i slijetanja, dok se ne postigne da cjelokupna stopa neuspjelih pokušaja ne premašuje 5 %.
- (c) Prikupljanje podataka za operativne demonstracije. Svaki podnositelj zahtjeva mora razviti metodu prikupljanja podataka (npr. obrazac koji koristi letачka posada), radi vođenja evidencije o performansi prilaženja i slijetanja. Rezultirajući podaci i sažetak podataka iz demonstracija stavljaju se na raspolaganje nadležnom tijelu radi ocjene.
- (d) Analiza podataka. Nezadovoljavajuća prilaženja i/ili automatska slijetanja, dokumentiraju se i analiziraju.
- (e) Stalno praćenje
1. Nakon dobivanja prvog odobrenja, operator mora stalno pratiti operacije radi otkrivanja bilo kakvih neželjenih trendova, prije nego što oni postanu opasni. Za postizanje ovog cilja mogu se koristiti izvješća letачke posade.
 2. Sljedeći se podaci moraju čuvati 12 mjeseci:
 - i. ukupan broj prilaženja, po tipu zrakoplova, pri kojima se upotrebljavala oprema u zrakoplovu za kategoriju II. ili III., za obavljanje zadovoljavajućih prilaženja, stvarnih ili za vježbu, u skladu s primjenjivim minimumima za kategoriju II. ili III.; i
 - ii. izvješća o nezadovoljavajućim prilaženjima i/ili automatskim slijetanjima, po aerodromima i registracijama zrakoplova, u sljedećim kategorijama:
 - (A) kvarovi opreme u zrakoplovu;
 - (B) poteškoće sa zemaljskom opremom;
 - (C) neuspjela prilaženja radi uputa ATC-a; ili
 - (D) ostali razlozi.
 3. Operator mora uspostaviti postupak za praćenje performanse sustava za automatsko slijetanje ili performanse HUDLS-a do dodira, kako je primjereno, za svaki zrakoplov

- (f) Prijelazna razdoblja
1. Operatori bez prethodnog iskustva u kategoriji II. ili III.
 - i. Operator bez prethodnog operativnog iskustva u kategoriji II. ili III. može dobiti odobrenje za operacije kategorije II. ili III.A, nakon što stekne iskustvo od najmanje šest mjeseci u operacijama kategorije I. na određenom tipu zrakoplova.
 - ii. Nakon šest mjeseci obavljanja operacija kategorije II. ili III.A na određenom tipu zrakoplova, operator može dobiti odobrenje za operacije kategorije III.B. Pri izdavanju takvog odobrenje, nadležno tijelo može za dodatno razdoblje odrediti više minimume od najnižih primjenjivih. Povećanje minimuma se obično odnosi samo na RVR i/ili na ograničenje operacija bez visine odluke, te se mora odabrati tako da ne zahtijeva nikakvu promjenu operativnih postupaka.
 2. i. Operatori s prethodnim iskustvom u kategoriji II. ili III. Operator s prethodnim iskustvom u kategoriji II. ili III., može podnošenjem zahtjeva nadležnom tijelu ishoditi odobrenje za skraćeno prijelazno razdoblje.
 - ii. Operator koji ima odobrenje za operacije kategorije II. ili III. upotrebom postupaka prilazna s uključenim autopilotom, s automatskim slijetanjem ili bez njega, i koji stoga uvodi ručno izvođene operacije kategorije II. ili III. upotrebom HUDLS-a, smatra se 'novim operatorom kategorije II./III.' za potrebe odredaba u vezi s razdobljem demonstracije.
- (g) Održavanje opreme kategorije II., kategorije III. i opreme LVTO. Operator, u suradnji s proizvođačem, mora uspostaviti upute za održavanje sustava za navođenje koji se nalaze u zrakoplovu i one moraju biti uključene u operatorov program održavanja zrakoplova, koji je propisan u dijelu M, stavku M.A.302 i koji mora odobriti nadležno tijelo.
- (h) Odgovarajući aerodromi i uzletno-sletne staze
1. Svaka se kombinacija tipa zrakoplova/uzletno-sletne staze mora provjeriti uspješnim obavljanjem najmanje jednog prilazna i slijetanja u kategoriji II. ili u boljim uvjetima, prije započinjanja operacija kategorije III.
 2. Za uzletno-sletne staze s nepravilnim terenom ispred praga staze ili drugim predvidivim ili poznatim manjkavostima, svaka se kombinacija tipa zrakoplova/uzletno-sletne staze mora provjeriti operacijama u standardnoj kategoriji I. ili u boljim uvjetima, prije započinjanja obavljanja operacija koje su niže od standardnih operacija kategorije I., operacija kategorije II. ili operacija koje nisu standardne operacije kategorije II. te operacija kategorije III.
 3. Ako operator ima različite varijante istog tipa zrakoplova u skladu s donjim podstavkom 4., koje koriste iste osnovne sustave za upravljanje letom i zaslone, ili različite osnovne sustave za upravljanje letom i zaslone na istom tipu zrakoplova u skladu s donjim podstavkom 4., on mora dokazati da te varijante imaju zadovoljavajuću operativnu performansu, ali ne mora izvesti potpunu operativnu demonstraciju za svaku kombinaciju varijante/uzletno-sletne staze.
 4. Za potrebe stavka (h), smatra se da je tip zrakoplova ili varijanta tipa zrakoplova isti tip/varijanta zrakoplova ako taj tip/varijanta ima:
 - i. istu ili sličnu razinu tehnologije, uključujući:
 - (A) FGS i s njim povezane zaslone i komande;
 - (B) FMS i razinu integracije s FGS-om;
 - (C) upotrebu HUDLS-a.
 - ii. iste ili slične operativne postupke, uključujući:
 - (A) visinu uzbunjivanja;
 - (B) ručno slijetanje/automatsko slijetanje;
 - (C) operacije bez visine odluke;
 - (D) upotrebu HUD-a/HDLS-a pri hibridnim operacijama.

- iii. iste ili slične karakteristike postupanja, uključujući:
- (A) ručno slijetanje iz automatski navođenog prilaženja ili prilaženja navođenog HUDLS-om;
 - (B) ručno produženje na drugi krug iz automatskog prilaženja;
 - (C) automatsko/ručno zaustavljanje.
5. Operatori koji upotrebljavaju isti tip/klasu zrakoplova ili varijantu tipa u skladu s gornjim podstavkom 4., mogu pri ispunjavanju zahtjeva iz ovog stavka međusobno razmjenjivati svoja iskustva i evidencije.
6. Operatori koji obavljaju operacije koje nisu standarde operacije kategorije II. moraju ispunjavati zahtjeve iz Dodatka 1. stavku OPS 1.440 – Operacije pri smanjenoj vidljivosti – Opća operativna pravila koja se primjenjuju na operacije kategorije II.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.450

Operacije pri smanjenoj vidljivosti - Osposobljavanje i kvalifikacije

(a) Općenito: Operator mora osigurati da programi osposobljavanja članova letačke posade za operacije pri smanjenoj vidljivosti uključuju strukturirane tečajeve za osposobljavanje na tlu, na simulatoru letenja i/ili tijekom leta. Operator može skratiti sadržaj osposobljavanja kako je predviđeno donjim podstavcima 2. i 3., pod uvjetom da je sadržaj skraćenog tečaja prihvatljiv nadležnom tijelu.

1. Članovi letačke posade bez iskustva u kategoriji II. ili kategoriji III. moraju završiti cjelokupni program osposobljavanja propisan u donjim podstavcima (b), (c) i (d).

2. Članovi letačke posade koji imaju iskustva u kategoriji II. ili kategoriji III. stečena kod nekog drugog operatora sa sličnim tipom operacije (automatsko prilaženje/automatsko slijetanje, HUDLS/hibridni HUDLS ili EVS), ili u kategoriji II. s ručnim slijetanjem, ako je primjereno, mogu završiti:

i. skraćeni tečaj osposobljavanja na tlu ako operiraju drugačijim tipom/klasom od one na kojoj su stekli prethodno iskustvo u kategoriji II. ili kategoriji III.;

ii. skraćeni tečaj osposobljavanje na tlu, na simulatoru letenja i/ili tijekom leta, ako operiraju istim tipom/klasom i varijantom istog tipa ili klase na kojima su stekli prethodno iskustvo u kategoriji II. ili kategoriji III. Skraćeni tečaj mora sadržavati najmanje zahtjeve iz podstavka (d) točke 1., podstavka (d) točke 2. podtočke i. ili podstavka (d) točke 2. podtočke ii., kako je primjereno, te podstavka (d) točke 3. podtočke i. S odobrenjem nadležnog tijela, operator može smanjiti broj prilaženja/slijetanja koji se zahtijevaju podstavkom (d) točkom 2. podtočkom i., ako tip/klasa ili varijanta tipa ili klase imaju isto ili slično sljedeće:

(A) razinu tehnologije – sustav za nadziranje/navođenje leta (FGS); i

(B) operativne postupke;

(C) karakteristike postupanja (vidjeti donji stavak 4.);

kao tip ili klasa kojima su prethodno operirali, inače se u potpunosti moraju ispuniti zahtjevi iz podstavka (d) točke 2. podtočke i.;

(D) upotrebu HUDLS-a/hibridnog HUDLS-a;

(E) upotrebu EVS-a.

3. Članovi letačke posade koji imaju iskustva u kategoriji II. ili kategoriji III. kod istog operatora, mogu završiti skraćeni tečaj osposobljavanja na tlu, na simulatoru letenja i/ili tijekom leta.

Skraćeni tečaj u slučaju:

i. promjene tipa/klase zrakoplova mora uključivati najmanje zahtjeve iz podstavka (d) točke 1., podstavka (d) točke 2. podtočke i. ili podstavka (d) točke 2. podtočke ii., kako je primjereno, te podstavka (d) točke 3. podtočke i.;

ii. prijelaza na drugu varijantu zrakoplova unutar istog tipa ili klase, koji ima isto ili slično sljedeće:

(A) razinu tehnologije – sustav za nadziranje/navođenje leta (FGS); i

(B) operativne postupke - integritet;

(C) karakteristike postupanja (vidjeti donji stavak 4.);

(D) upotrebu HUDLS-a/hibridnog HUDLS-a;

(E) upotrebu EVS-a

kao tip ili klasa kojima su prethodno operirali, tada razlikovni tečaj ili tečaj upoznavanja primjeren promjeni varijante ispunjava zahtjeve u odnosu na skraćeni tečaj;

- iii. prijelaza na drugu varijantu zrakoplova unutar istog tipa ili klase, koji ima značajno različito sljedeće:
- (A) razinu tehnologije – sustav za nadziranje/navođenje leta (FGS); i
 - (B) operativne postupke - integritet;
 - (C) karakteristike postupanja (vidjeti donji stavak 4.);
 - (D) upotrebu HUDLS-a/hibridnog HUDLS-a;
 - (E) upotrebu EVS-a
- tada se moraju ispuniti zahtjevi iz podstavka (d) točke 1., podstavka (d) točke 2. podtočke i. ili podstavka (d) točke 2. podtočke ii., kako je primjereno, te podstavka (d) točke 3. podtočke i. S odobrenjem nadležnog tijela, operator može smanjiti broj prilaženja/slijetanja koji se zahtijevaju podstavkom (d) točkom 2. podtočkom i.
4. Kod obavljanja operacija kategorije II. ili kategorije III. s različitom varijantom (različitim varijantama) zrakoplova unutar istog tipa ili klase, operator mora osigurati da razlike i/ili sličnosti dotičnih zrakoplova opravdavaju takve operacije, uzimajući u obzir najmanje sljedeće:
- i. razinu tehnologije, uključujući:
 - (A) FGS i s njim povezane zaslone i komande;
 - (B) sustav za upravljanje letom i njegovu povezanost ili nepovezanost s FGS-om;
 - (C) upotrebu HUD-a/HUDLS-a s hibridnim sustavima i/ili EVS-om;
 - ii. operativne postupke, uključujući:
 - (A) visinu uzbunjivanja kod sustava pasivnog u slučaju kvara/operativnog u slučaju kvara;
 - (B) ručno slijetanje/automatsko slijetanje;
 - (C) operacije bez visine odluke;
 - (D) upotrebu HUD-a/HDLS-a s hibridnim sustavima;
 - iii. karakteristike postupanja, uključujući:
 - (A) ručno slijetanje iz automatski navođenog prilaženja upotrebom HUDLS-a i/ili EVS-a;
 - (B) ručno produženje na drugi krug iz automatskog prilaženja;
 - (C) automatsko/ručno zaustavljanje.
- (b) Osposobljavanje na tlu. Operator osigurava da početni tečaj osposobljavanja na tlu za operacije pri smanjenoj vidljivosti obuhvaća najmanje:
- 1. karakteristike i ograničenja ILS-a i/ili MLS-a;
 - 2. karakteristike vizualnih pomagala;
 - 3. karakteristike operacija u magli;
 - 4. operativne mogućnosti i ograničenja pojedinih sustava zrakoplova da uključuju simbole HUD-a i karakteristike EVS-a, ako je primjereno;
 - 5. učinke padalina, nakupljanja leda, udara vjetra na malim visinama i turbulencije;
 - 6. učinak određenih kvarova zrakoplova/sustava;

7. upotrebu i ograničenja sustava za procjenu RVR-a;
 8. načela zahtjeva za nadvisivanje prepreka;
 9. prepoznavanje kvara zemaljske opreme i mjere koje se poduzimaju u tom slučaju;
 10. postupke i mjere opreza koje treba poštovati u vezi s površinskim gibanjem tijekom operacija kada je RVR 400 m ili manje te sve dodatne postupke koji se zahtijevaju za uzlijetanje u uvjetima kada je RVR manji od 150 m (200 m za zrakoplove kategorije D);
 11. značaj visine odluke koja se temelji na radio-visinomjeru i učinak profila terena u području prilaženja na očitavanja radio-visinomjera i na sustave za automatsko prilaženje/slijetanje;
 12. važnost i značaj visine uzbunjivanja, ako je primjenjivo, i postupak u slučaju bilo kakvog kvara iznad i ispod visine uzbunjivanja;
 13. zahtjeve u vezi s osposobljenosti pilota koji se odnose na stjecanje i zadržavanje odobrenja za obavljanje polijetanja pri smanjenoj vidljivosti i operacija kategorije II. ili III.; i
 14. važnost pravilnog položaja sjedenja i položaja očiju.
- (c) Osposobljavanje na simulatoru letenja i/ili osposobljavanje tijekom letenja
1. Operator mora osigurati da osposobljavanje na simulatoru letenja i/ili osposobljavanje tijekom letenja za operacije pri smanjenoj vidljivosti uključuje:
 - i. provjere zadovoljavajućeg rada opreme na tlu i tijekom leta;
 - ii. učinke na minimume uzrokovane promjenama u statusu opreme instalirane na tlu;
 - iii. praćenje:
 - (A) sustava za automatsko upravljanje zrakoplovom i dojavljivača statusa automatskog slijetanja s naglaskom na postupku koji treba poduzeti u slučaju kvara tih sustava; i
 - (B) statusa i dojavljivača navođenja HUD-a/HUDLS-a/EVS-a, kako je primjereno, koji uključuju zaslone ispod razine očiju;
 - iv. postupke koje treba poduzeti u slučaju kvara motora, električnih sustava, hidraulike ili sustava za upravljanje zrakoplovom;
 - v. učinke poznatih neispravnosti i upotrebu liste minimalne opreme;
 - vi. operativna ograničenja koja proizlaze iz certificiranja plovidbenosti;
 - vii. vođenje po vizualnim oznakama koje se zahtijevaju na visini odluke zajedno s informacijama o najvećem dopuštenom odstupanju od putanje poniranja ili lokalizatora; i
 - viii. važnost i značaj visine uzbunjivanja, ako je primjenjivo, i postupak u slučaju bilo kakvog kvara iznad i ispod visine uzbunjivanja.
 2. Operator mora osigurati da je svaki član letačke posade osposobljen za obavljanje svojih dužnosti i da su mu dane upute o potrebnoj koordinaciji s drugim članovima posade. U najvećoj mogućoj mjeri treba koristiti simulatore letenja.
 3. Osposobljavanje mora biti podijeljeno na faze koje obuhvaćaju uobičajenu operaciju bez kvara zrakoplova ili opreme, ali u svim vremenskim uvjetima na koje se može naići, i detaljne scenarije u slučaju kvara zrakoplova ili opreme koji mogu utjecati na operacije kategorije II. ili III. Ako sustavi zrakoplova uključuju upotrebu hibridnih ili drugih posebnih sustava (kao što su HUD/HUDLS, ili oprema za poboljšanje vidljivosti), tada članovi letačke posade, u fazi osposobljavanja na simulatoru letenja, moraju vježbati upotrebu tih sustava u uobičajenim i neuobičajenim načinima rada.

4. Moraju se vježbati postupci u slučaju onesposobljenosti jednog od članova letačke posade, primjereni za polijetanja pri smanjenoj vidljivosti i operacije kategorije II. i III..
5. Za zrakoplove za koje nije na raspolaganju simulator letenja koji bi predstavljao taj određeni zrakoplov, operator mora osigurati da se faza osposobljavanja za let, specifična za vizualne scenarije operacija kategorije II., provodi na posebno odobrenom simulatoru letenja. Takvo osposobljavanje mora uključivati najmanje četiri prilaženja. Osposobljavanje i postupci koji su specifični za tip zrakoplova moraju se vježbati u zrakoplovu.
6. Početno osposobljavanje za kategoriju II. i III. mora uključivati najmanje sljedeće vježbe:
 - i. prilaženje upotrebom odgovarajućih sustava za navođenje, autopilota i sustava za upravljanje zrakoplovom koji su ugrađeni u zrakoplovu do odgovarajuće visine odluke, i prijelaz na vizualni let i slijetanje;
 - ii. prilaženje sa svim motorima u ispravnom stanju upotrebom odgovarajućih sustava za navođenje, autopilota, HUDLS-a i/ili EVS-a te sustava za upravljanje zrakoplovom, koji su ugrađeni u zrakoplovu, do odgovarajuće visine odluke nakon čega slijedi neuspjelo prilaženje; sve to bez vanjskih vizualnih oznaka;
 - iii. kada je primjereno, prilaženje upotrebom sustava za automatsko letenje koji omogućuje automatsko poravnavanje, slijetanje i zaustavljanje; i
 - iv. uobičajeni rad primjenjivog sustava s vizualnim oznakama na visini odluke ili bez njih.
7. Sljedeće faze osposobljavanja moraju uključivati najmanje:
 - i. prilaženja s kvarom motora u različitim fazama prilaženja;
 - ii. prilaženja s kvarom kritične opreme (npr. električnih sustava, sustava za automatsko upravljanje zrakoplovom, sustava ILS/MLS na zemlji i/ili u zrakoplovu i monitora na kojima se prikazuje status);
 - iii. prilaženja kod kojih se radi kvara opreme za automatsko upravljanje zrakoplovom i/ili HUD-a/HUDLS-a/EVS-a na maloj visini zahtijeva:
 - (A) prijelaz na ručno letenje za izvedbu poravnavanja, slijetanja i zaustavljanja ili neuspjelog prilaženja; ili
 - (B) prijelaz na ručno letenje ili na niži stupanja automatskog načina za izvedbu neuspjelih prilaženja od, na ili ispod visine odluke, uključujući ona neuspjela prilaženja koja mogu rezultirati dodirima na uzletno-sletnoj stazi;
 - iv. kvarove sustava koji rezultiraju prekomjernim odstupanjem od lokalizatora i/ili nagiba poniranja, kako iznad tako i ispod visine odluke, u minimalnim vizualnim uvjetima odobrenim za operaciju. Osim toga, mora se vježbati nastavak leta do ručnog slijetanja, ako zaslon u visini glave predstavlja degradirani modus automatskog sustava ili je jedini modus poravnavanja; i
 - v. kvarove i postupke specifične za tip ili varijantu zrakoplova.
8. Program osposobljavanja mora omogućiti vježbe za postupanje u slučaju kvarova koji zahtijevaju prijelaz na više minimume.
9. Program osposobljavanja mora uključivati upravljanje zrakoplovom kada kvar tijekom prilaženja kategorije III. sa sustavom pasivnim u slučaju kvara, uzrokuje isključivanje autopilota na visini odluke ili ispod visine odluke, a posljednji priopćeni RVR je 300 m ili manje;
10. Kad se polijetanja obavljaju pri RVR-ima od 400 m ili manje, mora se organizirati osposobljavanje koje obuhvaća kvarove sustava i kvarove motora koji rezultiraju nastavljenim kao i prekinutim polijetanjima.
11. Program osposobljavanja mora uključivati, kada je primjereno, prilaženja, pri kojima kvarovi opreme HUDLS i/ili EVS na maloj visini zahtijevaju:
 - i. vraćanje na zaslon ispod razine očiju za upravljanje neuspjelim prilaženjem; ili
 - ii. vraćanje na let bez, ili s degradiranim navođenjem pomoću HUDLS-a za upravljanje neuspjelim prilaženjima od visine odluke ili niže visine, uključujući one koji mogu rezultirati dodirima na uzletno-sletnoj stazi.

12. Operator mora osigurati da, kada se pri smanjenoj vidljivosti obavljaju polijetanje, operacije niže od standardne kategorije I., operacije koje nisu standardne operacije kategorije II. te operacije kategorije II. i III. upotrebom HUD-a/HUDLS-a ili hibridnog HUD-a/HUDLS-a ili EVS-a, program osposobljavanja i provjere uključuje, kada je primjereno, upotrebu HUD-a/HUDLS-a pri uobičajenim operacijama tijekom svih faza leta.

(d) Zahtjevi konverzijskog osposobljavanja za obavljanje polijetanja pri smanjenoj vidljivosti, operacija nižih od standardnih operacija kategorije I., operacija koje nisu standardne operacije kategorije II., prilaženja upotrebom EVS-a i operacija kategorije II. i III. Operator osigurava da svaki član letачke posade prođe sljedeće osposobljavanje za postupke pri smanjenoj vidljivosti ako prelazi na novi tip/klasu ili varijantu zrakoplova na kojem će se obavljati operacije polijetanja pri smanjenoj vidljivosti, operacije niže od standardnih operacija kategorije I., operacije koje nisu standardne operacije kategorije II., prilaženja upotrebom EVS-a s RVR-om jednakim 800 m ili manje, te operacije kategorije II. i III. Zahtjevi koji se odnose na iskustvo člana letачke posade potrebno da bi mogao pohađati skraćeni tečaj, propisani su u gornjem podstavku (a) točki 2., podstavku (a) točki 3. i podstavku (a) točki 4.:

1. Osposobljavanje na tlu. Odgovarajući zahtjevi iz gornjeg podstavka (b), uzimajući u obzir osposobljenost i iskustvo člana letачke posade za kategoriju II. i III.

2. Osposobljavanje na simulatoru letenja i/ili osposobljavanje tijekom leta.

i. Najmanje šest (za HUDLS s EVS-om ili bez njega, osam) prilaženja i/ili slijetanja na simulatoru letenja. Zahtjev za osam prilaženja s HUDLS-om može se smanjiti na šest, kada se obavljaju operacije s hibridnim HUDLS-om. Vidjeti donji podstavak 4. točku i.

ii. Ako nije dostupan simulator letenja za taj određeni zrakoplov, potrebna su najmanje tri (pet za HUDLS i/ili EVS) prilaženja sa zrakoplovom, uključujući najmanje jedno produženje na drugi krug. Za operacije s hibridnim HUDLS-om zahtijevaju se najmanje tri prilaženja, uključujući najmanje jedno produženje na drugi krug.

iii. Odgovarajuće dodatno osposobljavanje ako je potrebna bilo kakva posebna oprema, kao što su zasloni u visini glave ili oprema za poboljšanje vidljivosti. Kada se obavljaju operacije prilaženja upotrebom EVS-a s RVR-om manjim od 800 m, zahtijeva se najmanje pet prilaženja zrakoplovom, uključujući najmanje jedno produženje na drugi krug.

3. Kvalifikacija letачke posade. Zahtjevi u vezi s kvalifikacijom letачke posade specifični su za operatora i za tip zrakoplova kojim se operira.

i. Operator mora osigurati da svaki član letачke posade prođe provjeru prije obavljanja operacija kategorije II. ili III.

ii. Provjera iz podstavka (i.) gore može se zamijeniti uspješno završenim osposobljavanjem na simulatoru letenja i/ili uspješno završenim osposobljavanjem tijekom leta, kako je predviđeno gornjim podstavkom (d) točkom 2.

4. Linijsko letenje pod nadzorom. Operator mora osigurati da svaki član letачke posade obavi sljedeće linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS):

i. za kategoriju II. kada je potrebno ručno slijetanje ili prilaženje pomoću HUDLS-a do dodira, najmanje:

(A) tri slijetanja nakon isključenja autopilota;

(B) četiri slijetanja upotrebom HUDLS-a do dodira;

s tim da se zahtijeva samo jedno ručno slijetanje (dva kada se upotrebljava HUDLS do dodira), ako je osposobljavanje iz gornjeg podstavka (d) točke 2. izvedeno na simulatoru letenja koji ispunjava zahtjeve za konverziju bez osposobljavanja tijekom leta.

ii. Za kategoriju III., najmanje dva automatska slijetanja, osim što:

(A) se zahtijeva samo jedno automatsko slijetanje ako je osposobljavanje iz gornjeg podstavka (d) točke 2. izvedeno na simulatoru letenja koji ispunjava zahtjeve za konverziju bez osposobljavanja tijekom leta;

(B) se ne zahtijeva automatsko slijetanje tijekom LIFUS-a, ako je osposobljavanje iz gornjeg podstavka (d) točke 2. izvedeno na simulatoru letenja koji ispunjava zahtjeve za konverziju bez osposobljavanja tijekom leta (ZFT) i ako je član letачke posade uspješno završio konverzijski tečaj osposobljavanja za tip;

(C) je član letачke posade, koji je osposobljen i kvalificiran u skladu s gornjim stavkom (B), kvalificiran za operiranje tijekom obavljanja LIFUS-a do najnižeg odobrenog DA(H) i RVR-a, kako su propisani u operativnom priručniku.

iii. Za prilaženja kategorije III. upotrebom HUDLS-a do dodira, najmanje četiri prilaženja.

(e) Iskustvo na tipu zrakoplova i iskustvo zapovjednika.

1. Prije započinjanja operacija kategorija II., za zapovjednike ili pilote kojima bi se moglo povjeriti obavljanje leta, a koji su novi na tom tipu/klasi zrakoplova, primjenjuju se sljedeći dodatni zahtjevi:

i. 50 sati ili 20 sektora na tipu, uključujući linijsko letenje pod nadzorom; i

ii. primjenjivim minimumima RVR-a mora se dodati 100 m, kada operacija zahtijeva ručno slijetanje kategorije II. ili upotrebu HUDLS-a do dodira, dok:

(A) se na tom tipu zrakoplova ne dostigne ukupno 100 sati ili 40 sektora, uključujući LIFUS; ili

(B) se na tom tipu zrakoplova ne dostigne ukupno 50 sati ili 20 sektora, uključujući LIFUS, ako je član letачke posade prethodno bio kvalificiran za operacije ručnog slijetanja kategorije II. kod operatora iz Zajednice;

(C) za HUDLS operacije uvijek se primjenjuju zahtjevi u odnosu na sektore iz stavka (e) točke 1. i stavka (e) točke 2. podtočke i., a sati na tipu/klasi zrakoplova nisu dostatni za ispunjavanje zahtjeva.

2. Prije započinjanja operacija kategorija III., za zapovjednike ili pilote kojima bi se moglo povjeriti obavljanje leta, a koji su novi na tom tipu/klasi zrakoplova, primjenjuju se sljedeći dodatni zahtjevi:

i. 50 sati ili 20 sektora na tipu, uključujući linijsko letenje pod nadzorom; i

ii. primjenjivim minimumima RVR-a za kategoriju II. ili kategoriju III. mora se dodati 100 m, osim ako su oni prethodno bili kvalificirani za operacije kategorije II. ili III. kod operatora iz Zajednice, dok na tom tipu zrakoplova ne dostignu ukupno 100 sati ili 40 sektora, uključujući linijsko letenje pod nadzorom.

3. Nadležno tijelo može odobriti smanjenje gornjih zahtjeva u vezi s iskustvom zapovjednika, za članove letачke posade koji imaju iskustvo zapovjednika u operacijama kategorije II. ili kategorije III.

(f) Polijetanje pri smanjenoj vidljivosti s RVR-om manjim od 150/200 m

1. Operator mora osigurati da se prije odobrenja za obavljanje polijetanja pri RVR-u ispod 150 m (ispod 200 m za zrakoplove kategorije D) obavi sljedeće osposobljavanje:

i. uobičajeno polijetanje u uvjetima minimalnog dopuštenog RVR-a;

ii. polijetanje u uvjetima minimalnog dopuštenog RVR-a, s kvarom motora između V1 i V2, ili čim to sigurnosni razlozi dopuste; i

iii. polijetanje u uvjetima minimalnog dopuštenog RVR, s kvarom motora prije V1, što za posljedicu ima prekinuto polijetanje.

2. Operator mora osigurati da se osposobljavanje koje se zahtijeva gornjim podstavkom 1. obavlja na simulatoru letenja. Ovo osposobljavanje mora uključivati upotrebu svih posebnih postupaka i opreme. Ako za određeni zrakoplov nije na raspolaganju simulator letenja, nadležno tijelo može odobriti takvo osposobljavanje u zrakoplovu, pri čemu nije potrebno ispuniti zahtjev u vezi s minimalnim dopuštenim RVR-om (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.965).

3. Operator mora osigurati da član letачke posade prođe provjeru prije obavljanja polijetanja pri smanjenoj vidljivosti uz RVR manji od 150 m (manji od 200 m za zrakoplove kategorije D), ako je primjenjivo. Pri prijelazu na drugi tip zrakoplova, provjera se može zamijeniti samo uspješno završenim osposobljavanjem na simulatoru letenja i/ili uspješno završenim osposobljavanjem tijekom leta iz podstavka (f) točke 1.

(g) Periodično osposobljavanje i provjeravanje – Operacije pri smanjenoj vidljivosti

1. Operator mora osigurati da se zajedno s uobičajenim periodičnim osposobljavanjem i provjeravanjem stručnosti pilota pri operatoru, provjeravaju i znanje i sposobnost pilota za obavljanje zadaća povezanih s određenom kategorijom operacije za koju ima odobrenje. Zahtijevani broj prilaženja koje treba izvesti na simulatoru letenja unutar razdoblja valjanosti provjere stručnosti pri operatoru (kako je propisano u stavku OPS 1.965 podstavku (b)) je najmanje dva (četiri kada se do dodira upotrebljavaju HUDLS i/ili EVS), od kojih jedno mora biti slijetanje pri najmanjem dopuštenom RVR-u; uz to se jedno od tih prilaženja (dva za HUDLS i/ili operacije pri kojima se koristi EVS) može zamijeniti prilaženjem i slijetanjem u zrakoplovu, upotrebom odobrenih postupka za kategoriju II. i III. Tijekom obavljanja provjere stručnosti pilota pri operatoru, mora se izvesti jedno neuspjelo prilaženje. Ako operator ima odobrenje za obavljanje polijetanja pri RVR-u manjem od 150/200 m, tijekom obavljanja provjere stručnosti pilota pri operatoru, mora se izvesti najmanje jedan LVTO uz najniže primjenjive minimume.
2. Za operacije kategorije III., operator mora koristiti simulator letenja.
3. Operator mora osigurati da se za operacije kategorije III. na zrakoplovima sa sustavom za upravljanje zrakoplovom koji je pasivan u slučaju kvara, uključujući HUDLS, najmanje jedanput tijekom razdoblja triju uzastopnih provjera stručnosti pilota pri operatoru, izvede neuspjelo prilaženje koje je posljedica kvara autopilota na ili ispod visine odluke, kada je posljednji priopćeni RVR bio 300 m ili manje.
4. Nadležno tijelo može odobriti periodično osposobljavanje i provjere za operacije kategorije II. i operacije LVTO na tipu zrakoplova, u slučaju kada nije dostupan simulator letenja za taj tip zrakoplova ili prihvatljiva alternativa.

Napomena: Zahtjev u vezi s nedavnim iskustvom za LTVO i kategoriju II./III. na temelju automatskih prilaženja i/ili automatskih slijetanja, postiže se periodičnim osposobljavanjem i provjerama, kako je propisano u ovim stavku

(h) Dodatni zahtjevi u vezi s osposobljavanjem za operatore koji obavljaju operacije niže od standardnih operacija kategorije I., prilaženja upotrebom EVS-a i operacije koje nisu standardne operacije kategorije II.

1. Operatori koji obavljaju operacije niže od standardnih operacija kategorije I. moraju ispunjavati zahtjeve Dodatka 1. stavku OPS 1.450 - Operacije pri smanjenoj vidljivosti –osposobljavanje i kvalifikacije koji se primjenjuju na operacije kategorije II., kako bi se uključili zahtjevi koji se primjenjuju na HUDLS (ako je primjereno). Operator može kombinirati ove dodatne zahtjeve kada je to primjereno, pod uvjetom da su operativni postupci kompatibilni. Tijekom konverzijskog osposobljavanja ukupan broj zahtijevanih prilaženja nije veći od zahtjeva iz OPS pododjeljka N pod uvjetom da se osposobljavanje obavlja korištenjem najmanjeg primjenjivog RVR-a. Tijekom periodičnog osposobljavanja i provjeravanja, operator može također kombinirati različite zahtjeve, ako je ispunjen gornji zahtjev u vezi s operativnim postupkom i ako se najmanje jedanput svakih 18 mjeseci izvede najmanje jedno prilaženje upotrebom minimuma za operacije niže od standardnih operacija kategorije I.
2. Operatori koji obavljaju operacije koje nisu standardne operacije kategorije II. moraju ispunjavati zahtjeve Dodatka 1. stavku OPS 1.450 - Operacije pri smanjenoj vidljivosti - osposobljavanje i kvalifikacije koji se primjenjuju na operacije kategorije II., kako bi se uključili zahtjevi koji se primjenjuju na HUDLS (ako je primjereno). Operator može kombinirati ove dodatne zahtjeve kada je to primjereno, pod uvjetom da su operativni postupci kompatibilni. Tijekom konverzijskog osposobljavanja ukupan broj zahtijevanih prilaženja ne smije biti manji od onog koji se zahtijeva za osposobljavanje za kategoriju II. upotrebom HUD-a/HUDLS-a. Tijekom periodičnog osposobljavanja i provjeravanja, operator može također kombinirati različite zahtjeve, ako je ispunjen gornji zahtjev u vezi s operativnim postupkom i ako se najmanje jedanput svakih 18 mjeseci izvede najmanje jedno prilaženje upotrebom minimuma za operacije koje nisu standardne operacije kategorije II.
3. Operatori koji obavljaju operacije prilaženja upotrebom EVS-a s RVR-om koji je jednak 800 m ili manje, moraju ispunjavati zahtjeve Dodatka 1. stavku OPS 1.450 - Operacije pri smanjenoj vidljivosti - Osposobljavanje i kvalifikacije koji se primjenjuju na operacije kategorije II., kako bi se uključili zahtjevi koji se primjenjuju na HUD (ako je primjereno). Operator može kombinirati ove dodatne zahtjeve, kada je to primjereno, pod uvjetom da su operativni postupci kompatibilni. Tijekom konverzijskog osposobljavanja ukupan broj zahtijevanih prilaženja ne smije biti manji od onog koji se zahtijeva za osposobljavanje za kategoriju II. upotrebom HUD-a. Tijekom periodičnog osposobljavanja i provjeravanja, operator može također kombinirati različite zahtjeve, ako je ispunjen gornji zahtjev u vezi s operativnim postupkom i ako se najmanje jedanput svakih 12 mjeseci izvede najmanje jedno prilaženje upotrebom EVS-a.

Dodatak 1. stavku OPS 1.455

Operacije pri smanjenoj vidljivosti — Operativni postupci

(a) Općenito. Operacije pri smanjenoj vidljivosti uključuju:

1. ručno polijetanje (s elektroničkim sustavima za navođenje ili HUDLS-om/hibridnim HUD-om/HUDLS-om, ili bez njih);
2. prilaženje s uključenim autopilotom do ispod DH-a, uz ručno poravnavanje, slijetanje i zaustavljanje;
3. prilaženje pri kojem se upotrebljava HUDLS/hibridni HUD/HUDLS i/ili EVS);
4. prilaženje s uključenim autopilotom, nakon čega slijedi automatsko poravnavanje, automatsko slijetanje i ručno zaustavljanje; i
5. prilaženje s uključenim autopilotom, nakon čega slijedi automatsko poravnavanje, automatsko slijetanje i automatsko zaustavljanje, kada je primjenjivi RVR manji od 400 m.

Napomena 1.: S bilo kojim od ovih načina obavljanja operacija, može se upotrebljavati hibridni sustav.

Napomena 2.: Mogu se certificirati i odobriti i drugi oblici sustava za navođenje ili zasloni.

(b) Postupci i operativne upute

1. Točna priroda i opseg postupaka i danih uputa, ovisi o opremi koja se koristi u zrakoplovu i postupcima koji se slijede u pilotskoj kabini. Operator mora u operativnom priručniku jasno definirati dužnosti članova letачke posade tijekom polijetanja, prilaženja, poravnavanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaženja. Posebnu pažnju treba posvetiti odgovornostima letачke posade tijekom prelaženja s uvjeta nevizualnog letenja na uvjete vizualnog letenja i postupcima koji se koriste u slučaju smanjivanja vidljivosti ili kada se dogodi kvar. Posebnu pažnju treba posvetiti raspodjeli dužnosti u pilotskoj kabini, kako bi se osiguralo da radno opterećenje pilota koji donosi odluku o slijetanju ili obavljanju neuspjelog prilaženja, omogućuje pilotu da se posveti nadzoru i procesu odlučivanja.
2. Operator mora u operativnom priručniku navesti detaljne operativne postupke i upute. Upute moraju biti kompatibilne s ograničenjima i obveznim postupcima koji su sadržani u letачkom priručniku zrakoplova i obuhvaćati posebno sljedeće:
 - i. provjere za zadovoljavajuće funkcioniranje opreme zrakoplova, kako prije polaska tako i tijekom leta;
 - ii. utjecaj na minimume uzrokovan promjenama stanja zemaljske opreme i opreme zrakoplova;
 - iii. postupke za polijetanje, prilaženje, poravnavanje, slijetanje, zaustavljanje i neuspjelo prilaženje;
 - iv. postupke koje treba slijediti u slučaju kvarova, upozorenja da se uključi HUD/HUDLS/EVS i drugih neobičajenih situacija;
 - v. zahtijevani minimum za vizualne oznake;
 - vi. važnost pravilnog sjedenja i položaja očiju;
 - vii. mjere koje mogu biti potrebne radi pogoršavanja vizualnih oznaka;
 - viii. dodjeljivanje dužnosti posadi u vezi s obavljanjem postupaka u skladu s gornjim podstavcima i. do iv. i vi., kako bi se omogućilo da se zapovjednik posveti uglavnom nadzoru i donošenju odluka;
 - ix. zahtjev da se svi pozivi s visine ispod 200 ft temelje na radio visinomjeru i da jedan pilot nastavi nadzirati instrumente zrakoplova sve do završetka slijetanja;
 - x. zahtjev da se zaštiti područje osjetljivosti lokalizatora;
 - xi. upotrebu podataka koji se odnose na brzinu vjetra, bočne udare vjetra, turbulenciju, onečišćenje uzletno-sletne staze i upotrebu višestrukih ocjena RVR-a;

- xii. postupke koji se koriste za:
- (A) operacije koje su niže od standardnih operacija kategorije I;
 - (B) operacije koje nisu standardne operacije kategorije II;
 - (C) prilaženja upotrebom EVS-a; i
 - (D) obavljanje prilaženja i slijetanja na uzletno-sletne staze na kojima nisu na snazi potpuni aerodromski postupci za kategoriju II. ili kategoriju III.;
- xiii. operativna ograničenja koja proizlaze iz certifikacije plovidbenosti; i
- xiv. podatke o najvećem dopuštenom odstupanju od putanje poniranja ILS-a i/ili lokalizatora.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.465

Minimalna vidljivosti za VFR operacije

Klasa zračnog prostora	A B C D E (Napomena 1.)	FG
		Iznad 900 m (3 000 ft) AMSL-a ili iznad 300 m (1 000 ft) iznad zemlje, ovisno što je više
		Na i ispod 900 m (3 000 ft) AMSL-a ili 300 m (1 000 ft) iznad zemlje, ovisno što je više
Udaljenost od oblaka	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno	Izvan oblaka i vidjeti se površina
Vidljivost tijekom leta	8 km na i iznad 3 050 m (10 000 ft) AMSL-a (Napomena 2.) 5 km ispod 3 050 m (10 000 ft) AMSL-a	5 km (Napomena 3.)

Napomena 1.: Minimumi VMC-a za klasu A zračnog prostora uključeni su kao smjernica, ali ne podrazumijevaju prihvaćanje VFR letova u zračnom prostoru klase A.

Napomena 2.: Kada je nadmorska visina prelaženja niža od 3 050 m (10 000 ft) AMSL-a, koristi se FL 100 umjesto 10 000 ft.

Napomena 3.: Kategorijama zrakoplova A i B može se operirati u uvjetima vidljivosti u letu do 3 000 m, pod uvjetom da odgovarajuće tijelo ATS-a dozvoli korištenje vidljivosti u letu koja je manja od 5 km a okolnosti su takve da je vjerojatnost susreta s drugim zrakoplovima mala i IAS je 140 kt ili manje.

PODODJELJAK F

PERFORMANSA OPĆENITO

OPS 1.470

Primjena

- (a) Operator osigurava da se svim višemotornim zrakoplovima s turboelisnim motorima, s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala većim od 9 ili s najvećom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg i svim višemotornim zrakoplovima s turbomlaznim pogonom, operira u skladu s pododjeljkom G (Performansa klase A).
- (b) Operator osigurava da se elisnim zrakoplovima s najvećim dozvoljenim brojem sjedala 9 ili manje i s najvećom masom pri polijetanju 5 700 kg ili manjom, operira u skladu s pododjeljkom H (Performansa klase B).
- (c) Operator osigurava da se zrakoplovima pokretanima stapnim motorima s najvećim dozvoljenim brojem sjedala većim od devet ili najvećom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg, operira u skladu s pododjeljkom I (Performansa klase C).
- (d) Ako se zbog posebnih karakteristika konstrukcije (npr. nadzvučni zrakoplovi ili hidroavioni) ne može dokazati da su zahtjevi odgovarajućeg pododjeljka u potpunosti ispunjeni, operator primjenjuje odobrene standarde performanse koji jamče razinu sigurnosti jednaku onoj iz odgovarajućeg pododjeljka.

OPS 1.475

Općenito

- (a) Operator osigurava da masa zrakoplova:
 - 1. na početku polijetanja; ili, u slučaju promjene plana tijekom leta;
 - 2. u trenutku od kada se primjenjuje promijenjeni plan leta, nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti zahtjevi odgovarajućeg pododjeljka za let koji će se izvesti, dozvoljavajući očekivana smanjenja mase s odmicanjem leta i takvo izbacivanje goriva tijekom leta kakvo se predviđa određenim zahtjevom.
- (b) Operator osigurava da se odobreni podaci o performansama koji su sadržani u letačkom priručniku zrakoplova upotrebljavaju za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima odgovarajućeg pododjeljka i da se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima koji su prihvatljivi nadležnom tijelu, kako je navedeno u odgovarajućem pododjeljku. Kada se primjenjuju čimbenici propisani odgovarajućim pododjeljkom, mogu se uvažiti bilo koji operativni čimbenici koji su već uključeni u podatke o performansama u letačkom priručniku zrakoplova, kako bi se izbjegla dvostruka primjena čimbenika.
- (c) Kod dokazivanja sukladnosti sa zahtjevima odgovarajućeg pododjeljka, treba uzeti u obzir konfiguraciju zrakoplova, uvjete okoliša i djelovanje sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.
- (d) Za potrebe performanse, vlažna uzletno-sletna staza, osim travnate staze, može se smatrati suhom.
- (e) Pri ocjenjivanju sukladnosti sa zahtjevima za polijetanje iz odgovarajućeg pododjeljka, operator vodi računa o točnosti karata.

OPS 1.480

Terminologija

- (a) Sljedeći izrazi, koji se upotrebljavaju u pododjeljcima F, G, H, I i J imaju sljedeća značenja:
 - 1. „Raspoloživa razdaljina za ubrzavanje i zaustavljanje (ASDA)”. Dužina raspoloživa za uzletni zalet plus dužina zaustavnog puta, ako je odgovarajuće nadležno tijelo proglasilo takav zaustavni put dostupnim te ako može podnijeti masu zrakoplova u prevladavajućim operativnim uvjetima;

2. ‚Onečišćena uzletno-sletna staza‘. Uzletno-sletna staza smatra se onečišćenom kada je više od 25 % njezine površine (bez obzira na to nalazi li se na izoliranim područjima ili ne) u okviru zahtijevane dužine i širine koje se koriste, pokriveno sljedećim:
 - i. površinskom vodom u sloju većem od 3 mm (0,125 inča), ili bljuzgavicom ili rahlim snijegom koji odgovaraju količini od više od 3 mm (0,125 inča) vode;
 - ii. snijegom koji je zbijen u čvrstu masu otpornu na daljnje zbijanje i koja, kada se podigne, ostaje cijela ili se raspada u komade (zbijeni snijeg); ili
 - iii. ledom, uključujući mokri led.
 3. ‚Vlažna uzletno-sletna staza‘. Uzletno-sletna staza smatra se vlažnom kada njena površina nije suha, ali joj vlaga koja se nalazi na njoj ne daje sjajni izgled.
 4. ‚Suha uzletno-sletna staza‘. Suha uzletno-sletna staza je ona staza koja nije niti mokra niti onečišćena i uključuje one popločene uzletno-sletne staze koje su posebno izrađene sa žljebovima ili poroznim popločenjem i koje se održavaju tako da zadržavaju ‚djelotvorno suhi‘ učinak kočenja čak i kada je prisutna vlaga.
 5. ‚Raspoloživa razdaljina za slijetanje (LDA)‘. Dužina uzletno-sletne staze koju je odgovarajuće nadležno tijelo proglasilo raspoloživom i prikladnom za vožnju po tlu zrakoplova koji slijeće.
 6. ‚Najveća dozvoljena konfiguracija putničkih sjedala‘. Najveći kapacitet putničkih sjedala u pojedinačnom zrakoplovu koji odobrava nadležno tijelo i koji je naveden u operativnom priručniku, isključujući pilotska sjedala ili sjedala u pilotskoj kabini i sjedala za kabinsko osoblje, kako je primjenjivo, koje upotrebljava operator.
 7. ‚Raspoloživa razdaljina za polijetanje (TODA)‘. Raspoloživa dužina za uzletni zalet plus dužina raspoložive čistine.
 8. ‚Masa pri polijetanju‘. Masa pri polijetanju zrakoplova smatra se njegovom masom, uključujući sve stvari i osobe koje se nalaze u njemu na početku uzletnog zaleta.
 9. ‚Raspoloživa razdaljina za uzletni zalet (TORA)‘. Dužina uzletno-sletne staze koju je odgovarajuće nadležno tijelo proglasilo raspoloživom i primjerenom za vožnju po tlu zrakoplova koji polijeće.
 10. ‚Mokra uzletno-sletna staza‘. Uzletno-sletna staza smatra se mokrom kada je površina staze pokrivena vodom ili sličnim, manje od navedenog u gornjem podstavku (a) točki 2., ili kada na površini uzletno-sletne staze ima dovoljno vlage da uzrokuje odsjaj, ali bez značajnih površina stajaće vode.
- (b) Izrazi ‚razdaljina za ubrzavanje i zaustavljanje‘, ‚razdaljina za polijetanje‘, ‚uzletni zalet‘, ‚neto putanja leta pri polijetanju‘, ‚neto putanja leta na ruti s jednim motorom izvan pogona‘, ‚neto putanja leta na ruti s dva motora izvan pogona‘ kada se odnose na zrakoplov, imaju svoja značenja definirana u zahtjevima za plovidbenost u skladu s kojima je zrakoplov bio certificiran ili kako ih odredi nadležno tijelo ako smatra da su te definicije neprimjerene za dokazivanje sukladnosti s operativnim ograničenjima performanse.
-

PODODJELJAK G

PERFORMANSA KLASE A

OPS 1.485

Općenito

- (a) Operator osigurava da se za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima ovog pododjeljka, odobreni podaci o performansi iz letačkog priručnika zrakoplova, prema potrebi, dopunjuju drugim podacima koji su prihvatljivi nadležnom tijelu, ako su odobreni podaci o performansi iz letačkog priručnika zrakoplova nedovoljni u odnosu na stavke kao što su:
1. uzimanje u obzir razumno očekivanih nepovoljnih operativnih uvjeta, kao što su polijetanje i slijetanje na onečišćenim uzletno-sletnim stazama; i
 2. uzimanje u obzir kvara motora u svim fazama leta.
- (b) Operator osigurava da se u slučaju mokre i onečišćene uzletno-sletne staze, upotrebljavaju podaci o performansi određeni u skladu s primjenjivim zahtjevima za certificiranje velikih zrakoplova ili u skladu s jednakovrijednim podacima o performansi koji su prihvatljivi nadležnom tijelu.

OPS 1.490

Polijetanje

- (a) Operator osigurava da masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u letačkom priručniku zrakoplova za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.
- (b) Pri određivanju najveće dopuštene mase pri polijetanju, operator mora ispuniti sljedeće zahtjeve:
1. razdaljina ubravanja - zaustavljanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za ubravanje - zaustavljanje;
 2. razdaljina polijetanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za polijetanje, pri čemu razdaljina čistine ne prelazi polovicu raspoložive razdaljine za uzletni zalet;
 3. razdaljina uzletnog zaleta ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za uzletni zaleta;
 4. sukladnost s ovim stavkom mora se dokazati upotrebom pojedinačne vrijednost V1 za prekinuto i neprekinuto polijetanje; i
 5. na mokroj ili onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne smije biti veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi, pod istim uvjetima.
- (c) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (b), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. barometarsku visinu na aerodromu;
 2. temperaturu okoliša na aerodromu;
 3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrstu površine uzletno-sletne staze;
 4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja;
 5. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra; i
 6. gubitak, ako do njega dođe, dužine uzletno-sletne staze radi poravnavanja zrakoplova prije polijetanja.

OPS 1.495

Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

- (a) Operator osigurava da neto putanja leta pri polijetanju izbjegava sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 35 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju je zrakoplov prešao od kraja raspoložive razdaljine za polijetanje ili kraja razdaljine polijetanja ako je predviđen okret prije kraja raspoložive razdaljine za polijetanje. Za zrakoplove s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila zrakoplova plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. masu zrakoplova na početku uzletnog zaleta;
 2. barometarsku visinu na aerodromu;
 3. temperaturu okoliša na aerodromu;
 4. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra.
- (c) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a):
1. ne dozvoljavaju se promjene rute do točke na kojoj je neto putanja leta pri polijetanju dosegla visinu koja je jednaka polovici raspona krila, ali najmanje 50 ft iznad elevacije kraja raspoložive razdaljine uzletnog zaleta. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je zrakoplov nagnut najviše 15° . Iznad 400 ft visine može se predvidjeti kut nagiba veći od 15° , ali ne veći od 25° ;
 2. bilo koji dio neto putanje leta pri polijetanju, u kojem je zrakoplov nagnut više od 15° , mora izbjegavati sve prepreke unutar horizontalnih razdaljina navedenih u podstavcima (a), (d) i (e) ovog stavka, vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft; i
 3. operator mora upotrebljavati posebne postupke, koji podliježu odobrenju nadležnog tijela, za primjenu povećanih kutova nagiba do najviše 20° , između 200 ft i 400 ft ili najviše 30° , iznad 400 ft (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.495. podstavak (c) točku 3.).
 4. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka kuta nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja razdaljine koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.
- (d) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a) za one slučajeve u kojima namjeravana putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15° , operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju lateralnu razdaljinu veću od:
1. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili
 2. 600 m za letove u svim vremenskim uvjetima.
- (e) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a) za one slučajeve u kojima namjeravana putanja leta zahtijeva promjenu putanje za više od 15° , operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju lateralnu razdaljinu veću od:
1. 600 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili
 2. 900 m za letove u svim vremenskim uvjetima.
- (f) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve stavka OPS 1.495 i kako bi predvidio sigurnu rutu izbjegavajući prepreke, da bi zrakoplov mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti u skladu sa stavkom OPS 1.500 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

OPS 1.500

Na ruti — Jedan motor izvan pogona

- (a) Operator osigurava da su podaci iz letačkog priručnika zrakoplova za neto putanju leta na ruti s jednim motorom izvan pogona, koji odgovaraju očekivanim meteorološkim uvjetima za let, sukladni s podstavkom (b) ili podstavkom (c) na svim točkama duž rute. Neto putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kojem bi se trebalo izvesti slijetanje nakon otkazivanja motora. U meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sustava za zaštitu od zaleđivanja, mora se uzeti u obzir njihov utjecaj na neto putanju leta.

- (b) Gradijent neto putanje leta mora biti pozitivan na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 nm) na obje strane planirane putanje.
- (c) Neto putanja leta mora omogućiti zrakoplovu nastavljanje leta s njegove putne visine do aerodroma na koji se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom OPS 1.515 ili 1.520, kako je primjereno, s tim da neto putanja leta vertikalno nadvisuje za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 nm) na obje strane planirane putanje, u skladu s donjim točkama 1. do 4.:
1. pretpostavlja se da se kvar motora dogodio na najkritičnijoj točki rute;
 2. uzimaju se u obzir učinci vjetera na putanju leta;
 3. izbacivanje goriva tijekom leta je dozvoljeno do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak; i
 4. aerodrom, na koji je predviđeno slijetanje zrakoplova nakon kvara motora, mora ispunjavati sljedeće kriterije:
 - i. ispunjeni su zahtjevi u vezi s performansom za očekivanu masu pri slijetanju; i
 - ii. vremenska izvješća ili prognoze ili bilo kakva njihova kombinacija, i izvješća o uvjetima na aerodromu, pokazuju da se može izvesti sigurno slijetanje u predviđeno vrijeme slijetanja.
- (d) Pri dokazivanju sukladnosti sa stavkom OPS 1.500, operator mora povećati širinu granica iz podstavaka (b) i (c) na 18,5 km (10 nm) ako navigacijska točnost ne ispunjava 95 % razine ograničavanja.

OPS 1.505

Na ruti — Zrakoplovi s tri ili više motora, pri čemu su dva motora izvan pogona

- (a) Operator osigurava da zrakoplov s tri ili više motora, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetera, neće biti niti na jednoj točki na namjeravanoj putanji više od 90 minuta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju, ako ne ispunjava zahtjeve iz donjih podstavaka (b) do (f).
- (b) Podaci o neto putanji leta na ruti s dva motora izvan pogona moraju zrakoplovu omogućiti nastavljanje leta u očekivanim meteorološkim uvjetima, od točke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istodobno otkazati do aerodroma na koji je moguće sletjeti i potpuno se zaustaviti, koristeći propisane postupke za slijetanje s dva motora izvan pogona. Neto putanja leta mora vertikalno nadvisivati za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 nm) na obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sustava za zaštitu od zaleđivanja, mora se uzeti u obzir utjecaj njihove upotrebe na podatke o neto putanji leta. Ako navigacijska točnost ne ispunjava 95 % razine ograničavanja, operator mora povećati gore navedenu granicu širine na 18,5 km (10 nm).
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki dijela rute kada je zrakoplov, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetera, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.
- (d) Neto putanja leta mora imati pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na koji je predviđeno slijetanje zrakoplova nakon kvara dvaju motora.
- (e) Izbacivanje goriva tijekom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak;
- (f) Očekivana masa zrakoplova na točki na kojoj se predviđa kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje, na koji bi stigao na najmanje 1 500 ft izravno iznad područja za slijetanje te nakon toga letio na toj visini još 15 minuta.

OPS 1.510

Slijetanje — Odredišni i alternativni aerodrom

- (a) Operator osigurava da masa zrakoplova pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom OPS 1.475 podstavkom (a) ne prelazi najveću dopuštenu masu pri slijetanju određenu za visinu i temperaturu okoliša koja se očekuju u predviđeno vrijeme za slijetanje na odredišnom i alternativnom aerodromu.
- (b) Za instrumentalna prilaženja s gradijentom neuspjelog prilaženja većim od 2,5 %, operator provjerava da li očekivana masa zrakoplova pri slijetanju omogućuje neuspjelo prilaženje s gradijentom uspona jednakim ili većim od gradijenta za neuspjelo prilaženje koji se primjenjuje pri konfiguraciji i brzini za neuspjelo prilaženja s jednim motorom izvan pogona (vidjeti primjenjive zahtjeve u vezi s certificiranjem velikih zrakoplova). Upotrebu alternativne metode mora odobriti nadležno tijelo.
- (c) Za instrumentalna prilaženja s visinama odluke ispod 200 ft, operator mora provjeriti da li očekivana masa zrakoplova pri slijetanju, s otkazivanjem kritičnog motora i pri brzini i konfiguraciji koji se upotrebljavaju za produženje na drugi krug, dopušta gradijent uspona neuspjelog prilaženja koji je najmanje 2,5 % ili objavljeni gradijent, ovisno što je od toga veće (vidjeti CS AWO 243). Upotrebu alternativne metode mora odobriti nadležno tijelo.

OPS 1.515

Slijetanje — Suhe uzletno-sletne staze

- (a) Operator osigurava da masa zrakoplova pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom OPS 1.475 podstavkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućuje slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine 50 ft iznad praga:
1. za zrakoplove na turbomlazni pogon, unutar 60 % raspoložive razdaljine za slijetanje; ili
 2. za zrakoplove na turboeladni pogon, unutar 70 % raspoložive razdaljine za slijetanje;
 3. za postupke strmog prilaženja, nadležno tijelo može odobriti upotrebu podataka o razdaljini slijetanje, faktoriziranih u skladu s gornjim podstavkom (a) točkom 1. i podstavkom (a) točkom 2., kako je primjereno, na temelju visine na zaslonu koja je manja od 50 ft, ali ne manja od 35 ft. (vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.515 podstavku (a) točki 3.);
 4. pri dokazivanju sukladnosti s podstavkom (a) točkom 1. i podstavkom (a) točkom 2., nadležno tijelo može iznimno odobriti, kada je uvjereno da za to postoji potreba (vidjeti Dodatak 1.), upotrebu operacija kratkog slijetanja, u skladu s Dodacima 1. i 2., zajedno s bilo kakvim drugim dodatnim uvjetima koje nadležno tijelo smatra potrebnim za osiguravanje prihvatljive razine sigurnosti u određenom slučaju.
- (b) Pri dokazivanju sukladnosti s podstavkom (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. apsolutnu visinu aerodroma;
 2. najviše 50 % komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % komponente leđnog vjetra; i
 3. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja, ako je veći od +/-2 %.
- (c) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a), mora se poći od pretpostavke da će:
1. zrakoplov sletjeti na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra; i
 2. zrakoplov sletjeti na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra i značajke zrakoplova u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.
- (d) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz gornjeg podstavka (c) točke 1. za odredišni aerodrom koji ima jednu uzletno-sletnu stazu na kojoj slijetanje ovisi o specifičnoj komponenti vjetra, zrakoplov se može otpremiti ako su određena dva alternativna aerodroma koja omogućuju potpunu sukladnost s podstavcima (a), (b) i (c). Prije započinjanja prilaženja za slijetanje na odredišni aerodrom, zapovjednik mora biti siguran da se slijetanje može izvesti u potpunosti u skladu sa stavkom OPS 1.510 i gornjim podstavcima (a) i (b).

- (e) Ako operator za određeni aerodrom ne može ispuniti zahtjeve iz gornjeg podstavka (c) točke 2., zrakoplov se može otpremiti ako je određen alternativni aerodrom koji omogućuje potpunu sukladnost s podstavcima (a), (b) i (c).

OPS 1.520

Slijetanje — Mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, operator osigurava da je raspoloživa razdaljina za slijetanje najmanje 115 % zahtijevane razdaljine za slijetanje određene u skladu sa stavkom OPS 1.515.
- (b) Kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti onečišćena, operator osigurava da je raspoloživa razdaljina za slijetanje najmanje jednaka razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s gornjim podstavkom (a) ili najmanje 115 % razdaljine za slijetanje određene u skladu s odobrenim podacima o razdaljini za slijetanje na onečišćenu stazu ili odgovarajuća razdaljina koju je prihvatilo nadležno tijelo, ovisno što je od toga veće.
- (c) Razdaljina za slijetanje na mokroj uzletno-sletnoj stazi kraća od one koja se zahtijeva gornjim podstavkom (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavkom OPS 1.515 podstavkom (a), može se upotrebljavati ako letaćki priručnik zrakoplova uključuje posebne dodatne podatke o razdaljinama za slijetanje na mokrim uzletno-sletnim stazama.
- (d) Razdaljina za slijetanje na posebno pripremljenoj onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, kraća od one koja se traži u gornjem podstavku (b), ali ne kraća od one koja se traži u stavku OPS 1.515. podstavku (a), može se upotrijebiti ako letaćki priručnik zrakoplova uključuje posebne dodatne podatke o razdaljinama za slijetanje na onečišćenim uzletno-sletnim stazama.
- (e) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavcima (b), (c) i (d), primjenjuju se kriteriji iz stavka OPS 1.515, osim što se stavak OPS 1.515 podstavak (a) točke 1. i 2. ne primjenjuju na gornju točku (b).

Dodatak 1. stavku OPS 1.495 podstavku (c) točki 3.

Odobrenje za povećane kutove nagiba

- (a) Za upotrebu povećanih kutova nagiba za koje je potrebno posebno odobrenje, moraju biti ispunjeni sljedeći kriteriji:
1. letački priručnik zrakoplova mora sadržavati odobrene podatke za zahtijevano povećanje operativne brzine i podatke koji omogućuju izradu putanje leta uzimajući u obzir povećane kutove nagiba i brzine;
 2. za navigacijsku točnost mora biti na raspolaganju vizualno navođenje;
 3. za svaku uzletno-sletnu stazu moraju biti navedeni vremenski minimumi i ograničenja vjetra i mora ih odobriti nadležno tijelo;
 4. osposobljavanje u skladu sa stavkom OPS 1.975.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.515 podstavku (a) točki 3.

Postupci za strmo prilaženje

- (a) Nadležno tijelo može odobriti primjenu postupaka za strmo prilaženje pri kojima se koriste kutovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina na zaslonu manja od 50 ft, ali ne manja od 35 ft, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći kriteriji:
1. u letačkom priručniku zrakoplova moraju biti navedeni najveći dopušteni kut nagiba poniranja, sva ostala ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili postupci u slučaju nužde za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o dužini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje;
 2. na svakom aerodromu na kojem se obavljaju postupci za strmo prilaženje mora biti na raspolaganju odgovarajući sustav oznaka putanje poniranja koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanja putanje poniranja; i
 3. za svaku uzletno-sletnu stazu na kojoj se koristi strmo prilaženje, moraju biti određeni i odobreni vremenski minimumi. Potrebno je obratiti pažnju na sljedeće:
 - i. situaciju u vezi s preprekama;
 - ii. vrstu oznaka putanje poniranja i navođenja po uzletno-sletnoj stazi, kao što su vizualna pomagala, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii. minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na DH-u i MDA-u;
 - iv. raspoloživu opremu u zrakoplovu;
 - v. kvalifikaciju pilota i poznavanje određenog aerodroma;
 - vi. ograničenja i postupke iz letačkog priručnika zrakoplova; i
 - vii. kriterije za neuspjelo prilaženje.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.515 podstavku (a) točki 4.

Operacije kratkog slijetanja

- (a) Za potrebe primjene stavka OPS 1.515 podstavka (a) točke 4., razdaljina koja se koristi za izračun dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja plus prijavljene raspoložive razdaljine za slijetanje. Nadležno tijelo može odobriti takve operacije u skladu sa sljedećim kriterijima:
1. Dokazivanje potrebe za operacijama kratkog slijetanja. Mora postojati jasan javni interes i operativna potreba za takvom operacijom, bilo radi udaljenosti aerodroma ili radi fizičkih ograničenja povezanih s produženjem uzletno-sletne staze.
 2. Zrakoplov i operativni kriteriji.
 - i. Operacije kratkog slijetanja odobravaju se samo za zrakoplove kod kojih vertikalna udaljenost između putanje očiju pilota i putanje najnižeg dijela kotača, sa zrakoplovom na normalnoj putanji poniranja, nije veća od 3 metra.
 - ii. Pri utvrđivanju operativnih minimuma aerodroma, vidljivost/RVR ne smije biti manja od 1,5 km. Osim toga, u operativnom priručniku se moraju navesti ograničenja u vezi s vjetrom.
 - iii. U operativnom priručniku moraju za takve operacije biti navedeni minimalno iskustvo pilota, zahtjevi u vezi s osposobljavanjem i upoznatost s određenim aerodromom.
 3. Pretpostavlja se da je visina prelaženja iznad početka iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja 50 ft.
 4. Dodatni kriteriji. Nadležno tijelo može propisati dodatne uvjete koji se smatraju potrebnim za sigurnu operaciju, uzimajući u obzir karakteristike tipa zrakoplova, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem. Takvi dodatni uvjeti mogu biti, na primjer, zahtjev za sustavom za vizualno pokazivanja putanje poniranja tipa VASI/PAPI.

Dodatak 2. stavku OPS 1.515 podstavku (a) točki 4.

Kriteriji za uzletišta pri operacijama kratkog slijetanja

- (a) Upotrebu sigurnog područja mora odobriti nadležno tijelo aerodroma.
 - (b) U skladu s odredbama stavka 1.515 podstavka (a) točke 4. i ovog Dodatka, iskoristiva dužina prijavljenog sigurnog područja, ne smije biti veća od 90 metara.
 - (c) Širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene uzletno-sletne staze, ne smije biti manja od dvostruke širine uzletno-sletne staze ili dvostrukog raspona krila, ovisno što je veće.
 - (d) Prijavljeno sigurno područje mora biti bez prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti zrakoplov pri slijetanju prije uzletno-sletne staze i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta dok se uzletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja.
 - (e) Nagib prijavljenog sigurnog područja ne smije biti veći od 5 % prema gore i 2 % prema dolje u smjeru slijetanja.
 - (f) Za potrebe ove operacije, na prijavljeno sigurno područje ne mora se primjenjivati zahtjev iz stavka OPS 1.480 podstavka (a) točke 5.
-

PODODJELJAK H

PERFORMANSA KLASE B

OPS 1.525

Općenito

(a) Operator ne smije operirati jednomotornim zrakoplovom:

1. noću; ili
2. u instrumentalnim meteorološkim uvjetima, osim u skladu s posebnim pravilima vizualnog letenja.

Napomena: Ograničenja za operacije jednomotornih zrakoplova sadržana su u stavku OPS 1.240 podstavku (a) točki 6.

(b) S dvomotornim zrakoplovima koji ne ispunjavaju zahtjeve za uspon iz Dodatka 1. stavku OPS 1.525 podstavku (b), operator mora postupati kao da su jednomotorni zrakoplovi.

OPS 1.530

Polijetanje

(a) Operator osigurava da masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u letačkom priručniku zrakoplova za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.

(b) Operator osigurava da nefaktorirana razdaljina za polijetanje, kako je navedena u letačkom priručniku zrakoplova, ne prelazi:

1. raspoloživi uzletni zalet, kada se pomnoži s faktorom 1,25; ili
2. kada su na raspolaganju zaustavnica/čistina, sljedeće:
 - i. raspoloživi uzletni zalet;
 - ii. raspoloživu razdaljinu za polijetanje, kada se pomnoži s faktorom 1,15; i
 - iii. raspoloživu razdaljinu za ubravanje - zaustavljanje, kada se pomnoži s faktorom 1,3.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (b), operator mora uzeti u obzir sljedeće:

1. masu zrakoplova na početku uzletnog zaleta;
2. barometarsku visinu na aerodromu;
3. temperaturu okoliša na aerodromu;
4. stanje površine uzletno-sletne staze i vrstu površine uzletno-sletne staze;
5. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja; i
6. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra.

OPS 1.535

Izbjegavanje prepreka pri polijetanju — Višemotorni zrakoplovi

- (a) Operator osigurava da uzletna putanja leta zrakoplova s dva ili više motora, određena u skladu s ovom točkom izbjegava sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju zrakoplov prijeđe od kraja raspoložive razdaljine za polijetanje ili kraja razdaljine polijetanja ako je planiran okret prije kraja raspoložive razdaljine za polijetanje, osim kako je predviđeno u donjim podstavcima (b) i (c). Za zrakoplove s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila zrakoplova plus 60 m plus $0,125 \times D$. Pri dokazivanju sukladnosti s ovim podstavkom, pretpostavlja se:
1. da uzletna putanja leta počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju razdaljine za polijetanje koja se zahtijeva stavkom OPS 1.530 podstavkom (b) i završava na visini od 1 500 ft iznad površine;
 2. da se zrakoplov ne naginje prije nego što dosegne visinu od 50 ft iznad površine, i da nakon toga kut nagiba ne prelazi 15°;
 3. da se kvar kritičnog motora događa na točki uzletne putanje leta sa svim motorima u radu, kada se očekuje da će se izgubiti vizualna oznaka koja se koristi u svrhu izbjegavanja prepreka;
 4. da je gradijent uzletne putanje leta od 50 ft do pretpostavljene visine kvara motora, jednak prosječnom gradijentu tijekom uspinjanja i prelaženja na rutnu konfiguraciju sa svim motorima u radu, pomnoženo s faktorom 0,77; i
 5. da je gradijent uzletne putanje leta od visine dostignute u skladu s gornjom točkom 4. do kraja uzlazne putanje leta, jednak gradijentu uspinjanja na ruti s jednim motorom izvan pogona iz letačkog priručnika zrakoplova.
- (b) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a), za one slučajeve u kojima planirana putanja leta ne zahtijeva promjene na ruti za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je lateralna udaljenost veća od:
1. 300 m, ako se let obavlja u uvjetima koji dopuštaju vizualnu navigaciju navođenja smjera ili ako su na raspolaganju navigacijska pomagala koja omogućuju pilotu da zadrži planiranu putanju leta s jednakom točnošću (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.535 podstavak (b) točku 1. i podstavak (c) točku 1.); ili
 2. 600 m, za letove u svim vremenskim uvjetima.
- (c) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a), za one slučajeve u kojima planirana putanja leta zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je lateralna udaljenost veća od:
1. 600 m za letove koji se obavljaju u uvjetima koji dopuštaju vizualnu navigaciju navođenja smjera (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.535 podstavak (b) točku 1. i podstavak (c) točku 1.);
 2. 900 m, za letove u svim vremenskim uvjetima.
- (d) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavcima (a), (b) i (c), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. masu zrakoplova na početku uzletnog zaleta;
 2. barometarsku visinu na aerodromu;
 3. temperaturu okoliša na aerodromu;
 4. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra.

OPS 1.540

Na ruti — Višemotorni zrakoplovi

- (a) Operator osigurava da zrakoplov, u meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju kvara jednog motora pri čemu preostali motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage, može nastaviti let na ili iznad relevantnih najmanjih visina za siguran let koje su navedene u operativnom priručniku do točke koja je 1 000 ft iznad aerodroma na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u vezi s performansom.

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a):

1. ne smije se pretpostaviti da zrakoplov leti na visini koja prelazi onu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu svi motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i
2. pretpostavljeni gradijent na ruti s jednim motorom u kvaru je bruto gradijent spuštanja ili uspinjanja, kako je primjereno, uvećan gradijentom 0,5 % ili umanjen gradijentom 0,5 %.

OPS 1.542

Na ruti — Zrakoplovi s jednim motorom

(a) Operator osigurava da zrakoplov, u meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju kvara motora, može stići do mjesta na kojem se može izvesti sigurno prisilno slijetanje. Za kopnene zrakoplove, zahtijeva se mjesto na kopnu, osim ako nadležno tijelo ne odobri drukčije.

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a):

1. ne smije se pretpostaviti da zrakoplov leti na visini koja prelazi onu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu motor radi unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i
2. pretpostavljeni gradijent na ruti je bruto gradijent spuštanja uvećan gradijentom 0,5 %.

OPS 1.545

Slijetanje — odredišni i alternativni aerodrom

Operator osigurava da masa zrakoplova pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom OPS 1.475 podstavkom (a) ne prelazi najveću dopuštenu masu pri slijetanju određenu za visinu i temperaturu okoliša koje se očekuju u predviđeno vrijeme za slijetanje na odredišnom i alternativnom aerodromu.

OPS 1.550

Slijetanje — Suhe uzletno-sletne staze

(a) Operator osigurava da masa zrakoplova pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom OPS 1.475 podstavkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja, omogućuje slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine 50 ft iznad praga, unutar 70 % raspoložive razdaljine za slijetanje na odredišnom aerodromu i na bilo kojem alternativnom aerodromu.

1. Nadležno tijelo može odobriti upotrebu podataka o razdaljini slijetanje, faktoriziranih u skladu s ovim stavkom, na temelju visine na zaslonu koja je manja od 50 ft, ali ne manja od 35 ft. (vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.550 podstavku (a)).
2. Nadležno tijelo može odobriti operacije kratkog slijetanja, u skladu s kriterijima iz Dodatka 2. stavku OPS 1.550 podstavku (a).

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a), operator uzima u obzir sljedeće:

1. apsolutnu visinu aerodroma;
2. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra;
3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrstu površine uzletno-sletne staze; i
4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja;

(c) Za otpremanje zrakoplova u skladu s gornjim podstavkom (a), mora se pretpostaviti:

1. da će zrakoplov sletjeti na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra; i
2. da će zrakoplov sletjeti na uzletno-sletnu stazu koja će mu se najvjerojatnije dodijeliti, uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra i značajke zrakoplova u vezi s njegovim upravljanjem na tlu i uzimajući u obzir druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

- (d) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz gornjeg podstavka (c) točke 2. za određeni aerodrom, zrakoplov se može otpremiti ako je određen alternativni aerodrom koji omogućuje potpunu sukladnost s gornjim podstavcima (a), (b) i (c).

OPS 1.555

Slijetanje — Mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze, ili njihova kombinacija, pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, operator osigurava da je raspoloživa razdaljina za slijetanje jednaka ili veća od zahtijevane razdaljine za slijetanje određeno u skladu sa stavkom OPS 1.515 pomnožene s faktorom 1.15.
- (b) Kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija, pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, operator osigurava da razdaljina za slijetanje određena upotrebom podataka koji su prihvatljivi nadležnom tijelu za te uvjete, nije veća od raspoložive razdaljine za slijetanje.
- (c) Razdaljina za slijetanje na mokroj uzletno-sletnoj stazi kraća od one koja se zahtijeva gornjim podstavkom (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavkom OPS 1.550 podstavkom (a), može se upotrijebiti ako letački priručnik zrakoplova uključuje posebne dodatne podatke o razdaljinama za slijetanje na mokrim uzletno-sletnim stazama.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.525 podstavku (b)

Općenito — uspinjanje pri polijetanju i spuštanje pri slijetanju

(a) Uspinjanje pri polijetanju

1. Svi motori u pogonu

i. Stabilni gradijent uspinjanja nakon polijetanja mora biti najmanje 4 % uz:

(A) uzletnu snagu svakog motora;

(B) izvučeni stajni trap, osim ako se stajni trap može uvući za manje od sedam sekundi, kada se može smatrati da je uvučen;

(C) zakrilca u položaju za polijetanje; i

(D) brzinu uspinjanja koja nije manja od 1,1 VMC ili 1,2 VS1, ovisno što je veće.

2. Jedan motor izvan pogona

i. Stabilan gradijent uspinjanja na visinu od 400 ft iznad površine polijetanja mora biti mjerljivo pozitivan s:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

(B) drugim motorom na uzletnoj snazi;

(C) uvučenim stajnim trapom;

(D) zakrilcima u položaju za polijetanje; i

(E) brzinom uspinjanja jednakom onoj koja se postiže na 50 ft.

ii. Stabilni gradijent uspinjanja ne smije biti manji od 0,75 % na visini od 1 500 ft iznad površine za polijetanje s:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

(B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;

(C) uvučenim stajnim trapom;

(D) uvučenim zakrilcima; i

(E) brzinom uspinjanja koja je najmanje 1,2 VS1.

(b) Spuštanje pri slijetanju

1. Svi motori u pogonu

i. Stabilni gradijent spuštanja mora biti najmanje 2,5 % sa:

(A) snagom ili potiskom, koji nije veći od onog koji je na raspolaganju 8 sekundi nakon početnog pomaka komandi za snagu motora iz položaja za najmanju snagu u letu;

(B) izvučenim stajnim trapom;

(C) zakrilcima u položaju za slijetanje; i

(D) brzinom spuštanja jednakom VREF-u.

2. Jedan motor izvan pogona

i. Stabilan gradijent spuštanja na visini od 1 500 ft iznad površine slijetanja ne smije biti manji od 0,75 %, sa:

- (A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju najmanjeg otpora;
 - (B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) uvučenim zakrilcima; i
 - (E) brzinom spuštanja koja je najmanje 1,2 VS1.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.535 podstavku (b) točki 1. i podstavku (c) točki 1.

Uzletna putanja leta - vizualna navigacija navođenja smjera

Kako bi omogućio vizualnu navigaciju navođenja smjera, operator mora osigurati da su vremenski uvjeti koji prevladavaju u vrijeme operacije, uključujući bazu oblaka i vidljivost, takvi da se prepreke i/ili točke zemaljskih oznaka mogu vidjeti i prepoznati. U operativnom priručniku moraju za dotične aerodrome biti navedeni minimalni vremenski uvjeti koji letačkoj posadi omogućuju neprekidno određivanje i održavanje ispravne putanje leta u odnosu na zemaljske oznake, kako bi se osiguralo sigurno nadvisivanje u odnosu na prepreke i teren, kako slijedi:

- (a) postupak mora biti dobro definiran u odnosu na točke zemaljskih oznaka, tako da se putanja kojom će se letjeti može analizirati u odnosu na zahtjeve za nadvisivanje prepreka;
 - (b) postupak mora biti utvrđen u okviru mogućnosti zrakoplova u odnosu na progresivnu brzinu, kut nagiba i učinke vjetra;
 - (c) posadi mora biti na raspolaganju pisani i/ili slikovni opis postupka; i
 - (d) moraju se navesti ograničavajući uvjeti okoliša (npr. vjetar, oblaci, vidljivost, dan/noć, osvjetljenje okoline, osvjetljenje prepreka).
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.550 podstavku (a)

Postupci strmog prilaženje

- (a) Nadležno tijelo može odobriti primjenu postupaka strmog prilaženja pri kojima se koriste kutovi nagiba poniranja od $4,5^\circ$ ili više i visina na zaslonu manja od 50 ft, ali ne manja od 35 ft, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći kriteriji:
1. u letačkom priručniku zrakoplova moraju biti navedeni najveći dopušteni kut nagiba poniranja, sva ostala ograničenja, uobičajeni postupci ili postupci u slučaju nužde za strmo prilaženje, kao i izmjene podataka o dužini staze kada se upotrebljavaju kriteriji za strmo prilaženje;
 2. na svakom aerodromu na kojem se obavljaju postupci strmog prilaženja mora biti na raspolaganju odgovarajući sustav oznaka putanje poniranja koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanja putanje poniranja; i
 3. za svaku uzletno-sletnu stazu na kojoj se koristi strmo prilaženje, moraju biti određeni i odobreni vremenski minimumi. Potrebno je obratiti pažnju na sljedeće:
 - i. situaciju u vezi s preprekama;
 - ii. vrstu oznaka putanje poniranja i navođenja po uzletno-sletnoj stazi, kao što su vizualna pomagala, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii. minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na DH-u i MDA-u;
 - iv. raspoloživu opremu u zrakoplovu;
 - v. kvalifikaciju pilota i poznavanje određenog aerodroma;
 - vi. ograničenja i postupke iz letačkog priručnika zrakoplova; i
 - vii. kriterije za neuspjelo prilaženje.
-

Dodatak 2. stavku OPS 1.550 podstavku (a)

Operacije kratkog slijetanja

- (a) Za potrebe primjene stavka OPS 1.550 podstavka (a) točke 2., razdaljina koja se upotrebljava za izračun dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja plus prijavljene raspoložive razdaljine za slijetanje. Nadležno tijelo može odobriti takve operacije u skladu sa sljedećim kriterijima:
1. upotrebu sigurnog područja mora odobriti nadležno tijelo aerodroma;
 2. prijavljeno sigurno područje mora biti bez prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti zrakoplov pri slijetanju prije sletne staze i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta dok se uzletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;
 3. nagib prijavljenog sigurnog područja ne smije biti veći od 5 % prema gore i 2 % prema dolje u smjeru slijetanja;
 4. u skladu s odredbama ovog Dodatka, iskoristiva dužina prijavljenog sigurnog područja, ne smije biti veća od 90 metara;
 5. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene uzletno-sletne staze, ne smije biti manja od dvostruke širine uzletno-sletne staze;
 6. pretpostavlja se da je visina prelaženja iznad početka iskoristive dužine prijavljenog sigurnog područja najmanje 50 ft;
 7. za potrebe ove operacije, na prijavljeno sigurno područje ne mora se primjenjivati zahtjev iz stavka OPS 1.480 podstavka (a) točke 5;
 8. za svaku uzletno-sletnu stazu predviđenu za ovakvu upotrebu moraju se navesti i odobriti vremenski minimumi i oni ne smiju biti manji od minimuma za VFR ili za neprecizno prilaženje, ovisno koji su veći;
 9. moraju se navesti zahtjevi u odnosu na pilota (vidjeti stavak OPS 1.975 podstavak (a));
 10. nadležno tijelo može propisati dodatne uvjete koji su potrebni za sigurnu operaciju, uzimajući u obzir karakteristike tipa zrakoplova, pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.
-

PODODJELJAK I

PERFORMANSA KLASE C

OPS 1.560

Općenito

Operator osigurava da se za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima ovog pododjeljka, odobreni podaci o performansi iz letačkog priručnika zrakoplova prema potrebi dopunjuju drugim podacima koji su prihvatljivi nadležnom tijelu, ako su odobreni podaci o performansi iz letačkog priručnika zrakoplova nedovoljni.

OPS 1.565

Polijetanje

- (a) Operator osigurava da masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u letačkom priručniku zrakoplova za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu na kojem se obavlja polijetanje.
- (b) Operator osigurava da za zrakoplove, koji u svojim letačkim priručnicima zrakoplova sadrže podatke o dužini staze za polijetanje kojima se ne uzima u obzir kvar motora, razdaljina od početka uzletnog zaleta koja je potrebna da zrakoplov dosegne visinu od 50 stopa iznad površine sa svim motorima u pogonu unutar specificiranih uvjeta maksimalne snage polijetanja, pomnožena s faktorom:
- 1,33 za zrakoplove s dva motora; ili
 - 1,25 za zrakoplove s tri motora; ili
 - 1,18 za zrakoplove s četiri motora,
- nije veća od uzletnog zaleta koji je na raspolaganju na aerodromu na kojemu će se izvesti polijetanje.
- (c) Operator osigurava da su za zrakoplove, koji u svojim letačkim priručnicima zrakoplova sadrže podatke o dužini staze za polijetanje kojima se uzima u obzir kvar motora, ispunjeni sljedeći uvjeti, u skladu sa specifikacijama u letačkom priručniku zrakoplova:
1. razdaljina ubrzavanja - zaustavljanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za ubrzavanje - zaustavljanje;
 2. razdaljina polijetanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za polijetanje, pri čemu razdaljina čistine ne prelazi polovicu raspoložive razdaljine za uzletni zalet;
 3. razdaljina uzletnog zaleta ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za uzletni zalet;
 4. sukladnost s ovim stavkom mora se dokazati upotrebom pojedinačne vrijednost V1 za prekinuto i neprekinuto polijetanje; i
 5. na mokroj ili onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne smije biti veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suhoj uzletno-sletnoj stazi, pod istim uvjetima.
- (d) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavcima (b) i (c), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. barometarsku visinu na aerodromu;
 2. temperaturu okoliša na aerodromu;
 3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrstu površine uzletno-sletne staze;
 4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja;
 5. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra; i
 6. gubitak, ako do njega dođe, dužine uzletno-sletne staze radi poravnavanja zrakoplova prije polijetanja.

OPS 1.570

Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

- (a) Operator osigurava da putanja leta pri polijetanju s jednim motorom izvan pogona izbjegava sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju je zrakoplov prešao od kraja raspoložive razdaljine za polijetanje. Za zrakoplove s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila zrakoplova plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Putanja leta pri polijetanju mora početi na visini od 50 ft iznad površine na kraju razdaljine za polijetanje koja se zahtijeva stavkom OPS 1.565 podstavcima (b) ili (c), kako je primjenjivo, i završiti na visini od 1 500 ft iznad površine.
- (c) Prilikom dokazivanja sukladnosti s podstavkom (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. masu zrakoplova na početku uzletnog zaleta;
 2. barometarsku visinu na aerodromu;
 3. temperaturu okoliša na aerodromu; i
 4. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra.
- (d) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a) ne dozvoljavaju se promjene rute do one točke na putanji leta pri polijetanju na kojoj je dostignuta visina od 50 ft iznad površine. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je zrakoplov nagnut najviše 15°. Iznad 400 ft visine može se predvidjeti kut nagiba veći od 15°, ali ne veći od 25°. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka kuta nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja razdaljine koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.
- (e) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a) za one slučajeve u kojima se ne zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je lateralna razdaljina veća od:
1. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili
 2. 600 m za letove u svim vremenskim uvjetima.
- (f) Prilikom dokazivanja sukladnosti s gornjim podstavkom (a) za one slučajeve u kojima se zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je lateralna razdaljina veća od:
1. 600 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili
 2. 900 m za letove u svim vremenskim uvjetima.
- (g) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve stavka OPS 1.570 i kako bi predvidio sigurnu rutu izbjegavajući prepreke, da bi zrakoplov mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti u skladu sa stavkom OPS 1.580 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

OPS 1.575

Na ruti – svi motori u pogonu

- (a) Operator osigurava da zrakoplov, u očekivanim meteorološkim uvjetima za let, na bilo kojoj točki svoje rute ili bilo kojeg planiranog preusmjerenja s nje, može postići brzinu uspinjanja od najmanje 300 ft u minuti, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom specifičiranom neprekinutom snagom na:
1. minimalnim visinama za siguran let na svakom dijelu rute kojom će se letjeti ili svakog planiranog preusmjerenja s nje, koje su navedene u operativnom priručniku zrakoplova ili su izračunate na temelju podataka iz tog priručnika; i
 2. minimalnim visinama potrebnim za ispunjavanja uvjeta propisanih u stavcima OPS 1.580 i 1.585, kako je primjenjivo.

OPS 1.580

Na ruti – jedan motor izvan pogona

- (a) Operator osigurava da zrakoplov, u očekivanim meteorološkim uvjetima za let, u slučaju kvara bilo kojeg motora na bilo kojoj točki rute ili planiranog skretanja s rute i s drugim motorom ili motorima u pogonu, koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, može nastaviti let s putne visine do aerodroma na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom OPS 1.595 ili OPS 1.600, kako je primjereno, izbjegavajući prepreke unutar 9,3 km (5 nm) s obje strane planirane putanje, vertikalnim razmakom od najmanje:
1. 1 000 ft, kada je brzina uspinjanja nula ili veća; ili
 2. 2 000 ft, kada je brzina uspinjanja manja od nule.
- (b) Putanja leta mora imati pozitivan nagib na visini od 450 m (1 500 ft) iznad aerodroma predviđenog za slijetanje nakon kvara jednog motora.
- (c) Za potrebe ovog podstavka, smatra se da je raspoloživa brzina uspinjanja zrakoplova 150 ft u minuti manja od specificirane bruto brzine uspinjanja.
- (d) Pri dokazivanju sukladnosti s ovim podstavkom, operator mora povećati širinu granica iz gornjeg podstavka (a) na 18,5 km (10 nm), ako preciznost navigacije ne ispunjava 95 % razine ograničavanja.
- (e) Izbacivanje goriva tijekom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

OPS 1.585

Na ruti – Zrakoplovi s tri ili više motora, pri čemu su dva motora izvan pogona

- (a) Operator osigurava da zrakoplov s tri ili više motora, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetera, neće biti niti na jednoj točki na namjeravanoj putanji više od 90 minuta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju, ako ne ispunjava zahtjeve iz donjih podstavaka (b) do (e).
- (b) Prikazana putanja leta kada su dva motora izvan pogona mora omogućiti da zrakoplov u očekivanim meteorološkim uvjetima nastavi let, izbjegavajući prepreke unutar 9,3 km (5 nm) s obje strane planirane putanje vertikalnim razmakom od najmanje 2 000 ft, do aerodroma na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u vezi s performansom, koji se primjenjuju na očekivanu masu pri slijetanju.
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki dijela rute kada je zrakoplov, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetera, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.
- (d) Očekivana masa zrakoplova na točki na kojoj se predviđa kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma planiranog za slijetanje na koji bi zrakoplov stigao na visini od najmanje 450 m (1 500 ft) izravno iznad područja za slijetanje te nakon toga letio na toj visini još 15 minuta.
- (e) Za potrebe ovog podstavka, smatra se da je raspoloživa brzina uspinjanja zrakoplova 150 ft u minuti manja od specificirane.
- (f) Pri dokazivanju sukladnosti s ovim stavkom, operator mora povećati širinu granica iz gornjeg podstavka (a) na 18,5 km (10 nm), ako preciznost navigacije ne ispunjava 95 % razine ograničavanja.
- (g) Izbacivanje goriva tijekom leta je dozvoljeno do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

OPS 1.590

Slijetanje – određeni i alternativni aerodrom

Operator osigurava da masa zrakoplova pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom OPS 1.475 podstavkom (a) ne prelazi najveću dopuštenu masu pri slijetanju navedenu u letačkom priručniku zrakoplova za visinu i, ako je uzeta u obzir u letačkom priručniku zrakoplova, temperaturu okoliša koja se očekuju u predviđeno vrijeme za slijetanje na određeni i alternativni aerodromu.

OPS 1.595

Slijetanje – Suha uzletno-sletne staze

- (a) Operator osigurava da masa zrakoplova pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom OPS 1.475 podstavkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja, omogućuje slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine 50 ft iznad praga, unutar 70 % raspoložive razdaljine za slijetanje na određeni aerodromu i na bilo kojem alternativni aerodromu.
- (b) Pri dokazivanju sukladnosti s gornjim podstavkom (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
1. apsolutnu visinu aerodroma;
 2. najviše 50 % komponente čeonog vjetrova ili najmanje 150 % komponente leđnog vjetrova;
 3. vrstu površine uzletno-sletne staze; i
 4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.
- (c) Za otpremanje zrakoplova u skladu s gornjim podstavkom (a), mora se pretpostaviti:
1. da će zrakoplov sletjeti na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetrova; i
 2. da će zrakoplov sletjeti na uzletno-sletnu stazu koja će mu se najvjerojatnije dodijeliti, uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetrova i značajke zrakoplova u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te uzimajući u obzir druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.
- (d) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz gornjeg podstavka (c) točke 2. za određeni aerodrom, zrakoplov se može otpremiti ako je određen alternativni aerodrom koji omogućuje potpunu sukladnost s podstavcima (a), (b) i (c).

OPS 1.600

Slijetanje – Mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze, ili njihova kombinacija, pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, operator osigurava da je raspoloživa razdaljina za slijetanje jednaka ili veća od zahtijevane razdaljine za slijetanje određene u skladu sa stavkom OPS 1.595 pomnožene s faktorom 1.15.
- (b) Kada odgovarajuća vremenska izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija, pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, operator osigurava da razdaljina za slijetanje određena upotrebom podataka koji su prihvatljivi nadležnom tijelu za te uvjete, nije veća od raspoložive razdaljine za slijetanje.

PODODJELJAK J

MASA I RAVNOTEŽA

OPS 1.605

Općenito

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.605)

- (a) Operator osigurava da su tijekom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i težište zrakoplova u skladu s ograničenjima iz odobrenog letačkog priručnika zrakoplova ili operativnog priručnika, ako je on više ograničavajući.
- (b) Operator mora utvrditi masu i težište svakog zrakoplova stvarnim vaganjem prije početka njegove upotrebe i nakon toga u razmacima od četiri godine, ako se koriste mase pojedinačnih zrakoplova, te devet godina, ako se koriste mase flota. Moraju se uzeti u obzir skupni učinci izmjena i popravaka na masu i ravnotežu i primjereno dokumentirati. Osim toga, zrakoplovi se moraju ponovo izvagati, ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.
- (c) Operator mora vaganjem ili korištenjem standardnih masa utvrditi masu svih operativnih dijelova i članova posade uključenih u suhu operativnu masu zrakoplova. Mora se odrediti utjecaj njihovog smještaja na težište zrakoplova.
- (d) Operator mora vaganjem utvrditi masu prometnog tereta, uključujući balast, ili odrediti masu prometnog tereta u skladu sa standardnim masama putnika i prtljage, kako je navedeno u stavku OPS 1.620.
- (e) Operator mora utvrditi masu napunjenoga goriva na temelju stvarne gustoće, ili ako ona nije poznata, gustoće izračunate u skladu s metodom navedenom u operativnom priručniku.

OPS 1.607

Terminologija

- (a) Suha operativna masa. Ukupna masa zrakoplova spremnog za određenu vrstu operacije, bez upotrebljivoga goriva i prometnog tereta. Ova masa uključuje sljedeće:
 - 1. posadu i prtljagu posade;
 - 2. opskrbu putnika hranom i pićem i pokretnu opremu za opsluživanje putnika; i
 - 3. pitku vodu i kemikalije za toalet.
- (b) Najveća masa bez goriva. Najveća dopuštena masa zrakoplova bez upotrebljivoga goriva. Masa goriva koja se nalazi u određenim rezervoarima mora biti uključena u masu bez goriva, ako je to izričito navedeno u ograničenjima iz letačkog priručnika zrakoplova.
- (c) Najveća konstrukcijska masa pri slijetanju. Najveća dopuštena ukupna masa zrakoplova pri slijetanju u uobičajenim okolnostima.
- (d) Najveća konstrukcijska masa pri polijetanju. Najveća dopuštena ukupna masa zrakoplova na početku uzletnog zaleta.
- (e) Klasifikacija putnika.
 - 1. Odrasli muškarci i žene, definiraju se kao osobe stare 12 godina i više.
 - 2. Djeca se definiraju kao osobe stare dvije godine i više, ali mlađe od 12 godina.
 - 3. Dojenčad se definiraju kao osobe mlađe od dvije godine.
- (f) Prometni teret. Ukupna masa putnika, prtljage i tereta, uključujući bilo kakav neplaćeni teret.

OPS 1.610

Utovar, masa i ravnoteža

Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na utovar i na sustav mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz stavka OPS 1.605. Ovaj sustav mora obuhvaćati sve vrste planiranih operacija.

OPS 1.615

Vrijednosti mase za posadu

- (a) Za određivanje suhe operativne mase, operator upotrebljava sljedeće vrijednosti mase:
1. stvarne mase uključujući svu prtljagu posade; ili
 2. standardne mase, uključujući ručnu prtljagu, koje iznose 85 kg za članove letičke posade i 75 kg za članove kabinske posade; ili
 3. druge standardne mase koje su prihvatljive nadležnom tijelu.
- (b) Operator mora korigirati suhu operativnu masu kako bi se uzela u obzir bilo koja dodatna prtljaga. Smještaj te dodatne prtljage mora se uzeti u obzir pri određivanju težišta zrakoplova.

OPS 1.620

Vrijednosti mase za putnike i prtljagu

- (a) Operator izračunava masu putnika i prijavljene prtljage upotrebom stvarne izvagane mase svake osobe i stvarne izvagane mase prtljage ili upotrebom standardnih vrijednosti masa koje su navedene u tablicama 1. do 3., osim kada je broj raspoloživih putničkih sjedala manji od 10. U takvim se slučajevima masa putnika može utvrditi upotrebom usmene izjave koju je dao svaki putnika ili je dana u ime svakog putnika, dodajući toj vrijednosti unaprijed određenu konstantu za ručnu prtljagu i odjeću. Postupak kojim se određuje kada treba odabrati stvarne mase a kada standardne mase i postupak koji se upotrebljava kada se koriste usmene izjave, moraju biti uključeni u operativni priručnik.
- (b) Ako se stvarna masa određuje vaganjem, operator mora osigurati da su uključene osobne stvari putnika i ručna prtljaga. Takvo se vaganje mora obaviti neposredno prije ukrcaja i u neposrednoj blizini.
- (c) Ako se masa putnika određuje upotrebom standardnih vrijednosti masa, moraju se koristiti standardne vrijednosti masa iz donjih tablica 1. i 2. Standardne mase uključuju ručnu prtljagu i masu sve dojenčadi mlađe od dvije godine, koji putuju s odraslom osobom na istom putničkom sjedalu. Dojenčad koja putuje na posebnom putničkom sjedalu moraju se za potrebe ovog podstavka smatrati djecom.
- (d) Vrijednosti mase za putnike – 20 sjedala ili više
1. Kada je ukupan broj raspoloživih putničkih sjedala u zrakoplovu 20 ili više, primjenjuju se standardne mase za muškarce i žene iz Tablice 1. Alternativno, u slučajevima kada je ukupan broj raspoloživih putničkih sjedala 30 ili više, primjenjuju se vrijednosti mase za „Sve odrasle“ iz Tablice 1.
 2. Za potrebe Tablice 1., čarter za odmor znači čarter let koji je predviđen isključivo kao sastavni dio paket-putovanja za odmor. Primjenjuju se vrijednosti mase za čarter za odmor, pod uvjetom da se najviše 5 % putničkih sjedala u zrakoplovu koristi za neplaćeni prijevoz određenih kategorija putnika.

Tablica 1.

Putnička sjedala:	20 i više		30 i više
	Muškarci	Žene	Svi odrasli
Svi letovi osim čartera za odmor	88 kg	70 kg	84 kg
Čarter letovi za odmor	83 kg	69 kg	76 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

(e) Vrijednosti mase za putnike – 19 sjedala ili manje.

1. Kada je ukupan broj raspoloživih putničkih sjedala u zrakoplovu 19 ili manje, primjenjuju se standardne mase iz tablice 2.

Tablica 2.

Putnička sjedala	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muškarci	104 kg	96 kg	92 kg
Žene	86 kg	78 kg	74 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

2. Kod letova kod kojih se ručna prtljaga ne prevozi u putničkoj kabini ili kada se ručna prtljaga računa posebno, od gornjih navedenih masa za muškarce i žene može se oduzeti 6 kg. Predmeti kao što su ogrtač, kišobran, mala ručna torba ili novčanik, štivo za čitanje ili mali fotoaparati, za potrebe ovog podstavka ne smatraju se ručnom prtljagom.

(f) Vrijednosti mase za prtljagu

1. Kada je ukupan broj raspoloživih putničkih sjedala u zrakoplovu 20 ili više, za svaki komad prijavljene prtljage primjenjuju se standardne vrijednosti za masu navedene u Tablici 3. Za zrakoplove s 19 putničkih sjedala ili manje, mora se upotrebljavati stvarna masa prijavljene prtljage, određena vaganjem.

2. Za potrebe Tablice 3.:

- i. domaći let je let s polazištem i odredištem unutar granica jedne države;
- ii. letovi unutar europske regije su letovi, osim domaćih letova, čije se polazište i odredište nalaze unutar područja navedenog u Dodatku 1. stavku OPS 1.620 podstavku (f); i
- iii. međukontinentalni letovi, osim letova unutar europske regije, su letovi s polazištem i odredištem na različitim kontinentima.

Tablica 3.

20 ili više sjedala

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Domaći	11 kg
Unutar europske regije	13 kg
Međukontinentalni	15 kg
Svi ostali	13 kg

- (g) Ako operator želi koristiti standardne vrijednosti za masu drukčije od onih koje su navedene u gornjim tablicama 1. do 3., mora izvijestiti nadležno tijelo o svojim razlozima za to i unaprijed dobiti njegovo odobrenje. Za odobrenje mora također dostaviti detaljan plan vaganja koje se provodi u svrhu prikupljanja podataka i primijeniti metodu statističke analize iz Dodatka 1. stavku OPS 1.620 podstavku (g). Nakon što nadležno tijelo provjeri i odobri rezultate vaganja provedenog u svrhu prikupljanja podataka, revidirane standardne vrijednosti za masu primjenjuju se isključivo za tog operatora. Revidirane standardne vrijednosti za masu mogu se koristiti samo u okolnostima koje su u skladu s onima pod kojima se provelo vaganje u svrhu prikupljanja podataka. Ako su revidirane standardne mase veće od onih iz tablica 1. do 3., tada se moraju koristiti takve više vrijednosti.
- (h) Za bilo koji let za koji se utvrdi da se na njemu prevozi značajan broj putnika za čije se mase, uključujući ručnu prtljagu, predviđa da premašuju standardnu masu putnika, operator mora utvrditi stvarnu masu tih putnika vaganjem ili dodavanjem odgovarajućeg povećanja mase.
- (i) Ako se koriste standardne vrijednosti za masu prijavljene prtljage, a značajan broj putnika prijavi prtljagu za koju se očekuje da će premašiti standardnu masu za prtljagu, operator mora odrediti stvarnu masu takve prtljage vaganjem ili dodavanjem odgovarajućeg povećanja mase.
- (j) Operator osigurava da se zapovjednik obavijesti kada je bila upotrijebljena nestandardna metoda za utvrđivanje mase tereta te da se ta metoda navede u dokumentaciji o masi i ravnoteži.

OPS 1.625

Dokumentacija o masi i ravnoteži

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.625)

- (a) Operator prije svakog leta izrađuje dokumentaciju o masi i ravnoteži, u kojoj se navodi teret i njegov raspored. Dokumentacija o masi i ravnoteži mora omogućiti zapovjedniku da utvrdi da su teret i njegov raspored takvi da ne prelaze ograničenja za masu i ravnotežu zrakoplova. Na dokumentaciji o masi i ravnoteži mora se nalaziti ime osobe koja je tu dokumentaciju pripremila. Osoba koja nadzire ukrcavanje zrakoplova mora potpisom potvrditi da su teret i njegov raspored u skladu s dokumentacijom o masi i ravnoteži. Ovaj dokument mora biti prihvatljiv zapovjedniku te se njegovo/njezino prihvaćanje označuje supotpisom ili sličnim. (Vidjeti također stavak OPS 1.1055 podstavak (a) točku 12.).
 - (b) Operator mora navesti postupke za promjene tereta u posljednji trenutak.
 - (c) Temeljem odobrenja nadležnog tijela, umjesto postupaka koji se zahtijevaju gornjim podstavcima (a) i (b), operator može koristiti druge postupke.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.605

Masa i ravnoteža – općenito

(vidjeti stavak OPS 1.605)

(a) Utvrđivanje suhe operativne mase zrakoplova

1. Vaganje zrakoplova

- i. Novi se zrakoplovi obično važu u tvornici i pogodni su za puštanje u promet bez ponovnog vaganja, ako su zapisi o masi i ravnoteži prilagođeni preradama ili izmjenama zrakoplova. Zrakoplovi koji se prenose od jednog operatora s odobrenim programom za nadzor mase drugom operatoru s odobrenim programom, ne moraju se vagati prije nego što ih operator koji je primio zrakoplov počne upotrebljavati, osim ako je od posljednjeg vaganja prošlo više od četiri godine.
- ii. Individualna masa i položaj težišta (CG) svakog zrakoplova periodično se ponovno utvrđuju. Operator mora odrediti najveći vremenski razmak između dvaju vaganja te mora ispuniti zahtjeve iz stavka OPS 1.605 podstavka (b). Osim toga, masa i CG svakog zrakoplova ponovno se utvrđuju:

(A) vaganjem; ili

(B) izračunom, ako operator može pružiti potrebno objašnjenje kojim dokazuje valjanost odabrane metode izračuna, uvijek kada skupne promjene suhe operativne mase premaše $\pm 0,5\%$ najveće dopuštene mase pri slijetanju ili kada kumulativna promjena u položaju CG-a premaši $0,5\%$ srednje aerodinamične tetive.

2. Masa i položaj CG-a flote

- i. Za flotu ili grupu zrakoplova istog modela i konfiguracije, prosječna suha operativna masa i položaj CG-a mogu se koristiti kao masa i položaj CG-a flote, pod uvjetom da suhe operativne mase i položaji CG-a pojedinačnih zrakoplova ispunjavaju dozvoljena odstupanja navedena u donjoj točki ii. Nadalje, primjenjuju se kriteriji navedeni u donjim podtočkama iii. i iv. i podstavku (a) točki 3.

ii. Dozvoljena odstupanja

- (A) Ako se suha operativna masa bilo kojeg zrakoplova iz flote, dobivena vaganjem ili izračunom, razlikuje od utvrđene suhe operativne mase flote za više od $\pm 0,5\%$ najveće konstrukcijske mase pri slijetanju ili ako se položaj CG-a razlikuje od CG-a flote za više od $\pm 0,5\%$ srednje aerodinamične tetive, taj se zrakoplov mora izostaviti iz flote. Mogu se uspostaviti zasebne flote, od kojih svaka ima različitu prosječnu masu flote.
- (B) U slučajevima kada je masa zrakoplova unutar dopuštenog odstupanja za suhu operativnu masu flote, ali položaj njegovog CG-a pada izvan dopuštenog odstupanja za flotu, zrakoplovom se može i dalje upravljati na temelju primjenjive suhe operativne mase flote, ali s njegovim individualnim položajem CG-a.
- (C) Ako pojedinačni zrakoplov, u usporedbi s drugim zrakoplovima iz flote, ima točno određenu fizičku razliku (npr. kuhinju ili raspored sjedala), radi čega se premašuju dopuštena odstupanja za flotu, taj se zrakoplov može zadržati u floti pod uvjetom da se na masu i/ili položaj CG-a za taj zrakoplov primjene odgovarajući ispravci.
- (D) Zrakoplovima, za koje nije objavljena srednja aerodinamična tetiva, mora se operirati na temelju njihovih pojedinačnih vrijednosti za masu i položaj CG-a ili se moraju podvrgnuti posebnom ispitivanju i odobrenju.

iii. Upotreba vrijednosti za flotu

- (A) Nakon vaganja zrakoplova, ili ako dođe do bilo kakve promjene u opremi ili konfiguraciji zrakoplova, operator mora provjeriti da li je taj zrakoplov unutar dopuštenih odstupanja navedenih u gornjoj točki 2. podtočki ii.
- (B) Zrakoplovi koji nisu izvagani od posljednje procjene mase flote, mogu se i dalje zadržati u floti i njima se može operirati na temelju vrijednosti za flotu, pod uvjetom da se pojedinačne vrijednosti revidiraju izračunom i da ostanu u granicama dopuštenih odstupanja navedenih u gornjoj točki 2. podtočki ii. Ako te pojedinačne vrijednosti više nisu unutar dozvoljenih odstupanja, operator mora ili odrediti nove vrijednosti za flotu koje ispunjavaju uvjete iz gornje točke 2. podtočaka i. i ii. ili operirati zrakoplovima čije pojedinačne vrijednosti nisu unutar ograničenja.

(C) Kako bi se zrakoplov dodao floti kojom se upravlja na temelju vrijednosti za flotu, operator mora vaganjem ili izračunom provjeriti da li su njegove stvarne vrijednosti unutar dopuštenih odstupanja navedenih u gornjoj točki 2. podtočki ii..

iv. Kako bi se ispunili zahtjevi iz gornje točke 2. podtočke i., vrijednosti za flotu moraju se ažurirati najmanje na kraju svake procjene mase flote.

3. Broj zrakoplova koje treba izvagati za dobivanje vrijednosti za flotu

i. Ako je „n” broj zrakoplova u floti za koje se upotrebljavaju vrijednosti za flotu, operator mora, u razdoblju između dvije procjene mase flote, izvagati najmanje određeni broj zrakoplova, kako je navedeno u donjoj tablici:

Broj zrakoplova u floti	Najmanji broj vaganja
2 ili 3	N
4 do 9	$(n + 3)/2$
10 ili više	$(n + 51)/10$

ii. Pri odabiru zrakoplova za vaganje, treba odabrati one zrakoplove u floti koji se najduže nisu vagali.

iii. Razdoblje između dviju procjena mase flote ne smije biti duži od 48 mjeseci.

4. Postupak vaganja:

i. Vaganje mora obaviti ili proizvođač ili odobrena organizacija za održavanje.

ii. Potrebno je poduzeti uobičajene mjere opreza, u skladu s dobrom praksom, kao što su:

(A) provjera potpunosti zrakoplova i opreme;

(B) utvrđivanje jesu li tekućine ispravno obračunate;

(C) osiguravanje da je zrakoplov čist; i

(D) osiguravanje da se vaganje obavlja u zatvorenoj zgradi.

iii. Bilo koja oprema koja se upotrebljava za vaganje mora se primjereno baždariti, podesiti na nulu i koristiti u skladu s uputama proizvođača. Svaku vagu mora baždariti proizvođač, državna agencija za utege i mjere, ili primjereno ovlaštena organizacija, unutar dvije godine ili unutar vremenskog razdoblja koje je odredio proizvođač opreme za vaganje, ovisno što je manje. Oprema za vaganje mora omogućiti točno određivanje mase zrakoplova.

(b) Posebne standardne mase za prometni teret. Osim standardnih masa za putnike i prijavljenu prtljagu, operator može od nadležnog tijela zatražiti odobrenje za standardne mase za ostale stavke tereta.

(c) Utovar zrakoplova

1. Operator mora osigurati da se utovar njegovih zrakoplova obavlja pod nadzorom kvalificiranog osoblja.

2. Operator mora osigurati da je utovar tereta u skladu s podacima upotrijebljenim za izračun mase i ravnoteže zrakoplova.

3. Operator mora ispunjavati dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenja u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom po odjeljku za teret i/ili ograničenja u vezi s najvećim brojem sjedala.

(d) Granice težišta

1. Operativna ovojnica CG-a. Ako se pri izračunu ravnoteže ne primjeni dodjela sjedala i ako se ne uzmu točno u obzir učinci broja putnika u redu sjedala, tereta u pojedinačnim odjeljcima za teret i goriva u pojedinačnim rezervoarima, na certificiranu ovojnicu težišta moraju se primijeniti operativne granice. Pri određivanju granica CG-a, moraju se uzeti u obzir moguća odstupanja od pretpostavljenog rasporeda tereta. Ako se primjenjuje slobodan raspored sjedenja, operator mora uvesti postupke kojima se osiguravaju korektivni postupci letačke ili kabinske posade, ako dođe do zauzimanja sjedala u izvanredno dugom uzdužnom redu. Granice CG-a i s njima povezani operativni postupci, uključujući pretpostavke u vezi s rasporedom sjedenja putnika, moraju biti prihvatljivi nadležnom tijelu.
 2. Težište tijekom leta. Osim ispunjavanja gornjeg podstavka (d) točke 1., operator mora dokazati da se postupcima u potpunosti uvažavaju ekstremne promjene u kretanju CG-a tijekom leta zbog kretanja putnika/posade i potrošnje/premještanja goriva.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.620 točki (f)

Definicija područja za letove unutar europske regije

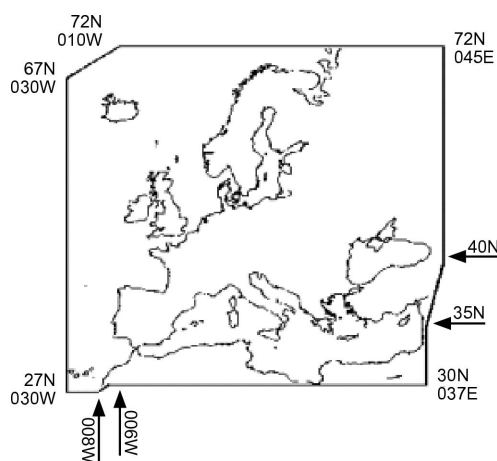
Za potrebe stavka OPS 1.620 točke (f), letovi unutar europske regije su, osim domaćih letova, letovi koji se obavljaju unutar područja ograničenog loksodromama između sljedećih točaka:

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

kako je prikazano na donjoj slici 1.:

Slika 1.

Europska regija



Dodatak 1. stavku OPS 1.620 točki (g)

Postupak za određivanje revidiranih standardnih vrijednosti mase za putnike i prtljagu

(a) Putnici

1. Metoda uzorkovanja za vaganje. Prosječna masa putnika i njihove ručne prtljage mora se odrediti vaganjem, uzimajući nasumične uzorke. Izbor nasumičnih uzoraka mora po prirodi i opsegu biti reprezentativan za broj putnika, uzimajući u obzir vrstu operacije, učestalost letova na raznim rutama, dolazne/odlazne letove, trenutnu sezonu i broj sjedala u zrakoplovu.
2. Veličina uzorka. Plan vaganja u svrhu prikupljanja podataka mora obuhvaćati vaganje najvećeg od sljedećih brojeva putnika:
 - i. broja putnika izračunatog iz probnog uzorka, upotrebom uobičajenih statističkih postupaka i na temelju raspona relativne pouzdanosti (točnosti) od 1 % za sve odrasle i 2 % posebno za prosječnu masu za muškarce i za prosječnu masu za žene; i
 - ii. za zrakoplove:
 - (A) čiji je kapacitetom putničkih sjedala 40 ili više, ukupno 2 000 putnika; ili
 - (B) čiji je kapacitet putničkih sjedala manji od 40, ukupno 50 x (kapacitet putničkih sjedala).
3. Masa putnika. Masa putnika moraju uključivati masu osobnih stvari putnika, koje putnici nose sa sobom pri ulasku u zrakoplov. Kod uzimanja slučajnih uzoraka za mase putnika, dojenčad se važu zajedno s odraslom osobom s kojom putuju. (Vidjeti također stavak OPS 1.620 podstavke (c), (d) i (e)).
4. Mjesto vaganja. Mjesto za vaganje putnika izabire se tako da bude što je bliže moguće zrakoplovu, na mjestu gdje nije vjerojatno da će se masa putnika mijenjati zbog odbacivanja ili uzimanja više osobnih stvari prije ukrcaja putnika u zrakoplov.
5. Vaga. Kapacitet vage koja se upotrebljava za vaganje putnika mora biti najmanje 150 kg. Masa se mora prikazivati s najmanjom podjelom od 500 g. Točnost vage mora biti u okviru 0,5 % ili 200 g, ovisno što je veće.
6. Bilježenje vrijednosti masa. Za svaki let koji je uključen u vaganje u svrhu prikupljanja podataka, mora se zabilježiti masa putnika, odgovarajuća kategorija putnika (npr. muškarac/žena/dijete) i broj leta.

- (b) Prijavljena prtljaga. Statistički postupak za određivanje revidiranih standardnih vrijednosti za masu prtljage na temelju prosječne mase prtljage najmanjeg zahtijevanog uzorka, u osnovi je isti kao i za putnike i kako je navedeno u podstavku (a) točki 1. Za prtljagu, raspon relativne pouzdanosti (točnosti) iznosi 1 %. Mora se izvagati najmanje 2 000 komada prijavljene prtljage.

(c) Određivanje revidiranih standardnih vrijednosti za masu za putnike i prijavljenu prtljagu

1. Kako bi se osiguralo da se davanjem prednosti upotrebi revidiranih standardnih vrijednosti masa za putnike i prijavljenu prtljagu pred upotrebom stvarnih masa utvrđenih vaganjem ne utječe štetno na operativnu sigurnost, mora se izvesti statistička analiza. Takvom će se analizom dobiti prosječne vrijednosti mase za putnike i prtljagu, kao i ostali podaci.
2. Za zrakoplove s 20 ili više putničkih sjedala, ovi se prosjeci primjenjuju kao revidirane standardne vrijednosti za masu muškaraca i žena.
3. Za manje zrakoplove, prosječnoj masi putnika moraju se dodati sljedeća povećanja, kako bi se dobile revidirane standardne vrijednosti za masu:

Broj putničkih sjedala	Zahtijevano povećanje mase
1 – 5 uključivo	16 kg
6 – 9 uključivo	8 kg
10 – 19 uključivo	4 kg

Revidirane standardne (prosječne) vrijednosti mase za sve odrasle mogu se alternativno primjenjivati za zrakoplove s 30 ili više putničkih sjedala. Revidirane standardne (prosječne) vrijednosti mase za prijavljenu prtljagu, primjenjuju se za zrakoplove s 20 ili više putničkih sjedala.

4. Operatori imaju mogućnost podnošenja detaljnog plana vaganja u svrhu prikupljanja podataka nadležnom tijelu na odobrenje i nakon toga odstupanja od revidirane standardne vrijednosti mase, pod uvjetom da se vrijednost odstupanja utvrdi upotrebom postupka objašnjenog u ovom Dodatku. Takva se odstupanja moraju provjeravati u vremenskim razmacima koji nisu veći od pet godina.
 5. Revidirane standardne vrijednosti mase za sve odrasle, moraju se temeljiti na omjeru 80/20 muškarci/žene za sve letove, osim čartera za odmor kod kojih je taj omjer 50/50. Ako operator želi dobiti odobrenje za korištenje drukčijeg omjera za određene rute ili letove, mora nadležnom tijelu dostaviti podatke kojima se dokazuje da je alternativni omjer muškarci/žene zastario i da obuhvaća najmanje 84 % stvarnih omjera muškaraca/žena na uzorku od najmanje 100 reprezentativnih letova.
 6. Dobivene prosječne vrijednosti za masu zaokružuju se na najbliži cijeli broj u kg. Vrijednosti mase prijavljene prtljage zaokružuju se na najbližih 0,5 kg, kako je primjereno.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.625

Dokumentacija o masi i ravnoteži

(a) Dokumentacija o masi i ravnoteži

1. Sadržaj

i. Dokumentacija o masi i ravnoteži mora sadržavati sljedeće podatke:

- (A) registraciju i tip zrakoplova;
- (B) identifikacijski broj i datum leta;
- (C) identitet zapovjednika;
- (D) identitet osobe koja je pripremila dokument;
- (E) suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;
- (F) masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje;
- (G) masu drugih potrošnih materijala osim goriva;
- (H) komponente tereta uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;
- (I) masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;
- (J) raspored tereta;
- (K) primjenjive položaje CG-a zrakoplova; i
- (L) granične vrijednosti mase i CG-a.

ii. Operator može neke od ovih podataka izostaviti iz dokumentacije o masi i ravnoteži, što podliježe odobrenju nadležnog tijela.

2. Promjena u posljednji trenutak. Ako nakon izrade dokumentacije o masi i ravnoteži dođe do bilo kakve promjene u posljednji trenutak, na to treba upozoriti zapovjednika i promjenu koja se dogodila u posljednji trenutak unijeti u dokumentaciju o masi i ravnoteži. U operativnom se priručniku mora navesti najveća dozvoljena promjena broja putnika ili tereta, koja je prihvatljiva kao promjena u posljednji trenutak. Ako se taj broj premaši, mora se izraditi nova dokumentacija o masi i ravnoteži.

- (b) Računalni sustavi. Kada se dokumentacija o masi i ravnoteži izrađuje pomoću računalnog sustava za masu i ravnotežu, operator mora provjeriti integritet izlaznih podataka. Mora uspostaviti sustav za provjeru jesu li izmjene njegovih ulaznih podataka ispravno uključene u sustav i da li sustav radi ispravno i neprekidno, provjerom izlaznih podataka u vremenskim razmacima od najviše šest mjeseci.
- (c) Sustavi za masu i ravnotežu u zrakoplovu. Operator mora dobiti odobrenje nadležnog tijela, ako kao primarni izvor za otpremu zrakoplova želi koristiti računalni sustav za masu i ravnotežu koji se nalazi u zrakoplovu.
- (d) Podatkovna veza. Kada se dokumentacija o masi i ravnoteži zrakoplovima šalje pomoću podatkovne veze, primjerak konačne dokumentacije o masi i ravnoteži, kakvu je prihvatio zapovjednik, mora biti raspoloživ na zemlji.

PODODJELJAK K

INSTRUMENTI I OPREMA

OPS 1.630

Opći uvod

- (a) Operator osigurava da let ne započinje ako instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u skladu s ovim pododjeljku nisu:
1. odobreni, osim kako je navedeno u podstavku (c), i ugrađeni u skladu sa zahtjevima koji se na njih primjenjuju, uključujući zahtjeve za minimalnu standardnu performansu te operativne zahtjeve i zahtjeve za plovidbenost; i
 2. u operativnom stanju za vrstu operacije koja se obavlja, osim kako je predviđeno u MEL-u (vidjeti stavak OPS 1.030).
- (b) Minimalni standardi performanse za instrumente i opremu su oni koji su propisani u primjenjivim Europskim tehničkim standardima (ETSO), kako su navedeni u primjenjivim Specifikacijama europskih tehničkih standarda (CS-TSO), osim ako se operativnim propisima ili propisima o plovidbenosti ne zahtijevaju drugačiji standardi performanse. Instrumenti i oprema koji na dan početka primjene OPS-a ispunjavaju druge specifikacije za dizajn i performansu, a ne ETSO, mogu se i dalje upotrebljavati ili ugrađivati, osim ako u ovom pododjeljku nisu propisani dodatni zahtjevi. Instrumenti i oprema koji su već bili odobreni, ne moraju ispunjavati revidirani ETSO ili revidiranu specifikaciju koja nije ETSO, osim ako je propisan retroaktivni zahtjev.
- (c) Sljedeći predmeti se ne moraju odobriti kao oprema:
1. osigurači iz stavka OPS 1.635;
 2. električne baterijske svjetiljke iz stavka OPS 1.640 podstavka (a) točke 4.;
 3. točan mjerač vremena iz stavka OPS 1.650 podstavka (b) i stavka 1.625 podstavka (b);
 4. držač karte iz stavka OPS 1.652 podstavka (n);
 5. komplet za prvu pomoć iz stavka OPS 1.745;
 6. komplet za hitnu medicinsku pomoć iz stavka OPS 1.755;
 7. megafoni iz stavka OPS 1.810;
 8. oprema za preživljavanje i pirotehnička oprema za signaliziranje iz stavka OPS 1.835 podstavaka (a) i (c); i
 9. sidra i oprema za vezanje, sidrenje ili manevriranje hidroaviona i amfibija na vodi iz stavka OPS 1.840;
 10. uređaji za sigurnosno vezivanje djece iz stavka OPS 1.730 podstavka (a) točke 3.
- (d) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za upotrebu na njegovom/njezinom mjestu. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, taj element opreme mora biti instaliran tako da je spreman za upotrebu na bilo kojem mjestu na kojem se zahtijeva njegova upotreba.
- (e) Oni instrumenti koje koriste svi članovi letačke posade moraju biti raspoređeni tako da omogućuju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s mjesta i linije vida, koju on/ona obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta. Kadgod je potrebno da jednim instrumentom u zrakovu upravlja više od jednog člana letačke posade, taj instrument mora biti postavljen tako da je vidljiv sa svakog primjenjivog mjesta letačke posade.

OPS 1.635

Uređaji za zaštitu električne instalacije

Operator ne smije operirati zrakoplovom u kojemu se koriste osigurači, ako nema na raspolaganju rezervne osigurače za upotrebu tijekom leta, čiji je broj najmanje 10 % od broja osigurača svih jačina ili tri od svake jačine, ovisno što je više.

OPS 1.640

Operativna svjetla zrakoplova

Operator ne smije operirati zrakoplovom ako nije opremljen:

(a) za dnevni let:

1. sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju zrakoplova;
3. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike; i
4. električnom baterijskom svjetiljkom za svakog člana posade kojem je potrebna, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim mjestima.

(b) za noćni let, osim opreme navedene u gornjem podstavku (a):

1. navigacijskim/pozicionim svjetlima; i
2. dvama svjetlima za slijetanje ili jednim svjetlom s dvije žarne niti koje se zasebno napajaju; i
3. svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako se radi o hidroavionu ili amfibiji.

OPS 1.645

Brisači vjetrobrana

Operator ne smije operirati zrakoplovom s najvećom odobrenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg, ako zrakoplov na svakom pilotskom mjestu nije opremljen brisačem vjetrobrana ili odgovarajućim sredstvom za održavanje dijela vjetrobrana čistim u slučaju padalina.

OPS 1.650

Dnevne VFR operacije - Instrumenti za letenje i navigaciju i povezana oprema

Operator ne smije danju operirati zrakoplovom u skladu s pravilima vizualnog letenja (VFR), ako nije opremljen instrumentima za letenje i navigaciju i povezanom opremom i, prema potrebi, pod uvjetima koji su navedeni u sljedećim podstavcima:

- (a) magnetskim kompasom;
- (b) točnim mjerачem vremena koji pokazuje vrijeme u satima, minutama i sekundama;
- (c) osjetljivim tlačnim visinomjerom, baždarenim u stopama s pomoćnom skalom baždarenom u hektopaskalima/milibarima, koji se može podesiti na bilo koji barometarski tlak, koji će se vjerojatno postaviti tijekom leta;
- (d) pokazivačem brzine, baždarenim u čvorovima;
- (e) pokazivačem vertikalne brzine;

- (f) pokazivačem zaokreta i klizanja; ili koordinatorom zaokreta s ugrađenim pokazivačem klizanja zrakoplova;
- (g) pokazivačem položaja;
- (h) stabiliziranim pokazivačem smjera; i
- (i) instrumentom baždarenim u stupnjevima Celzija koji u pilotskoj kabini pokazuje vanjsku temperaturu zraka.
- (j) Za letove koji ne traju duže od 60 minuta, koji polijeći i slijeću na istom aerodromu i koji su unutar dosega od 50 nm od tog aerodroma, instrumenti propisani u gornjim podstavcima (f), (g) i (h), i donjem podstavku (k) točkama 4., 5. i 6., mogu biti zamijenjeni pokazivačem zaokreta i klizanja ili koordinatorom zaokreta s ugrađenim pokazivačem klizanja ili i pokazivačem smjera i pokazivačem klizanja.
- (k) Ako su potrebna dva pilota, drugi pilot mora na svom mjestu imati posebne sljedeće instrumente:
 - 1. osjetljivi tlačni visinomjer, baždaren u stopama s pomoćnom skalom baždarenom u hektopaskalima/milibarima, koji se može podesiti na bilo koji barometarski tlak, koji će se vjerojatno postaviti tijekom leta;
 - 2. pokazivač brzine, baždaren u čvorovima;
 - 3. pokazivač vertikalne brzine;
 - 4. pokazivač zaokreta i klizanja; ili koordinator zaokreta s ugrađenim pokazivačem klizanja zrakoplova;
 - 5. pokazivač položaja; i
 - 6. stabilizirani pokazivač smjera.
- (l) Svaki sustav za pokazivanje brzine mora biti opremljen grijanom pitotovom cijevi ili odgovarajućim sredstvom za sprečavanje kvarova radi kondenzacije ili zaledivanja za:
 - 1. zrakoplove s najvećom certificiranom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg ili najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala većim od 9;
 - 2. zrakoplove za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. travnja 1999. ili kasnije.
- (m) Kadgod se zahtijevaju dvostruki instrumenti, taj zahtjev obuhvaća odvojene zaslone za svakog pilota i odvojene izbornike ili drugu povezanu opremu, prema potrebi.
- (n) Svi zrakoplovi moraju biti opremljeni uređajima koji pokazuju da se određeni instrumenti za letenje ne napajaju strujom na odgovarajući način; i
- (o) svi zrakoplovi s ograničenjima stišljivosti, koja se inače ne pokazuju pomoću zahtijevanih pokazivača brzine, moraju na svakom pilotskom mjestu biti opremljeni pokazivačem Machovog broja.
- (p) Operator ne smije obavljati dnevne VFR operacije ako zrakoplov nije opremljen slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letачke posade na dužnosti u pilotskoj kabini.

OPS 1.652

IFR ili noćne operacije – Instrumenti za letenje i navigaciju i povezana oprema

Operator ne smije operirati zrakoplovom u skladu s pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ili noću, ako nije opremljen sljedećim instrumentima za letenje i navigaciju i povezanom opremom i, prema potrebi, pod uvjetima koji su navedeni u sljedećim podstavcima:

- (a) magnetskim kompasom;
- (b) točnim mjerачem vremena koji pokazuje vrijeme u satima, minutama i sekundama;
- (c) dvama osjetljivim tlačnim visinomjerima, baždarenim u stopama s pomoćnom skalom baždarenom u hektopaskalima/milibarima, koji se mogu podesiti na bilo koji barometarski tlak, koji će se vjerojatno postaviti tijekom leta; ovi visinomjeri moraju imati pokazivač brojača na principu bubnja ili odgovarajući prikaz.

- (d) sustavom za pokazivanje brzine s grijanom pitotovom cijevi ili odgovarajućim sredstvom za sprečavanje kvarova radi kondenzacije ili zaleđivanja, uključujući prikaz upozorenja na kvar pitotovoga grijača. Zahtjev za prikaz upozorenja na kvar pitotovoga grijača ne primjenjuje se na zrakoplove s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala devet ili manje ili s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 5 700 kg ili manje i za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti izdana prije 1. travnja 1998.;
- (e) pokazivačem vertikalne brzine;
- (f) pokazivačem zaokreta i klizanja;
- (g) pokazivačem položaja;
- (h) stabiliziranim pokazivačem smjera;
- (i) instrumentom baždarenim u stupnjevima Celzija koji u pilotskoj kabini pokazuje vanjsku temperaturu zraka; i
- (j) dvama nezavisnim sustavima za statički tlak, osim za elisne zrakoplove s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 5 700 kg ili manjom, za koje se odobrava jedan sustav za statički tlak i jedan alternativni izvor statičkog tlaka.
- (k) Kadgod su potrebna dva pilota, drugi pilot mora na svom mjestu imati posebne sljedeće instrumente:
1. osjetljivi tlačni visinomjer, baždaren u stopama s pomoćnom skalom baždarenom u hektopaskalima/milibarima, koji se može podesiti na bilo koji barometarski tlak, koji će se vjerojatno postaviti tijekom leta, a koji može biti jedan od dva visinomjera koji se zahtijevaju gornjim podstavkom (c). Ovi visinomjeri moraju imati pokazivač brojača na principu bubnja ili odgovarajući prikaz.
 2. sustav za pokazivanje brzine s grijanom pitotovom cijevi ili odgovarajućim sredstvom za sprečavanje kvarova radi kondenzacije ili zaleđivanja, uključujući prikaz upozorenja na kvar pitotovoga grijača. Zahtjev za prikaz upozorenja na kvar pitotovoga grijača ne primjenjuje se na zrakoplove s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala devet ili manje ili s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 5 700 kg ili manje i za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti izdana prije 1. travnja 1998.;
 3. pokazivač vertikalne brzine;
 4. pokazivač zaokreta i klizanja;
 5. pokazivač položaja; i
 6. stabilizirani pokazivač smjera.
- (l) Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg ili s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala većim od devet, moraju biti opremljeni dodatnim, pomoćnim pokazivačem položaja (umjetnim horizontom), koji se može upotrebljavati s bilo kojeg pilotskog mjesta, i koji:
1. se neprekidno napaja tijekom uobičajene operacije te se, nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, napaja iz izvora koji je neovisan o uobičajenom sustavu za opskrbu električnom energijom;
 2. omogućuje pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sustava za opskrbu električnom energijom u slučaju nužde i operativne postupke;
 3. djeluje neovisno o bilo kojem drugom sustavu za prikaz položaja;
 4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom; i
 5. osvjetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije, osim za zrakoplove s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 5 700 kg ili manjom, koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici i koji su opremljeni pomoćnim pokazivačem položaja na lijevoj strani ploče s instrumentima.
- (m) Pri ispunjavanju zahtjeva iz gornjeg podstavka (l), letačkoj posadi mora biti jasno vidljivo kada se pomoćni pokazivač položaja, koji se zahtijeva tim podstavkom, napaja iz sustava za opskrbu električnom energijom u slučaju nužde. Ako pomoćni pokazivač položaja ima svoj vlastiti izvor energije, mora na instrumentu ili na ploči s instrumentima postojati dodatni pokazivač koji pokazuje da je taj izvor u upotrebi.
- (n) Držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu može lako čita i na kojem se ona može osvjetliti za noćne letove.

- (o) Ako je sustav pomoćnog instrumenta za prikaz položaja certificiran u skladu s CS-om 25.1303 stavkom (b) točkom 4. ili sličnim propisom, pokazivači zaokreta i klizanja mogu se zamijeniti pokazivačima klizanja.
- (p) Kadgod se zahtijevaju dvostruki instrumenti, taj zahtjev obuhvaća odvojene zaslone za svakog pilota i odvojene izbornike ili drugu povezanu opremu, prema potrebi;
- (q) Svi zrakoplovi moraju biti opremljeni uređajima koji pokazuju da se određeni instrumenti za letenje ne napajaju strujom na odgovarajući način; i
- (r) Svi zrakoplovi s ograničenjima stišljivosti, koja se inače ne pokazuju pomoću zahtijevanih pokazivača brzine, moraju na svakom pilotskom mjestu biti opremljeni pokazivačem Machovog broja.
- (s) Operator ne smije obavljati IFR ili noćne operacije ako zrakoplov nije opremljen slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letачke posade na dužnosti u pilotskoj kabini te tipkom za aktiviranje predajnika na upravljačkom kolu svakog pilota.

OPS 1.655

Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u ili noću

Operator ne smije obavljati IFR operacije s jednim pilotom ako zrakoplov nije opremljen autopilotom koji može zadržati visinu i smjer leta.

OPS 1.660

Sustav za upozoravanje na visinu

- (a) Operator ne smije operirati turboelinsim zrakoplovom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg ili s najvećim odobrenim brojem putničkih sjedala većim od devet, ili turbomlaznim zrakoplovom, ako nije opremljen sustavom za upozoravanje na visinu koji može:

1. upozoriti letačku posadu na približavanje visini koja je unaprijed odabrana; i
2. upozoriti letačku posadu, najmanje zvučnim signalom, kada dođe do odstupanja od unaprijed odabrane visine, bilo da se leti ispod ili iznad nje,

osim zrakoplova s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 5 700 kg ili manjom čiji je najveći odobreni broj putničkih sjedala veći od devet, za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. travnja 1972. i koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici.

OPS 1.665

Sustav za upozoravanje na blizinu zemlje i sustav za upozoravanje na pružanje terena ispod zrakoplova

- (a) Operator ne smije operirati turbinskim zrakoplovom koji ima najveću dopuštenu masu pri polijetanju veću od 5 700 kg ili najveći odobreni broj putničkih sjedala veći od devet, ako nije opremljen sustavom za upozoravanje na blizinu zemlje koji uključuje funkciju za upozoravanje na predvidivu opasnost od terena (Sustav za upozoravanje na pružanje terena ispod zrakoplova - TAWS).
- (b) Sustav za upozoravanje na blizinu zemlje mora automatski, pomoću zvučnih signala koji mogu biti dopunjeni vizualnim signalima, pravovremeno i jasno upozoriti letačku posadu na brzinu poniranja, blizinu zemlje, gubitak visine nakon polijetanja ili ponovljenog prilaženja, nepravilno postavljanje za slijetanje i odstupanje od nagiba poniranja.
- (c) Sustav za upozoravanje na pružanje terena ispod zrakoplova mora automatski, vizualnim i zvučnim signalima i na zaslonu za prikaz terena, letačkoj posadi pružiti dovoljno vremena kako bi se spriječio kontrolirani let u teren i omogućilo promatranje terena prema naprijed te odredila minimalna visina za nadvisivanje terena.

OPS 1.668

Zrakoplovni sustav za izbjegavanje sudara

Operator ne smije operirati turbinskim zrakoplovom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg ili s najvećim odobrenim brojem putničkih sjedala većim od 19, ako nije opremljen sustavom za izbjegavanje sudara koji ima najmanje razinu performanse jednaku onoj koju ima sustav ACAS II.

OPS 1.670

Zrakoplovni vremenski radar

(a) Operator ne smije operirati:

1. zrakoplovom s kabinom pod tlakom; ili
2. zrakoplovom s kabinom koja nije pod tlakom, koji ima najveću dopuštenu masu pri polijetanju veću od 5 700 kg; ili
3. zrakoplovom s kabinom koja nije pod tlakom, s najvećim odobrenim brojem putničkih sjedala većim od devet, ako nije opremljen zrakoplovnim vremenskim radarom, kadgod se takvim zrakoplovom leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima u područjima u kojima se može očekivati da duž rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti zrakoplovnim vremenskim radarom.

(b) Za elisne zrakoplove s kabinom pod tlakom, čija najveća dopuštena masa pri polijetanju ne premašuje 5 700 kg i čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala devet, zrakoplovni vremenski radar može se zamijeniti drugom opremom kojom se mogu otkriti grmljavinsko nevrijeme i drugi vremenski uvjeti koji mogu biti opasni, za koje se smatra da se mogu otkriti zrakoplovnim vremenskim radarom, ako to odobri nadležno tijelo.

OPS 1.675

Oprema za letenje u uvjetima zaleđivanja

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, ako nije certificiran i opremljen za let u uvjetima zaleđivanja.
- (b) Operator ne smije operirati zrakoplovom u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja noću, ako nije opremljen uređajima za osvjetljavanje ili otkrivanje nakupina leda. Osvjetljenje koje se koristi mora biti takve vrste da ne uzrokuje bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

OPS 1.680

Oprema za otkrivanje kozmičkog zračenja

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom na visini iznad 15 000 m (49 000 ft) ako nije:
1. opremljeni instrumentom za neprekidno mjerenje i prikazivanje primljenog stupnja doze ukupnog kozmičkog zračenja (npr. ukupno ionizirajuće i neutronske zračenje galaktičkog i solarnog podrijetla) i kumulativne doze za svaki let, ili
 2. u zrakoplovu uspostavljen sustav kvartalnog uzorkovanja zračenja, koji je prihvatljiv nadležnom tijelu.

OPS 1.685

Sustav interfona za letačku posadu

Operator ne smije operirati zrakoplovom za koji se zahtijeva letačka posada koja ima više od jednog člana, ako nije opremljen sustavom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalica i mikrofona za sve članova letačke posade koji ne smiju biti ručni, nego se nose na glavi.

OPS 1.690

Sustav interfona za članove posade

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 15 000 kg ili s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala većim od 19, ako nije opremljen sustavom interfona za članove posade, osim zrakoplova za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. travnja 1965. i koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici.
- (b) Sustav interfona za članove posade koji se zahtijeva ovim stavkom mora:
- raditi neovisno o sustavu za obavješćivanje putnika, osim ručnih uređaja, uređaja koji se nose na glavi, mikrofona, prekidača izbornika i signalnih uređaja;
 - omogućavati dvosmjernu komunikaciju između pilotske kabine i:
 - svih putničkih odjeljaka;
 - svih kuhinja koje nisu smještene na razini putničke kabine; i
 - svih udaljenih odjeljaka za posadu, koji se ne nalaze na razini za putnike i nisu lako dostupni iz putničkog odjeljka;
 - biti lako dostupan za upotrebu sa svakog mjesta za zahtijevanu letačku posadu u pilotskoj kabini;
 - biti lako dostupan za upotrebu na mjestima zahtijevanih članova kabinske posade, u blizini svakog zasebnog ili para izlaza za nuždu;
 - imati sustav za uzbunjivanje kojim se uključuju zvučni ili vizualni signali, koje članovi letačke posade koriste za upozoravanja kabinske posade, a kabinska posada za upozoravanje letačke posade;
 - imati sredstvo na temelju kojeg primatelj poziva može utvrditi da li se radi o uobičajenom ili o hitnom pozivu; i
 - osigurati na zemlji sredstvo dvosmjerne komunikacije između zemaljskog osoblja i najmanje dva člana letačke posade.

OPS 1.695

Sustav za obavješćivanje putnika

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala većim od 19, ako nije ugrađen sustav za obavješćivanje putnika.
- (b) Sustav za obavješćivanje putnika koji se zahtijeva ovim stavkom:
- mora raditi neovisno o sustavu interfona, osim ručnih uređaja, uređaja koji se nose na glavi, mikrofona, prekidača izbornika i signalnih uređaja;
 - mora biti lako dostupan za neposrednu upotrebu sa mjesta svakog zahtijevanog člana letačke posade;
 - za svaki zahtijevani izlaz za nuždu za putnike u razini poda u čijoj se blizini nalazi sjedalo člana kabinske posade, mora imati mikrofonski uređaj koji je lako dostupan članu kabinske posade koji sjedi u kabini, s tim da se jedan mikrofonski uređaj može upotrebljavati za više od jednog izlaza, pod uvjetom da blizina tih izlaza dozvoljava verbalnu komunikaciju bez pomagala između članova kabinske posade koji sjede u kabini;
 - u roku od 10 sekundi mora biti pripravan za upotrebu od strane člana kabinske posade na svakome od onih mjesta u odjeljku s kojih je njegova upotreba dostupna; i
 - mora ga se čuti i razumjeti na svim putničkim sjedalima, u WC-ima te na sjedalima i radnim mjestima kabinskog osoblja.

OPS 1.700

Uređaji za snimanje zvuka u pilotskoj kabini – 1

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom za koji je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, koji:
1. je višemotorni turbinski zrakoplov s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala većim od devet; ili
 2. ima najveću dopuštenu masu pri polijetanju veću od 5 700 kg,
- ako nije opremljen uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, koji uz navođenje vremena snima:
- i. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotskoj kabini radijskom vezom;
 - ii. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući, bez prekidanja, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, koji su u upotrebi;
 - iii. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini upotrebom sustava interfona u zrakoplovu;
 - iv. glasovne ili zvučne signale za identifikaciju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik; i
 - v. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini upotrebom sustava za obavješćivanje putnika, ako je ugrađen.
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje dva posljednja sata njegovog rada, s tim da se za zrakoplove čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju 5 700 kg ili manje, ovo razdoblje može smanjiti na 30 minuta.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora automatski početi snimati prije nego što se zrakoplov počne kretati na svoj pogon i nastaviti snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora početi snimati što je prije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

OPS 1.705

Uređaji za snimanje zvuka u pilotskoj kabini – 2

- (a) Operator ne smije operirati višemotornim turbinskim zrakoplovom za koji je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. siječnja 1990. ili kasnije do, uključujući, 31. ožujka 1998., koji ima najveću dopuštenu masu pri polijetanju 5 700 kg ili manju, i najveći dozvoljeni broj putničkih sjedala veći od devet, ako nije opremljen uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini koji snima:
1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotskoj kabini radijskom vezom;
 2. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući, ako je moguće bez prekidanja, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, koji su u upotrebi;
 3. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini upotrebom sustava interfona u zrakoplovu;
 4. glasovne ili zvučne signale za identifikaciju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik; i
 5. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini upotrebom sustava za obavješćivanje putnika, ako je ugrađen.
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje 30 posljednjih minuta njegovog rada.

- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora automatski početi snimati prije nego što se zrakoplov počne kretati na svoj pogon i nastaviti snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora početi snimati što je prije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije leta, do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora imati uređaj za pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

OPS 1.710

Uređaji za snimanje zvuka u pilotskoj kabini – 3

- (a) Operator ne smije operirati bilo kojim zrakoplovom s najvećom dopušenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg, za koji je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. travnja 1998., ako nije opremljen uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini koji snima:
1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotskoj kabini radijskom vezom;
 2. zvukove okoline u pilotskoj kabini;
 3. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini upotrebom sustava interfona u zrakoplovu;
 4. glasovne ili zvučne signale za identifikaciju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik; i
 5. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini upotrebom sustava za obavješćivanje putnika, ako je ugrađen.
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje 30 posljednjih minuta njegovog rada.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora početi snimati prije nego što se zrakoplov počne kretati na svoj pogon i nastaviti snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

OPS 1.715

Uređaji za snimanje podataka o letu – 1

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.715)

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom za koji je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, koji:
1. je višemotorni turbinski zrakoplov s najvećim odobrenim brojem putničkih sjedala većim od devet; ili
 2. ima najveću dopuštenu masu pri polijetanju veću od 5 700 kg.
- ako nije opremljen uređajem za snimanje podataka o letu, koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i ako nije dostupna metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz medija na koji su pohranjeni.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje 25 posljednjih sati njegovog rada, osim što se za zrakoplove čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju 5 700 kg ili manje, to razdoblje može smanjiti na 10 sati.
- (c) Uređaj za snimanje podataka o letu mora, uz navođenje vremena, snimati:
1. parametre navedene u Tablici A1 ili Tablici A2 iz Dodatka 1. stavku OPS 1.715, kako je primjereno;
 2. za zrakoplove s najvećom dopušenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg, dodatne parametre navedene u Tablici B iz Dodatka 1. stavku OPS 1.715;

3. za zrakoplove iz gornjeg podstavka (a), uređaj za snimanje podataka o letu mora snimati sve namjenske parametre koji se odnose na nove ili jedinstvene konstrukcijske ili operativne karakteristike zrakoplova, kako ih utvrdi nadležno tijelo tijekom certifikacije tipa ili dopunske certifikacije tipa; i
4. za zrakoplove opremljene elektroničkim sustavom sa zaslonom, parametre navedene u Tablici C Dodatka 1. stavku OPS 1.715, osim što se za zrakoplove, za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 20. kolovoza 2002., oni parametri za koje:
 - i. nije na raspolaganju senzor; ili
 - ii. potrebna je izmjena sustava ili opreme zrakoplova za generiranje podataka; ili
 - iii. signali nisu kompatibilni sa sustavom za snimanje;ne moraju snimati, ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu.
- (d) Podaci se moraju dobiti iz izvora u zrakoplovu koji omogućuju točnu korelaciju s podacima koji se prikazuju letačkoj posadi.
- (e) Uređaj za snimanje podataka o letu mora automatski početi snimati podatke prije nego što se zrakoplov može početi kretati na vlastiti pogon te se mora automatski isključiti nakon što se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (f) Uređaj za snimanje podataka o letu mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.
- (g) Zrakoplovi za koje je svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. travnja 1998. ili kasnije, ali najkasnije 1. travnja 2001., ne moraju ispunjavati zahtjeve iz stavka OPS 1.715 podstavka (c), ako nadležno tijelo to odobri, pod uvjetom da:
 1. se sukladnost sa stavkom OPS 1.715 podstavkom (c) ne može postići bez opsežne izmjene drugih sustava i opreme zrakoplova, osim sustava za snimanje podataka o letu; i
 2. zrakoplov ispunjava zahtjeve iz stavka OPS 1.715 podstavka (c), osim što se ne mora snimati parametar 15b iz Tablice A iz Dodatka 1. stavku OPS 1.720.

OPS 1.720

Uređaji za snimanje podataka o letu – 2

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.720)

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom za koji je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. lipnja 1990. ili kasnije do, uključujući, 31. ožujka 1998., čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju veća od 5 700 kg, ako nije opremljen uređajem za snimanje podataka o letu, koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i ako nije dostupna metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz medija na koji su pohranjeni.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje 25 posljednjih sati njegovog rada.
- (c) Uređaj za snimanje podataka o letu mora, uz navođenje vremena, snimati:
 1. parametre navedene u Tablici A Dodatka 1. stavku OPS 1.720; i
 2. za one zrakoplove s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg, dodatne parametre navedene u Tablici B iz Dodatka 1. stavku OPS 1.720.
- (d) Za one zrakoplove čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju 27 000 kg ili manje, ako je nadležnom tijelu to prihvatljivo, parametri 14. i 15b. iz Tablice A iz Dodatka 1. stavku OPS 1.720 ne moraju se snimati, kada je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:
 1. senzor nije odmah na raspolaganju,
 2. sustav za snimanje podataka o letu nema dostatan kapacitet,
 3. potrebna je izmjena opreme za generiranje podataka.

- (e) Za one zrakoplove koji imaju najveću dopuštenu masu pri polijetanju veću od 27 000 kg, ako je nadležnom tijelu to prihvatljivo, sljedeći se parametri ne moraju snimati: 15b iz Tablice A iz Dodatka 1. stavku OPS 1.720 i 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 i 31 iz Tablice B iz Dodatka 1., ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:
1. senzor nije odmah na raspolaganju;
 2. sustav za snimanje podataka o letu nema dostatan kapacitet;
 3. potrebna je izmjena opreme za generiranje podataka;
 4. za navigacijske podatke (izbor frekvencije NAV, razdaljina DME-a, geografska širina, geografska dužina, brzina u odnosu na zemlju i zanošenje) nisu raspoloživi signali u digitalnom obliku.
- (f) Pojedinačni parametri koji se mogu dobiti izračunom iz drugih snimljenih parametara, ne moraju se snimati, ako je nadležnom tijelu to prihvatljivo.
- (g) Podaci se moraju dobiti iz izvora u zrakoplovu koji omogućuju točnu korelaciju s podacima koji se prikazuju letačkoj posadi.
- (h) Uređaj za snimanje podataka o letu mora početi snimati podatke prije nego što se zrakoplov može početi kretati na vlastiti pogon te se mora isključiti nakon što se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (i) Uređaj za snimanje podataka o letu mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

OPS 1.725

Uređaji za snimanje podataka o letu – 3

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.725)

- (a) Operator ne smije operirati bilo kojim turbinskim zrakoplovom za koji je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. lipnja 1990., čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju veća od 5 700 kg, ako nije opremljen uređajem za snimanje podataka o letu, koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i ako nije dostupna metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz medija na koji su pohranjeni.
- (b) Uređaj za snimanje podataka o letu mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje 25 posljednjih sati njegovog rada.
- (c) Uređaj za snimanje podataka o letu mora, uz navođenje vremena, snimati:
1. parametre navedene u Tablici A Dodatka 1. stavku OPS 1.725.
 2. za one zrakoplove s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg koji pripadaju tipu za koji je certifikacija tipa prvi put izvedena nakon 30. rujna 1969., dodatne parametre od 6 do 15b iz Tablice B iz Dodatka 1. stavku OPS 1.725. Ako je nadležnom tijelu to prihvatljivo, parametri 13, 14 i 15b iz Tablice B iz Dodatka 1. stavku OPS 1.725 ne moraju se snimati, ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:
 - i. senzor nije odmah na raspolaganju;
 - ii. sustav za snimanje podataka o letu nema dostatan kapacitet;
 - iii. potrebna je izmjena opreme za generiranje podataka; i
 3. Ako sustav za snimanje podataka ima dostatan kapacitet, senzor je odmah dostupan i nije potrebna izmjena opreme koja generira podatke:
 - i. za zrakoplove za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana 1. siječnja 1989. ili kasnije, s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg, ali ne većom od 27 000 kg, parametre 6 do 15b iz Tablice B iz Dodatka 1. stavku OPS 1.725; i
 - ii. za zrakoplove za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 1. siječnja 1987., s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg, preostale parametre iz Tablice B iz Dodatka 1. stavku OPS 1.725.

- (d) Pojedinačni parametri koji se mogu dobiti izračunom iz drugih snimljenih parametara, ne moraju se snimati, ako je nadležnom tijelu to prihvatljivo.
- (e) Podaci se moraju dobiti iz izvora u zrakoplovu koji omogućuju točnu korelaciju s podacima koji se prikazuju letačkoj posadi.
- (f) Uređaj za snimanje podataka o letu mora početi snimati podatke prije nego što se zrakoplov može početi kretati na vlastiti pogon te se mora isključiti nakon što se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (g) Uređaj za snimanje podataka o letu mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalazanju u vodi.

OPS 1.727

Kombinirani uređaj za snimanje

- (a) Zahtjev za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i uređaj za snimanje podataka o letu može se ispuniti:
 1. jednim kombiniranim uređajem za snimanje ako zrakoplov mora biti opremljen samo uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini ili samo uređajem za snimanje podataka o letu; ili
 2. jednim kombiniranim uređajem za snimanje, ako zrakoplov, čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju 5 700 kg ili manje, mora biti opremljen uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i uređajem za snimanje podataka o letu; ili
 3. dvama kombiniranim uređajima za snimanje, ako zrakoplov s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg, mora biti opremljen uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i uređajem za snimanje podataka o letu.
- (b) Kombinirani uređaj za snimanje je uređaj za snimanje tijekom leta, koji snima:
 1. svu glasovnu komunikaciju i zvukove okoline, koji se zahtijevaju odgovarajućim stavkom o uređaju za snimanje zvuka u pilotskoj kabini; i
 2. sve parametre koji se zahtijevaju odgovarajućim stavkom o uređaju za snimanje podataka o letu, s istim specifikacijama koje se zahtijevaju tim stavcima.

OPS 1.730

Sjedala, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sustavi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom ako nije opremljen:
 1. sjedalom ili ležajem za svaku osobu staru dvije godine ili više;
 2. sigurnosnim pojasom, sa ili bez dijagonalne ramene trake, ili sigurnosnim sustavom vezivanja za upotrebu na svakom putničkom sjedalu za svakog putnika starog dvije godine ili više;
 3. uređajem za sigurnosno vezivanje djece, prihvatljivim nadležnom tijelu, za svako dojenče;
 4. osim kako je predviđeno u donjem podstavku (c), sigurnosnim pojasom s ramenim sigurnosnim sustavom vezivanja za svako sjedalo letačke posade i za bilo koje sjedalo pokraj pilotskog sjedala, s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio tijela osobe koja sjedi na tom sjedalu;
 5. osim kako je predviđeno u donjem podstavku (c), sigurnosnim pojasom s ramenim sigurnosnim sustavom vezivanja za svako sjedalo kabinske posade i sjedala promatrača. Međutim, ovim se zahtjevom ne sprečava da članovi kabinske posade, kojih je više od potrebnog broja kabinske posade, koriste putnička sjedala; i
 6. sjedalima za članove kabinske posade smještenim u blizini zahtijevanih izlaza za nuždu koji se nalaze u istoj razini, s tim da su prihvatljiva i druga mjesta, ako bi hitna evakuacija putnika bila olakšana time što bi članovi kabinske posade sjedili na drugim mjestima. Takva sjedala su okrenuta prema naprijed ili nazad unutar 15 ° u odnosu na uzdužnu os zrakoplova.
- (b) Svi sigurnosni pojasevi s ramenim sigurnosnim sustavima vezivanja moraju imati jednu točku za otkopčavanje.

- (c) Sigurnosni pojas s dijagonalnom ramenom trakom za zrakoplove čija najveća dopuštena masa pri polijetanju nije veća od 5 700 kg ili sigurnosni pojas za zrakoplove čija najveća dopuštena masa pri polijetanju nije veća od 2 730 kg, mogu biti dozvoljeni umjesto sigurnosnog pojasa s ramenim sigurnosnim sustavom vezivanja, ako njegova ugradnja nije razumno izvediva.

OPS 1.731

Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Operator ne smije operirati zrakoplovom u kojemu sva putnička mjesta nisu vidljiva iz pilotske kabine, ako nije opremljen uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.

OPS 1.735

Unutarnja vrata i zavjese

Operator ne smije operirati zrakoplovom ako nije ugrađena sljedeća oprema:

- (a) u zrakoplovu s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 19, vrata između putničkog odjeljka i pilotske kabine s oznakom 'samo za posadu' i s mehanizmom za zaključavanje, kako bi se spriječilo da ih putnici otvaraju bez dopuštenja člana letачke posade;
- (b) mehanizam za otvaranje svakih vrata koja odjeljuju putnički odjeljak od nekog drugog odjeljka u kojem se nalaze izlazi za nuždu. Ovaj mehanizam za otvaranje mora biti lako dostupan;
- (c) ako je, da bi se došlo do izlaza za nuždu s bilo kojeg putničkog sjedala, potrebno proći kroz vrata ili zavjesu koji razdvajaju putničku kabinu od ostalih prostora, ta vrata ili zavjesa moraju imati mehanizam kojim ih se drži u otvorenom položaju;
- (d) natpis na svakim unutarnjim vratima ili pokraj svake zavjese kroz koje se prilazi izlazu za nuždu za putnike, na kojem piše da tijekom polijetanja i slijetanja moraju biti pričvršćeni u otvorenom položaju; i
- (e) uređaj za svakog člana posade, za otključavanje bilo kojih vrata koja su uobičajeno dostupna putnicima i koja putnici mogu zaključati.

OPS 1.745

Kompleti za prvu pomoć

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom ako nije opremljen kompletima za prvu pomoć, koji su lako dostupni za upotrebu, u sljedećem omjeru:

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj potrebnih kompleta za prvu pomoć
0 do 99	1
100 do 199	2
200 do 299	3
300 i više	4

- (b) Operator osigurava da se kompleti za prvu pomoć:

- periodično pregledavaju kako bi se u mogućem opsegu potvrdilo, da se njihov sadržaj održava u stanju potrebnom za njihovu predviđenu upotrebu; i
- dopunjavaju u redovitim vremenskim razmacima, u skladu s uputama koje se nalaze na njihovim oznakama, ili kako nalažu okolnosti.

OPS 1.755

Komplet za hitnu medicinsku pomoć

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 30, ako nije opremljen kompletom za hitnu medicinsku pomoć, ako je bilo koja točka na planiranoj ruti udaljena više od 60 minuta letenja (pri uobičajenoj putnoj brzini) od aerodroma na kojem se može očekivati da je na raspolaganju stručna medicinska pomoć.
- (b) Zapovjednik osigurava da lijekove daju samo kvalificirani liječnici, medicinske sestre ili osoblje sa sličnim kvalifikacijama.
- (c) Uvjeti za prijevoz
 - 1. Komplet za hitnu medicinsku pomoć mora biti zaštićen od prašine i vlage i mora se prevoziti u sigurnosnim uvjetima, po mogućnosti u pilotskoj kabini; i
 - 2. Operator osigurava da se pribori za hitnu medicinsku pomoć:
 - i. periodično pregledavaju kako bi se u mogućem opsegu potvrdilo, da se njihov sadržaj održava u stanju potrebnom za njihovu predviđenu upotrebu; i
 - ii. dopunjavaju u redovitim vremenskim razmacima, u skladu s uputama koje se nalaze na njihovim oznakama, ili kako nalažu okolnosti.

OPS 1.760

Kisik za prvu pomoć

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s održavanjem tlaka, na visinama iznad 25 000 ft, kada se zahtijeva prisutnost člana kabinske posade u zrakoplovu, ako nije opremljen zalihom nerazrijeđenog kisika za putnike koji, zbog fizioloških razloga, mogu zahtijevati kisik nakon gubitka tlaka zraka u kabini. Količina kisika izračunava se upotrebom prosječne brzine protoka od najmanje tri litre pri standardnoj temperaturi, vlazi i tlaku (STPD) u minuti po osobi i mora biti dovoljna za ostatak leta nakon gubitka tlaka zraka u kabini, kada je visina kabine veća od 8 000 ft ali nije veća od 15 000 ft, za najmanje 2 % putnika koji se prevoze, ali ni u kojem slučaju ne za manje od jedne osobe. Broj jedinica za raspodjelu mora biti dovoljan, ali ni u kojem slučaju manji od dvije, s mehanizmom koji kabinskom osoblju omogućuje upotrebu zalihe.
- (b) Količina kisika za prvu pomoć koja se zahtijeva za određeni let određuje se na temelju barometarske visine kabine i trajanja leta, u skladu s operativnim postupcima koji se utvrđuju za svaki let i rutu.
- (c) Postojeća oprema za kisik mora omogućavati stvaranje masovnog protoka do svakog korisnika od najmanje četiri litre u minuti pri STDP-u. Može se osigurati način smanjenja protoka na najmanje dvije litre u minuti pri STDP-u, na bilo kojoj visini.

OPS 1.770

Dodatni kisik – zrakoplovi s održavanjem tlaka

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.770)

- (a) Općenito
 - 1. Operator ne smije operirati zrakoplovom s održavanjem tlaka, na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ako nema dodatnu opremu za kisik, kojom se može pohraniti i razdijeliti zaliha kisika koja se zahtijevaju ovim stavkom.
 - 2. Potrebna količina dodatnog kisika određuje se na temelju barometarske visine kabine, trajanja leta i pretpostavke da će do pogreške u održavanju tlaka u kabini doći na visini ili na točki leta koja je najkritičnija sa stajališta potrebe za kisikom i da će se zrakoplov, nakon kvara, spustiti u skladu s postupcima za slučaj nužde navedenim u letačkom priručniku zrakoplova na sigurnu visinu za letenje tom rutom, što će omogućiti nastavak sigurnog leta i slijetanja.

3. Smatra se da je nakon pogreške u održavanju tlaka u kabini barometarska visina kabine jednaka barometarskoj visini zrakoplova, osim ako se nadležnom tijelu ne dokaže da nikakva moguća pogreška u kabini ili u sustavu za održavanje tlaka neće uzrokovati izjednačavanje barometarske visine kabine i barometarske visine zrakoplova. Pod tim uvjetima, dokazana najveća barometarska visina kabine može se koristiti kao osnova za određivanje zalihe kisika.

(b) Zahtjevi za opremu za kisik i za zalihe kisika

1. Članovi letačke posade

- i. Svaki član letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini mora biti opskrbljen dodatnim kisikom u skladu s Dodatkom 1. Ako se sve osobe na sjedalima u pilotskoj kabini opskrbljuju iz izvora zaliha kisika za letačku posadu, one se u smislu opskrbe kisikom smatraju članovima letačke posade na dužnosti. U smislu opskrbe kisikom, osobe na sjedalima u pilotskoj kabini koje se ne opskrbljuju iz izvora za letačku posadu, smatraju se putnicima.
- ii. Članovi letačke posade, koji nisu obuhvaćeni gornjim podstavkom (b) točkom 1. podtočkom i. smatraju se, u smislu opskrbe kisikom, putnicima.
- iii. Maske za kisik moraju biti smještene tako da su na dohvat članovima letačke posade, dok se nalaze na svojim dodijeljenim radnim mjestima.
- iv. Maske za kisik za članove letačke posade u zrakoplovima pod tlakom koji lete na visini iznad 25 000 ft, moraju biti maske koje brzo opskrbljuju kisikom.

2. Članovi kabinske posade, dodatni članovi posade i putnici

- i. Članovi kabinske posade i putnici opskrbljuju se dodatnim kisikom u skladu s Dodatkom 1., osim kada se primjenjuje donja podtočka v. U smislu opskrbe kisikom, članovi kabinske posade koji se prevoze uz najmanji potreban broj kabinske posade i dodatni članovi posade, smatraju se putnicima.
- ii. Zrakoplovi koji su namijenjeni za letove na barometarskim visinama iznad 25 000 ft moraju biti opremljeni dostatnim brojem rezervnih dovoda kisika i maski i/ili dostatnim brojem prijenosnih jedinica kisika s maskama za sve zahtijevane članove kabinske posade. Rezervni dovodi i/ili prijenosne jedinice kisika moraju biti jednoliko raspoređeni po kabini kako bi se osigurala trenutačna raspoloživost kisika svakom zahtijevanom članu kabinske posade bez obzira na njegov/njezin smještaj u vrijeme greške u održavanju tlaka u kabini.
- iii. Zrakoplovi koji su namijenjeni za letove na barometarskim visinama iznad 25 000 ft moraju biti opremljeni jedinicom za raspodjelu kisika, povezanom s terminalnim mjestima za opskrbu kisikom koja su trenutačno dostupna svakoj osobi na bilo kojem sjedalu. Ukupan broj jedinica za raspodjelu i dovod mora biti najmanje 10 % veći od broja sjedala. Dodatne se jedinice moraju jednako rasporediti kroz cijelu kabinu.
- iv. Zrakoplovi koji su namijenjeni za letove na barometarskim visinama iznad 25 000 ft ili koji se, ako lete na ili ispod 25 000 ft, ne mogu unutar četiri minute sigurno spustiti na 13 000 ft te za koje je individualna svjedočba o plovidbenosti prvi put izdana 9. studenoga 1998. ili kasnije, moraju imati opremu za kisik koja se automatski aktivira i koja je izravno dostupna svakoj osobi na njezinom sjedalu. Ukupan broj jedinica za raspodjelu i dovod mora biti najmanje 10 % veći od broja sjedala. Dodatne se jedinice moraju jednako rasporediti kroz cijelu kabinu.
- v. Zahtjevi za opskrbu kisikom, kako su navedeni u Dodatku 1., za zrakoplove koji nisu certificirani za letenje na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, mogu se smanjiti za cjelokupno vrijeme letenja na barometarskim visinama kabine između 10 000 ft i 13 000 ft za sve zahtijevane članove kabinske posade i za najmanje 10 % putnika, ako se zrakoplov, na svim točkama rute kojom leti, može unutar četiri minute sigurno spustiti na barometarsku visinu kabine od 13 000 ft.

OPS 1.775

Dodatni kisik – zrakoplovi bez održavanja tlaka

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.775)

(a) Općenito

1. Operator ne smije operirati zrakoplovom bez održavanja tlaka, na visinama iznad 10 000 ft, ako nema dodatnu opremu za kisik, koja može pohraniti i razdijeliti potrebne zalihe kisika.

2. Količina dodatnog kisika za održavanje na životu potrebna za pojedini let određuje se na temelju visina leta i trajanja leta, u skladu s operativnim postupcima utvrđenim u operativnom priručniku za svaki let i s rutama kojima se leti te s postupcima u slučaju nužde navedenim u operativnom priručniku.
 3. Zrakoplov namijenjen za letove na barometarskim visinama iznad 10 000 ft mora biti opremljen opremom koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Zahtjevi za zalihe kisika
1. Članovi letačke posade. Svaki član letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini mora biti opskrbljen dodatnim kisikom u skladu s Dodatkom 1. Ako se sve osobe na sjedalima u pilotskoj kabini opskrbljuju iz izvora kisika za letačku posadu, tada se one, u smislu opskrbe kisikom, smatraju članovima letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini.
 2. Članovi kabinske posade, dodatni članovi posade i putnici. Članovi kabinske posade i putnici opskrbljuju se kisikom u skladu s Dodatkom 1. Članovi kabinske posade koji se prevoze uz najmanji potreban broj kabinske posade i dodatni članovi kabinske posade, u smislu opskrbe kisikom smatraju se putnicima.

OPS 1.780

Zaštitna oprema za disanje za posadu

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s održavanjem tlaka ili zrakoplovom bez održavanja tlaka s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg ili s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 19, ako nema:
1. opremu za zaštitu očiju, nosa i usta za svakog člana letačke posade dok je na dužnosti u pilotskoj kabini, te za opskrbu kisikom tijekom najmanje 15 minuta. Zaštitna oprema za disanje (PBE) može se opskrbljivati dodatnim kisikom koji se zahtijeva stavkom OPS 1.770 podstavkom (b) točkom 1. ili stavkom OPS 1.775 podstavkom (b) točkom 1. Osim toga, kada je broj letačke posade veći od jedan, a ne prevozi se kabinska posada, u zrakoplovu mora biti prijenosni PBE za zaštitu očiju, nosa i usta jednog člana letačke posade i za njegovu opskrbu plinom za disanje tijekom najmanje 15 minuta; i
 2. dovoljno prijenosnih PBE-a za zaštitu očiju, nosa i usta svih potrebnih članova kabinske posade i za njihovu opskrbu plinom za disanje tijekom najmanje 15 minuta.
- (b) PBE koji je namijenjen za letačku posadu, mora biti prikladno smješten u pilotskoj kabini i lako dostupan za trenutačnu upotrebu svakog zahtijevanog člana letačke posade na njegovom radnom mjestu.
- (c) PBE namijenjen za kabinsku posadu mora biti ugrađen u blizini radnog mjesta svakog zahtijevanog člana kabinske posade.
- (d) Mora se predvidjeti dodatan, lako dostupan prijenosni PBE koji mora biti smješten kod ili u blizini ručnih aparata za gašenje požara, koji se zahtijevaju stavkom OPS 1.790 podstavcima (c) i (d), osim kada je aparat za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret, u kojem slučaju PBE mora biti smješten izvan tog odjeljka, ali u blizini ulaza u njega.
- (e) Tijekom upotrebe, PBE ne smije sprečavati komunikaciju koja se zahtijeva stavcima OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 i OPS 1.850.

OPS 1.790

Ručni aparati za gašenje požara

Operator ne smije operirati zrakoplovom, ako nije opremljen ručnim aparatima za gašenje požara za upotrebu u odjeljcima za posadu, putnike i, prema potrebi, u odjeljcima za teret te u kuhinjama, u skladu sa sljedećim:

- (a) Vrsta i količina sredstva za gašenje mora biti primjerena vrstama požara koji se mogu dogoditi u odjeljcima u kojima se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima za osoblje mora biti takve da je opasnost od koncentracije štetnog plina svedena na najmanju moguću mjeru;

- (b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara, koji sadrži halon 1211 (bromoklorodifluoro-metan, CBrClF₂) ili drugo odgovarajuće sredstvo za gašenje, mora biti prikladno smješten u pilotskoj kabini za upotrebu od strane letачke posade;
- (c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini ili lako dostupan za upotrebu u njoj;
- (d) Najmanje jedan lako dostupan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakome odjeljku za teret ili prtljagu klase A ili klase B te u svakome odjeljku za teret klase E, kojem članovi posade mogu pristupiti tijekom leta; i
- (e) Najmanje sljedeći broj ručnih aparata za gašenje požara mora biti prikladno smješteno u putničkom odjeljku (odjeljcima):

Najveći odobreni broj putničkih sjedala	Broj aparata za gašenje požara
7 do 30	1
31 do 60	2
61 do 200	3
201 do 300	4
301 do 400	5
401 do 500	6
501 do 600	7
601 ili više	8

Kada se zahtijevaju dva ili više aparata za gašenje požara, oni moraju biti ravnomjerno raspoređeni u putničkom odjeljku.

- (f) Najmanje jedan od zahtijevanih aparata za gašenje požara smještenih u putničkom odjeljku zrakoplova čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala najmanje 31 i najviše 60 te najmanje dva aparata za gašenje požara smještena u putničkom odjeljku zrakoplova čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala 61 ili više, moraju sadržavati halon 1211 (bromoklorodi-fluorometan, CBrClF₂) ili odgovarajuće sredstvo za gašenje požara.

OPS 1.795

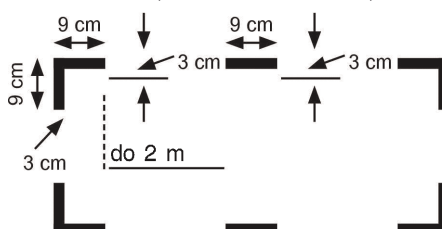
Sjekire i željezne poluge za razbijanje

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s najvećom dozvoljenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg ili s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od devet, ako nije opremljen najmanje jednom sjekirom ili željeznom polugom za razbijanje, smještenom u pilotskoj kabini. Ako je najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 200, potrebna je dodatna sjekira ili željezna poluga za razbijanje, smještena u kuhinji ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.
- (b) Sjekire i željezne poluge za razbijanje, smještene u putničkom odjeljku, ne smiju biti vidljive putnicima.

OPS 1.800

Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na trupu zrakoplova naznačena mjesta prikladna za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, operator osigurava da su takva mjesta označena kako je dolje prikazano. Boja oznaka je crvena ili žuta i prema potrebi su obrubljene bijelim da se razlikuju od pozadine. Ako su kutne oznake udaljene više od 2 metra, umeću se središnje linije dimenzija 9 cm x 3 cm, tako da susjedne oznake nisu udaljene više od 2 metra.



OPS 1.805

Sredstva za evakuaciju u slučaju nužde

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s visinom praga izlaza za nuždu:
1. koji je više od 1,83 metra (6 ft) iznad tla dok se zrakoplov nalazi na tlu s izvučenim stajnim trapom; ili
 2. koji bi bio više od 1,83 metra (6 ft) iznad tla nakon loma ili neizvlačenja jedne ili više nogu stajnog trapa i za koji je zahtjev za certifikaciju tipa prvi put predan 1. travnja 2000. ili kasnije,
- ako kod svakog izlaza nema na raspolaganju opremu ili uređaje, pri čemu se primjenjuju točke 1. ili 2., koji omogućuju putnicima i posadi da u slučaju nužde sigurno dosegnu tlo.
- (b) Takva oprema ili uređaji ne moraju se predvidjeti na izlazima iznad krila, ako je mjesto na kojem završava put izlaza za slučaj nužde koje je naznačeno na konstrukciji zrakoplova, manje od 1,83 metara (6 ft) iznad tla dok je zrakoplov na zemlji, stajni trap izvučen, a zakrilca u položaju za polijetanje ili slijetanje, ovisno koja je od pozicija zakrilaca viša u odnosu na zemlju.
- (c) U zrakoplovima koji moraju imati odvojeni izlaz za nuždu za letачku posadu i:
1. za koje je najniža točka izlaza za nuždu više od 1,83 metara (6 ft) iznad tla s izvučenim stajnim trapom; ili,
 2. za koje je zahtjev za certifikat tipa prvi put predan 1. travnja 2000. ili kasnije, koji bi bio više od 1,83 metara (6 ft) iznad zemlje nakon loma ili neizvlačenja jedne ili više nogu stajnog trapa,
- mora postojati uređaj koji svim članovima letачke posade pomaže u spuštanju, kako bi u slučaju nužde sigurno dosegli tlo.

OPS 1.810

Megafoni

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 60 i kojim se prevozi jedan ili više putnika, ako nije opremljen prijenosnim baterijskim megafonima, koji su lako dostupni članovima posade za upotrebu tijekom evakuacije u slučaju nužde, u skladu sa sljedećom tablicom:
1. Za svaku putničku kabinu:
- | Broj putničkih sjedala | Potreban broj megafona |
|------------------------|------------------------|
| 61 do 99 | 1 |
| 100 ili više | 2 |
2. Za zrakoplove s više od jedne putničke kabine, u svim slučajevima kada je ukupni broj putničkih sjedala veći od 60, potreban je najmanje jedan megafon.

OPS 1.815

Osvjetljenje u slučaju nužde

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom kojim se prevoze putnici, s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od devet, ako nije opremljen sustavom za osvjetljenje u slučaju nužde koji ima neovisno napajanje energijom, radi olakšavanja evakuacije zrakoplova. Sustav za osvjetljenje u slučaju nužde mora uključivati:
1. Za zrakoplove koji imaju najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 19:
 - i. Izvore općeg osvjetljenja kabine;
 - ii. Unutarnje osvjetljenje u područjima izlaza za nuždu u razini poda; i
 - iii. Osvjetljene oznake izlaza za nuždu i znakove za određivanje položaja.

- iv. Za zrakoplove za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev predan prije 1. svibnja 1972. i kada lete noću, vanjsko osvjetljenje za slučaj nužde na svim izlazima iznad krila i na izlazima na kojima se zahtijevaju sredstva za pomoć pri silaženju.
 - v. Za zrakoplove za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev predan 1. svibnja 1972. ili kasnije i kada lete noću, vanjsko osvjetljenje za slučaj nužde na svim izlazima za nuždu za putnike.
 - vi. Za zrakoplove za koje je certifikat tipa prvi put izdana 1. siječnja 1958. ili kasnije, sustav za označivanje puta za spašavanje u blizini poda u putničkom odjeljku (odjeljcima).
2. Za zrakoplove čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala 19 ili manje i koji su certificirani u skladu s certifikacijskim specifikacijama iz CS-25 ili CS-23:
 - i. Izvore za opće osvjetljenje kabine;
 - ii. Unutarnje osvjetljenje u područjima izlaza za nuždu; i
 - iii. Osvjetljene oznake izlaza za nuždu i znakove za određivanje položaja.
 3. Za zrakoplove čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala 19 ili manje i koji nisu certificirani u skladu s certifikacijskim specifikacijama iz CS-25 ili CS-23, izvore za opće osvjetljenje kabine.
- (b) Operator ne smije noću operirati zrakoplovom kojim se prevoze putnici, čiji je najveći dopušteni broj putničkih sjedala devet ili manje, ako nije opremljen izvorom za opće osvjetljenje kabine radi olakšavanja evakuacije zrakoplova. Sustav može koristiti kupolasta svjetla ili druge izvore osvjetljenja koji su već ugrađeni u zrakoplov i koji mogu nastaviti raditi i nakon isključivanja akumulatora zrakoplova.

OPS 1.820

Odašiljač za lociranje u slučaju nužde

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom koji ima odobrenje za prijevoz više od 19 putnika, ako nije opremljen najmanje:
1. jednim automatskim odašiljačem za lociranje u slučaju nužde (ELT) ili dvama ELT-ovima bilo kojeg tipa; ili
 2. dvama ELT-ovima, od kojih, za zrakoplove za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008., jedan mora biti automatski.
- (b) Operator ne smije operirati zrakoplovom koji ima odobrenje za prijevoz 19 putnika ili manje, ako nije opremljen najmanje:
1. jednim ELT-om bilo kojeg tipa; ili
 2. jednim automatskim ELT-om za zrakoplove za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008.
- (c) Operator osigurava da svi ELT-ovi koji se nalaze u zrakoplovu radi ispunjavanja gornjih zahtjeva, rade u skladu s odgovarajućim odredbama ICAO Priloga 10. sveska III.

OPS 1.825

Prsluci za spašavanje

- (a) Kopneni zrakoplovi. Operator ne smije operirati kopnenim zrakoplovom:
1. ako leti iznad vode i na udaljenosti većoj od 50 nautičkih milja od obale; ili
 2. ako polijeće ili slijeće na aerodrom na kojemu je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće moglo doći do pristajanja na vodu,

ako nije opremljen prslucima za spašavanje sa svjetlima za određivanje položaja preživjelih, za svaku osobu u zrakoplovu. Svaki prsluk za spašavanje mora biti smješten na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je upotrebu predviđen. Prsluci za spašavanje za dojenčad mogu se zamijeniti drugim odobrenim sredstvima za plutanje, koja su opremljena svjetlom za određivanje položaja preživjelih.

- (b) Hidroavioni i amfibije. Operator ne smije operirati hidroavionom ili amfibijom na vodi, ako nije opremljen prslucima za spašavanje sa svjetlima za određivanje položaja preživjelih, za svaku osobu u zrakoplovu. Svaki prsluk za spašavanje mora biti smješten na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je upotrebu predviđen. Prsluci za spašavanje za dojenčad mogu se zamijeniti drugim odobrenim sredstvima za plutanje, koja su opremljena svjetlom za određivanje položaja preživjelih.

OPS 1.830

Splavi za spašavanje i ELT-ovi za preživljavanje za duge letove iznad vode

- (a) Kod letova iznad vode, operator ne smije operirati zrakoplovom na udaljenosti od kopna prikladnog za prisilno slijetanje, koja premašuje:
1. 120 minuta leta putnom brzinom ili 400 nautičkih milja, ovisno što je manje, za zrakoplove koji mogu nastaviti let do aerodroma pri kvaru kritične pogonske jedinice ili jedinica na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjerenja; ili
 2. 30 minuta leta putnom brzinom ili 100 nautičkih milja, ovisno što je manje, za sve ostale zrakoplove,
- ako nema opremu navedenu u donjim podstavcima (b) i (c).
- (b) Dovoljan broj splavi za spašavanje za sve osobe iz zrakoplova. Ako nisu osigurane dodatne splavi dostatnog kapaciteta, nosivost i sjedeća mjesta koji su veći od nominalnog kapaciteta splavi, moraju biti takvi da omogućuju prihvat svih osoba iz zrakoplova u slučaju gubitka jedne splavi s najvećim nominalnim kapacitetom. Splavi za spašavanje moraju biti opremljene:
1. svjetlom za određivanje položaja preživjelih; i
 2. opremom za spašavanje primjerenom predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu; i
- (c) Najmanje dva odašiljač za lociranje u slučaju nužde (ELT(S)), koji mogu odašiljati signale na frekvencijama za opasnost, koje su propisane u ICAO Prilogu 10. svesku V. poglavlju 2.

OPS 1.835

Oprema za preživljavanje

Operator ne smije operirati zrakoplovom iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, ako nije opremljen sljedećim:

- (a) signalnom opremom za odašiljanje pirotehničkih signala za opasnost opisanih u ICAO Prilogu 2.;
- (b) najmanje jednim ELT(S)-om koji može odašiljati signale na frekvencijama za opasnost, koje su propisane u ICAO Prilogu 10. svesku V. poglavlju 2.; i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u zrakoplovu,
- osim što se oprema koja je navedena u točki (c) ne mora nositi, ako zrakoplov:
1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kojem potraga i spašavanje nisu posebno teški, koja odgovara razdoblju od:
 - i. 120 minuta leta putnom brzinom s jednim motorom u kvaru, za zrakoplove koji mogu nastaviti let do aerodroma pri kvaru kritične pogonske jedinice ili jedinica na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjerenja; ili
 - ii. 30 minuta leta putnom brzinom za sve ostale zrakoplove, ili
 2. za zrakoplove koji su certificirani u skladu s certifikacijskim specifikacijama iz CS-25 ili odgovarajućim specifikacijama, na ne većoj udaljenosti od one koja odgovara letu u trajanju 90 minuta putnom brzinom od područja koje je prikladno za prisilno slijetanje.

OPS 1.840.

Hidroavioni i amfibije – razna oprema

- (a) Operator ne smije operirati hidroavionom ili amfibijom na vodi, ako nisu opremljeni:
1. sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućavanje vezanja, sidrenja ili manevriranja zrakoplovom na vodi, koji su primjereni veličini i težini zrakoplova te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
 2. opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je to primjereno.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.715

Uređaji za snimanje podataka o letu – 1 – Popis parametara koji se moraju snimati

Tablica A1 - Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg

Napomena: Brojevi u lijevom stupcu su serijski brojevi iz dokumenta EUROCAE ED55

BROJ	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	INDICIRANA BRZINA
4	SMJER
5	UOBIČAJENO UBRZANJE
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNI IZBOR FREKVENCije ODAŠILJANJA
9	POGONSKI POTISAK/SNAGA SVAKOG MOTORA I POLOŽAJ RUČICE ZA POTISAK/SNAGU U PILOTSKOJ KABINI, AKO JE PRIMJENJIVO
10	POLOŽAJ ZAKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
12	STATUS POVRATNOG POTISKA
13	POLOŽAJ ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI AERODINAMIČNE KOČNICE
14	UKUPNA ILI VANJSKA TEMPERATURA ZRAKA
15	MODUS I STATUS DJELOVANJA AUTOPILOTA, AUTOMATSKE KONTROLE POTISKA MOTORA I AFCS-a
16	LONGITUDINALNO UBRZANJE (OSOVINA TIJELA)
17	LATERALNO UBRZANJE

Tablica A2 - Zrakoplovi čija je najveća dopuštena masa pri polijetanju 5 700 kg ili manje

Napomena: Brojevi u lijevom stupcu su serijski brojevi iz dokumenta EUROCAE ED55

BROJ	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	INDICIRANA BRZINA
4	SMJER
5	UOBIČAJENO UBRZANJE
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNI IZBOR FREKVENCije ODAŠILJANJA
9	POGONSKI POTISAK/SNAGA SVAKOG MOTORA I POLOŽAJ RUČICE ZA POTISAK/SNAGU U PILOTSKOJ KABINI, AKO JE PRIMJENJIVO
10	POLOŽAJ ZAKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
12	STATUS POVRATNOG POTISKA
13	POLOŽAJ ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI AERODINAMIČNE KOČNICE
14	UKUPNA ILI VANJSKA TEMPERATURA ZRAKA
15	STATUS DJELOVANJA AUTOPILOTA, AUTOMATSKE KONTROLE POTISKA MOTORA
16	NAPADNI KUT (AKO POSTOJI ODGOVARAJUĆI SENZOR)
17	LONGITUDINALNO UBRZANJE (OSOVINA TIJELA)

Tablica B - Dodatni parametri za zrakoplove s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg

Napomena: Brojevi u lijevom stupcu su serijski brojevi iz dokumenta EUROCAE ED55

BROJ	PARAMETAR
18	PRIMARNE KOMANDE LETA – POLOŽAJ UPRAVLJAČKE POVRŠINE I/ILI KOMANDE PILOTA (DUBINA, NAGIB, SMJER)
19	POLOŽAJ VISINSKOG TRIMERA
20	VISINA IZMJERENA RADIOVISINOMJEROM
21	VERTIKALNO ODSTUPANJE OD SNOPA (PUTANJA PONIRANJA ILS-a ILI VISINE MLS-a)
22	HORIZONTALNO ODSTUPANJE OD SNOPA (LOKALIZATOR ILS-a ILI AZIMUT MLS-a)
23	PRELET PREKO RADIOFAR MARKERA (MARKER BEACON)
24	UPOZORENJA
25	REZERVIRANO (PREPORUČUJE SE IZBOR FREKVENCije NAVIGACIJSKOG PRIJEMNIKA)
26	REZERVIRANO (PREPORUČUJE SE DME UDALJENOST)
27	STATUS „SQUAT“ PREKIDAČA STAJNOG TRAPA ILI STATUS ZRAK/ZEMLJA
28	SUSTAV ZA UPOZORAVANJE NA BLIZINU TLA
29	NAPADNI KUT
30	UPOZORENJE NA NISKI TLAK (HIDRAULIČNI I PNEUMATSKI SUSTAV)
31	BRZINA U ODNOSU NA ZEMLJU
32	POLOŽAJ STAJNOG TRAPA ILI POLOŽAJ IZBORNIKA STAJNOG TRAPA

Tablica C - Zrakoplovi opremljeni elektroničkim sustavima sa zaslonom

Napomena: Brojevi u srednjem stupcu su serijski brojevi iz Tablice A1.5 dokumenta EUROCAE ED55

BROJ	BROJ	PARAMETAR
33	6	ODABRANE BAROMETARSKJE POSTAVKE (SVAKO PILOTSKO MJESTO)
34	7	ODABRANA VISINA
35	8	ODABRANA BRZINA
36	9	ODABRANI MACHOV BROJ
37	10	ODABRANA VERTIKALNA BRZINA
38	11	ODABRANI SMJER
39	12	ODABRANA PUTANJA LETA
40	13	ODABRANA VISINA ODLUKE
41	14	FORMAT PRIKAZIVANJA EFIS-a
42	15	FORMAT PRIKAZIVANJA ZA VIŠESTRUKJE FUNKCIJE/MOTORE/UPOZORAVANJE

Dodatak 1. stavku OPS 1.720

Uređaji za snimanje podataka o letu – 2 – Popis parametara koji se moraju snimati

Tablica A - Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg

BROJ	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	INDICIRANA BRZINA
4	SMJER
5	UOBIČAJENO UBRZANJE
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNI IZBOR FREKVENCije ODAŠILJANJA OSIM AKO NE POSTOJI ALTERNATIVNI NAČIN SINKRONIZIRANJA FDR I CVR ZAPISA
9	SNAGA SVAKOG MOTORA
10	POLOŽAJ ZAKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
12	POLOŽAJ POVROTNOG POTISKA (SAMO ZA TURBOMLAŽNE ZRAKOPLOVE)
13	POLOŽAJ ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI IZBOR AERODINAMIČNE KOČNICE
14	VANJSKA TEMPERATURA ZRAKA ILI UKUPNA TEMPERATURA ZRAKA
15a	STATUS DJELOVANJA AUTOPILOTA
15b	MODUSI RADA AUTOPILOTA, STATUS DJELOVANJA I OPERATIVNI MODUSI AUTOMATSKE KONTROLE POTISKA MOTORA I AFCS-a

Tablica B - Dodatni parametri za zrakoplove s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg

BROJ	PARAMETAR
16	LONGITUDINALNO UBRZANJE
17	LATERALNO UBRZANJE
18	PRIMARNE KOMANDE LETA – POLOŽAJ UPRAVLJAČKE POVRŠINE I/ILI KOMANDE PILOTA (DUBINA, NAGIB I SMJER)
19	POLOŽAJ VISINSKOG TRIMERA
20	VISINA IZMJERENA RADIOVISINOMJEROM
21	ODSTUPANJE OD PUTANJE PONIRANJA
22	ODSTUPANJE OD LOKALIZATORA
23	PRELET PREKO RADIOFAR MARKERA (MARKER BEACON)
24	GLAVNA UPOZORENJA
25	IZBOR FREKVENCije NAV 1 I NAV 2
26	UDALJENOST DME 1 I DME 2
27	STATUS „SQUAT“ PREKIDAČA STAJNOG TRAPA
28	SUSTAV ZA UPOZORAVANJE NA BLIZINU TLA
29	NAPADNI KUT
30	HIDRAULIKA, SVAKI SUSTAV (NIZAK TLAK)
31	NAVIGACIJSKI PODACI
32	POLOŽAJ STAJNOG TRAPA ILI IZBORNIKA STAJNOG TRAPA

Dodatak 1. stavku OPS 1.725

Uređaji za snimanje podataka o letu – 3 – Popis parametara koji se moraju snimati

Tablica A - Zrakoplovi s najvećom dopušenom masom pri polijetanju većom od 5 700 kg

BROJ	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO BROJANJE VREMENA
2	BAROMETARSKA VISINA
3	INDICIRANA BRZINA
4	SMJER
5	UOBIČAJENO UBRZANJE

Tablica B - Dodatni parametri za zrakoplove s najvećom dopušenom masom pri polijetanju većom od 27 000 kg

BROJ	PARAMETAR
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNI IZBOR FREKVENCije ODAŠILJANJA OSIM AKO NE POSTOJI ALTERNATIVNI NAČIN SINKRONIZIRANJA FDR I CVR ZAPISA
9	SNAGA SVAKOG MOTORA
10	POLOŽAJ ZAKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILCA ILI IZBOR KOMANDE U PILOTSKOJ KABINI
12	POLOŽAJ POVRATNOG POTISKA (SAMO ZA TURBOMLAZNE ZRAKOPLOVE)
13	POLOŽAJ ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI IZBOR AERODINAMIČNE KOČNICE
14	VANJSKA TEMPERATURA ZRAKA ILI UKUPNA TEMPERATURA ZRAKA
15a	STATUS DJELOVANJA AUTOPILOTA
15b	MODUSI RADA AUTOPILOTA, STATUS DJELOVANJA I OPERATIVNI MODUSI AUTOMATSKE KONTROLE POTISKA MOTORA I AFCS-a
16	LONGITUDINALNO UBRZANJE
17	LATERALNO UBRZANJE
18	PRIMARNE KOMANDE LETA – POLOŽAJ UPRAVLJAČKE POVRŠINE I/ILI KOMANDE PILOTA (DUBINA, NAGIB I SMJER)
19	POLOŽAJ VISINSKOG TRIMERA
20	VISINA IZMJERENA RADIOVISINOMJEROM
21	ODSTUPANJE OD PUTANJE PONIRANJA
22	ODSTUPANJE OD LOKALIZATORA
23	PRELET PREKO RADIOFAR MARKERA (MARKER BEACON)
24	GLAVNA UPOZORENJA
25	IZBOR FREKVENCije NAV 1 I NAV 2
26	UDALJENOST DME 1 I DME 2
27	STATUS „SQUAT“ PREKIDAČA STAJNOG TRAPA
28	SUSTAV ZA UPOZORAVANJE NA BLIZINU TLA
29	NAPADNI KUT
30	HIDRAULIKA, SVAKI SUSTAV (NIZAK TLAK)
31	NAVIGACIJSKI PODACI (ZEMLJOPISNA ŠIRINA, ZEMLJOPISNA DUŽINA, BRZINA U ODNOSU NA ZEMLJU I KUT ZANOŠENJA)
32	POLOŽAJ STAJNOG TRAPA ILI IZBORNIKA STAJNOG TRAPA

Dodatak 1. stavku OPS 1.770

Kisik – Minimalni zahtjevi za dodatni kisik za zrakoplove s održavanjem tlaka tijekom i nakon prisilnog spuštanja

Tablica 1.

(a)	(b)
OPSKRBA ZA:	TRAJANJE I BAROMETARSKA VISINA KABINE
1. Sve osobe koje sjede i koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft i cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft ali ne prelazi 13 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama, ali ni u kojem slučaju manje od: <ol style="list-style-type: none"> i. 30 minuta za zrakoplove certificirane za let na visinama koje ne prelaze 25 000 ft (<i>Napomena 2.</i>) ii. 2 sata za zrakoplove certificirane za let na visinama iznad 25 000 ft (<i>Napomena 3.</i>).
2. Sve zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft, ali ne manje od 30 minuta (<i>Napomena 2.</i>) i cijelo vrijeme leta kada je barometarska visina kabine veća od 10 000 ft, ali ne prelazi 13 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama
3. 100 % putnika (<i>Napomena 5.</i>)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od 10 minuta (<i>Napomena 4.</i>).
4. 30 % putnika (<i>Napomena 5.</i>)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 14 000 ft, ali ne prelazi 15 000 ft
5. 10 % putnika (<i>Napomena 5.</i>)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft, ali ne prelazi 14 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama

Napomena 1.: Za predviđenu opskrbu mora se uzeti u obzir barometarska visina kabine i profil spuštanja za dotične rute.

Napomena 2.: Minimalna zahtijevana opskrba je ona količina kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše dozvoljene visine leta zrakoplova na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 20 minuta leta na 10 000 ft.

Napomena 3.: Minimalna zahtijevana opskrba je ona količina kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše dozvoljene visine leta zrakoplova na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 110 minuta leta na 10 000 ft. Pri određivanju zahtijevane zalihe, može se uključiti kisik koji se zahtijeva stavkom OPS 1.780 podstavkom (a) točkom 1.

Napomena 4.: Minimalna zahtijevana opskrba je ona količina kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše dozvoljene visine leta zrakoplova na 15 000 ft u 10 minuta.

Napomena 5.: Za potrebe ove tablice 'putnici' su putnici koji se uistinu prevoze, uključujući dojenčad.

Dodatak 1. stavku OPS 1.775

Dodatni kisik za zrakoplove bez održavanja tlaka

Tablica 1.

(a)	(b)
OPSKRBA ZA:	TRAJANJE I BAROMETARSKA VISINA KABINE
1. Sve osobe koje sjede i koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft
2. Sve zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama tlaka iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama tlaka iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. 100 % putnika (vidjeti Napomenu)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (vidjeti Napomenu)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

Napomena: Za potrebe ove tablice 'putnici' su putnici koji se uistinu prevoze, uključujući djecu mlađu od 2 godine.

PODODJELJAK L

KOMUNIKACIJSKA I NAVIGACIJSKA OPREMA

OPS 1.845

Opći uvod

- (a) Operator osigurava da se let ne započinje ako komunikacijska i navigacijska oprema, koja se zahtijeva ovim stavkom nije:
1. odobrena i ugrađena u skladu sa zahtjevima koji se na nju primjenjuju, uključujući minimalni standard performanse te operativne zahtjeve i zahtjeve za plovidbenost;
 2. ugrađena na takav način da kvar bilo koje pojedinačne jedinice koja se zahtijeva za komunikaciju ili za navigaciju ili za oboje, ne rezultira kvarom druge jedinice koja je potrebna za komunikacijske ili navigacijske svrhe;
 3. u operativnom stanju za vrstu operacije koja se obavlja, osim kako je predviđeno u MEL-u (vidjeti stavak OPS 1.030); i
 4. razmještena tako da se, ako je mora koristiti jedan član letачke posade na svom mjestu tijekom leta, može lako koristiti s njegovog/njezinog mjesta. Kada jedan element opreme mora koristiti više od jednog člana letачke posade, ono mora biti ugrađeno tako da se lako upotrebljava s bilo kojeg mjesta na kojem se zahtijeva njegova upotreba.
- (b) Minimalni standardi performanse komunikacijske i navigacijske opreme su oni propisani u primjenjivim Europskim tehničkim standardima (ETSO), kako su navedeni u primjenjivim Specifikacijama europskih tehničkih standarda (CS-TSO), osim ako se operativnim propisima ili propisima o plovidbenosti ne zahtijevaju drugačiji standardi performanse. Komunikacijska i navigacijska oprema koja na dan početka primjene OPS-a ispunjava druge specifikacije za dizajn i performansu, a ne ETSO, može se i dalje upotrebljavati ili ugrađivati, osim ako u ovom pododjeljku nisu propisani dodatni zahtjevi. Komunikacijska i navigacijska oprema koja je već bila odobrena, ne mora ispunjavati revidirani ETSO ili revidiranu specifikaciju koja nije ETSO, osim ako se ne propiše retroaktivan zahtjev.

OPS 1.850

Radiooprema

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom ako nije opremljen radioopremom koja se zahtijeva za vrstu operacije koja se obavlja.
- (b) U slučajevima u kojima se ovim pododjeljkom zahtijevaju dva nezavisna (odvojena i potpuna) radio sustava, za svaki sustav mora biti ugrađena neovisna antena, osim pri upotrebi čvrsto podržane bežične antene ili drugih antenskih instalacija jednake pouzdanosti, kada je potrebna samo jedna antena.
- (c) Oprema za radio komunikaciju koja mora biti u skladu s gornjim podstavkom (a), mora također osiguravati komunikaciju na zrakoplovnoj frekvenciji za hitne slučajeve, 121,5 MHz.

OPS 1.855

Ploča za izbor zvuka

Operator ne smije operirati zrakoplovom prema IFR-u, ako nije opremljen pločom za izbor zvuka koja je dostupna svakom zahtijevanom članu letачke posade.

OPS 1.860

Radiooprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojima se leti prema vizualnim oznakama na zemlji

Operator ne smije operirati zrakoplovom prema VFR-u na rutama na kojima se leti prema vizualnim oznakama na zemlji, ako zrakoplov nije opremljen radiokomunikacijskom opremom koja u uobičajenim operativnim uvjetima mora ispunjavati sljedeće:

- (a) Komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim postajama;
- (b) Komunikaciju s odgovarajućim objektima kontrole zračnog prometa sa bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i
- (c) Primanje meteoroloških informacija.

OPS 1.865

Komunikacijska i navigacijska oprema za operacije prema IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se ne leti prema vizualnim oznakama na zemlji

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom prema IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji, ako zrakoplov nije opremljen opremom za radio komunikaciju i SSR transponderom i navigacijskom opremom u skladu sa zahtjevima službe zračnog prometa u području/područjima operacije.
- (b) Radiooprema. Operator osigurava da se radiooprema sastoji najmanje od:
 1. dva nezavisna radio komunikacijska sustava koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom sa bilo koje točke na ruti, uključujući odstupanja s rute; i
 2. SSR transpondera kakav se zahtijeva za rutu kojom se leti.
- (c) Za operacije na malim udaljenostima u NAT MNPS zračnom prostoru, koje ne prelaze Sjeverni Atlantik, zrakoplov može biti opremljen jednim komunikacijskim sustavom velikog doseg (sustav HF) samo ako su za dotični zračni prostor objavljeni alternativni komunikacijski postupci.
- (d) Navigacijska oprema. Operator osigurava da se navigacijska oprema
 1. sastoji najmanje od:
 - i. jednog prijemnog sustava VOR, jednog sustava ADF, jednog DME-a, osim što se sustav ADF ne mora instalirati ako se niti u jednoj fazi planiranog leta ne zahtijeva upotreba ADF-a;
 - ii. jednog ILS-a ili MLS-a, kada se za navigaciju pri prilaženju zahtijeva ILS ili MLS;
 - iii. jednog prijemnog sustava radiofar markera, kada je radiofar marker potreban za navigaciju pri prilaženju;
 - iv. jednog sustava prostorne navigacije, kada je prostorna navigacija potrebna za rutu kojom se leti;
 - v. dodatnog sustava DME na svakoj ruti ili dijelu rute, na kojima se navigacija temelji samo na signalima DME-a;
 - vi. dodatnog prijemnog sustava VOR na svakoj ruti ili dijelu rute, na kojima se navigacija temelji samo na signalima VOR-a;
 - vii. dodatnog sustava ADF na svakoj ruti ili dijelu rute, na kojima se navigacija temelji samo na signalima NDB-a; ili
 2. da je u skladu sa zahtijevanom navigacijskom performansom (RNP) za operaciju u dotičnom zračnom prostoru.

- (e) Operator može operirati zrakoplovom koji nije opremljen ADF-om ili navigacijskom opremom navedenom u gornjem podstavku (c) točki 1. podtočki vi. i/ili podstavku (c) točki 1. podtočki vii., pod uvjetom da je opremljen alternativnom opremom koju je za rutu kojom se leti odobrilo nadležno tijelo. Pouzdanost i točnost alternativne opreme mora omogućavati sigurnu navigaciju za planiranu rutu.
- (f) Operator osigurava da je tip VHF komunikacijske opreme, ILS lokalizatora i VOR prijemnika ugrađenih u zrakoplove kojima se operira prema IFR-u, odobren kao tip koji je u skladu sa standardima performanse u vezi s neosjetljivošću na FM.
- (g) Operator osigurava da zrakoplovi koji obavljaju ETOPS operacije imaju komunikacijske uređaje koji omogućuju komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom na uobičajenim visinama i visinama predviđenim za izvanredne situacije. Za ETOPS rute na kojima su na raspolaganju mogućnosti za govornu komunikaciju, mora se osigurati govorna komunikacija. Za sve ETOPS operacije koje traju više od 180 minuta, mora biti ugrađena pouzdana komunikacijska tehnologija zasnovana na glasovnoj ili podatkovnoj komunikaciji. Kada nisu na raspolaganju sredstva za glasovnu komunikaciju i kada glasovna komunikacija nije moguća ili je loše kvalitete, mora se osigurati komunikacija upotrebom alternativnih sustava.

OPS 1.866

Trasponder

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom ako nije opremljen:
1. SSR transponderom koji dojavljuje barometarsku visinu; i
 2. bilo kojim drugim SSR transponderom s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

OPS 1.870

Dodatna navigacijska oprema za operacije u zračnom prostoru MNPS

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom u zračnom prostoru MNPS ako nije opremljen navigacijskom opremom koja je u skladu sa specifikacijama minimalne navigacijske performanse, propisanim u dokumentu ICAO Doc 7030 u obliku regionalnih dopunskih postupaka.
- (b) Navigacijska oprema koja se zahtijeva ovim stavkom mora biti vidljiva i dostupna za upotrebu bilo kojem pilotu koji sjedi na svom radnom mjestu.
- (c) Za neograničene operacije u zračnom prostoru MNPS, zrakoplov mora biti opremljen dvama nezavisnim navigacijskim sustavima velikog dosega (LRNS).
- (d) Za operacije u zračnom prostoru MNPS na prijavljenim posebnim rutama, zrakoplov mora biti opremljen jednim navigacijskim sustavom velikog dosega (LRNS), osim ako nije drukčije propisano.

OPS 1.872

Oprema za operacije u definiranom zračnom prostoru sa smanjenim minimumom vertikalnog razdvajanja (RVSM)

- (a) Operator osigurava da su zrakoplovi kojima se upravlja u zračnom prostoru RVSM opremljeni:
1. dvama nezavisnima sustavima za mjerenje visine;
 2. sustavom za upozoravanje na visinu leta;
 3. automatskim sustavom za kontrolu visine; i
 4. transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa sustavom za dojavljivanje visine, koji se može priključiti na sustav za mjerenje visine koji se upotrebljava za održavanje visine.

OPS 1.873

Upravljanje elektroničkim navigacijskim podacima

- (a) Operator ne smije kao osnovni način navigacije upotrebljavati navigacijsku bazu podataka koja podržava navigacijsku aplikaciju u zrakoplovu, ako dobavljač navigacijske baze podataka ne posjeduje potvrdu 'Letter of Acceptance' (LoA) tipa 2 ili jednakovrijednu potvrdu.
- (b) Ako dobavljač baze podataka operatora ne posjeduje LoA tipa 2 ili jednakovrijedan dokument, operator ne smije upotrebljavati proizvode elektroničkih navigacijskih podataka, ako nadležno tijelo nije odobrilo postupke operatora kojima se osigurava da primijenjeni postupak i isporučeni proizvodi ispunjavaju jednake standarde cjelovitosti.
- (c) Operator ne smije upotrebljavati proizvode elektroničkih navigacijskih podataka za druge navigacijske aplikacije, ako nadležno tijelo nije odobrilo postupke operatora kojima se osigurava da primijenjeni postupak i isporučeni proizvodi ispunjavaju standarde cjelovitosti prihvatljive za namjeravanu upotrebu podataka.
- (d) Operator mora nastaviti pratiti postupak i proizvode u skladu sa zahtjevima stavka OPS 1.035.
- (e) Operator mora primijeniti postupke koji osiguravaju pravovremenu raspodjelu i unos najnovijih i nepromijenjenih elektroničkih navigacijskih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

PODODJELJAK M

ODRŽAVANJE ZRAKOPLOVA

OPS 1.875

Općenito

- (a) Operator ne smije operirati zrakoplovom, ako zrakoplov ne održava i ne pušta u upotrebu organizacija koja je odgovarajuće odobrena/prihvaćena u skladu s dijelom 145, osim što predpoletne preglede ne mora nužno obavljati organizacija iz dijela 145.
 - (b) Zahtjevi u vezi s kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova, koji moraju biti u skladu sa zahtjevima za certificiranje operatora iz stavka OPS 1.180, navedeni su u dijelu M.
-

PODODJELJAK N

LETAČKA POSADA

OPS 1.940

Sastav letačke posade

(vidjeti Dodatke 1. i 2. stavku OPS 1.940)

(a) Operator osigurava:

1. da su sastav letačke posade i broj članova letačke posade na mjestima određenim za posadu, u skladu s letačkim priručnikom zrakoplova (AFM) te da nisu manji od minimumima navedenih u njemu;
2. da letačka posada uključuje dodatne članove letačke posade kada vrsta operacije to zahtijeva i da se ne smanjuje na broj manji od onog navedenog u operativnom priručniku;
3. da svi članovi letačke posade imaju primjenjivu i valjanu dozvolu, koja je prihvatljiva nadležnom tijelu, te da su odgovarajuće kvalificirani i stručni za obavljanje dužnosti koje su im dodijeljene;
4. da su utvrđeni postupci, koji su prihvatljivi nadležnom tijelu, za sprečavanje sastavljanja posade od više neiskusnih članova letačke posade;
5. da se za zapovjednika imenuje jedan pilot iz letačke posade, koji je kvalificiran za zapovjednika zrakoplova u skladu s važećim zahtjevima za licenciranje letačke posade, koji može obavljanje leta povjeriti drugom primjereno kvalificiranome pilotu; i
6. kada se AFM-om zahtijeva operater sustava zrakoplova, da letačka posada uključuje jednog člana posade koji ima dozvolu inženjera leta ili je primjereno kvalificiran član letačke posade i prihvatljiv je nadležnom tijelu.
7. kada koristi usluge članova letačke posade koji su samozaposlene osobe i/ili rade na najamnoj ili honorarnoj osnovi, da su ispunjeni uvjeti iz pododjeljka N. U vezi s tim, posebnu pažnju treba posvetiti ukupnom broju tipova ili varijanti zrakoplova na kojima član letačke posade može letjeti u svrhu komercijalnog zračnog prometa, koji ne smije premašiti zahtjeve navedene u stavcima OPS 1.980 i OPS 1.981, uključujući njegov rad kod drugog operatora. Članovi posade koji za operatora obavljaju dužnosti zapovjednika zrakoplova moraju prije početka linijskog letenja bez nadzora završiti početni tečaj operatora za upravljanje posadom (CRM), osim ako je član posade već prethodno završio početni tečaj operatora za CRM.

(b) Minimalna letačka posada za operacije prema IFR-u ili noću. Za operacije prema IFR-u ili noću, operator osigurava:

1. da se za sve turboelne zrakoplove s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od devet i za sve turbomlazne zrakoplove, minimalna letačka posada sastoji od dva pilota; ili
2. da ostalim zrakoplovima, osim onih obuhvaćenih gornjim podstavkom (b) točkom 1., upravlja jedan pilot, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz Dodatka 2. stavku OPS 1.940. Ako zahtjevi iz Dodatka 2. nisu ispunjeni, minimalnu letačku posadu čine dva pilota.

OPS 1.943

Početni tečaj operatora za upravljanje posadom (CRM)

- (a) Ako član letačke posade nije ranije završio početni tečaj operatora za upravljanje posadom (CRM) (bilo da se radi o novim zaposlenicima ili o postojećem osoblju), operator osigurava da član letačke posade završi početni tečaj za CRM. Novi zaposlenici moraju završiti početni tečaj operatora za CRM tijekom prve godine rada kod tog operatora.

- (b) Ako član letačke posade nije ranije bio osposobljen u vezi s ljudskim čimbenicima, potrebno je da prije početnog tečaja operatora za upravljanje posadom ili zajedno s njim, završi teoretski tečaj koji se temelji na programu o ljudskim sposobnostima i ograničenjima za ATPL (vidjeti zahtjeve koji se primjenjuju za izdavanje dozvola letačkom osoblju).
- (c) Početni tečaj za CRM održava najmanje jedan predavač za CRM, koji je prihvatljiv nadležnom tijelu i kojem pri obrađivanju određenih područja mogu pomagati stručnjaci.
- (d) Početni tečaj za CRM provodi se u skladu s detaljnim nastavnim programom, koji je uključen u operativni priručnik.

OPS 1.945

Konverzijsko osposobljavanje i provjera

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.945)

- (a) Operator osigurava:
 - 1. da član letačke posade mora završiti obuku za ovlaštenje za tip zrakoplova, koja ispunjava zahtjeve koji se primjenjuju na izdavanje dozvola letačkom osoblju, kada prelazi s jednog tipa zrakoplova na drugi tip ili klasu zrakoplova, za koje se zahtijeva novo ovlaštenje za tip ili klasu;
 - 2. da član letačke posade mora završiti konverzijski tečaj operatora, prije početka linijskog letenja bez nadzora:
 - i. kada prelazi na zrakoplov za koji se zahtijeva novo ovlaštenje za tip ili klasu; ili
 - ii. kada mijenja operatora;
 - 3. da konverzijsko osposobljavanje obavlja primjereno kvalificirano osoblje u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je uključen u operativni priručnik. Operator osigurava da je osoblje koje uključuje elemente CRM-a u konverzijsko osposobljavanje primjereno kvalificirano;
 - 4. da se opseg osposobljavanja koji se zahtijeva konverzijskim tečajem operatora određuje nakon razmatranja prethodnog osposobljavanja člana letačke posade, kako je zabilježeno u njegovoj/njezinoj evidenciji o osposobljavanju propisanoj u stavku OPS 1.985;
 - 5. da su minimalni standardi kvalifikacije i iskustva koji se zahtijevaju za članove letačke posade prije nego što krenu na konverzijsko osposobljavanje, navedeni u operativnom priručniku;
 - 6. da se svaki se član letačke posade podvrgava provjerama koje se zahtijevaju stavkom OPS 1.965 podstavkom (b), te osposobljavanju i provjerama koje se zahtijevaju stavkom OPS 1.965 podstavkom (d), prije početka linijskog letenja pod nadzorom;
 - 7. da se po završetku linijskog letenja pod nadzorom, obavlja provjera koja se zahtijeva stavkom OPS 1.965 podstavkom (c);
 - 8. da nakon započinjanja konverzijskog tečaja operatora, član letačke posade ne obavlja letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi dok se tečaj ne završi; i
 - 9. da su elementi osposobljavanja za CRM uključeni u konverzijski tečaj.
- (b) U slučaju promjene tipa ili klase zrakoplova, provjera koja se zahtijeva stavkom OPS 1.965 podstavkom (b), može se kombinirati s provjerom osposobljenosti za ovlaštenje za tip ili klasu, u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na izdavanje dozvola letačkom osoblju.
- (c) Konverzijski tečaj operatora i osposobljavanje za ovlaštenje za tip ili klasu, koji su potrebni za izdavanje dozvola letačkom osoblju, mogu se kombinirati.
- (d) Pilot koji polazi tečaj bez obavljenih sati letenja (ZFTT) mora:
 - 1. čim prije započeti linijsko letenje pod nadzorom, unutar 21 dana nakon završetka provjere stručnosti.

Ako linijsko letenje pod nadzorom ne započne unutar 21 dana, operator mora osigurati odgovarajuće osposobljavanje, koje je prihvatljivo nadležnom tijelu.

2. izvesti šest polijetanja i slijetanja na simulatoru letenja, koji mora ispunjavati zahtjeve za simulatore letenja i koji je odobrilo nadležno tijelo, najkasnije 21 dan nakon završetka provjere stručnosti.

Ovo osposobljavanje na simulatoru letenja vodi instruktor za ovlaštenje za tip zrakoplova (TRI(A)) koji sjedi na pilotskom sjedalu.

Po preporuci Zajedničkog odbora za operativno ocjenjivanje (JOEB, Joint Operational Evaluation Board) i uz odobrenje nadležnog tijela, broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti.

Ako se ova polijetanja i slijetanja ne obave unutar 21 dana, operator mora osigurati obuku za obnovu znanja, koja je prihvatljiva nadležnom tijelu;

3. prva četiri polijetanja i slijetanja u okviru linijskih letova pod nadzorom u zrakoplovu, izvesti pod nadzorom TRI(A) instruktora koji sjedi na pilotskom sjedalu.

Po preporuci Zajedničkog odbora za operativno ocjenjivanje (JOEB, Joint Operational Evaluation Board) i uz odobrenje nadležnog tijela, broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti.

OPS 1.950

Osposobljavanje u vezi s razlikama i upoznavanjem

- (a) Operator osigurava da član letачke posade završi:
 1. osposobljavanje u vezi s razlikama koje zahtijevaju dodatno znanje i osposobljavanje na odgovarajućem uređaju za osposobljavanje za zrakoplov:
 - i. kada upravlja drugom varijantom zrakoplova istog tipa ili drugim tipom iste klase, na kojem trenutačno leti; ili
 - ii. kada se mijenjaju oprema i/ili postupci na tipovima ili varijantama na kojima trenutačno leti;
 2. obuku upoznavanja, koja zahtijeva usvajanje dodatnog znanja:
 - i. kada upravlja drugim zrakoplovom istog tipa ili varijante; ili
 - ii. kada se mijenjaju oprema i/ili postupci na tipovima ili varijantama na kojima trenutačno leti.
- (b) Operator u operativnom priručniku navodi kada se zahtijeva takvo osposobljavanje u vezi s razlikama i upoznavanjem.

OPS 1.955

Imenovanje za zapovjednika

- (a) Operator osigurava da je za unaprjeđenje kopilota u zapovjednika i za pilote koji se zapošljavaju kao zapovjednici:
 1. u operativnom priručniku navedena minimalna razina iskustva, koja je prihvatljiva nadležnom tijelu; i
 2. da je za operacije s višečlanom posadom, pilot završio odgovarajuću obuku za zapovjednika.
- (b) Obuka za zapovjednika koja se zahtijeva gornjim podstavkom (a) točkom 2. mora biti specificirana u operativnom priručniku i uključivati najmanje sljedeće:
 1. osposobljavanje na STD-u (uključujući osposobljavanje za linijsko letenje) i/ili letачku obuku;
 2. provjeru stručnosti zapovjednika, koju provodi operator;

3. odgovornosti zapovjednika;
4. osposobljavanje za linijsko letenje u svojstvu zapovjednika pod nadzorom. Za pilote koji su već kvalificirani na tom tipu zrakoplova, zahtijeva se najmanje 10 sektora;
5. obavljanje linijske provjere zapovjednika, kako je propisano u stavku OPS 1.965 podstavku (c), i osposobljenost za rutu i aerodrom, kako je propisano u stavku OPS 1.975; i
6. elemente upravljanja posadom.

OPS 1.960

Zapovjednici koji posjeduju dozvolu komercijalnog pilota

(a) Operator osigurava da:

1. piloti koji posjeduju dozvolu komercijalnog pilota (Commercial Pilot Licence – CPL) ne upravljaju zrakoplovom, koji je u letačkom priručniku zrakoplova certificiran za operacije s jednim pilotom, ako:
 - i. kada obavlja prijevoz putnika prema vizualnim pravilima za letenje (VFR) izvan radijusa od 50 nm od aerodroma polaska, nema najmanje 500 sati ukupnog vremena letenja na zrakoplovima ili važeće odobrenje za instrumentalno letenje; ili
 - ii. kada upravlja tipom zrakoplova s više motora prema instrumentalnim pravilima letenja (IFR), nema najmanje 700 sati ukupnog letenja zrakoplovima, što uključuje 400 sati u svojstvu zapovjednika (u skladu sa zahtjevima koji vrijede za dozvole za letačku posadu), od kojih je 100 sati izvedeno prema IFR-u, uključujući 40 sati leta na zrakoplovu s više motora. 400 sati u svojstvu zapovjednika mogu se zamijeniti satima leta u svojstvu kopilota, na temelju izračuna u kojem dva sata leta u svojstvu kopilota odgovaraju jednom satu leta u svojstvu zapovjednika, pod uvjetom da su ti sati stečeni u okviru uspostavljenog sustava posade s više pilota, kakav se propisuje u operativnom priručniku;
2. osim gornjeg podstavka (a) točke 1. podtočke ii., kada leti prema IFR-u kao jedini pilot, moraju biti ispunjeni zahtjevi navedeni u Dodatku 2. stavku OPS 1.940; i
3. u operacijama s posadama koje se sastoje od više pilota, osim gornjeg podstavka (a) točke 1., a prije nego što počne upravljati zrakoplovom kao zapovjednik, pilot mora završiti obuku za zapovjednika propisanu u stavku OPS 1.955. podstavku (a) točki 2.

OPS 1.965

Periodično osposobljavanje i provjeravanje

(vidjeti Dodatke 1. i 2. stavku OPS 1.965)

(a) Općenito. Operator osigurava:

1. da je svaki član letačke posade uključen u periodično osposobljavanje i provjeravanje i da je to osposobljavanje i provjeravanje povezano s tipom ili varijantom zrakoplova na kojem član letačke posade leti;
2. da je program periodičnog osposobljavanja i provjeravanja utvrđen u operativnom priručniku i da ga je odobrilo nadležno tijelo;
3. da periodično osposobljavanje provodi sljedeće osoblje:
 - i. zemaljsko osposobljavanje i obuka za obnovu znanja – odgovarajuće kvalificirano osoblje;
 - ii. obuka u zrakoplovu/na STD-u – instruktor za ovlaštenje za tip (TRI), instruktor za klasu (CRI) ili u slučaju nastave na STD-u, instruktor na simulatoru letenja (SFI), pod uvjetom da TRI, CRI ili SFI ispunjavaju uvjete operatora u vezi s iskustvom i znanjem koji moraju biti dovoljni da mogu podučavati iz područja navedenih u stavku (a) podstavku 1. točki i. podtočkama A. i B. Dodatka 1. stavku OPS 1.965;
 - iii. obuka za upotrebu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme – odgovarajuće kvalificirano osoblje; i

- iv. upravljanje posadom (CRM):
- (A) uključivanje elemenata CRM-a u sve faze periodičnog osposobljavanja – svo osoblje koje provodi periodično osposobljavanje. Operator osigurava da je svo osoblje koje obavlja periodično osposobljavanje primjereno kvalificirano za uključivanje elemente CRM-a u ovo osposobljavanje;
 - (B) modularno osposobljavanje za CRM – najmanje jedan instruktor CRM-a koji je prihvatljiv nadležnom tijelu i kojem u obradi određenih područja mogu pomoći stručnjaci;
4. da periodično provjeravanje provodi sljedeće osoblje:
- i. provjere stručnosti koje provodi operator - ispitivač za ovlaštenje za tip (TRE), ispitivač za klasu (CRE) ili, ako se provjera obavlja na STD-u, TRE, CRE ili ispitivač na simulatoru letenja (SFE), koji su osposobljeni za koncepte CRM-a i provjeru vještina za CRM;
 - ii. linijske provjere – primjereno kvalificirani zapovjednici zrakoplova koje imenuje operator i koji su prihvatljivi nadležnom tijelu;
 - iii. provjeravanje osposobljenosti za upotrebu opreme za nuždu i sigurnosne opreme – primjereno kvalificirano osoblje.
- (b) Provjera stručnosti koju provodi operator
1. Operator osigurava:
- i. da se za svakog član letačke posade obavljaju provjere stručnosti koje provodi operator, radi dokazivanja njegove/njezine stručnosti u obavljanju uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka; i
 - ii. da se provjera provodi bez vanjskih vizualnih oznaka kada se od člana letačke posade zahtijeva da leti prema IFR-u;
 - iii. da se za svakog člana letačke posade obavljaju provjere stručnosti koje provodi operator, kao dio uobičajenog dopunskog osposobljavanja letačke posade.
2. Razdoblje valjanosti provjere stručnosti koju provodi operator je šest kalendarskih mjeseci i ostatak mjeseca u kojem je izvedena. Ako je izvedena tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere stručnosti koju provodi operator, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 6 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne provjere stručnosti.
- (c) Linijska provjera. Operator osigurava da svaki član letačke posade prođe linijsku provjeru u zrakoplovu radi dokazivanja njegove/njezine stručnosti u obavljanju uobičajenih linijskih operacija koje su opisane u operativnom priručniku. Razdoblje valjanosti linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci i ostatak mjeseca u kojem je izvedena. Ako je izvedena tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne linijske provjere, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne linijske provjere.
- (d) Osposobljavanje za upotrebu opreme za nuždu i sigurnosne opreme i provjeravanje osposobljenosti za upotrebu te opreme. Operator osigurava da svaki član letačke posade prođe osposobljavanje i provjeru u vezi sa smještajem i upotrebom sve opreme za nuždu i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu. Razdoblje valjanosti provjere osposobljenosti za upotrebu opreme za nuždu i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci i ostatak mjeseca u kojem je izvedena. Ako je izvedena tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere osposobljenosti za upotrebu opreme za nuždu i sigurnosne opreme, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne provjere osposobljenosti za upotrebu opreme za nuždu i sigurnosne opreme.
- (e) CRM. Operator osigurava:
- 1. da su elementi CRM-a ugrađeni u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja; i
 - 2. da svaki član letačke posade prođe posebno modularno osposobljavanje za CRM. Sve važnije teme osposobljavanja za CRM moraju se obraditi tijekom razdoblja od najviše tri godine;
- (f) Zemaljsko osposobljavanje i obuka za obnovu znanja. Operator osigurava da svaki član letačke posade prođe zemaljsko osposobljavanje i obuku za obnovu znanja najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci. Ako se osposobljavanje obavlja unutar tri kalendarska mjeseca prije isteka razdoblja od 12 kalendarskih mjeseci, sljedeće zemaljsko osposobljavanje i obuka za obnovu znanja moraju se obaviti u roku od 12 kalendarskih mjeseci od izvornog datuma isteka prethodnog zemaljskog osposobljavanja i obuke za obnovu znanja.

- (g) Osposobljavanje u zrakoplovu/na STD-u. Operator osigurava da svaki član letачke posade prođe osposobljavanje u zrakoplovu/na STD-u najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci. Ako se osposobljavanje obavlja unutar tri kalendarska mjeseca prije isteka razdoblja od 12 kalendarskih mjeseci, sljedeće osposobljavanje u zrakoplovu/na STD-u mora se obaviti u roku od 12 kalendarskih mjeseci od izvornog datuma isteka prethodnog osposobljavanja u zrakoplovu/na STD-u.

OPS 1.968

Kvalificiranost pilota za upravljanje zrakoplovom s bilo kojeg pilotskog sjedala

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.968)

- (a) Operator osigurava:
1. da je pilot koji se može rasporediti za upravljanje zrakoplovom s bilo kojeg pilotskog sjedala, završio odgovarajuće osposobljavanje i provjeru; i
 2. da je program osposobljavanja i provjere naveden u operativnom priručniku i prihvatljiv nadležnom tijelu.

OPS 1.970

Nedavno iskustvo

- (a) Operator osigurava:
1. da se pilot ne raspoređuje na posao upravljanja zrakoplovom kao dio minimalne certificirane posade, bilo kao pilot koji leti ili pilot koji ne leti, ako nije izveo tri polijetanja i tri slijetanja u prethodnih 90 dana kao pilot koji leti, u zrakoplovu ili na simulatoru letenja istog tipa/klase.
 2. da se pilot koji nema valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje ne raspoređuje na posao upravljanja zrakoplovom tijekom noći kao zapovjednik zrakoplova, ako nije izveo najmanje jedno noćno slijetanje tijekom prethodnih 90 dana kao pilot koji leti, u zrakoplovu ili na simulatoru letenja istog tipa/klase.
- (b) Razdoblje od 90 dana propisano u točki (a) podtočkama 1. i 2., može se produžiti na najviše 120 dana linijskog letenja pod nadzorom instruktora ili ispitivača za ovlaštenje za tip. Za razdoblja duža od 120 dana, zahtjev u vezi s nedavnim iskustvom ispunjava se letom za vježbu ili upotrebom simulatora letenja za tip zrakoplova koji će se koristiti.

OPS 1.975

Osposobljenost za rutu i aerodrom

- (a) Operator osigurava da je pilot, prije nego što se imenuje zapovjednikom zrakoplova ili pilotom kojem zapovjednik zrakoplova može povjeriti obavljanje leta, stekao odgovarajuće znanje o ruti kojom će letjeti te o aerodromima (uključujući alternativne aerodrome), uređajima i postupcima koje će upotrebljavati.
- (b) Razdoblje valjanosti kvalifikacije osposobljenosti za rutu i aerodrom je 12 kalendarskih mjeseci i ostatak:
1. mjeseca stjecanja kvalifikacije; ili
 2. mjeseca posljednje operacije na ruti ili do aerodroma.
- (c) Kvalifikacija osposobljenosti za rutu i za aerodrom ponovno se ocjenjuje letenjem na ruti ili do aerodroma, unutar razdoblja valjanosti propisanoga gornjim podstavkom (b).
- (d) Ako se to ponovno ocjenjivanje obavlja unutar posljednja tri kalendarska mjeseca valjanost prethodne kvalifikacije osposobljenosti za rutu i za aerodrom, razdoblje valjanosti traje od datuma ponovnog ocjenjivanja do 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne kvalifikacije osposobljenosti za rutu i za aerodrom.

OPS 1.978

Alternativni program za osposobljavanje i kvalifikaciju

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.978)

- (a) Nakon najmanje dvije godine kontinuiranih operacija, operator može zahtjeve u vezi s osposobljavanjem i provjeravanjem za letačku posadu navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.978 podstavku (a), zamijeniti alternativnim programom za osposobljavanje i kvalifikaciju (ATQP) koji je odobrilo nadležno tijelo. Dvije godine kontinuiranih operacija može se smanjiti prema slobodnoj odluci nadležnog tijela.
- (b) ATQP mora obuhvaćati osposobljavanje i provjeravanje kojima se uspostavlja i održava razina stručnosti, za koju se dokazalo da nije manja od razine stručnosti koja se postiže pridržavanjem odredaba iz stavaka OPS 1.945, 1.965 i 1.970. Standard osposobljavanja i kvalifikacije letačke posade mora se uspostaviti prije uvođenja ATQP-a; moraju se također specificirati zahtijevani standardi osposobljavanja i kvalifikacije na temelju ATQP-a.
- (c) Operator koji podnosi zahtjev za odobrenje provedbe ATQP-a mora nadležnom tijelu dostaviti plan provedbe u skladu sa stavkom (c) Dodatka 1. stavku OPS 1.978.
- (d) Uz provjere koje se zahtijevaju stavcima OPS 1.965 i 1.970, operator mora osigurati da se za svakog člana letačke posade obavi linijski usmjereno ocjenjivanje (LOE - Line Oriented Evaluation).
1. Linijski usmjereno ocjenjivanje (LOE) obavlja se na simulatoru. LOE se može obaviti s drugim odobrenim ATQP osposobljavanjem.
 2. Razdoblje valjanosti LOE-a je 12 kalendarskih mjeseci i ostatak mjeseca u kojem je izveden. Ako je izveden tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodnog LOE-a, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka tog prethodnog LOE-a.
- (e) Nakon dvije godine operiranja u okviru odobrenog ATQP-a, operator može, uz odobrenje nadležnog tijela, produžiti razdoblje valjanosti iz stavaka OPS 1.965 i 1.970 kako slijedi:
1. provjera stručnosti koju provodi operator – 12 kalendarskih mjeseci i ostatak mjeseca u kojem je izvedena. Ako je izvedena tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere stručnosti koju provodi operator, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne provjere stručnosti;
 2. linijska provjera – 24 kalendarska mjeseca i ostatak mjeseca u kojem je izvedena. Ako je izvedena tijekom posljednjih šest kalendarskih mjeseci valjanosti prethodne linijske provjere, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 24 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne linijske provjere. Linijska provjera se, uz odobrenje nadležnog tijela, može kombinirati s linijski orijentiranom ocjenom kvalitete (LOQE);
 3. provjeravanje osposobljenosti za upotrebu opreme za nuždu i sigurnosne opreme - 24 kalendarska mjeseca i ostatak mjeseca u kojem je izvedeno. Ako je izvedeno tijekom posljednjih šest kalendarskih mjeseci valjanosti prethodne provjere, razdoblje valjanosti traje od datuma obavljanja do 24 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne provjere.
- (f) ATQP je u nadležnosti imenovane odgovorne osobe.

OPS 1.980

Operacije na većem broju tipova ili varijanti

(vidjeti Dodatak 1. stavku OPS 1.980)

- (a) Operator osigurava da član letačke posade ne leti na većem broju tipova ili varijanti, ako nije za to osposobljen.
- (b) Kada se razmatraju operacije na većem broju tipova ili varijanti, operator osigurava da razlike i/ili sličnosti dotičnih zrakoplova opravdavaju takve operacije, vodeći računa o sljedećem:
1. razini tehnologije;
 2. operativnim postupcima;
 3. karakteristikama upravljanja.

- (c) Operator osigurava da član letačke posade koji leti na većem broju tipova ili varijanti ispunjava sve zahtjeve propisane u pododjeljku N za svaki tip ili varijantu, osim ako mu je nadležno tijelo iskazalo povjerenje u vezi s ispunjavanjem uvjeta o osposobljavanju, provjeravanju i nedavnom iskustvu.
- (d) Za svaku operaciju na većem broju tipova ili varijanti, operator u operativnom priručniku navodi odgovarajuće postupke i/ili operativna ograničenja, koje odobrava nadležno tijelo i koji uključuju:
1. minimalnu razinu iskustva članova letačke posade;
 2. minimalnu razinu iskustva na jednom tipu ili varijanti, prije početka osposobljavanja za drugi tip ili varijantu i letenja na drugom tipu ili varijanti;
 3. postupak kojim se letačka posada koja je kvalificirana za jedan tip ili varijantu, osposobljava i kvalificira za drugi tip ili varijantu;
 4. sve primjenjive zahtjeve u vezi s nedavnim iskustvom za svaki tip ili varijantu.

OPS 1.981

Upravljanje helikopterom i zrakoplovom

- (a) Kada član letačke posade upravlja i helikopterima i zrakoplovima:
1. operator osigurava da su operacije helikopterom i zrakoplovom ograničene na jedan tip od svakog;
 2. operator navodi u operativnom priručniku odgovarajuće postupke i/ili operativna ograničenja koje odobrava nadležno tijelo.

OPS 1.985

Evidencija o osposobljavanju

- (a) Operator:
1. vodi evidenciju o svim osposobljavanjima, provjeravanjima i kvalifikacijama propisanim u stavcima OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 i 1.975, koje obavi član letačke posade; i
 2. stavlja na raspolaganje evidenciju o svim konverzijskim i periodičnim osposobljavanjima i provjeravanjima, dotičnom članu letačke posade na zahtjev.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.940

Odmor članova letačke posade tijekom leta

- (a) Člana letačke posade može tijekom leta, na njegovoj/njezinoj dužnosti za komandama, zamijeniti drugi primjereno kvalificirani član letačke posade.
- (b) Odmor zapovjednika
1. Zapovjednik može obavljanje letom prenijeti na:
 - i. drugog kvalificiranog zapovjednika; ili
 - ii. samo za operacije iznad FL 200, na pilota koji je kvalificiran u skladu s donjim podstavkom (c).
- (c) Minimalni zahtjevi za pilota koji zamjenjuje zapovjednika:
1. valjana dozvola prometnog pilota aviona;
 2. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje (uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip), kako je propisano u stavku OPS 1.945;
 3. cjelokupno periodično osposobljavanje i provjeravanje kako je propisano u stavcima OPS 1.965 i OPS 1.968; i
 4. kvalifikacija osposobljenosti za rutu, kako je propisano u stavku OPS 1.975.
- (d) Odmor kopilota
1. Kopilota može zamijeniti:
 - i. drugi primjereno kvalificirani pilot; ili
 - ii. zamjenski kopilot za putovanje, koji je kvalificiran u skladu s donjim podstavkom (e).
- (e) Minimalni zahtjevi za zamjenskog kopilota za putovanje
1. važeća dozvola profesionalnog pilotska s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;
 2. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, kako je propisano u stavku OPS 1.945, osim zahtjeva u vezi s osposobljavanjem za polijetanje i slijetanje;
 3. cjelokupno periodično osposobljavanje i provjeravanje kako je propisano u stavku OPS 1.965, osim zahtjeva u vezi s osposobljavanjem za polijetanje i slijetanje; i
 4. djeluje u ulozi kopilota samo tijekom putovanja i ne ispod FL 200.
 5. ne zahtijeva se nedavno iskustvo, kako je propisano u stavku OPS 1.970. Pilot, međutim, mora obavljati osposobljavanje na simulatoru letenja za obnovu znanja i za obnovu vještine letenja u razdobljima ne dužim od 90 dana. Ova obuka za obnovu znanja može se kombinirati s osposobljavanjem koje je propisano u stavku OPS 1.965.
- (f) Odmor operatera sustava zrakoplova. Operatera sustava zrakoplova može tijekom leta zamijeniti član posade koji ima dozvolu inženjera leta ili član letačke posade s kvalifikacijom koja je prihvatljiva nadležnom tijelu.
-

Dodatak 2. stavku OPS 1.940

Operacije s jednim pilotom prema IFR-u ili noću

- (a) Zrakoplovima iz stavka OPS 1.940. podstavka (b) točke 2., može upravljati jedan pilot prema IFR-u ili noću, kada su ispunjeni sljedeći zahtjevi:
1. operator mora u operativni priručnik uključiti program konverzijskog i periodičnog osposobljavanja pilota, koji sadrži dodatne zahtjeve za letove s jednim pilotom;
 2. postupci u pilotskoj kabini moraju uključivati posebno:
 - i. upravljanje motorima i postupanje u slučaju nužde;
 - ii. upotrebu uobičajenih, neuobičajenih i hitnih kontrolnih lista;
 - iii. komunikaciju s ATC-om;
 - iv. postupke za odlazak i prilaženje;
 - v. upravljanje autopilotom; i
 - vi. upotrebu pojednostavljene dokumentacije tijekom leta;
 3. periodične provjere koje se zahtijevaju stavkom OPS 1.965, obavljaju se u ulozi jedinog pilota na tipu ili klasi zrakoplova u okružju koje je reprezentativno za operaciju;
 4. pilot mora imati najmanje 50 sati leta na određenom tipu ili klasi zrakoplova prema IFR-u, od kojih 10 sati kao zapovjednik; i
 5. najmanje nedavno iskustvo koje se zahtijeva za pilota koji obavlja operaciju s jednim pilotom prema IFR-u ili noću je pet IFR letova, uključujući tri instrumentalna prilaženja izvedena tijekom prethodnih 90 dana na tipu ili klasi zrakoplova kao jedini pilot. Ovaj se zahtjev može zamijeniti provjerom instrumentalnog prilaženja prema IFR-u na tipu ili klasi zrakoplova.
-

*Dodatak 1. stavku OPS 1.945***Konverzijska obuka koju provodi operator**

- (a) Konverzijska obuka koju provodi operator uključuje:
1. zemaljsko osposobljavanje i provjeru uključujući sustave zrakoplova te uobičajene, neuobičajene i hitne postupke;
 2. osposobljavanje i provjeru za upotrebu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme koji se moraju obaviti prije početka osposobljavanja u zrakoplovu;
 3. osposobljavanje i provjeru u zrakoplovu/na simulatoru letenja; i
 4. linijsko letenje pod nadzorom i linijsku provjeru.
- (b) Konverzijsko osposobljavanje obavlja se redosljedom navedenim u gornjem podstavku (a).
- (c) U konverzijsko osposobljavanje moraju biti uključeni elementi osposobljavanja za upravljanje posadom, koje provodi odgovarajuće kvalificirano osoblje.
- (d) Ako član letачke posade nije prethodno završio konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator, operator mora osigurati da osim navedenog u gornjem podstavku (a), član letачke posade završi opći tečaj prve pomoći i, prema potrebi, obuku za postupke prisilnog spuštanja zrakoplova na vodu upotrebom opreme u vodi.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.965

Periodično osposobljavanje i provjeravanje – Piloti

- (a) Periodično osposobljavanje. Periodično osposobljavanje uključuje:
1. Zemaljsko osposobljavanje i obuka za obnovu znanja:
 - i. program zemaljskog osposobljavanja i obuke za obnovu znanja uključuje:
 - (A) sustave zrakoplova;
 - (B) operativne postupke i zahtjeve, uključujući odleđivanje i sprečavanje zaleđivanja na tlu i onesposobljenost pilota; i
 - (C) pregled nesreća/nezgoda i drugih događaja.
 - ii. Znanje stečeno zemaljskim osposobljavanjem i obukom za obnovu znanja, provjerava se upitnikom ili drugim odgovarajućim metodama.
 2. Osposobljavanje u zrakoplovu/na STD-u:
 - i. Program osposobljavanja u zrakoplovu/na STD-u utvrđuje se tako da se svi glavni kvarovi sustava zrakoplova i povezani postupci uključe u prethodno trogodišnje razdoblje.
 - ii. Kada se u zrakoplovu obavljaju manevri s jednim motorom izvan pogona, simulira se kvar motora.
 - iii. Osposobljavanje u zrakoplovu/na STD-u može se kombinirati s provjerom stručnosti koju provodi operator.
 3. Osposobljavanje za upotrebu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme:
 - i. Program osposobljavanja za upotrebu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme može se kombinirati s provjerom upotrebe opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme i obavlja se u zrakoplovu ili na odgovarajućem alternativnom uređaju za osposobljavanje.
 - ii. Program osposobljavanja za upotrebu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme mora svake godine uključivati sljedeće:
 - (A) stvarnu upotrebu prsluka za spašavanje, ako su dio opreme zrakoplova;
 - (B) stvarnu upotrebu zaštitne opreme za disanje, ako je dio opreme zrakoplova;
 - (C) stvarno rukovanje aparatima za gašenje požara;
 - (D) predavanja o smještaju i upotrebu sve opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu;
 - (E) predavanja o smještaju i upotrebu svih vrsta izlaza; i
 - (F) sigurnosne postupke.
 - iii. Program osposobljavanja mora svake tri godine uključivati sljedeće:
 - (A) stvarnu upotrebu svih vrsta izlaza;
 - (B) pokazivanje metode koja se koristi za rukovanje toboganom, ako je dio opreme;
 - (C) stvarno gašenje požara korištenjem opreme koja odgovara onoj koja se nalazi u zrakoplovu ili gašenje simuliranog požara, osim što se za halonske protupožarne aparate može koristiti alternativna metoda koja je prihvatljiva nadležnom tijelu;
 - (D) učinke dima u zatvorenom prostoru i stvarnu upotrebu sve odgovarajuće opreme u simuliranom okruženju punom dima;
 - (E) stvarno rukovanje pirotehničkim sredstvima, stvarnim ili simuliranim, ako su dio opreme zrakoplova; i
 - (F) pokazivanje upotrebe splavi za spašavanje, ako su dio opreme zrakoplova.

4. Osposobljavanje za upravljanje posadom

- i. Elementi CRM-a moraju biti ugrađeni u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja; i
 - ii. mora se uspostaviti poseban modularni program osposobljavanja za CRM, tako da se sve sljedeće glavne teme osposobljavanja za CRM obuhvate tijekom razdoblja od najviše tri godine:
 - (A) ljudska pogreška i pouzdanost, lanac pogrešaka, sprečavanje i otkrivanje pogrešaka;
 - (B) sigurnosna kultura poduzeća, SOP-ovi, organizacijski čimbenici;
 - (C) stres, upravljanje stresom, zamor i budnost;
 - (D) prikupljanje i obrada podataka, svjesnost o situaciji, upravljanje radnim opterećenjem;
 - (E) donošenje odluka;
 - (F) komunikacija i koordinacija unutar i izvan pilotske kabine;
 - (G) vodstvo i timsko ponašanje, sinergija;
 - (H) automatizacija i filozofija korištenja automatizacije (ako je bitno za tip);
 - (I) posebne razlike koje se odnose na tip;
 - (J) analiza slučajeva;
 - (K) dodatna područja koja zahtijevaju posebnu pažnju, kako su navedena u programu za sprečavanje nesreća i za sigurnost leta (vidjeti stavak OPS 1.037).
 - iii. Operatori moraju uspostaviti postupke za ažuriranje svojih programa periodičnog osposobljavanja za CRM. Revizija programa provodi se tijekom razdoblja od najviše tri godine. Pri reviziji programa moraju se uzeti u obzir anonimni rezultati ocjene posade iz područja CRM-a i informacije utvrđene programom za sprečavanje nesreća i sigurnost leta.
- (b) Periodično provjeravanje. Periodično provjeravanje obuhvaća:
1. Provjere stručnosti koje provodi operator
 - i. Prema potrebi, provjere stručnosti koje provodi operator uključuju sljedeće manevre:
 - (A) prekinuto polijetanje, ako postoji simulator letenja, u suprotnom samo pokazne vježbe;
 - (B) polijetanje s kvarom motora između V1 i V2 ili čim dozvole sigurnosni uvjeti;
 - (C) precizno instrumentalno prilaženje do minimuma, s jednim motorom izvan pogona ako se radi o zrakoplovu s više motora;
 - (D) neprecizno prilaženje do minimuma;
 - (E) neuspjelo instrumentalno prilaženje od minimuma, s jednim motorom izvan pogona ako se radi o zrakoplovu s više motora; i
 - (F) slijetanje s jednim motorom izvan pogona. Za zrakoplove s jednim motorom zahtijeva se vježba prisilnog slijetanja.
 - ii. Kada se u zrakoplovu obavljaju manevri s motorom izvan pogona, mora se simulirati kvar motora.
 - iii. Osim provjera propisanih u gornjoj točki i. podtočkama (A) do (F), moraju se svakih 12 mjeseci ispuniti zahtjevi za izdavanje dozvola letačkom osoblju, što se može kombinirati s provjerama stručnosti koje provodi operator.

- iv. Za pilota koji leti samo prema VFR-u, mogu se izostaviti provjere propisane u gornjoj točki i. podtočkama C do E, osim prilaženja i produženja na drugi krug u zrakoplovu s više motora, s jednim motorom izvan pogona.
 - v. Provjere stručnosti koje provodi operator, mora provoditi ispitivač za ovlaštenje za tip.
2. Provjere upotrebe opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme. Provjeravaju se oni elementi koji su bili obuhvaćeni osposobljavanjem izvedenim u skladu s gornjim podstavkom (a) točkom 3.
3. Linijske provjere:
- i. Linijskim provjerama mora se utvrditi sposobnost za obavljanje cjelokupne linijske operacije na zadovoljavajući način, uključujući postupke prije i poslije leta i upotrebu predviđene opreme, kako je navedeno u operativnom priručniku.
 - ii. Moraju se ocijeniti vještine letačke posade za upravljanja posadom (CRM), u skladu s metodologijom koja je prihvatljiva nadležnom tijelu i objavljena u operativnom priručniku. Svrha takvog ocjenjivanja je:
 - (A) davanje povratnih informacija posadi kao cjelini i pojedinačno te određivanje ponovnog osposobljavanja; i
 - (B) poboljšanje sustava osposobljavanja za CRM.
 - iii. Ocjena CRM-a, sama po sebi, ne može biti razlog za neuspješnu linijsku provjeru.
 - iv. Ako se pilotima dodjeljuju dužnosti pilota koji leti i dužnosti pilota koji ne leti, oni se moraju provjeravati u odnosu na obje funkcije.
 - v. Linijske se provjere moraju obaviti u zrakoplovu.
 - vi. Linijske provjere moraju obavljati zapovjednici zrakoplova koje imenuje operator i koji su prihvatljivi nadležnom tijelu. Osoba koja obavlja linijsku provjeru, opisana u stavku OPS 1.965 podstavku (a) točki 4. podtočki ii., mora biti osposobljena za upotrebu načela CRM-a i za ocjenu vještina CRM-a i sjediti na sjedalu za promatrača, ako takvo postoji u zrakoplovu. U slučaju operacija na velike udaljenosti na kojima sudjeluje dodatna operativna letačka posada, ta osoba može ispuniti ulogu zamjenskog pilota za putovanje i ne sjedi na niti jednom pilotskom sjedalu tijekom polijetanja, odlaska, početnog putovanja, spuštanja, prilaženja i slijetanja. Njegove/njezine ocjene CRM-a temelje se isključivo na opažanjima tijekom davanja početnih uputa, kabinskih uputa, uputa za pilotsku kabinu i tijekom onih faza u kojima on/ona sjedi na sjedalu za promatrača.

Dodatak 2. stavku OPS 1.965

Periodično osposobljavanje i provjeravanje — Operater sustava zrakoplova

- (a) Periodično osposobljavanje i provjeravanje operatera sustava zrakoplova mora ispunjavati zahtjeve za pilote i sve dodatne posebne dužnosti, osim onih elemenata koji se ne odnose na operatere sustava zrakoplova.
 - (b) Periodično osposobljavanje i provjeravanje operatera sustava zrakoplova održava se, kad god je to moguće, istodobno s periodičnim osposobljavanjem i provjerama pilota.
 - (c) Linijsku provjeru obavlja zapovjednik kojeg imenuje operator i koji je prihvatljiv nadležnom tijelu, ili instruktor ili ispitivač za ovlaštenje za tip za operatere sustava zrakoplova.
-

*Dodatak 1. stavku OPS 1.968***Kvalificiranost pilota za upravljanje zrakoplovom s bilo kojeg pilotskog sjedala**

- (a) Zapovjednici čije dužnosti također zahtijevaju da upravljaju zrakoplovom s desnog sjedala i obavljaju dužnosti kopilota, ili zapovjednici koji moraju obavljati dužnosti u vezi s osposobljavanjem ili ispitivanjem s desnog sjedala, moraju završiti dodatno osposobljavanje i provjeravanje kako je navedeno u operativnom priručniku, istodobno s provjerama stručnosti koje provodi operator, propisane u stavku OPS 1.965 podstavku (b). To dodatno osposobljavanje mora uključivati najmanje sljedeće:
1. kvar motora tijekom polijetanja;
 2. prilaženje i produžavanje na drugi krug s jednim motorom izvan pogona; i
 3. slijetanje s jednim motorom izvan pogona.
- (b) Kada se manevri bez jednog motora obavljaju u zrakoplovu, mora se simulirati kvar motora.
- (c) Ako pilot upravlja s desnog sjedala, moraju biti valjane i obnovljene provjere koje su u skladu s OPS-om obvezne za upravljanje s lijevog sjedala.
- (d) Pilot koji zamjenjuje zapovjednika, istodobno s provjerama stručnosti koje provodi operator i koje su propisane u stavku OPS 1.965 podstavku (b), mora dokazati iskustvo u vježbama i postupcima, koji inače ne bi bili odgovornost zamjenskog pilota. Kada razlike između operacije s lijevog i desnog sjedala nisu značajne (na primjer zbog upotrebe autopilota), postupak se može obavljati s bilo kojeg sjedala.
- (e) Pilot koji nije zapovjednik zrakoplova i koji zauzima lijevo sjedalo, istodobno s provjerama stručnosti koje provodi operator i koje su propisane u stavku OPS 1.965 podstavku (b), mora dokazati iskustvo u vježbama i postupcima, koji bi inače bili odgovornost zapovjednika zrakoplova u svojstvu pilota koji ne leti. Kada razlike između operacija s lijevog i desnog sjedala nisu značajne (na primjer zbog upotrebe autopilota), postupak se može obavljati s bilo kojeg sjedala.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.

Alternativni program za osposobljavanje i kvalifikaciju

- (a) ATQP operatora može se primijeniti na sljedeće zahtjeve koji se odnose na osposobljavanje i kvalifikaciju:
1. stavak OPS 1.450 i Dodatak 1. stavku OPS 1.450 — Operacije pri smanjenoj vidljivosti — Osposobljavanje i kvalifikacija;
 2. stavak OPS 1.945. — Konverzijsko osposobljavanje i provjera i Dodatak 1. stavku OPS 1.945;
 3. stavak OPS 1.950 Osposobljavanje u vezi s razlikama i upoznavanjem;
 4. stavak OPS 1.955 podstavak (b) — Imenovanje za zapovjednika;
 5. OPS 1.965 Periodično osposobljavanje i provjeravanje i dodaci 1. i 2. stavku OPS 1.965;
 6. OPS 1.980 Operacije na većem broju tipova ili varijanti Dodatak 1. stavku OPS 1.980.
- (b) Sastavni dijelovi ATQP-a — alternativni program za osposobljavanja i kvalifikaciju mora uključivati sljedeće:
1. Dokumentaciju u kojoj se navode opseg i zahtjevi programa;
 2. Analizu zadaća kako bi se utvrdile zadaće koje se moraju analizirati u smislu:
 - i. znanja;
 - ii. zahtjevanih vještina;
 - iii. povezanog osposobljavanja koje se temelji na vještinama;
 - i prema potrebi
 - iv. vrjednovanih značajki ponašanja.
 3. Nastavni plan — struktura i sadržaj nastavnog plana određuju se na temelju analize zadaća i moraju uključivati ciljeve stručnosti, uključujući kada i na koji način će se ti ciljevi postići. Proces razvoja nastavnog plana mora bit prihvatljiv nadležnom tijelu;
 4. Poseban program osposobljavanja za:
 - i. svaki tip/klasu zrakoplova u okviru ATQP-a;
 - ii. instruktore (ovlaštenje instruktora za klasu, odobrenje instruktora na simulatoru letenja, odobrenje instruktora za ovlaštenje za tip — CRI/SFI/TRI) i drugo osoblje koje daje instrukcije letačkoj posadi;
 - iii. ispitivače (ispitivač za klasu/ispitivač na simulatoru letenja/ispitivač za ovlaštenje za tip — CRE/SFE/TRE); uključujući metodu za standardizaciju instruktora i ispitivača;
 5. Povrat informacija u svrhu vrjednovanja i poboljšanja te provjere da li program ispunjava svoje ciljeve učinkovitosti;
 6. Metodu za ocjenjivanje letačke posade tijekom konverzijskog i periodičnog osposobljavanja i provjere. Postupak ocjenjivanja uključuje ocjenjivanje koje se temelji na analizi događaja u okviru LOE-a. Metoda ocjenjivanja mora biti u skladu s odredbama stavka OPS 1.965;
 7. Integrirani sustav kontrole kvalitete, koji osigurava sukladnost sa svim zahtjevima, procesima i postupcima programa;
 8. Proces koji opisuje metodu koja se koristi u slučaju da programi praćenja i ocjenjivanja ne osiguravaju sukladnost s uspostavljenim standardima stručnosti i kvalificiranosti letačke posade;
 9. Program za praćenje/analizu podataka.

(c) Provedba — Operator mora razviti strategiju ocjenjivanja i provedbe koja je prihvatljiva nadležnom tijelu; moraju se ispuniti sljedeći zahtjevi:

1. Proces provedbe mora uključivati sljedeće faze:

i. analizu sigurnosti (saftey case) koja služi kao dokaz valjanosti:

(A) revidiranih standarda osposobljavanja i kvalifikacije u usporedbi sa standardima postignutim u skladu sa stavkom OPS 1 prije uvođenja ATQP-a,

(B) bilo kojih novih metoda osposobljavanja provedenih u okviru ATQP-a.

Ako to odobri nadležno tijelo, operator može uspostaviti ekvivalentnu metodu, različitu od formalne analize sigurnosti.

ii. Analizu zadaća, kako se zahtijeva gornjim podstavkom (b) točkom 2., kako bi operator uspostavio program ciljanog osposobljavanja i s tim povezane ciljeve osposobljavanja.

iii. Razdoblje operacija tijekom kojeg se prikupljaju i analiziraju podaci, kako bi se osigurala učinkovitost analize sigurnosti ili ekvivalentne metode i kako bi se vrjednovala analiza zadaća. Tijekom ovog razdoblja operator nastavlja djelovanje u skladu sa zahtjevima stavka OPS 1 prije uvođenja ATQP-a. O trajanju ovog razdoblja potreban je dogovor s nadležnim tijelom.

2. Nakon toga se operatoru može odobriti obavljanje osposobljavanja i kvalificiranja, kako je navedeno u ATQP-u.

Dodatak 1. stavku OPS 1.980

Operacije na većem broju tipova ili varijanti

- (a) Kada član letačke posade upravlja većim brojem klasa, tipova ili varijanti zrakoplova, koji su navedeni u skladu s valjanim zahtjevima za izdavanje dozvola letačkoj posadi i s povezanim postupcima za klasu s jednim pilotom i/ili za tip s jednim pilotom, ali ne unutar jednog ovlaštenja u dozvoli, operator mora ispuniti sljedeće:

1. Član letačke posade ne smije upravljati većim brojem od:

- i. tri tipa ili varijante zrakoplova s klipnim motorom; ili
- ii. tri tipa ili varijante turboelisnih zrakoplova; ili
- iii. jednog tipa ili varijanta turboelisnog zrakoplova i jednog tipa ili varijanta klipnog zrakoplova; ili
- iv. jednog tipa ili varijanta turboelisnog zrakoplova i bilo kojeg zrakoplova unutar određene klase.

2. Stavak OPS 1.965, za svaki tip ili varijantu kojom upravlja, osim ako operator ne prikaže posebne postupke i/ili operativna ograničenja, koji su prihvatljivi nadležnom tijelu.

- (b) Ako član letačke posade upravlja većim brojem tipova ili varijanti zrakoplova unutar jednog ili više ovlaštenja u dozvoli, kako je određeno izdavanjem dozvola za letačku posadu i povezanim postupcima za tip s više pilota, operator osigurava:

1. da je najmanja letačka posada navedena u operativnom priručniku jednaka za svaki tip ili varijantu kojom će se letjeti;
2. da član letačke posade ne upravlja većim brojem od dva tipa ili varijante zrakoplova za koje se zahtijeva posebno ovlaštenje u dozvoli; i
3. da se tijekom jednog razdoblja letačke dužnosti upravlja samo zrakoplovima koji spadaju unutar jednog ovlaštenja u dozvoli, osim ako operator nije uspostavio postupke za osiguravanje odgovarajućeg vremena za pripremu.

Napomena: Za slučajeve u kojima se radi o više ovlaštenja u dozvoli, vidjeti donje podstavke (c) i (d).

- (c) Kada član letačke posade upravlja većim brojem tipova ili varijanti zrakoplova koji su navedeni u skladu sa zahtjevima za izdavanje dozvole za letačku posadu i povezanim postupcima za tip s jednim pilotom i tip s više pilota, ali ne unutar jednog ovlaštenja u dozvoli, operator mora ispuniti sljedeće:

1. gornji podstavak (b) točke 1., 2. i 3.;
2. donji podstavak (d).

- (d) Kada član letačke posade upravlja većim brojem tipova ili varijanti zrakoplova koji su navedeni u skladu sa zahtjevima za izdavanje dozvole za letačku posadu i povezanim postupcima za tip s više pilota, ali ne unutar jednog ovlaštenja u dozvoli, operator mora ispuniti sljedeće:

1. gornji podstavak (b) točke 1., 2. i 3.;
2. prije korištenja povlastica dvaju ovlaštenja u dozvoli:
 - i. članovi letačke posade moraju obaviti dvije uzastopne provjere osposobljenosti koje provodi operator i moraju imati 500 sati leta na odgovarajućoj poziciji u posadi na letovima u komercijalnom zračnom prometu kod istog operatora.
 - ii. u slučaju kada pilot stekne iskustvo kod jednog operatora i koristi povlastice dvaju ovlaštenja u dozvoli, a potom se kod istog operatora promakne u zapovjednika na jednom od tih tipova, zahtijevano minimalno iskustvo u svojstvu zapovjednika je šest mjeseci i 300 sati leta, i pilot mora imati obavljene dvije uzastopne provjere osposobljenosti prije nego što ponovo postane podoban za korištenje dvaju ovlaštenja u dozvoli;

3. Prije početka osposobljavanja za drugi tip ili varijantu i prije početka upravljanja drugim tipom ili varijantom, članovi letačke posade moraju imati tri mjeseca i 150 sati letenja na osnovnom zrakoplovu i mora biti uključena najmanje jedna provjera osposobljenosti.
 4. Nakon završetka početne linijske provjere na novom tipu, potrebno je ostvariti 50 sati leta ili 20 sektora isključivo na zrakoplovima novog ovlaštenja za tip;
 5. Stavak OPS 1.970, za svaki tip kojim se upravlja, osim ako je nadležno tijelo dalo suglasnost u skladu s donjom točkom 7.;
 6. U operativnom priručniku se mora navesti razdoblje unutar kojeg se zahtijeva iskustvo linijskog letenja na svakom tipu;
 7. Ako se traži odobrenje za smanjenje zahtjeva za osposobljavanje, provjeravanje i nedavno iskustvo između tipova zrakoplova, operator mora nadležnom tijelu pokazati koji se elementi ne moraju ponavljati na svakom tipu ili varijanti zbog sličnosti:
 - i. stavkom OPS 1.965 podstavkom (b) zahtijevaju se svake godine dvije provjere osposobljenosti koje provodi operator. Kada se u skladu s gornjom točkom 7. dodijeli odobrenje za provjere stručnosti koje provodi operator radi izmjenjivanja između dvaju tipova, svakom provjerom stručnosti koju provodi operator ponovo se vrjednuje provjera stručnosti za drugi tip koju provodi operator. Ako razdoblje između provjera osposobljenosti za dozvolu ne prelazi razdoblje propisano u primjenjivim propisima u području izdavanja dozvola za letačku posadu za svaki tip, ispunjeni su relevantni zahtjevi za izdavanje dozvola za letačku posadu. Osim toga, u operativnom se priručniku mora navesti relevantno i odobreno periodično osposobljavanje.
 - ii. stavkom OPS 1.965 podstavkom (c) zahtijeva se jedna linijska provjera svake godine. Kada se u skladu s gornjom točkom 7. dodijeli odobrenje za linijske provjere radi izmjenjivanja između tipova i varijanti, svakom se linijskom provjerom ponovo vrjednuje linijska provjera za drugi tip ili varijantu.
 - iii. Godišnje osposobljavanje i provjeravanje osposobljenosti za upotrebu opreme za slučaj nužde i sigurnosne opreme mora obuhvaćati sve zahtjeve za svaki tip;
 8. Stavak OPS 1.965. za svaki tip ili varijantu kojima se upravlja, osim ako je nadležno tijelo dalo suglasnost u skladu s gornjom točkom 7.
- (e) Kada član letačke posade upravlja kombinacijom tipova ili varijanti zrakoplova kako je definirano u uvjetima za izdavanje dozvole za letačku posadu i povezanim postupcima za klasu s jednim pilotom i tip s više pilota, operator mora dokazati da su odobreni posebni postupci i/ili operativna ograničenja u skladu sa stavkom OPS 1.980 podstavkom (d).
-

PODODJELJAK O

KABINSKA POSADA

OPS 1.988

Područje primjene

Operator osigurava da svi članovi kabinske posade ispunjavaju zahtjeve ovog pododjeljka i sve druge sigurnosne zahtjeve koji se primjenjuju na kabinsku posadu.

Za potrebe ove Uredbe, 'član kabinske posade' je bilo koji član posade, osim člana letačke posade, koji u interesu sigurnosti putnika obavlja u kabini zrakoplova zadaće koje mu/joj je dodijelio operator ili zapovjednik.

OPS 1.989

Prepoznatljivost

- (a) Operator osigurava da svi članovi kabinske posade nose uniforme operatora za kabinsku posadu i da su putnicima jasno prepoznatljivi kao članovi kabinske posade.
- (b) Ostalo osoblje, kao što su medicinsko osoblje, zaštitarsko osoblje, osoblje koje brine o djeci, pratnja, tehničko osoblje, zabavljači i prevoditelji, koji obavljaju dužnosti u kabini, ne nose uniformu po kojoj bi ih putnici mogli poistovjetiti s članovima kabinske posade, osim ako ispunjavaju zahtjeve ovog pododjeljka i bilo koje druge primjenjive zahtjeve ove Uredbe.

OPS 1.990

Broj i sastav kabinske posade

- (a) Operator ne smije upravljati zrakoplovom s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 19, ako prevozi jednog ili više putnika, ako u posadu nije uključen najmanje jedan član kabinske posade u svrhu obavljanja dužnosti navedenih u operativnom priručniku, u interesu sigurnosti putnika.
- (b) Pri ispunjavanju gornjeg podstavka (a), operator osigurava da je najmanji broj članova kabinske posade onaj od niže navedenih koji je veći:
 - 1. jedan član kabinske posade na svakih 50, ili udio od 50, putničkih sjedala, koja se nalaze na istoj razini u zrakoplovu; ili
 - 2. broj članova kabinske posade koji su aktivno sudjelovali u kabini zrakoplova prilikom odgovarajuće vježbe evakuacije u slučaju nužde ili za koje se smatra da su sudjelovali u odgovarajućoj analizi, osim kada je najveći dozvoljeni broj putničkih sjedala manji za najmanje 50 sjedala od broja osoba evakuiranih tijekom vježbe, u kojem slučaju se broj članova kabinske posade može umanjiti za jednog člana na svaki cjelobrojni umnožak od 50 sjedala za koji je najveći odobreni broj putničkih sjedala manji od certificiranog maksimalnog kapaciteta.
- (c) Nadležno tijelo može u izvanrednim okolnostima zahtijevati od operatora da u posadu uključi dodatne članove kabinske posade.
- (d) U nepredviđenim okolnostima, zahtijevani najmanji broj članova kabinske posade može se smanjiti, pod uvjetom:
 - 1. da je broj putnika smanjen u skladu s postupcima koji su navedeni u operativnom priručniku; i
 - 2. da se nakon završetka leta preda izvješće nadležnom tijelu.
- (e) Kada koristi usluge članova kabinske posade koji su samozaposleni i/ili rade kao samostalni djelatnici ili na određeno vrijeme, operator osigurava da su ispunjeni zahtjevi pododjeljka O. U tom smislu, potrebno je posebnu pažnju posvetiti ukupnom broju tipova ili varijanti zrakoplova na kojima član kabinske posade može letjeti u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza, koji ne smije premašiti zahtjeve propisane u stavku OPS 1.1030, uključujući njegov/njezin rad kod drugih operatora.

OPS 1.995

Minimalni zahtjevi

Za svakog člana kabinske posade, operator osigurava:

- (a) da je star najmanje 18 godina;
- (b) da obavlja zdravstveni pregled u redovitim razdobljima, kako to zahtijeva nadležno tijelo, radi provjere zdravstvene sposobnosti za obavljanje njegovih/njezinih dužnosti;
- (c) da je uspješno završio početno osposobljavanje u skladu sa stavkom OPS 1.1005 i da ima potvrdu o završenoj obuci o sigurnosti;
- (d) da je završio odgovarajuće konverzijsko i/ili razlikovno osposobljavanje, koje obuhvaća najmanje elemente navedene u stavku OPS 1.1010;
- (e) da pohađa periodično osposobljavanje u skladu s odredbama stavka OPS 1.1015;
- (f) da je sposoban za obavljanje svojih dužnosti u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku.

OPS 1.1000

Voditelji kabinske posade

- (a) Uvijek kada se kabinska posada sastoji od više od jednog člana, operator imenuje voditelja kabinske posade. Za operacije na koje je raspoređeno više od jednog člana kabinske posade, a zahtijeva se samo jedan član, operator imenuje jednog člana kabinske posade koji je odgovoran zapovjedniku.
- (b) Voditelj kabinske posade odgovoran je zapovjedniku za obavljanje i koordiniranje uobičajenih i hitnih postupaka navedenih u operativnom priručniku. Tijekom turbulencije, u nedostatku uputa letačke posade, voditelj kabinske posade ima pravo prekinuti dužnosti koje nisu u vezi sa sigurnošću i obavijestiti letačku posadu o razini turbulencije koja se osjeća i o potrebi uključivanja znaka za vezivanje pojaseva. Nakon toga, kabinsko osoblje osigurava putničku kabinu i ostale prostore koji se koriste.
- (c) Kada se u skladu sa stavkom OPS 1.990. zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, operator ne smije na mjesto voditelja kabinske posade imenovati osobu koja nema najmanje jednu godinu iskustva kao operativni član kabinske posade i koja nije završila odgovarajuću obuku koja obuhvaća najmanje sljedeće:
 1. davanje predpoletnih uputa:
 - i. djelovanje kao posada;
 - ii. dodjela radnih mjesta i dužnosti kabinskoj posadi;
 - iii. razmatranje određenog leta, uključujući tip zrakoplova, opremu, područje i vrstu operacije te kategorije putnika, s posebnom pozornošću usmjerenom na invalide, djecu i putnike na nosilima; i
 2. suradnju unutar posade:
 - i. disciplina, odgovornosti i zapovjedni lanac;
 - ii. važnost koordinacije i komunikacije;
 - iii. onesposobljenost pilota; i
 3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva:
 - i. upute putnicima u vezi sa sigurnošću, kartice sa sigurnosnim uputama;
 - ii. osiguravanje kuhinja;

- iii. smještanje ručne prtljage;
 - iv. elektronička oprema;
 - v. postupci pri punjenju goriva dok su putnici u zrakoplovu;
 - vi. turbulencija;
 - vii. dokumentacija; i
- 4. ljudske čimbenike i upravljanje posadom; i
 - 5. izvješćivanje o nesrećama i nezgodama; i
 - 6. ograničenja trajanja letenja i radnog vremena i zahtjeve u vezi s odmorom.
- (d) Operator utvrđuje postupke za izbor drugog najprimjerenije kvalificiranog člana kabinske posade, koji djeluje kao voditelj kabinske posade u slučaju da imenovani voditelj kabinske posade postane nesposoban za rad. Takvi postupci moraju biti prihvatljivi nadležnom tijelu te se njima mora voditi računa o radnom iskustvu člana kabinske posade.
- (e) Osposobljavanje za CRM: operator osigurava da su svi važni elementi iz Dodatka 2. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015 Tablice 1. stupca (a), uključeni u osposobljavanje i pokriveni do razine koja se zahtijeva stupcem (f), Osposobljavanja za voditelja kabinske posade.

OPS 1.1002

Rad u svojstvu jedinog člana kabinske posade

- (a) Operator osigurava da svaki član kabinske posade koji nema prethodno usporedivo iskustvo, prije nego što počne raditi kao jedini član kabinske posade obavi sljedeće:
- 1. Osposobljavanje, uz ono koje se zahtijeva stavcima OPS 1.1005 i OPS 1.1010, u kojem se poseban naglasak stavlja na sljedeće elemente, koji se odnose na rad u svojstvu jedinog člana kabinske posade:
 - i. odgovornost zapovjedniku za obavljanje sigurnosnih i hitnih postupaka u kabini, navedenih u operativnom priručniku;
 - ii. važnost koordinacije i komunikacije s letačkom posadom, postupanje s nediscipliniranim i nasilnim putnicima;
 - iii. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
 - iv. dokumentacija;
 - v. izvješćivanje o nesrećama i nezgodama;
 - vi. ograničenja trajanja letenja i radnog vremena.
 - 2. Najmanje 20 sati i 15 sektora leta u svrhu upoznavanja. Letovi u svrhu upoznavanja obavljaju se pod nadzorom člana kabinske posade s odgovarajućim iskustvom na tipu zrakoplova na kojem će letjeti.
- (b) Operator osigurava da je, prije nego što se član kabinske posade rasporedi kao jedini član kabinske posade, taj član kabinske posade osposobljen za obavljanje svojih dužnosti u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku. Primjerenost za rad u svojstvu jedinog člana kabinske posade mora biti uključena u mjerila za izbor kabinske posade, zapošljavanje, osposobljavanje i ocjenu stručnosti.

OPS 1.1005

Početna obuka o sigurnosti

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.1005 i Dodatak 3. stavke OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (a) Operator osigurava da je svaki član kabinske posade, prije nego što pristupi konverzijskom osposobljavanju, uspješno završio početnu obuku o sigurnosti, koja obuhvaća najmanje elemente navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.1005.

- (b) Tečajeve osposobljavanja provodi, prema odluci nadležnog tijela te podložno njegovom odobrenju:
- ili
1. operator
 - neposredno, ili
 - posredno putem organizacija za osposobljavanje koje djeluju u ime operatora; ili
 2. odobrena organizacija za osposobljavanje.
- (c) Program i struktura početnih tečajeva osposobljavanja moraju biti u skladu s primjenjivim zahtjevima i podliježu prethodnom odobrenju nadležnog tijela.
- (d) Prema odluci nadležnog tijela, nadležno tijelo, operator ili odobrena organizacija za osposobljavanje koja provodi tečaj osposobljavanja, izdaje potvrdu članu kabinske posade o završenoj obuci o sigurnosti, nakon što on/ona završi početnu obuku o sigurnosti i uspješno prođe provjeru iz stavka OPS 1.1025.
- (e) Ako nadležno tijelo ovlasti operatora ili odobrenu organizaciju za osposobljavanje, da članu kabinske posade izda potvrdu o završenoj obuci o sigurnosti, u takvoj se potvrdi mora jasno navesti upućivanje na odobrenje nadležnog tijela.

OPS 1.1010

Konverzijsko i razlikovno osposobljavanje

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.1010 i Dodatak 3. stavke OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (a) Operator osigurava da svaki član kabinske posade završi odgovarajuće konverzijsko i razlikovno osposobljavanje, koje je u skladu s primjenjivim pravilima i koje obuhvaća najmanje elemente navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.1010. Tečaj osposobljavanja mora biti naveden u operativnom priručniku. Program i struktura tečaja osposobljavanja podliježu prethodnom odobrenju nadležnog tijela.
1. Konverzijsko osposobljavanje: Konverzijsko osposobljavanje se mora završiti:
 - i. prije nego što operator osobu prvi put rasporedi na rad u svojstvu člana kabinske posade; ili
 - ii. prije nego što se osoba rasporedi na rad na drugom tipu zrakoplova; i
 2. Razlikovno osposobljavanje: razlikovno osposobljavanje se mora završiti:
 - i. prije rada na varijanti tipa zrakoplova, na kojem trenutačno radi; ili
 - ii. prije rada s drugačijom sigurnosnom opremom, drugačijim smještajem sigurnosne opreme ili drugačijim uobičajenim i hitnim sigurnosnim postupcima na tipovima ili varijantama zrakoplova na kojima trenutačno leti.
- (b) Operator određuje sadržaj konverzijskog i razlikovnog osposobljavanja, uzimajući u obzir prethodno obavljeno osposobljavanje člana kabinske posade, kako je evidentirano u evidenciji o osposobljavanju koja se zahtijeva stavkom OPS 1.1035.
- (c) Ne dovodeći u pitanje stavak OPS 1.995 podstavak (c), određeni dijelovi početnog osposobljavanja (OPS 1.1005) i konverzijskog i razlikovnog osposobljavanja (OPS 1.1010) mogu se kombinirati.
- (d) Operator osigurava:
1. da se konverzijsko osposobljavanje obavlja na strukturiran i realan način, u skladu s Dodatkom 1. stavku OPS 1.1010;
 2. da se razlikovno osposobljavanje obavlja na strukturiran način; i
 3. da konverzijsko osposobljavanje i, prema potrebi, razlikovno osposobljavanje uključuju upotrebu sve sigurnosne opreme i svih uobičajenih i hitnih postupaka koji se primjenjuju za tip ili varijantu zrakoplova, te osposobljavanje i vježbu bilo na primjerenom uređaju za osposobljavanje ili na stvarnom zrakoplovu.

- (e) Operator osigurava da svaki član kabinske posade, prije nego što se prvi put rasporedi na dužnost, završi osposobljavanje za CRM i osposobljavanje za CRM specifično za tip zrakoplova, u skladu s Dodatkom 1. stavku OPS 1.1010 točkom (j). Kabinska posada koja kod operatora već radi u svojstvu članova kabinske posade, a koja nije ranije završila osposobljavanje operatora za CRM, mora obaviti ovo osposobljavanje do sljedećeg zahtijevanog periodičnog osposobljavanja i provjeravanja u skladu s Dodatkom 1. stavku OPS 1.1010 točkom (j), uključujući osposobljavanje za CRM specifično za tip zrakoplova, ako je relevantno.

OPS 1.1012

Upoznavanje

Operator osigurava da nakon završetka konverzijskog osposobljavanja, svaki član kabinske posade obavi upoznavanje prije nego što počne raditi kao jedan od minimalnog broja članova kabinske posade, kako se zahtijeva stavkom OPS 1.990.

OPS 1.1015

Periodično osposobljavanje

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.1015 i Dodatak 3. stavke OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (a) Operator osigurava da svaki član kabinske posade obavlja periodično osposobljavanje koje obuhvaća radnje koje se svakom članu kabinske posade dodjeljuju pri uobičajenim i hitnim postupcima, te vježbe relevantne za tip(ove) i/ili varijantu(e) zrakoplova na kojem radi, u skladu s Dodatkom 1. stavku OPS 1.1015.
- (b) Operator osigurava da program periodičnog osposobljavanja, koji je odobrilo nadležno tijelo, uključuje teoretsku i praktičnu nastavu, zajedno s individualnom praksom, kako je propisano u Dodatku 1. stavku OPS 1.1015.
- (c) Razdoblje valjanosti periodičnog osposobljavanja i povezanog provjeravanja koji se zahtijevaju stavkom OPS 1.1025. je 12 kalendarskih mjeseci i ostatak mjeseca u kojemu su provedeni. Ako se provodi u posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere, razdoblje valjanosti traje od datuma provođenja do 12 kalendarskih mjeseci nakon datuma isteka te prethodne provjere.

OPS 1.1020

Obuka za obnovu znanja

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.1020)

- (a) Operator osigurava da svaki član kabinske posade koji nije bio na letačkoj dužnosti duže od 6 mjeseci, a još mu nije isteklo razdoblje valjanosti prethodnog provjeravanja koje se zahtijeva stavkom OPS 1.1025 podstavkom (b) točkom 3., završi obuku za obnovu znanja navedenu u operativnom priručniku, kako je propisano u Dodatku 1. stavku OPS 1.1020.
- (b) Operator osigurava da, ako je član kabinske posade obavljao dužnosti u zrakoplovu, ali u protekljih šest mjeseci na tom tipu zrakoplova nije radio u svojstvu člana kabinske posade, kako se zahtijeva stavkom OPS 1.990 podstavkom (b), prije preuzimanja takvih dužnosti na tom tipu, član kabinske posade ili:

1. završi obuku za obnavljanje znanja na tom tipu; ili
2. obavi dva sektora leta ponovnog upoznavanja, tijekom komercijalnih operacija na tom tipu.

OPS 1.1025

Provjeravanje

- (a) Prema odluci nadležnog tijela, nadležno tijelo, operator ili odobrena organizacija za osposobljavanje koji provode tečaj osposobljavanja, osiguravaju da tijekom ili nakon završetka osposobljavanja koje se zahtijeva stavcima OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 i 1.1020, svaki član kabinske posade prođe provjeru koja obuhvaća gradivo iz osposobljavanja, radi potvrđivanja njegove/njezine stručnosti u obavljanju uobičajenih i hitnih sigurnosnih dužnosti.

Prema odluci nadležnog tijela, nadležno tijelo, operator ili odobrena organizacija za osposobljavanje koji provode tečaj osposobljavanja, osiguravaju da je osoblje koje obavlja tu provjeru primjereno kvalificirano.

- (b) Operator osigurava da svaki član kabinske posade prođe sljedeće provjere:
1. početna obuka o sigurnosti. Točke navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.1005;
 2. konverzijsko i razlikovno osposobljavanje. Točke navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.1010;
 3. periodično osposobljavanje. Točke navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.1015, prema potrebi; i
 4. obuka za obnavljanje znanja. Točke navedene u Dodatku 1. stavku OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Rad na većem broju tipova ili varijanti

- (a) Operator osigurava da niti jedan član kabinske posade ne radi na više od tri tipa zrakoplova, osim što, uz odobrenje nadležnog tijela, član kabinske posade može raditi na četiri tipa zrakoplova, pod uvjetom da su za najmanje dva od tih tipova:
1. uobičajeni i hitni postupci, koji nisu specifični za tip zrakoplova, jednaki; i
 2. sigurnosna oprema te uobičajeni i hitni postupci, koji su specifični za tip zrakoplova, slični.
- (b) Za potrebe gornjeg podstavka (a), varijante tipa zrakoplova smatraju se različitim tipovima, ako nisu slični u sljedećim značajkama:
1. upotrebi izlaza za nuždu;
 2. smještaju i tipu prijenosne sigurnosne opreme; i
 3. postupcima u nuždi, specifičnim za tip.

OPS 1.1035

Evidencija o osposobljavanju

Operator mora:

1. voditi evidenciju o cjelokupnom osposobljavanju i provjeravanju koje se zahtijeva stavcima OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 i 1.1025; i
2. čuvati primjerak potvrde o obuci o sigurnosti; i
3. održavati evidenciju o osposobljavanju i evidenciju o liječničkim pregledima ili ocjenama ažurnima, pri čemu se u evidenciji o osposobljavanju navode datumi i sadržaji završenog konverzijskog, razlikovnog i periodičnog osposobljavanja; i
4. staviti evidenciju o cjelokupnom početnom, konverzijskom i periodičnom osposobljavanju na raspolaganje dotičnom članu kabinske posade, na njegov zahtjev.

*Dodatak 1. stavku OPS 1.1005***Početak obuka o sigurnosti**

Tečaj početne obuke o sigurnosti iz stavka OPS 1.1005 mora obuhvaćati najmanje sljedeće elemente:

(a) Osposobljavanje za slučaj požara i dima:

1. naglasak na odgovornosti kabinske posade za trenutačno poduzimanje mjera u slučajevima nužde koji uključuju požar i dim i, posebno, naglasak na važnosti utvrđivanja stvarnog izvora požara;
2. važnost trenutačnog obavješćivanja letačke posade, kao i posebne mjere koje su potrebne za koordinaciju i pomoć kada se otkrije vatra ili dim;
3. potreba za čestim provjerama područja koja su potencijalno rizična što se tiče požara, uključujući WC-e, i pripadajućih detektore dima;
4. klasifikacija požara i odgovarajućih sredstava i postupaka za gašenje određene vrste požara, tehnike primjene sredstava za gašenje požara, posljedice pogrešne upotrebe i upotrebe u zatvorenom prostoru; i
5. opći postupci službi za slučajeve nužde, koje se nalaze na aerodromima.

(b) Osposobljavanje za preživljavanje u vodi.

Stvarno oblačenje i upotreba osobne opreme za plutanje na vodi. Prije prvog rada u zrakoplovu koji je opremljen splavima za spašavanje ili drugom sličnom opremom, mora se obaviti osposobljavanje u vezi s upotrebom te opreme, kao i stvarna vježba u vodi.

(c) Osposobljavanje za preživljavanje.

Osposobljavanje za preživljavanje mora biti primjereno područjima leta (npr. polarno područje, pustinja, prašuma ili more).

(d) Zdravstveni aspekti i prva pomoć:

1. upute u vezi sa zdravstvenim aspektima i prvom pomoći, kompletima za prvu pomoć, kompletima za hitnu medicinsku pomoć, uključujući njihov sadržaj, te s opremom za hitnu medicinsku pomoć;
2. prva pomoć povezana s osposobljavanjem za preživljavanje i odgovarajućom higijenom; i
3. fiziološki učinci letenja s posebnim naglaskom na hipoksiju.

(e) Postupanje s putnicima:

1. savjeti za prepoznavanje putnika koji su pod utjecajem alkohola ili droga ili su agresivni i postupanje s njima;
2. metode koje se upotrebljavaju za motiviranje putnika i kontrolu gužve, potrebne za brzu evakuaciju zrakoplova;
3. propisi koji se odnose na sigurno smještanje ručne prtljage (uključujući predmete za uslugu u kabini) i rizik da ona postane opasna za osobe koje se nalaze u kabini ili da na drugi način ometa ili oštećuje opremu za slučaj nužde ili izlaze iz zrakoplova;
4. važnost pravilnog rasporeda sjedenja u odnosu na masu i ravnotežu zrakoplova. Poseban se naglasak stavlja na raspored sjedenja invalida i na potrebu da se blizu izlaza koji nisu pod nadzorom smjeste tjelesno sposobni putnici;
5. dužnosti koje se poduzimaju u slučaju turbulencije, uključujući osiguravanje kabine;
6. mjere opreza koje se poduzimaju kada se u kabini prevoze žive životinje;
7. obuka u vezi s opasnim tvarima, uključujući odredbe iz pododjeljka R;
8. sigurnosni postupci, uključujući odredbe pododjeljka S.

(f) Komunikacija.

Tijekom osposobljavanja, naglasak se stavlja na važnost učinkovite komunikacije između kabinske posade i letačke posade, uključujući tehniku, zajednički jezik i terminologiju.

(g) Disciplina i odgovornosti:

1. važnost obavljanja zadaća kabinske posade u skladu s operativnim priručnikom;
2. održavanje stručnosti i sposobnosti za rad u svojstvu člana kabinske posade, s posebnim osvrtom na zahtjeve za ograničenja trajanja letenja i trajanja letačke dužnosti te za odmor;
3. poznavanje propisa iz područja zračnog prometa koji se odnose na kabinsku posadu i ulogu nadležnog tijela za civilno zrakoplovstvo;
4. opće poznavanje relevantne zrakoplovne terminologije, teorije letenja, raspodjele putnika, meteorologije i područja leta;
5. upute prije leta kabinskoj posadi i davanje potrebnih sigurnosnih informacija u vezi s njihovim posebnim dužnostima;
6. važnost održavanja relevantnih dokumenata i priručnika ažurnim, s izmjenama koje određuje operator;
7. važnost prepoznavanja situacije u kojoj članovi kabinske posade imaju ovlast i odgovornost za započinjanje evakuacije ili drugih postupaka u slučaju nužde; i
8. važnost sigurnosnih dužnosti i odgovornosti i potrebe za brzom i učinkovitom reakcijom na slučajeve nužde.
9. spoznaja o posljedicama onečišćenja površine i potreba obavješćivanja letačke posade o bilo kojem zapaženom onečišćenju površine.

(h) Upravljanje posadom.

1. Uvodni tečaj za CRM:

- i. član kabinske posade mora završiti uvodni tečaj za CRM prije nego što se prvi put rasporedi za rad u svojstvu člana kabinske posade. Kabinska posada koja već radi u svojstvu članova kabinske posade u komercijalnom zračnom prometu i koja nije ranije završila uvodni tečaj, mora završiti uvodni tečaj za CRM do sljedećeg zahtijevanog periodičnog osposobljavanja i/ili provjere.
 - ii. Elementi osposobljavanja iz Dodatka 2. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015 Tablice 1. stupca (a), moraju biti obuhvaćeni do razine koja se zahtijeva u stupcu (b), uvodni tečaj za CRM.
 - iii. Uvodni tečaj za CRM obavlja najmanje jedan instruktor za CRM za kabinsku posadu.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.1010

Konverzijsko i razlikovno osposobljavanje

(a) Općenito

Operator osigurava:

1. da konverzijsko i razlikovno osposobljavanje obavlja primjereno kvalificirano osoblje; i
2. da se tijekom konverzijskog i razlikovnog osposobljavanja obavlja obuka o smještaju, uklanjanju i upotrebi sve sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu, kao i o svim uobičajenim i hitnim postupcima koji se odnose na tip, varijantu i konfiguraciju zrakoplova na kojem će raditi.

(b) Osposobljavanje za slučaj požara i dima:

Operator osigurava:

1. da svaki član kabinske posade završi stvarno i praktično osposobljavanje za korištenje sve protupožarne opreme, uključujući zaštitnu odjeću jednaku onoj koja se nalazi u zrakoplovu. Ovo osposobljavanje mora uključivati:
 - i. gašenje požara karakterističnog za unutrašnjost zrakoplova, osim što se u slučaju halonskih aparata za gašenje požara, može koristiti alternativno sredstvo za gašenje požara; i
 - ii. stavljanje i upotrebu zaštitne opreme za disanje u zatvorenom prostoru u kojem se simulira napunjenost dimom.

(c) Rukovanje vratima i izlazima:

Operator osigurava:

1. da svaki član kabinske posade rukuje i doista otvori svaku vrstu ili varijantu uobičajenih izlaza i izlaza za nuždu na uobičajen i na hitan način, uključujući upotrebu sustava za pomoć u slučaju nestanka struje, ako je on ugrađen u zrakoplov. Moraju biti uključeni postupci i sile potrebni za stavljanje u upotrebu tobogana za evakuaciju. Ovo se osposobljavanje obavlja u zrakoplovu ili na odgovarajućem uređaju za osposobljavanje; i
2. da se pokaže kako se rukuje svim drugim izlazima, kao što su prozori u pilotskoj kabini.

(d) Osposobljavanje za upotrebu tobogana za evakuaciju:

Operator osigurava:

1. da se svaki član kabinske posade spusti niz tobogan za evakuaciju s visine koja odgovara visini praga glavne putničke kabine zrakoplova;
2. da je taj tobogan pričvršćen za zrakoplov ili odgovarajući uređaj za osposobljavanje; i
3. da se sljedeće spuštanje obavlja kada se član kabinske posade kvalificira za tip zrakoplova na kojem je visina praga glavne putničke kabine značajno različita od bilo kojeg tipa zrakoplova na kojem je ranije radio.

(e) Postupci za evakuaciju i ostale hitne situacije:

Operator osigurava:

1. da osposobljavanje za hitnu evakuaciju uključuje prepoznavanje planirane ili neplanirane evakuacije na tlu ili u vodi. Ovo osposobljavanje mora uključivati prepoznavanje situacija kada su izlazi neupotrebljivi ili kada je oprema za evakuaciju neupotrebljiva; i
2. da je svaki član kabinske posade osposobljen za poduzimanje mjera u vezi sa sljedećim:
 - i. požarom tijekom letu, s posebnim naglaskom na utvrđivanje stvarnog izvora požara;

- ii. jakom turbulencijom;
- iii. iznenadnom dekompresijom, uključujući namještanje prijenosne opreme za kisik koje obavlja svaki član kabinske posade; i
- iv. ostalim slučajevima nužde tijekom leta.

(f) Kontrola gužve.

Operator osigurava osposobljavanje u vezi s praktičnim aspektima kontrole gužve u različitim situacijama nužde, koji se primjenjuju ovisno o tipu zrakoplova.

(g) Onesposobljenost pilota.

Operator osigurava, osim ako se minimalna letačka posada sastoji od više od dva člana, da je svaki član kabinske posade osposobljen za postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade i za rukovanje mehanizmima sjedala i pojaseva. Osposobljavanje za upotrebu sustava za kisik za članove letačke posade i za upotrebu kontrolnih lista članova letačke posade, ako se to zahtijeva SOP-om operatora, provodi se praktičnim pokazivanjem.

(h) Sigurnosna oprema.

Operator osigurava da svaki član kabinske posade završi praktičnu obuku o smještaju i upotrebi sigurnosne opreme te da mu se smještaj i upotreba sigurnosne opreme pokažu, uključujući sljedeće:

1. tobogane, i kada tobogani u zrakoplovu nisu samostojeći, upotrebu pripadajuće užadi;
2. splavi za spašavanje i tobogan-splav (slide-raft), uključujući opremu koja je pričvršćena na splav i/ili koja se nosi na splavi i/ili se nalazi u splavi;
3. prsluke za spašavanje, dječje prsluke za spašavanje i plutajuće dječje krevetiće;
4. sustav za kisik koji se automatski izbacuje;
5. kisik za prvu pomoć;
6. aparate za gašenje požara;
7. sjekiru ili polugu za slučaj požara;
8. svjetla za slučaj nužde uključujući baterijske svjetiljke;
9. komunikacijsku opremu, uključujući megafone;
10. pakete za preživljavanje, uključujući njihov sadržaj;
11. pirotehnička sredstva (stvarni ili odgovarajući uređaji);
12. komplete za prvu pomoć, komplete za hitnu medicinsku pomoć, njihov sadržaj i opremu za hitnu medicinsku pomoć; i
13. ostalu kabinsku sigurnosnu opremu ili sustave, prema potrebi.

(i) Davanje uputa putnicima/pokazivanje sigurnosnih postupaka.

Operator osigurava osposobljavanje za pripremu putnika za uobičajene i hitne situacije u skladu sa stavkom OPS 1.285.

(j) Kada početno osposobljavanje o zdravstvenim aspektima i prvoj pomoći ne uključuje izbjegavanje zaraznih bolesti, posebno u tropskim i subtropskim klimatskim uvjetima, takvo se osposobljavanje osigurava ako se mreža ruta operatora proteže na takva područja ili se promijeni tako da uključuje takva područja.

(k) Upravljanje posadom. Operator osigurava sljedeće:

1. Svaki član kabinske posade mora završiti osposobljavanje za CRM koje provodi operator, a koje obuhvaća elemente osposobljavanja iz Dodatka 2. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015 Tablice 1. stupca (a), do razine koja se zahtijeva u stupcu (c), prije pohađanja daljnjeg osposobljavanja za CRM specifičnog za tip zrakoplova i/ili periodičnog osposobljavanja za CRM.
 2. Kada član kabinske posade pohađa konverzijsko osposobljavanje na drugom tipu zrakoplova, elementi osposobljavanja iz Dodatka 2. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015 Tablice 1. stupca (a), moraju biti obuhvaćeni do razine koja se zahtijeva u stupcu (d), CRM specifičan za tip zrakoplova.
 3. Osposobljavanje za CRM koje provodi operator i osposobljavanje za CRM specifičan za tip zrakoplova obavlja najmanje jedan instruktor za CRM za kabinsko osoblje.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.1015

Periodično osposobljavanje

- (a) Operator osigurava da periodično osposobljavanje obavljaju primjereno kvalificirane osobe.
- (b) Operator osigurava da program praktičnog osposobljavanja svakih 12 kalendarskih mjeseci uključuje sljedeće:
1. postupke u slučaju nužde, uključujući onesposobljenost pilota;
 2. postupke za evakuaciju uključujući tehnike kontrole gužve;
 3. pokazne vježbe (touch-drills) svakog člana kabinske posade za otvaranje uobičajenih izlaza i izlaza za nuždu za evakuaciju putnika;
 4. smještaj i rukovanje opremom za slučaj nužde, uključujući sustave za kisik, te namještanje prsluka za spašavanje, prijenosnog kisika i zaštitne opreme za disanje (PBE), koje obavlja svaki član kabinske posade;
 5. zdravstvene aspekte i prvu pomoć, komplet za prvu pomoć, komplet za hitnu medicinsku pomoć, njihov sadržaj i opremu za hitnu medicinsku pomoć;
 6. smještaj predmeta u kabini;
 7. sigurnosne postupke;
 8. pregled nezgoda i nesreća;
 9. spoznaju o posljedicama onečišćenja površine i potrebi obavješćivanja letачke posade o bilo kojem zapaženom onečišćenju površine; i
 10. upravljanje posadom. Operator osigurava da osposobljavanje za CRM ispunjava sljedeće zahtjeve:
 - i. elementi osposobljavanja iz Dodatka 2. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015. Tablice 1. stupca (a) obuhvaćeni su u trogodišnjem ciklusu do razine koja se zahtijeva stupcem (e), Godišnje periodično osposobljavanje za CRM;
 - ii. definiciju i provedbu ovog nastavnog programa vodi instruktor za CRM za kabinsku posadu;
 - iii. kada se osposobljavanje za CRM obavlja u samostalnim modulima, obavlja ga najmanje jedan instruktor za CRM za kabinsku posadu.
- (c) Operator osigurava da u razdobljima koja nisu duža od tri godine, periodično osposobljavanje također uključuje sljedeće:
1. da svaki član kabinske posade rukuje i doista otvori svaku vrstu ili varijantu uobičajenih izlaza i izlaza za nuždu na uobičajen i na hitan način, uključujući upotrebu sustava za pomoć u slučaju nestanka struje, ako je on ugrađen u zrakoplov. Moraju biti uključeni postupci i sile potrebni za stavljanje u upotrebu tobogana za evakuaciju. Ovo se osposobljavanje obavlja u zrakoplovu ili na odgovarajućem uređaju za osposobljavanje;
 2. pokazivanje kako se rukuje svim drugim izlazima, uključujući prozore u pilotskoj kabini;
 3. da svaki član kabinske posade završi stvarno i praktično osposobljavanje za korištenje sve protupožarne opreme, uključujući zaštitnu odjeću jednaku onoj koja se nalazi u zrakoplovu.
- Ovo osposobljavanje mora uključivati:
- i. da svaki član kabinske posade gasi požar karakterističan za unutrašnjost zrakoplova, osim što se u slučaju halonskih aparata za gašenje požara može koristiti alternativno sredstvo za gašenje požara; i
 - ii. da svaki član kabinske posade stavlja i upotrebljava zaštitnu opremu za disanje u zatvorenom prostoru u kojem se simulira napunjenost dimom;

4. upotrebu pirotehničkih sredstava (pravi ili odgovarajući uređaji); i
 5. pokazivanje kako se upotrebljava splav za spašavanje ili tobogan-splav (slide-raft), ako postoje u zrakoplovu.
 6. operator osigurava, osim ako se minimalna letačka posada sastoji od više od dva člana, da je svaki član kabinske posade osposobljen za postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade i za rukovanje mehanizmima sjedala i pojaseva. Osposobljavanje za upotrebu sustava za kisik za članove letačke posade i za upotrebu kontrolnih lista članova letačke posade, ako se to zahtijeva SOP-om operatora, provodi se praktičnim pokazivanjem.
- (d) Operator osigurava da su u osposobljavanje članova kabinske posade uključeni svi odgovarajući zahtjevi iz Dodatka III. OPS-u 1.
-

Dodatak 1. stavku OPS 1.1020

Obuka za obnavljanje znanja

Operator osigurava da obuku za obnavljanje znanja obavljaju primjereno kvalificirane osobe i da ta obuka za svakog člana kabinske posade uključuje najmanje sljedeće:

1. postupke za slučaj nužde, uključujući onesposobljenost pilota;
2. postupke za evakuaciju, uključujući tehnike kontrole gužve;
3. rukovanje i stvarno otvaranje svake vrste ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za nuždu na uobičajen i na hitan način, uključujući upotrebu sustava za pomoć u slučaju nestanka struje, ako je on ugrađen u zrakoplov. Moraju biti uključeni postupci i sile potrebni za stavljanje u upotrebu tobogana za evakuaciju. Ovo se osposobljavanje obavlja u zrakoplovu ili na odgovarajućem uređaju za osposobljavanje;
4. pokazivanje kako se rukuje svim ostalim izlazima, uključujući prozore u pilotskoj kabini; i
5. smještaj i rukovanje opremom za slučaj nužde, uključujući sustave za kisik, te namještanje prsluka za spašavanje, prijenosnog kisika i zaštitne opreme za disanje.

—

Dodatak 2. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Osposobljavanje

1. Nastavni program osposobljavanja za CRM, zajedno s metodologijom i terminologijom CRM-a moraju biti uključeni u operativni priručnik.
2. Tablica 1. prikazuje koji elementi CRM-a moraju biti uključeni u pojedinačne vrste osposobljavanja.

Tablica 1.

Osposobljavanje za CRM

Elementi osposobljavanja (a)	Uvodni tečaj za CRM (b)	Osposobljavanje za CRM koje provodi operator (c)	CRM specifičan za tip zrakoplova (d)	Godišnje periodično osposobljavanje za CRM (e)	Tečaj za voditelja kabinske posade (f)
Opća načela					
Ljudski faktori u zrakoplovstvu, Opće upute o načelima i ciljevima CRM-a	Detaljno	Nije potrebno	Nije potrebno	Nije potrebno	Pregled
Performanse i ograničenja čovjeka					
Sa stajališta pojedinačnog člana kabinske posade					
Poznavanje osobnosti, ljudske pogreške i pouzdanost, stavovi i ponašanja, samocjenjivanje	Detaljno	Nije potrebno	Nije potrebno	Pregled (trogodišnji ciklus)	Nije potrebno
Stres i upravljanje stresom					
Umor i budnost					
Odlučnost					
Prepoznavanje situacije, dobivanje i obrada informacija					
Sa stajališta cjelokupne posade zrakoplova					
Sprečavanje i otkrivanje grešaka	Nije potrebno	Detaljno	Relevantno za tip(ove)	Pregled (trogodišnji ciklus)	Utvrđivanje (relevantno za dužnosti voditelja kabinske posade)
Zajedničko prepoznavanje situacije, dobivanje i obrada informacija					
Upravljanje radnim opterećenjem					
Učinkovita komunikacija i koordinacija između svih članova posade uključujući letačku posadu, kao i neiskusne članove kabinske posade, kulturološke razlike					
Vodstvo, suradnja, sinergija, donošenje odluka, prenošenje zaduženja					
Pojedinačna i timska odgovornost, donošenje odluka i poduzimanje mjera					
Prepoznavanje i upravljanje ljudskim faktorima putnika: kontrola gužve, stres putnika, rješavanje sukoba, zdravstveni čimbenici					
Posebnosti u odnosu na tipove zrakoplova (uski/široki trup, jedna/više paluba), sastav letačke posade i kabinske posade i broj putnika	Nije potrebno	Detaljno			

Elementi osposobljavanja (a)	Uvodni tečaj za CRM (b)	Osposobljavanje za CRM koje provodi operator (c)	CRM specifičan za tip zrakoplova (d)	Godišnje periodično osposobljavanje za CRM (e)	Tečaj za voditelja kabinske posade (f)
Sa stajališta operatora i organizacije					
Sigurnosna kultura poduzeća, SOP-ovi, organizacijski čimbenici, čimbenici u vezi s tipom operacija	Nije potrebno	Detaljno	Relevantno za tip(ove)	Pregled (trogodišnji ciklus)	Utvrđivanje (relevantno za dužnosti voditelja kabinske posade)
Učinkovita komunikacija i koordinacija s drugim operativnim osobljem i sa zemaljskim službama					
Sudjelovanje u izvješćivanju o kabinskim sigurnosnim nezgodama i nesrećama					
Analize slučajeva (vidjeti napomenu)		Potrebno		Potrebno	
<p><i>Napomena:</i> Stupac (d), ako nisu dostupne relevantne analize slučajeva specifične za tip zrakoplova, tada se uzimaju u obzir analize slučajeva relevantne za opseg i područje operacije.</p>					

*Dodatak 3. stavcima OPS 1.1005/1.1010/1.1015***Osposobljavanje o zdravstvenim aspektima i prvoj pomoći**

- (a) Osposobljavanje o zdravstvenim aspektima i prvoj pomoći uključuje sljedeće elemente:
1. fiziologiju letenja uključujući potrebu za kisikom i hipoksiju;
 2. hitne medicinske slučajeve u zrakoplovstvu, uključujući:
 - i. astmu;
 - ii. gušenje;
 - iii. srčani udar;
 - iv. stres i alergijske reakcije;
 - v. šok;
 - vi. moždani udar;
 - vii. epilepsiju;
 - viii. dijabetes;
 - ix. zračnu bolest;
 - x. hiperventilaciju;
 - xi. želučano-crijevne smetnje; i
 - xii. hitan porod;
 3. praktičnu kardio-pulmonalnu reanimaciju koju upotrebom posebno konstruirane lutke obavlja svaki član kabinske posade, uzimajući u obzir okruženje u zrakoplovu;
 4. osnovno osposobljavanje za prvu pomoć i preživljavanje uključujući brigu o:
 - i. osobama u nesvijesti;
 - ii. opekotinama;
 - iii. ranama; i
 - iv. lomovima kostiju i ozljedama mekog tkiva;
 5. zdravlje i higijenu tijekom putovanja, uključujući:
 - i. rizik kontakta sa zaraznim bolestima posebno kada se leti u tropska i suptropska područja. Prijava zaraznih bolesti, zaštita od zaraze i izbjegavanje bolesti koje se prenose vodom ili hranom. Ovo osposobljavanje mora uključivati načine smanjenja takvih rizika;
 - ii. higijenu u zrakoplovu;
 - iii. smrt u zrakoplovu;
 - iv. postupak s kliničkim otpadom;
 - v. dezinfekciju zrakoplova; i
 - vi. upravljanje budnošću, fiziološke učinke umora, fiziologiju spavanja, cirkadijani ritam i promjene vremenskih zona;
 6. upotrebu odgovarajuće opreme zrakoplova, uključujući komplete za prvu pomoć, komplete za hitnu medicinsku pomoć, kisik za prvu pomoć i opremu za hitnu medicinsku pomoć.
-

PODODJELJAK P

PRIRUČNICI, DNEVNICI I EVIDENCIJE

OPS. 1.1040

Opća pravila za operativne priručnike

- (a) Operator osigurava da operativni priručnik sadrži sve upute i informacije koje su operativnom osoblju potrebne za obavljanje njihovih dužnosti.
- (b) Operator osigurava da sadržaj operativnog priručnika, uključujući sve izmjene ili revizije, nije u suprotnosti s uvjetima sadržanim u svjedodžbi o sposobnosti zračnog prijevoza (AOC) ili u bilo kojim primjenjivim propisima, te da je prihvatljiv nadležnom tijelu ili da ga je nadležno tijelo, prema potrebi, odobrilo.
- (c) Ako nadležno tijelo ne odobri drukčije, ili ako nije drukčije propisano nacionalnim pravom, operator mora operativni priručnik izraditi na engleskom jeziku. Uz to, operator može taj priručnik ili njegove dijelove prevesti i upotrebljavati na drugom jeziku.
- (d) Ako operator mora izraditi novi operativni priručnik ili njegove veće dijelove/sveske, on pri tom mora ispuniti zahtjeve iz gornjeg podstavka (c).
- (e) Operator može izdati operativni priručnik u odvojenim svescima.
- (f) Operator osigurava da sve operativno osoblje može lako pristupiti primjerku svakog dijela operativnog priručnika, koji je relevantan za njihove dužnosti. Osim toga, operator mora svakom članu posade dati vlastiti primjerak odjeljaka A i B operativnog priručnika, ili dijelova tih odjeljaka koji su relevantni za njihovo osobno izučavanje.
- (g) Operator osigurava da se operativni priručnik izmjenjuje ili revidira tako da se upute i informacije koje su u njemu sadržane održavaju ažurnim. Operator osigurava da se sve operativno osoblje obavješćuje o takvim izmjenama, koje se odnose na njihove dužnosti.
- (h) Svaka osoba koja ima operativni priručnik ili njegove odgovarajuće dijelove, mora ih ažurirati izmjenama ili revizijama koje dobije od operatora.
- (i) Operator dostavlja nadležnom tijelu planirane izmjene i revizije prije datuma njihovog stupanja na snagu. Kada se izmjena odnosi na bilo koji dio operativnog priručnika koji se u skladu s OPS-om mora odobriti, to se odobrenje mora dobiti prije nego što ta izmjena stupi na snagu. Ako su radi sigurnosti potrebne hitne izmjene ili revizije, one se mogu objaviti i primijeniti bez odlaganja, pod uvjetom da je predan zahtjev za potrebno odobrenje.
- (j) Operator mora uključiti sve izmjene i revizije koje zahtijeva nadležno tijelo.
- (k) Operator mora osigurati da se sve informacije iz odobrene dokumentacije, kao i bilo kakva izmjena takve odobrene dokumentacije, ispravno odraze na operativni priručnik i da operativni priručnik ne sadrži nikakve informacije koje su u suprotnosti s bilo kojom odobrenom dokumentacijom. Međutim, ovaj zahtjev ne sprečava operatora da koristi starije podatke i postupke.
- (l) Operator mora osigurati da je sadržaj operativnog priručnika prikazan u obliku u kojem se može koristiti bez poteškoća. Pri oblikovanju operativnog priručnika uzimaju se u obzir načela ljudskih faktora.
- (m) Nadležno tijelo može dozvoliti operatoru da operativni priručnik ili njegove dijelove prikaže u drugačijem obliku od ispisa na papiru. U takvim se slučajevima mora osigurati prihvatljiva razina dostupnosti, upotrebljivosti i pouzdanosti.
- (n) Upotreba skraćenog oblika operativnog priručnika ne izuzima operatora od zahtjeva iz stavka OPS 1.130.

OPS 1.1045

Operativni priručnik – struktura i sadržaj

(vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.1045)

- (a) Operator osigurava da je glavna struktura operativnog priručnika sljedeća:
- Dio A: Općenito/osnove
- Ovaj dio sadrži sve operativne politike, upute i postupke potrebne za sigurnu operaciju, koji nisu povezani s tipom zrakoplova.
- Dio B: Operiranje zrakoplovom
- Ovaj dio sadrži sve upute i postupke potrebne za sigurnu operaciju, koji su povezani s tipom zrakoplova. U ovom se dijelu vodi računa o svim razlikama između tipova, varijanti ili pojedinačnih zrakoplova koje operator upotrebljava.
- Dio C: Upute i informacije o rutama i aerodromima
- Ovaj dio sadrži sve upute i informacije potrebne za područje operacije.
- Dio D: Osposobljavanje
- Ovaj dio sadrži sve upute o osposobljavanju osoblja, koje se zahtijeva za sigurnu operaciju.
- (b) Operator osigurava da je sadržaj operativnog priručnika u skladu s Dodatkom 1. stavku OPS 1.1045 i da je relevantan za područje i tip operacije.
- (c) Operator osigurava da je detaljna struktura operativnog priručnika prihvatljiva nadležnom tijelu.

OPS 1.1050

Letački priručnik zrakoplova

Operator mora imati važeći i odobreni letački priručnik zrakoplova ili primjereni dokument za svaki zrakoplov kojim operira.

OPS 1.1055

Dnevnik putovanja

- (a) Operator mora čuvati sljedeće informacije za svaki let u obliku dnevnika putovanja:
1. registraciju zrakoplova;
 2. datum;
 3. ime člana/imena članova posade;
 4. raspored dužnosti člana/članova posade;
 5. mjesto odlaska;
 6. mjesto dolaska;
 7. vrijeme odlaska (vrijeme početka kretanja zrakoplova);
 8. vrijeme dolaska (vrijeme zaustavljanja zrakoplova);

9. trajanje leta u satima;
 10. vrstu leta;
 11. nezgode, opažanja (ako ih ima); i
 12. potpis zapovjednika (ili odgovarajuće osobe).
- (b) Nadležno tijelo može dozvoliti operatoru da ne vodi dnevnik putovanja, ili njegove dijelove, ako su relevantne informacije dostupne u drugoj dokumentaciji.
- (c) Operator osigurava da se svi podaci unose istodobno i da su trajni.

OPS 1.1060

Operativni plan leta

- (a) Operator mora osigurati da operativni plan leta koji se koristi i zapisi koji se unose tijekom leta, sadrže sljedeće elemente:
1. registraciju zrakoplova;
 2. tip i varijantu zrakoplova;
 3. datum leta;
 4. oznaku leta;
 5. imena članova letačke posade;
 6. raspored dužnosti članova letačke posade;
 7. mjesto odlaska;
 8. vrijeme odlaska (stvarno vrijeme početka kretanja zrakoplova, vrijeme polijetanja);
 9. mjesto dolaska (planirano i stvarno);
 10. vrijeme dolaska (stvarno vrijeme slijetanja i zaustavljanja zrakoplova);
 11. vrstu operacije (ETOPS, VFR, prazan let (ferry flight) itd.);
 12. rutu i segmente rute s kontrolnim točkama/točkama na putu, udaljenostima, vremenom i putanjama;
 13. planiranu putnu brzinu i vrijeme letenja između kontrolnih točaka/točaka na putu. Procijenjeno i stvarno vrijeme preleta (estimated and actual time overhead);
 14. sigurne visine i najniže razine letenja;
 15. planirane visine i razine letenja;
 16. izračune za gorivo (evidenciju o provjerama tijekom leta);
 17. količinu goriva u zrakoplovu pri paljenju motora;
 18. promjenu(e) odredišta i, prema potrebi, polijetanja i rute, uključujući informacije koje se zahtijevaju u gornjim točkama 12., 13., 14. i 15.;
 19. početno odobrenje ATS-a za plan leta i naknadno ponovno odobrenje;
 20. izračune za ponovno planiranje tijekom leta; i
 21. relevantne meteorološke informacije.

- (b) Podaci koji su lako dostupni u drugoj dokumentaciji ili iz drugog prihvatljivog izvora ili su nevažni za vrstu leta, mogu se izostaviti iz operativnog plana leta.
- (c) Operator mora osigurati da su operativni plan leta i njegova upotreba opisani u operativnom priručniku.
- (d) Operator osigurava da se svi podaci u operativni plan leta unose istodobno i da su trajni.

OPS 1.1065

Razdoblja čuvanja dokumentacije

Operator osigurava da se sve evidencije i sve relevantne operativne i tehničke informacije za svaki pojedinačni let čuvaju tijekom razdoblja propisanih u Dodatku 1. stavku OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Priručnik operatora za vođenje kontinuirane plovidbenosti

Operator mora imati važeći i odobreni priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti, kako je propisano u dijelu M, stavku M.A.704 Priručnik za vođenje kontinuirane plovidbenosti.

OPS 1.1071

Tehnička knjiga zrakoplova

Operator mora voditi tehničku knjigu zrakoplova, kako je propisano u dijelu M, stavku M.A.306 Sustav tehničke knjige operatora.

—

Dodatak 1. stavku OPS 1.1045

Sadržaj operativnog priručnika

Operator osigurava da operativni priručnik sadrži sljedeće:

A. OPĆENITO/OSNOVE

0. VOĐENJE I KONTROLA OPERATIVNOG PRIRUČNIKA

0.1. Uvod

- (a) Izjava da je priručnik u skladu sa svim primjenjivim propisima i sa svim odredbama i uvjetima primjenjive svjedodžbe o sposobnosti zračnog prijevoza.
- (b) Izjava da priručnik sadrži operativne upute kojih se osoblje, na koje se te upute odnose, mora pridržavati.
- (c) Popis i kratak opis različitih dijelova, njihovog sadržaja, namjene i upotrebe.
- (d) Objašnjenja i definicije termina i riječi potrebnih za upotrebu priručnika.

0.2. Sustav izmjene i revizije

- (a) Podaci o osobi/osobama odgovornoj/odgovornim za izdavanje i umetanje izmjena i revizija.
- (b) Evidencija o izmjeni i revizijama s datumima umetanja i stupanja na snagu.
- (c) Izjava da rukom pisane izmjene i revizije nisu dopuštene, osim u situacijama koje u interesu sigurnosti zahtijevaju trenutnu izmjenu ili reviziju.
- (d) Opis sustava za označivanje stranica i datuma početka njihove valjanosti.
- (e) Popis stranica na snazi.
- (f) Označivanje promjena (na stranicama s tekstem i, koliko je izvedivo, na kartama i dijagramima).
- (g) Privremene revizije.
- (h) Opis sustava dostavljanja priručnika, izmjena i revizija.

1. ORGANIZACIJA I ODGOVORNOSTI

- 1.1. Organizacijska struktura. Opis organizacijske strukture uključujući opći organigram poduzeća i organigram operativnog odjela. Organigram mora prikazivati odnos između operativnog odjela i ostalih odjela poduzeća. Posebno se moraju prikazati linije podređenosti i odgovornosti svih sektora, odjela itd., koji se bave sigurnošću letaćkih operacija.
- 1.2. Imenovane odgovorne osobe. Ime svake imenovane osobe odgovorne za letачke operacije, sustav održavanja, osposobljavanje posade i zemaljske operacije, kako je propisano u stavku OPS 1.175 podstavku (i). Mora se uključiti opis njihovih funkcija i odgovornosti.
- 1.3. Odgovornosti i dužnosti osoblja za upravljanje operacijama. Opis dužnosti, odgovornosti i ovlaštenja osoblja za upravljanje operacijama, koje se odnose na sigurnost letaćkih operacija i na usklađenost s primjenjivim propisima.
- 1.4. Ovlaštenja, dužnosti i odgovornosti zapovjednika zrakoplova. Izjava kojom se definiraju ovlaštenja, dužnosti i odgovornosti zapovjednika.
- 1.5. Dužnosti i odgovornosti drugih članova posade osim zapovjednika.

2. OPERATIVNA KONTROLA I NADZOR
 - 2.1. Nadzor operacija koje obavlja operator. Opis sustava za nadzor operacija, koji obavlja operator (vidjeti stavak OPS 1.175. podstavak (g)). Mora se prikazati, kako se nadziru sigurnost letačkih operacija i kvalifikacije osoblja. Posebno se moraju opisati postupci koji se odnose na sljedeće:
 - (a) valjanost dozvola i kvalifikacija;
 - (b) stručnost operativnog osoblja; i
 - (c) kontrolu, analizu i pohranjivanje evidencija, dokumentacije o letovima, dodatnih informacija i podataka.
 - 2.2. Sustav objavljivanja dodatnih operativnih uputa i informacija. Opis svih sustava za objavljivanje informacija koje mogu biti operativne prirode i dopunjuju informacije iz operativnog priručnika. Mora se uključiti primjenjivost ovih informacija i odgovornosti za njihovo objavljivanje.
 - 2.3. Program za sprečavanje nesreća i za sigurnost letenja. Opis glavnih aspekata programa za sigurnost letenja.
 - 2.4. Operativna kontrola. Opis postupaka i odgovornosti potrebnih za provođenje operativne kontrole u vezi sa sigurnošću letenja.
 - 2.5. Ovlasti nadležnog tijela. Opis ovlasti nadležnog tijela i upute osoblju u vezi s načinom na koji osoblju nadležnog tijela treba olakšati obavljanje inspekcija.
3. SUSTAV KVALITETE

Opis usvojenog sustava kvalitete, koji uključuje najmanje:

 - (a) politiku kvalitete;
 - (b) opis organizacije sustava kvalitete; i
 - (c) raspodjelu dužnosti i odgovornosti.
4. SASTAV POSADE
 - 4.1. Sastav posade. Objašnjenje metode za određivanje sastava posade, uzimajući u obzir sljedeće:
 - (a) tip zrakoplova koji se koristi;
 - (b) područje i vrstu operacije koja se obavlja;
 - (c) fazu leta;
 - (d) minimalni broj članova posade i planirano trajanje letačke dužnosti;
 - (e) iskustvo (ukupno i na tipu), nedavno iskustvu i kvalifikaciju članova posade;
 - (f) imenovanje zapovjednika zrakoplova i, ako je potrebno radi dužine leta, postupke za zamjenu zapovjednika zrakoplova i ostalih članova letačke posade (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.940); i
 - (g) imenovanje voditelja kabinske posade i, ako je potrebno radi dužine leta, postupke za zamjenu voditelja kabinske posade i bilo kojeg drugog člana kabinske posade.
 - 4.2. Imenovanje zapovjednika zrakoplova. Pravila koja se primjenjuju na imenovanje zapovjednika zrakoplova.
 - 4.3. Onesposobljenost letačke posade. Upute o preuzimanju zapovjedne dužnosti u slučaju onesposobljenosti letačke posade.

- 4.4. Operacije na većem broju tipova zrakoplova. Izjava kojom se navodi koji se zrakoplovi smatraju istim tipom za potrebe:
- (a) izrade rasporeda letačke posade; i
 - (b) izrade rasporeda kabinske posade.
5. ZAHITJEVI U ODNOSU NA KVALIFIKACIJU
- 5.1. Opis dozvole, ovlaštenja za tip, kvalifikacije/stručnosti (npr. za rute i aerodrome), iskustva, osposobljavanja, provjera i nedavnog iskustva koje mora imati operativno osoblje za obavljanja svojih dužnosti. Mora se voditi računa o tipu zrakoplova, vrsti operacije i sastavu posade.
- 5.2. Letačka posada
- (a) Zapovjednik zrakoplova.
 - (b) Pilot koji zamjenjuje zapovjednika zrakoplova.
 - (c) Kopilot.
 - (d) Pilot pod nadzorom.
 - (e) Operater sustava zrakoplova.
 - (f) Operacije na više tipova ili varijanti zrakoplova.
- 5.3. Kabinska posada.
- (a) Voditelj kabinske posade.
 - (b) Član kabinske posade.
 - i. Zahtijevani član kabinske posade.
 - ii. Dodatni član kabinske posade i član kabinske posade tijekom letova za upoznavanje.
 - (c) Operacije na više tipova ili varijanti zrakoplova.
- 5.4. Osoblje za osposobljavanje, provjeravanje i nadzor.
- (a) Za letačku posadu.
 - (b) Za kabinsku posadu.
- 5.5. Ostalo operativno osoblje.
6. MJERE OPREZA U VEZI SA ZDRAVLJEM POSADE
- 6.1. Mjere opreza u vezi sa zdravljem posade. Relevantni propisi i smjernice za članove posade u vezi s njihovim zdravljem, uključujući:
- (a) alkohol i druga opojna pića;
 - (b) narkotike;
 - (c) lijekove;
 - (d) tablete za spavanje;
 - (e) farmaceutske pripravke;
 - (f) cijepljenje;
 - (g) ronjenje u velikim dubinama;

- (h) darivanje krvi;
 - (i) mjere opreza u vezi s obrocima prije i tijekom leta;
 - (j) spavanje i odmor; i
 - (k) kirurške zahvate.
7. OGRANIČENJA TRAJANJA LETA
- 7.1. Ograničenja trajanja letenja i radnog vremena na dužnosti i zahtjevi u vezi s odmorom. Shema koju je uspostavio operator u skladu s primjenjivim zahtjevima.
- 7.2. Prekoračenja ograničenja trajanja letenja i radnog vremena na dužnosti i/ili skraćena razdoblja za odmor. Uvjeti pod kojima se vrijeme letenja i radno vrijeme na dužnosti mogu prekoračiti ili razdoblja za odmor skratiti i postupci za izvješćivanje o tim promjenama.
8. OPERATIVNI POSTUPCI
- 8.1. Upute za pripremu leta. Prema vrsti operacije:
- 8.1.1. Minimalne visine leta. Opis metode određivanja i primjene minimalnih visina leta, uključujući:
- (a) postupak za utvrđivanje minimalnih visina/razina leta za VFR letove; i
 - (b) postupak za utvrđivanje minimalnih visina/razina leta za IFR letove.
- 8.1.2. Kriteriji i odgovornosti za odobrenje za upotrebu aerodroma, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve iz poddjelova D, E, F, G, H, I i J.
- 8.1.3. Metode za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma. Metoda za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma za IFR letove u skladu sa OPS-om 1. pododjeljkom E. Moraju se navesti postupci za određivanje vidljivosti i/ili vidnog doseg uzletno-sletne staze i za primjenjivost stvarne vidljivosti koju zamjećuje pilot, pričepćene vidljivosti i pričepćenog vidnog doseg uzletno-sletne staze.
- 8.1.4. Operativni minimumi na ruti za VFR letove ili dijelove leta koji se obavljaju prema VFR-u i, ako se koriste zrakoplovi s jednim motorom, upute za izbor rute s obzirom na postojanje površina koje omogućuju sigurno prisilno slijetanje.
- 8.1.5. Prikazivanje i primjena operativnih minimuma aerodromu i operativnih minimuma na ruti.
- 8.1.6. Tumačenje meteoroloških informacija. Gradivo koje pojašnjava dekodiranje meteoroloških prognoza i izvješća relevantnih za područje operacija, uključujući tumačenje uvjetnih izraza.
- 8.1.7. Određivanje količina goriva, ulja i metanol-vode u zrakoplovu. Metode kojima se određuju i prate tijekom leta količine goriva, ulja i metanol-vode koje se nose u zrakoplovu. U ovom odjeljku moraju također biti uključene upute o mjerenju i raspodjeli tekućina koje se prevoze u zrakoplovu. Pri izradi takvih uputa moraju se uzeti u obzir sve okolnosti na koje se može naići tijekom leta, uključujući mogućnost ponovnog planiranja tijekom leta i kvara jednog ili više pogonskih sustava zrakoplova. Mora se također opisati sustav za vođenje evidencije o gorivu i ulju.
- 8.1.8. Masa i težište. Opća načela o masi i težišta, uključujući:
- (a) definicije;
 - (b) metode, postupke i odgovornosti za pripremu i prihvaćanje izračuna mase i težišta;
 - (c) politiku za upotrebu standardnih i/ili stvarnih masa;
 - (d) metodu za određivanje primjenjive mase putnika, prtljage i tereta;
 - (e) primjenjive mase putnika i prtljage za različite tipove operacija i za tip zrakoplova;

- (f) opće upute i informacije potrebne za provjeru različitih vrsta dokumentacije o masi i težištu koja se koristi;
 - (g) postupke u vezi s promjenama u posljednjem trenutku;
 - (h) specifičnu težinu goriva, ulja i metanol-vode; i
 - (i) postupke/politiku u vezi s rasporedom sjedenja.
- 8.1.9. Plan leta za ATS. Postupci i odgovornosti za pripremu i dostavu plana leta službama zračnog prometa. Čimbenici koje treba uzeti u obzir uključuju načine dostave planova pojedinačnih letova ili letova koji se ponavljaju.
- 8.1.10. Operativni plan leta. Postupci i odgovornosti za pripremu i prihvaćanje operativnog plana leta. Mora se opisati upotreba operativnog plana leta, uključujući primjere oblika operativnih planova leta koji se koriste.
- 8.1.11. Tehnička knjiga zrakoplova operatora. Moraju se opisati odgovornosti i upotreba tehničke knjige zrakoplova operatora, uključujući primjerke oblika koji se koriste.
- 8.1.12. Popis dokumenata, obrazaca i dodatnih informacija koji se nose u zrakoplovu.
- 8.2. Upute za postupke na zemlji
- 8.2.1. Postupci punjenja goriva. Opis postupaka punjenja goriva, uključujući:
- (a) sigurnosne mjere opreza tijekom dopunjavanja ili pražnjenja goriva, uključujući slučajeve kada je uključen APU ili kada je turbinski motor u pogonu, a elise su zakočene;
 - (b) dopunjavanje ili pražnjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju; i
 - (c) mjere opreza koje treba poduzeti kako bi se izbjeglo miješanja goriva.
- 8.2.2. Postupci u vezi sa zrakoplovom, putnicima i teretom, koji se odnose na sigurnost. Opis postupaka koji se koriste prilikom dodjeljivanja sjedala, ukrcavanja i iskrcavanja putnika te ukrcavanja i iskrcavanja tereta. Moraju se navesti i daljnji postupci, koji su namijenjeni postizanju sigurnosti dok je zrakoplov na stajanci. Ovi postupci moraju uključivati:
- (a) djecu/dojenčad, bolesne putnike i osobe smanjene pokretljivosti;
 - (b) prijevoz neprihvatljivih putnika, deportiranih osoba ili pritvorenih osoba;
 - (c) dopuštenu veličinu i težinu ručne prtljage;
 - (d) ukrcavanje i osiguravanje stvari u zrakoplovu;
 - (e) posebne terete i klasifikaciju odjeljaka za teret;
 - (f) pozicioniranje zemaljske opreme;
 - (g) rukovanje vratima zrakoplova;
 - (h) sigurnost na stajanci, uključujući sprečavanje požara, područja praska i usisa;
 - (i) postupke paljenja motora, odlaska sa stajanke i dolaska na stajanku, uključujući operacije guranja i vuče;
 - (j) opsluživanje zrakoplova;
 - (k) dokumente i obrasce za upravljanje zrakoplovom; i
 - (l) sjedenje više osoba na istom sjedalu u zrakoplovu.

- 8.2.3. Postupci za odbijanje ukrcaja. Postupci kojima se osigurava uskraćivanje ukrcaja osobama koje djeluju omamljeno ili koje ponašanjem ili fizičkim indikacijama pokazuju da su pod utjecajem lijekova, osim bolesnika pod odgovarajućom terapijom. Ovo se ne odnosi na bolesnike pod odgovarajućom terapijom.
- 8.2.4. Odleđivanje i sprečavanje zaleđivanja na tlu. Opis politike i postupaka za odleđivanje i sprečavanja zaleđivanja zrakoplova na tlu. Oni uključuju opise tipova i učinaka zaleđivanja i drugih onečišćivača na zrakoplovima dok su u mirovanju, tijekom kretanja po tlu i tijekom polijetanja. Osim toga mora se navesti opis vrsta tekućina koje se koriste, uključujući:
- (a) zaštićeno ili trgovačko ime;
 - (b) karakteristike;
 - (c) učinke na performansu zrakoplova;
 - (d) vrijeme djelovanja; i
 - (e) mjere opreza tijekom upotrebe.
- 8.3. Letački postupci
- 8.3.1. Politika u vezi s VFR-om/IFR-om. Opis politike za dopuštanje obavljanja letova prema VFR-u ili za zahtjev da se letovi obavljaju prema IFR-u ili za promjenu s jednog načina letenja na drugi.
- 8.3.2. Navigacijski postupci. Opis svih navigacijskih postupaka relevantnih za vrstu/vrste i područje/područja operacije. Potrebno je uzeti u obzir:
- (a) standardne navigacijske postupke, uključujući politiku za obavljanje nezavisnih provjera unosa podataka putem tipkovnice, kada ti podaci utječu na putanju leta kojom će zrakoplov letjeti;
 - (b) navigaciju MNPS i POLAR i navigaciju u drugim navedenim područjima;
 - (c) RNAV;
 - (d) ponovno planiranje tijekom leta;
 - (e) postupke u slučaju degradacije sustava; i
 - (f) RVSM.
- 8.3.3. Postupci za podešavanje visinomjera, uključujući, prema potrebi, upotrebu:
- mjerenja visine u metrima i tablicu za pretvaranje,
 - i
 - operativne postupke QFE.
- 8.3.4. Postupci u vezi sa sustavom za upozoravanje na visinu
- 8.3.5. Sustav za upozoravanje na blizinu zemlje/sustav za upozoravanje na pružanje terena ispod zrakoplova. Postupci i upute potrebni za izbjegavanje kontroliranog leta u teren, uključujući ograničenja spuštanja velikom brzinom do blizine tla (zahtjevi za osposobljavanje u vezi s ovom problematikom nalaze se u D.2.1.).
- 8.3.6. Politika i postupci za upotrebu TCAS-a/ACAS-a
- 8.3.7. Politika i postupci za upravljanje gorivom tijekom leta

- 8.3.8. Nepovoljni i potencijalno opasni atmosferski uvjeti. Postupci za operiranje u nepovoljnim i potencijalno opasnim atmosferskim uvjeta i/ili za izbjegavanje takvih uvjeta, uključujući:
- (a) grmljavinske oluje;
 - (b) uvjete za zaleđivanje;
 - (c) turbulenciju;
 - (d) udar vjetra;
 - (e) zračnu struju;
 - (f) oblake vulkanskog pepela;
 - (g) jake padaline;
 - (h) pješčane oluje;
 - (i) planinske valove; i
 - (j) značajne inverzije temperature.
- 8.3.9. Vrtložna brazda. Kriteriji za razdvajanje radi vrtložne brazde, uzimajući u obzir tipove zrakoplova, uvjete što se tiče vjetra i smještaj uzletno-sletne staze.
- 8.3.10. Članovi posade na svojim mjestima. Zahtjevi da se članovi posade tijekom raznih faza leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti nalaze na svojim mjestima ili sjedalima na koja su raspoređeni, uključujući postupke za kontrolirani odmor u pilotskoj kabini.
- 8.3.11. Upotreba sigurnosnih pojaseva za posadu i putnike. Zahtjevi da članovi posade i putnici koriste sigurnosne pojaseve i/ili sigurnosne sustave vezivanja tijekom različitih faza leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti.
- 8.3.12. Dozvola pristupa u pilotsku kabinu. Uvjeti za dozvoljavanje pristupa u pilotsku kabinu osobama koje nisu članovi letačke posade. Potrebno je navesti politiku u vezi s dozvolom pristupa inspektorima nadležnog tijela.
- 8.3.13. Upotreba praznih sjedala posade. Uvjeti i postupci za upotrebu praznih sjedala posade.
- 8.3.14. Onesposobljenost članova posade. Postupci koji se koriste u slučaju onesposobljenosti članova posade tijekom leta. Potrebno je navesti primjere vrsta onesposobljenosti i načine njihovog prepoznavanja.
- 8.3.15. Zahtjevi u vezi sa sigurnošću u putničkoj kabini. Postupci uključuju:
- (a) pripremu putničke kabine za let, zahtjeve tijekom leta i pripremu za slijetanje, uključujući postupke za osiguravanje putničke kabine i kuhinja;
 - (b) postupke kojima se osigurava da su putnici smješteni na sjedalima gdje, u slučaju hitne evakuacije, mogu najbolje pomoći, a ne ometati evakuaciju iz zrakoplova;
 - (c) postupke koji se koriste tijekom ukrcaja i iskrcaja putnika;
 - (d) postupke prilikom dopunjavanja/praznjenja goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju; i
 - (e) pušenje u zrakoplovu.
- 8.3.16. Postupci za davanje uputa putnicima. Sadržaj, načini i vrijeme za davanje uputa putnicima u skladu sa stavkom OPS 1.285.
- 8.3.17. Postupci za upravljanje zrakoplovima koji moraju imati opremu za otkrivanje kozmičkog ili solarnog zračenja. Postupci za upotrebu opreme za otkrivanje kozmičkog ili solarnog zračenja i za bilježenje njegovih vrijednosti, uključujući mjere koje je potrebno poduzeti u slučaju da su premašene granične vrijednosti navedene u operativnom priručniku. Osim toga, postupci, uključujući postupke ATS-a, koji se koriste u slučaju da se donese odluka o snižavanju ili promjeni rute.

- 8.3.18. Politika upotrebe automatskog pilota i automatskog podešavanja snage (auto throttle).
- 8.4. Operacije u svim vremenskim uvjetima. Opis operativnih postupaka u vezi s operacijama u svim vremenskim uvjetima (vidjeti također OPS, pododjeljke D i E).
- 8.5. ETOPS. Opis operativnih postupaka ETOPS-a.
- 8.6. Upotreba liste (lista) minimalne opreme i odstupanja od konfiguracije.
- 8.7. Nekomercijalni letovi. Postupci i ograničenja za:
- (a) letove za osposobljavanje;
 - (b) probne letove;
 - (c) letove za dostavu;
 - (d) prazne letove (ferry flights);
 - (e) pokazne letove; i
 - (f) letove pozicioniranja, uključujući vrstu osoba koje se smiju prevoziti takvim letovima.
- 8.8. Zahtjevi u vezi s kisikom
- 8.8.1. Objašnjenje uvjeta pod kojima se kisik mora osigurati i upotrijebiti.
- 8.8.2. Zahtjevi u vezi s kisikom, navedeni za:
- (a) letačku posadu;
 - (b) kabinsku posadu; i
 - (c) putnike.
9. OPASNI TERET I ORUŽJE
- 9.1. informacije, upute i opće smjernice u vezi s prijevozom opasnog tereta, uključujući:
- (a) politiku operatora u vezi s prijevozom opasnog tereta;
 - (b) smjernice u vezi sa zahtjevima za prihvaćanje, označavanje, rukovanje, smještaj i odvajanje opasnog tereta;
 - (c) posebne zahtjeve izvješćivanja u slučaju nesreće ili događaja, kada se prevozi opasni teret;
 - (d) postupke za djelovanje u izvanrednim situacijama koje uključuju opasni teret;
 - (e) dužnosti sveg uključenog osoblja u skladu sa stavkom OPS 1.1215; i
 - (f) upute o prijevozu zaposlenika operatora.
- 9.2. Uvjeti pod kojima se mogu prevoziti oružje, streljivo i sportsko oružje.
10. ZAŠTITA
- 10.1. Upute o zaštiti i smjernice koje nisu povjerljive prirode moraju sadržavati ovlasti i odgovornosti operativnog osoblja. Moraju biti uključene politike i postupci za postupanje i izvješćivanje u slučaju kriminalnih radnji u zrakoplovu, kao što su nezakonito ometanje, sabotaza, prijetnje bombom i otmica zrakoplova.
- 10.2. Opis preventivnih zaštitnih mjera i osposobljavanja.

Napomena: Dijelovi uputa i smjernica u vezi sa zaštitom mogu biti povjerljivi.

11. POSTUPANJE U SLUČAJU DOGAĐAJA, OBAVJEŠĆIVANJE O DOGAĐAJIMA I PRIJAVLJIVANJE DOGAĐAJA

Postupci za postupanje u slučaju događaja, obavješćivanje o događajima i prijavljivanje događaja. Ovaj odjeljak mora uključivati:

- (a) definicije događaja i odgovarajućih odgovornosti svih uključenih osoba;
- (b) ilustracije obrazaca koji se upotrebljavaju za prijavljivanje svih vrsta događaja (ili primjerke samih obrazaca), upute za njihovo popunjavanje, adrese na koje ih treba poslati i rok u kojem to treba obaviti;
- (c) u slučaju nesreće, opis odjela poduzeća, nadležnih tijela i drugih organizacija koje o tome treba obavijestiti, kako se to obavlja i kojim redoslijedom;
- (d) postupke za usmeno obavješćivanje jedinica službi zračnog prometa o nezgodama koje uključuju ACAS RA-ove, opasnosti od ptica i opasne uvjete;
- (e) postupke za dostavu pisanih izvješća o nezgodama u zračnom prometu, ACAS RA-ovima, udarima ptica, nezgodama ili nesrećama koje uključuju opasni teret i nezakonitom ometanju;
- (f) postupke izvješćivanja kako bi se osigurala sukladnost sa stavkom OPS 1.085 podstavkom (b) i stavkom OPS 1.420. Ovi postupci moraju uključivati postupke izvješćivanja u vezi s unutarnjom sigurnošću, kojih se moraju pridržavati članovi posade, a koji su osmišljeni tako da osiguraju da se zapovjednik zrakoplova bez odlaganja obavijesti o bilo kojoj nezgodi koja je ugrozila, ili bi mogla ugroziti, sigurnost tijekom leta te da mu/joj se pruže sve relevantne informacije.

12. PRAVILA LETENJA

Pravila letenja, uključujući:

- (a) pravila vizualnog i instrumentalnog letenja;
- (b) teritorijalnu primjenu pravila letenja;
- (c) komunikacijske postupke uključujući postupke pri prekidu komunikacije;
- (d) informacije i upute koje se odnose na presretanje civilnih zrakoplova;
- (e) okolnosti u kojima je potrebno stalno slušati radijsku vezu (radio listening watch);
- (f) signale;
- (g) vremenski sustav koji se koristi tijekom operacije;
- (h) odobrenja ATC-a, pridržavanje plana leta i izvješćivanje o položaju;
- (i) vizualne znakove koji se upotrebljavaju za upozoravanje zrakoplova koji bez odobrenja ulijeću ili će uskoro ući u ograničeno, zabranjeno ili opasno područje;
- (j) postupke za pilote koji primijete nesreću ili prime poziv u pomoć;
- (k) zemaljske/zračne vizualne znakove koje upotrebljavaju preživjeli, opis i upotrebu pomagala za davanje signala;
i
- (l) signale za opasnost i izvanredne situacije.

13. ZAKUP

Opis operativnih dogovora u vezi sa zakupom, povezani postupci i odgovornosti uprave.

B. PITANJA U VEZI S UPRAVLJANJEM ZRAKOPLOVOM – POVEZANA S TIPOM

Uvažavajući razlike između tipova i varijanti tipova, podijeljeno na sljedeće odjeljke:

0. OPĆE INFORMACIJE I MJERNE JEDINICE

0.1. Opće informacije (npr. dimenzije zrakoplova), uključujući opis mjernih jedinica koje se koriste za upravljanje dotičnim tipom zrakoplova i tablice za pretvorbu.

1. OGRANIČENJA

1.1. Opis odobrenih ograničenja i primjenjivih operativnih ograničenja uključujući:

(a) certifikacijski status (npr. CS-23, CS-25, ICAO Prilog 16. (CS-36 i CS-34) itd.);

(b) raspored putničkih sjedala za svaki tip zrakoplova, uključujući slikovni prikaz;

(c) tipove operacija koji su odobreni (npr. VFR/IFR, CAT II/III, RNP, let u poznatim uvjetima zaleđivanja itd.);

(d) sastav posade;

(e) masu i težište;

(f) ograničenja brzine;

(g) aerodinamički limit(e);

(h) ograničenja radi vjetra, uključujući operacije na onečišćenim uzletno-sletnim stazama;

(i) ograničenja performanse za primjenjive konfiguracije;

(j) nagib uzletno-sletne staze;

(k) ograničenja na mokrim ili onečišćenim uzletno-sletnim stazama;

(l) onečišćenje konstrukcije zrakoplova; i

(m) ograničenja sustava.

2. UOBIČAJENI POSTUPCI

2.1. Uobičajeni postupci i dužnosti dodijeljene posadi, odgovarajuće kontrolne liste, sustav za korištenje kontrolnih lista i izjava koja obuhvaća potrebne postupke koordinacije između letačke i kabinske posade. Moraju biti uključeni sljedeći uobičajeni postupci i dužnosti:

(a) postupci i dužnosti prije leta;

(b) postupci i dužnosti prije odlaska;

(c) podešavanje i provjera visinomjera;

(d) taksiranje, polijetanje i uspinjanje;

(e) smanjivanje buke;

(f) putovanje i spuštanje;

(g) prilaženje, priprema za slijetanje i davanje uputa;

(h) VFR prilaženje;

(i) instrumentalno prilaženje;

(j) vizualno prilaženje i kruženje;

- (k) neuspjelo prilaženje;
- (l) uobičajeno slijetanje;
- (m) postupci i dužnosti poslije slijetanja; i
- (n) operiranje zrakoplovom na mokrim i onečišćenim uzletno-sletnim stazama.

3. NEUOBICAJENI POSTUPCI I POSTUPCI U NUŽDI

3.1. Neuobičajeni postupci i postupci u nuždi i dužnosti dodijeljene posadi, odgovarajuće kontrolne liste, sustav za korištenje kontrolnih lista i izjava koja obuhvaća potrebne postupke za koordinaciju između letačke i kabinske posade. Moraju biti uključeni sljedeći neuobičajeni postupci i postupci u nuždi te dužnosti:

- (a) onesposobljenost posade;
- (b) vježbe za slučaj požara i zadimljenosti;
- (c) let u kojem kabina nije pod tlakom ili je djelomično pod tlakom;
- (d) prekoračenja konstrukcijskih ograničenja, kao što je slijetanje s prekomjernom težinom;
- (e) prekoračenje ograničenja kozmičkog zračenja;
- (f) udari groma;
- (g) komunikacije u slučaju opasnosti i uzbunjivanje ATC-a o izvanrednim situacijama;
- (h) kvar motora;
- (i) kvar sustava;
- (j) smjernice za preusmjeravanje leta u slučaju ozbiljnog tehničkog kvara;
- (k) upozorenje na blizinu tla;
- (l) upozorenje TCAS-a;
- (m) udar vjetra; i
- (n) prisilno slijetanje/slijetanje na vodu; i
- (o) postupci za hitan odlazak.

4. PERFORMANSA

4.0. Podaci o performansi moraju biti navedeni u obliku u kojem se mogu koristiti bez poteškoća.

4.1. Podaci o performansi. Mora se uključiti materijal u vezi s performansom koji pruža potrebne podatke za usklađivanje sa zahtjevima u vezi s performansom koji su propisani u OPS-u 1. pododjeljcima F, G, H i I, kako bi se moglo odrediti sljedeće:

- (a) ograničenja uspinjanja pri polijetanju – masa, visina, temperatura;
- (b) dužina uzletnog područja (suho, mokro, onečišćeno);
- (c) neto podaci o putanji leta za izračun nadvisivanja prepreka ili, prema potrebi, o uzletnoj putanji leta;
- (d) smanjenja gradijenta za početno uspinjanje s nagibom;
- (e) ograničenja uspinjanja na ruti;
- (f) ograničenja nagiba pri prilaženju;

- (g) ograničenja nagiba pri slijetanju;
 - (h) dužina sletnog područja (suho, mokro, onečišćeno) uključujući učinke kvara sustava ili uređaja tijekom leta, ako to utječe na dužinu sletnog područja;
 - (i) ograničenja energije kočenja; i
 - (j) primjenjive brzine za različite faze leta (također uzimajući u obzir mokre ili onečišćene uzletno-sletne staze).
- 4.1.1. Dodatni podaci koji se odnose na letove u uvjetima zaleđivanja. Mora se uključiti bilo koja certificirana performansa povezana s dopustivom konfiguracijom ili odstupanjem od konfiguracije, kao što je neoperativan sustav za sprečavanje blokiranja kotača pri kočenju (anti-skid inoperative).
- 4.1.2. Ako podaci o performansi koji se zahtijevaju za odgovarajuću klasu performanse nisu dostupni u odobrenom AFM-u, tada se moraju uključiti drugi podaci koji su prihvatljivi nadležnom tijelu. Umjesto toga, operativni priručnik može upućivati na odobrene podatke koji se nalaze u AFM-u, ako je vjerojatno da se takvi podaci neće koristiti često ili u slučaju nužde.
- 4.2. Dodatni podaci o performansi. Dodatni podaci o performansi, prema potrebi, uključujući:
- (a) gradijent uspinjanja sa svim motorima;
 - (b) podatke o poniranju tijekom leta;
 - (c) učinak tekućina za odleđivanje/sprečavanje zaleđivanja;
 - (d) let sa spuštenim stajnim trapom;
 - (e) za zrakoplove s tri ili više motora, prazne letove (ferry flights) s jednim motorom u kvaru; i
 - (f) letove koji se obavljaju prema pravilima CDL-a.
5. PLANIRANJE LETA
- 5.1. Podaci i upute potrebni za planiranje prije leta i tijekom leta, uključujući čimbenike kao što su raspored brzine i postavke snage. Prema potrebi, moraju se uključiti postupci za operacije s jednim ili više motora izvan pogona, operacije ETOPS (posebno putna brzina s jednim motorom izvan pogona i maksimalna udaljenost do odgovarajućeg aerodroma utvrđena u skladu sa stavkom OPS 1.245) i letovi do izoliranih aerodroma.
- 5.2. Metoda za izračun goriva potrebnog za različite faze leta, u skladu sa stavkom OPS 1.255.
- 5.3. Podaci o performansi u vezi s kritičnom rezervom goriva i područjem operacije ETOPS, uključujući dostatne podatke na temelju kojih se obavlja izračun kritične rezerve goriva i područja operacije na temelju odobrenih podataka o performansi zrakoplova. Zahtijevaju se sljedeći podaci:
- (a) Detaljni podaci o performansi s jednim ili više motora izvan pogona uključujući potrošnju goriva u standardnim i nestandardnim atmosferskim uvjetima i u funkciji brzine i postavke snage, prema potrebi, koji obuhvaćaju:
 - i. poniranje tijekom leta (uključuje neto performansu) vidjeti stavak OPS 1.505, kada je primjenjivo;
 - ii. putnu visinu do uključivo 10 000 ft;
 - iii. čekanje (holding);
 - iv. mogućnosti što se tiče visine (uključujući neto performansu); i
 - v. neuspjelo prilaženje.
 - (b) Detaljni podaci o performansi sa svim motorima u pogonu, uključujući podatke o uobičajenoj potrošnji goriva u standardnim i nestandardnim atmosferskim uvjetima i u funkciji brzine i postavke snage, prema potrebi, koji obuhvaćaju:
 - i. putovanje (visina do uključivo 10 000 ft); i
 - ii. čekanje.

- (c) Podaci o bilo kojim drugim uvjetima relevantnim za operacije ETOPS, koji mogu uzrokovati znatno narušavanje performanse, kao što su nakupljanje leda na nezaštićenim površinama zrakoplova, upotreba turbine prednabijenog zraka (RAT), upotreba sustava za skretanje mlaza (thrust-reverser) itd.

Podaci o visinama, brzinama, podešavanju mlaza i potrošnji goriva koji se upotrebljavaju pri određivanju područja operacija ETOPS za svaku kombinaciju konstrukcije – motora, moraju se koristiti za pokazivanje odgovarajućeg terena i nadvisivanje prepreka u skladu s ovom Uredbom.

6. MASA I RAVNOTEŽA

Upute i podaci za izračun mase i ravnoteže, uključujući:

- (a) sustav izračuna (npr. sustav indeksiranja);
- (b) informacije i upute za popunjavanje dokumentacije o masi i ravnoteži, uključujući ručno i računalno izrađenu dokumentaciju;
- (c) ograničenja mase i težišta za tipove, varijante ili pojedinačne zrakoplove koje upotrebljava operator; i
- (d) suhu operativnu masu i odgovarajuće težište ili indeks.

7. UTOVAR

Postupci i odredbe za utovar i osiguravanju tereta u zrakoplovu.

8. LISTA ODSTUPANJA OD KONFIGURACIJE

Lista odstupanja od konfiguracije (CDL), ako ju je proizvođač predvidio, uzimajući u obzir tipove i varijante zrakoplova kojima se operira, uključujući postupke koji se primjenjuju kada se zrakoplov otprema u skladu s uvjetima njegovog CDL-a.

9. LISTA MINIMALNE OPREME

Lista minimalne opreme (MEL), uzimajući u obzir tipove i varijante zrakoplova kojima se operira i tip(ove) područja operacija. MEL mora uključivati navigacijsku opremu i uvažavati zahtijevanu performansu za rutu i područje operacije.

10. OPREMA ZA PREŽIVLJAVANJE I SPAŠAVANJE, UKLJUČUJUĆI KISIK

- 10.1. Popis opreme za preživljavanje koja se mora nositi na rutama kojima se leti i postupci za provjeru ispravnosti te opreme prije polijetanja. Moraju biti uključene upute u vezi sa smještajem, dostupnošću i upotrebom opreme za preživljavanje i spašavanje, te u vezi s pripadajućim kontrolnim listama.
- 10.2. Postupak za određivanje količine potrebnog kisika i količine koja je dostupna. Moraju se uzeti u obzir profil leta, broj osoba u zrakoplovu i moguća dekompresija kabine. Ove informacije moraju biti navedene u obliku u kojem se mogu koristiti bez poteškoća.

11. POSTUPCI ZA HITNU EVAKUACIJU

- 11.1. Upute za pripremu hitne evakuacije, uključujući koordinaciju posade i dodjelu pozicija za izvanredne situacije.
- 11.2. Postupci hitne evakuacije. Opis dužnosti svih članova posade za brzu evakuaciju zrakoplova i postupanje s putnicima u slučaju prisilnog slijetanja, slijetanja na vodu ili drugih izvanrednih situacija.

12. SUSTAVI ZRAKOPLOVA

Opis sustava zrakoplova, njihovih komandi i prikaza te upute za upotrebu.

C. UPUTE I INFORMACIJE O RUTI I AERODROMU

1. Upute i informacije koje se odnose na komunikaciju, navigaciju i aerodrome, uključujući minimalne razine i visine leta za svaku rutu kojom se leti i operativne minimume za svaki aerodrom koji se planira koristiti, uključujući:
 - (a) minimalnu razinu/visinu leta;
 - (b) operativne minimume za aerodrom odlaska, određeni aerodrom i alternativni aerodrom;
 - (c) komunikacijske uređaje i navigacijska pomagala;
 - (d) podatke o uzletno-sletnoj stazi i sadržaje na aerodromu;
 - (e) postupke za prilaženje, neuspjelo prilaženje i odlazak, uključujući postupke za smanjenje buke;
 - (f) postupke u slučaju kvara komunikacijskih uređaja;
 - (g) mogućnosti za potragu i spašavanje na području iznad kojeg će zrakoplov letjeti;
 - (h) opis aeronautičkih karata koje se moraju nositi u zrakoplovu, u vezi s vrstom leta i rutom kojom će se letjeti, uključujući metodu provjere njihove valjanosti;
 - (i) dostupnost aeronautičkih podataka i meteoroloških usluga;
 - (j) postupke za komunikaciju/navigaciju (COM/NAV) na ruti;
 - (k) kategorizaciju aerodroma radi određivanja potrebne stručne kvalifikacije letačke posade;
 - (l) posebna ograničenja aerodroma (ograničenja performanse i operativni postupci).

D. OSPOSOBLJAVANJE

1. Nastavni planovi osposobljavanja i programi provjeravanja osposobljenosti za cjelokupno operativno osoblje koje je raspoređeno na operativne dužnosti u vezi s pripremom i/ili obavljanjem leta.
2. Nastavni plan osposobljavanja i programi provjeravanja osposobljenosti moraju sadržavati:
 - 2.1. za letačku posadu. Sve relevantne elemente propisane u pododjeljcima E i N;
 - 2.2. za kabinsku posadu. Sve relevantne elemente propisane u pododjeljku O;
 - 2.3. za predmetno operativno osoblje, uključujući članove posade:
 - (a) sve relevantne elemente propisane u pododjeljku R (zračni prijevoz opasnog tereta); i
 - (b) sve relevantne elemente propisane u pododjeljku S (zaštita);
 - 2.4. za operativno osoblje osim članova posade (npr. otpremnik, osoblje za prihvat i otpremu zrakoplova itd.). Sve ostale relevantne elemente propisane u OPS-u koji se odnosi na njihove dužnosti.
3. Postupci
 - 3.1. Postupci za osposobljavanje i provjeravanje.
 - 3.2. Postupci koji se primjenjuju u slučaju da osoblje ne postigne ili ne održava zahtijevane standarde.
 - 3.3. Postupci kojima se osigurava da se neuobičajene situacije ili situacije u nuždi, koje zahtijevaju primjenu dijela ili svih postupaka za neuobičajene situacije ili situacije u nuždi te simulacija IMC-a umjetnim sredstvima, ne simuliraju tijekom letova u komercijalnom zračnom prijevozu.
4. Opis dokumentacije koja se pohranjuje i razdoblja čuvanja (vidjeti Dodatak 1. stavak OPS 1.1065.)

Dodatak 1. stavku OPS 1.1065

Razdoblja čuvanja dokumenata

Operator osigurava da se sljedeće informacije/dokumentacija pohranjuju u prihvatljivom obliku i da su dostupni nadležnom tijelu tijekom razdoblja navedenih u donjim tablicama.

Napomena: Dodatne informacije koje se odnose na evidencije o održavanju zrakoplova propisane su u dijelu M, stavku M.A.306 točki (c), Sustav tehničke knjige operatora.

Tablica 1.

Informacije koje se upotrebljavaju za pripremu i obavljanje leta

Informacije koje se upotrebljavaju za pripremu i obavljanje leta, kako je opisano u stavku OPS 1.135	
Operativni plan leta	tri mjeseca
Tehnička knjiga zrakoplova	36 mjeseci nakon dana posljednjeg unosa, u skladu s dijelom M, stavkom M.A.306. točkom (c)
Dokumentacija uputa NOTAM/AIS specifičnih za rutu, ako ju je operator izdao	tri mjeseca
Dokumentacija o masi i ravnoteži	tri mjeseca
Prijava posebnog tereta, uključujući pisanu obavijest zapovjedniku o opasnom teretu	tri mjeseca

Tablica 2.

Izvjешća

Izvjешća	
Dnevnik putovanja	tri mjeseca
Izvjешće(a) o letu za evidentiranje podataka o svim događajima, kako je propisano u stavku OPS 1.420, ili o bilo kojem slučaju za koji zapovjednik zrakoplova smatra da ga je potrebno prijaviti/zabilježiti	tri mjeseca
Izvjешća o prekoračenju razdoblja provedenog na dužnosti i/ili o skraćenju razdoblja odmora	tri mjeseca

Tablica 3.

Dokumentacija o letačkoj posadi

Dokumentacija o letačkoj posadi	
Vrijeme letenja, vrijeme provedeno na dužnosti i vrijeme odmora	15 mjeseci
Dozvola	Sve dok član letačke posade ima pravo za operatora koristiti odgovarajuće ovlasti u skladu s dozvolom
Konverzijsko osposobljavanje i provjera	tri godine
Tečaj za zapovjednika (uključujući provjeru)	tri godine
Periodično osposobljavanje i provjeravanje	tri godine
Osposobljavanje i provjeravanje osposobljenosti za operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala	tri godine
Nedavno iskustvo (vidjeti stavak OPS 1.970)	15 mjeseci
Stručna osposobljenost za rutu i aerodrom (vidjeti stavak OPS 1.975)	tri godine
Osposobljavanje i kvalificiranje za posebne operacije kada se to zahtijeva OPS-om (npr. operacije ETOPS CAT II/III)	tri godine
Osposobljavanje za rad s opasnim teretom, prema potrebi	tri godine

Tablica 4.

Dokumentacija o kabinskoj posadi

Dokumentacija o kabinskoj posadi	
Vrijeme letenja, vrijeme provedeno na dužnosti i vrijeme odmora	15 mjeseci
Početno, konverzijsko i razlikovno osposobljavanje (uključujući provjeravanje)	Sve dok je član kabinske posade zaposlen kod operatora
Periodično osposobljavanje i obnavljanje znanja (uključujući provjeravanje)	12 mjeseci nakon što je član kabinske posade prestao raditi kod operatora
Osposobljavanje za rad s opasnim teretom, prema potrebi	tri godine

Tablica 5.

Dokumentacija o ostalom operativnom osoblju

Dokumentacija o ostalom operativnom osoblju	
Dokumentacija o osposobljavanju/kvalifikaciji ostalog osoblja za koje se u skladu s OPS-om zahtijeva odobreni program osposobljavanja	Dva posljednja izvješća o osposobljavanju

Tablica 6.

Ostala dokumentacija

Ostala dokumentacija	
Dokumentacija o dozi kozmičkog i solarnog zračenja	12 mjeseci nakon što je član posade prestao raditi kod operatora
Dokumentacija o sustavu kvalitete	pet godina
Prijevozna isprava za opasnu robu	tri mjeseca nakon završetka leta
Kontrolna lista za prihvrat opasnog tereta	tri mjeseca nakon završetka leta

PODODJELJAK Q

OGRANIČENJA VREMENA LETENJA I VREMENA PROVEDENOG NA DUŽNOSTI I ZAHTJEVI U VEZI S ODMOROM

OPS 1.1090

Cilj i područje

1. Operator uspostavlja ograničenja vremena letenja i vremena provedenog na dužnosti i shemu odmora (FTL) za članove posade.
2. Operator za sve svoje letove osigurava:
 - 2.1. Ograničenja vremena letenja i vremena provedenog na dužnosti i shemu odmora u skladu sa:
 - (a) odredbama ovog pododjeljka; i
 - (b) svim dodatnim odredbama koje primjenjuje nadležno tijelo u skladu s odredbama ovog pododjeljka u svrhu održavanja sigurnosti.
 - 2.2. Letovi se planiraju tako, da se završe unutar dozvoljenog trajanja letačke dužnosti, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obavljanje dužnosti prije leta, tijekom leta i vrijeme provedeno na zemlji između letova.
 - 2.3. Raspored radnog vremena priprema se i objavljuje dovoljno unaprijed kako bi se članovima posade omogućilo planiranje odgovarajućeg odmora.
3. Odgovornosti operatora
 - 3.1. Operator određuje matičnu bazu za svakog člana posade.
 - 3.2. Od operatora se očekuje da sagledaju odnos između učestalosti i sheme razdoblja trajanja letačke dužnosti i razdoblja za odmor i da pridaju dužnu pažnju kumulativnim učincima dugih sati provedenih na dužnosti u kombinaciji s minimalnim odmorom.
 - 3.3. Operatori utvrđuju sheme dužnosti tako da se izbjegnu neželjene prakse, kao što su izmjena dnevnih/noćnih dužnosti ili takvo raspoređivanje članova posade koje dovodi do ozbiljnog poremećaja uspostavljene sheme spavanja/rada.
 - 3.4. Operatori planiraju lokalne slobodne dane i o tome unaprijed obavješćuju članove posade.
 - 3.5. Operatori osiguravaju da razdoblja odmora pružaju dovoljno vremena, kako bi posada mogla prevladati učinke prethodnih dužnosti i kako bi se mogla dobro odmoriti do početka sljedećeg razdoblja letačke dužnosti.
 - 3.6. Operator osigurava da se trajanja letačke dužnosti planiraju tako da omoguće posadi da ostane dovoljno odmorna kako bi u svim okolnostima mogla djelovati na zadovoljavajućoj razini sigurnosti.
4. Odgovornosti članova posade
 - 4.1. Član posade ne smije upravljati zrakoplovom ako zna da je iscrpljen ili da će vjerojatno postati iscrpljen ili ako se osjeća nespremnim, do mjere da bi mogao ugroziti let.
 - 4.2. Članovi posade moraju optimalno koristiti predviđene prilike i sadržaje za odmor te ispravno planirati i koristiti svoja razdoblja za odmor.
5. Odgovornosti nadležnog tijela za civilno zrakoplovstvo
 - 5.1. Odstupanja
 - 5.1.1. Sukladno odredbama članka 8., nadležno tijelo može odobriti odstupanja od zahtjeva iz ovog pododjeljka u skladu s primjenjivim zakonima i drugim propisima unutar dotičnih država članica i u dogovoru sa zainteresiranim stranama.

- 5.1.2. Svaki operator mora nadležnom tijelu dokazati, koristeći operativno iskustvo i uvažavajući ostale relevantne čimbenike kao što su najnovije znanstvene spoznaje, da njegov zahtjev za odstupanje pruža jednaku razinu sigurnosti.

Takva odstupanja moraju, prema potrebi, biti popraćena odgovarajućim mjerama za ublažavanje.

OPS 1.1095

Definicije

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

- 1.1. Povećana letačka posada:

Letačka posada koja se sastoji od više od minimalnog broja koji se zahtijeva za operiranje zrakoplovom i u kojoj svaki član letačke posade može napustiti svoje mjesto te ga/ju može zamijeniti drugi primjereno kvalificirani član letačke posade.

- 1.2. Vrijeme letenja:

Vrijeme od prvog pokretanja zrakoplova s njegovog parkirnog mjesta radi polijetanja do njegovog zaustavljanja na određenom parkirnom položaj i zaustavljanja svih motora i propelera.

- 1.3. Pauza:

Razdoblje bez dužnosti, koje se uračunava kao dužnost, a kraće je od razdoblja za odmor.

- 1.4. Dužnost:

Svaka zadaća u vezi s poslovanjem vlasnika AOC-a koju član posade mora obaviti. Ako ovom Uredbom nisu predviđena posebna pravila, nadležno tijelo određuje hoće li se i do koje mjere dežurstvo uračunavati kao dužnost.

- 1.5. Razdoblje dužnosti:

Razdoblje koje počinje u trenutku kada operator od člana posade zahtijeva da započne obavljanje dužnosti i završava kada je član posade slobodan od svih dužnosti.

- 1.6. Razdoblje letačke dužnosti:

Razdoblje letačke dužnosti (FDP) je svako vrijeme tijekom kojeg osoba radi u zrakoplovu kao član njegove posade. FDP počinje u trenutku kada operator od člana posade zahtijeva da se prijavi za let ili seriju letova; završava na kraju posljednjeg leta na kojem je on/ona operativni član posade.

- 1.7. Matična baza:

Mjesto koje za člana posade određuje operator, iz kojeg član posade obično započinje i na kojem završava razdoblje dužnosti ili seriju razdoblja dužnosti i gdje u uobičajenim okolnostima operator nije odgovoran za smještaj dotičnog člana posade.

- 1.8. Lokalni dan:

Razdoblje od 24 sata, koje počinje u 00:00 po lokalnom vremenu.

- 1.9. Lokalna noć:

Razdoblje od osam sati, između 22:00 i 08:00 po lokalnom vremenu.

- 1.10. Jedan slobodan dan:

Jedan slobodan dan uključuje dvije lokalne noći. Razdoblje za odmor može činiti dio slobodnog dana.

1.11. Operativni član posade:

Član posade koji obavlja svoje dužnosti u zrakoplovu tijekom leta ili tijekom bilo kojeg dijela leta.

1.12. Pozicioniranje:

Prijevoz neoperativnog člana posade iz mjesta u mjesto, na zahtjev operatora, isključujući vrijeme putovanja. Vrijeme putovanja definira se kao:

— vrijeme od mjesta stanovanja do naznačenog mjesta javljanja na dužnost i obrnuto;

— vrijeme utrošeno na lokalni prijevoz od mjesta odmora do mjesta početka dužnosti i obrnuto.

1.13. Razdoblje odmora:

Neprekinuto i definirano razdoblje, tijekom kojeg je član posade slobodan od svih dužnosti i dežurstava na aerodromu.

1.14. Dežurstvo:

Definirano razdoblje, tijekom kojeg operator zahtijeva od člana posade da bude na raspolaganju za preuzimanje dužnosti za let, pozicioniranje ili drugu dužnost, bez razdoblja za odmor u međuvremenu.

1.15. Cirkadijsko razdoblje (WOCL):

Cirkadijsko razdoblje (WOCL) je razdoblje između 02:00 i 05:59 sati. Unutar pojasa od tri vremenske zone, WOCL se odnosi na vrijeme matične baze. Izvan te tri vremenske zone, WOCL se tijekom prvih 48 sati nakon odlaska iz vremenske zone matične baze odnosi na vrijeme matične baze, a nakon toga na lokalno vrijeme.

*OPS 1.1100***Ograničenja trajanja letenja i dužnosti**

1.1. Kumulativni sati na dužnosti

Operator osigurava da ukupno vrijeme provedeno na dužnosti na koju je član posade raspodijeljen, ne prelazi:

(a) 190 sati na dužnosti u bilo kojih 28 uzastopnih dana, koji su tijekom tog razdoblja raspoređeni što je ravnomjernije moguće; i

(b) 60 sati na dužnosti u bilo kojih sedam uzastopnih dana.

1.2. Ograničenje ukupnih sati letenja

Operator osigurava da ukupni sati letenja na letovima na koje se pojedinačni član posade raspoređuje u svojstvu operativnog člana posade, ne prelazi

(a) 900 sati letenja u kalendarskoj godini;

(b) 100 sati letenja u bilo kojih 28 uzastopnih dana.

*OPS 1.1105***Maksimalno dnevno razdoblje letačke dužnosti (FDP)**

1.1. Ovaj se OPS ne primjenjuje na letove s jednim pilotom i na letove u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći.

1.2. Operator određuje vrijeme javljanja na dužnost koje u skladu s odobrenjem nadležnog tijela uvažava vrijeme za zemaljske dužnosti u vezi sa sigurnošću.

- 1.3. Najduži osnovni dnevni FDP je 13 sati.
- 1.4. Ovih se 13 sati umanjuje za 30 minuta za svaki sektor od trećeg sektora na dalje, s tim da ukupno umanjenje može biti najviše dva sata.
- 1.5. Ako FDP započinje tijekom WOCL-a, maksimumi navedeni u točkama 1.3. i 1.4. smanjuju se za 100 % njihovog preklapanja do najviše 2 sata. Kada FDP završava tijekom WOCL-a ili ga u potpunosti obuhvaća, maksimalni FDP naveden u točkama 1.3. i 1.4. smanjuje se za 50 % njihovog preklapanja.
2. Produžeci:
 - 2.1. Maksimalni dnevni FDP može se produžiti najviše za jedan sat.
 - 2.2. Produžeci nisu dozvoljeni za osnovni FDP od šest sektora ili više.
 - 2.3. Kada FDP zadire u WOCL u trajanju do dva sata, produžeci se ograničavaju na najviše četiri sektora.
 - 2.4. Kada FDP zadire u WOCL u trajanju od više od dva sata, produžeci se ograničavaju na najviše dva sektora.
 - 2.5. U bilo kojih sedam uzastopnih dana, dopuštena su najviše dva produžetka.
 - 2.6. Kada se planira korištenje produžetka FDP-a, produžuju se minimalni odmori prije i poslije leta za dva sata ili se produžuje samo odmor poslije leta za četiri sata. Kada se produžeci koriste za uzastopne FDP-ove, odmor prije i poslije leta između dvije operacije koristi se uzastopno.
 - 2.7. Kada FDP s produžetkom započinje u razdoblju između 22:00 i 4:59, operator ograničava FDP na 11 sati i 45 minuta.
3. Kabinska posada
 - 3.1. Za kabinsku posadu koja je raspoređena na let ili seriju letova, FDP kabinske posade može se produžiti za razliku između vremena javljanja na dužnost kabinske i letачke posade, dok ta razlika ne prelazi jedan sat.
4. Operativna stabilnost
 - 4.1. Planirani vozni red mora omogućavati da se letovi obavljaju unutar maksimalnog dopuštenog vremena na dužnosti. Kako bi pridonijeli dostizanju tog cilja, operatori poduzimaju mjere za promjenu voznog reda ili za promjenu rasporeda posade, najkasnije kada stvarne operacije prijeđu maksimalni FDP na više od 33 % letova u okviru tog voznog reda, tijekom predviđenog sezonskog razdoblja.
5. Pozicioniranje
 - 5.1. Sve vrijeme utrošeno na pozicioniranje uračunava se u vrijeme na dužnosti.
 - 5.2. Pozicioniranje nakon javljanja na dužnost, ali prije početka leta, uključuje se kao dio FDP-a, ali se ne računa kao sektor.
 - 5.3. Sektor pozicioniranja koji slijedi neposredno nakon operativnog sektora uzima se u obzir za izračun minimalnog vremena odmora, kako je definirano u donjem stavku OPS 1.1110 točkama 1.1. i 1.2.
6. Produženi FDP (podijeljeno vrijeme na dužnosti)
 - 6.1. Nadležno tijelo može dati odobrenje za operaciju koja se temelji na produženom FDP-u koji uključuje pauzu, u skladu s odredbama članka 8.
 - 6.2. Svaki operator mora dokazati nadležnom tijelu, koristeći operativno iskustvo i uvažavajući druge relevantne čimbenike, kao što su najnovije znanstvene spoznaje, da njegov zahtjev za produženi FDP pruža jednaku razinu sigurnosti.

OPS 1.1110

Odmor

1. Minimalni odmor
 - 1.1. Minimalni odmor koji se mora predvidjeti prije započinjanja razdoblja dužnosti u matičnoj bazi, mora trajati najmanje kao prethodno vrijeme na dužnosti ili 12 sati, ovisno što je duže;
 - 1.2. Minimalni odmor koji se mora predvidjeti prije započinjanja razdoblja dužnosti izvan matične baze, mora trajati najmanje jednako kao prethodno vrijeme na dužnosti ili 10 sati, ovisno što je duže; kada se član posade nalazi na minimalnom odmoru izvan matične baze, operator mu/joj mora omogućiti priliku za osmosatni san, uzimajući u obzir putovanje i druge fiziološke potrebe;
 - 1.3. Operator osigurava da se utjecaji razlika u vremenskim zonama na članove posade kompenziraju dodatnim odmorom, što uređuje nadležno tijelo u skladu s odredbama članka 8.
 - 1.4.1. Bez obzira na točke 1.1. i 1.2. i u skladu s odredbama članka 8., nadležno tijelo može odobriti smanjene režime odmora.
 - 1.4.2. Svaki operator mora dokazati nadležnom tijelu, koristeći operativno iskustvo i uvažavajući druge relevantne čimbenike, kao što su najnovije znanstvene spoznaje, da njegov zahtjev za skraćene režime odmora pruža jednaku razinu sigurnosti.
2. Vrijeme odmora
 - 2.1. Operator osigurava da se minimalni odmor predviđen kako je gore navedeno, periodično povećava na tjedno razdoblje od 36 sati uključujući dvije lokalne noći, tako da nikad nema više od 168 sati između kraja jednog tjednog odmora i početka sljedećeg. Iznimno od stavka OPS 1.1095 točke 1.9., nadležno tijelo može odlučiti da druga od tih lokalnih noći može početi od 20:00 sati, ako tjedno vrijeme odmora traje najmanje 40 sati.

OPS 1.1115

Produženje razdoblja letačke dužnosti radi odmora tijekom leta

1. U skladu s odredbama članka 8. i pod uvjetom da svaki operator dokaže nadležnom tijelu, koristeći operativno iskustvo i uvažavajući druge relevantne čimbenike, kao što su najnovije znanstvene spoznaje, da njegov zahtjev pruža jednaku razinu sigurnosti:
 - 1.1. Povećanje letačke posade

Nadležno tijelo postavlja zahtjeve u vezi s povećanjem osnovne letačke posade radi produženja razdoblja letačke dužnosti preko ograničenja iz gornjeg stavka OPS 1.1105.
 - 1.2. Kabinska posada

Nadležno tijelo postavlja zahtjeve u vezi s minimalnim odmorom članova kabinske posade tijekom leta, kada FDP prelazi ograničenja iz gornjeg stavka OPS 1.1105.

OPS 1.1120

Nepredviđene okolnosti tijekom stvarnih letačkih operacija – slobodna odluka zapovjednika zrakoplova

1. Uzimajući u obzir potrebu za pažljivim nadgledanjem niže navedenih slučajeva, tijekom stvarne letačke operacije koja započinje javljanjem na dužnost, u slučaju nepredviđenih okolnosti, mogu se promijeniti ograničenja razdoblja provedenih na letačkoj dužnosti, dužnosti i odmoru, koja su propisana u ovome pododjeljku. Sve takve promjene moraju biti prihvatljive zapovjedniku zrakoplova nakon savjetovanja sa svim ostalim članovima posade i, u svakom slučaju, moraju ispunjavati sljedeće:

- 1.1. Maksimalni FDP iz gornjeg stavka OPS 1.1105 točke 1.3., ne može se produžiti za više od dva sata, ako broj članova letачke posade nije bio povećan, u kojem slučaju se maksimalno vrijeme na dužnosti može povećati za najviše tri sata;
- 1.1.1 ako u posljednjem sektoru unutar FDP-a dođe do nepredviđenih okolnosti nakon polijetanja, koje uzrokuju prekoračenje dozvoljenog povećanja, let se može nastaviti do planiranog ili alternativnog odredišta;
- 1.1.2. u slučaju takvih okolnosti, vrijeme za odmor nakon FDP-a može se smanjiti, ali nikad ispod minimalnog odmora određenog u stavku OPS 1.1110 točki 1.2. ovog pododjeljka;
- 1.2. Zapovjednik zrakoplova, u posebnim okolnostima koje mogu dovesti do ozbiljnog umora i nakon savjetovanja s članovima posade na koje se to odnosi, smanjuje stvarno vrijeme letачke dužnosti i/ili povećava vrijeme odmora, kako bi se otklonio bilo kakav štetan utjecaj na sigurnost leta;
- 1.3. Operator osigurava:
 - 1.3.1. da zapovjednik zrakoplova preda izvješće operatoru uvijek kada svojom odlukom poveća FDP ili skratiti vrijeme odmora tijekom stvarne operacije i
 - 1.3.2. da se u slučaju kada povećanje FDP-a ili skraćivanje vremena odmora prelaze jedan sat, preslika izvješća kojoj operator mora dodati svoje napomene, pošalje nadležnom tijelu najkasnije 28 dana nakon tog događaja.

OPS 1.1125

Dežurstvo

1. Dežurstvo na aerodromu
 - 1.1. Član posade je na dežurstvu na aerodromu od javljanja na dužnost na uobičajenom mjestu do kraja najavljenog razdoblja dežurstva.
 - 1.2. Dežurstvo na aerodromu uračunava se u potpunosti u izračun ukupnih sati na dužnosti.
 - 1.3. Kada odmah nakon dežurstva na aerodromu slijedi letачka dužnost, odnos između takvog dežurstva na aerodromu i dodijeljene letачke dužnosti uređuje nadležno tijelo. U takvom se slučaju, za potrebe izračuna minimalnog odmora, dežurstvo na aerodromu pribraja vremenu provedenom na dužnosti iz stavka OPS 1.1110 točaka 1.1. i 1.2.
 - 1.4. Ako nakon dežurstva na aerodromu ne slijedi raspored na letачku dužnost, tada nakon njega mora najmanje slijediti vrijeme za odmor, kako ga uređuje nadležno tijelo.
 - 1.5. Za vrijeme dežurstva na aerodromu, operator za člana posade osigurava mirno i ugodno mjesto, koje nije dostupno za javnost.
2. Drugi oblici dežurstva (uključujući dežurstvo u hotelu)
 - 2.1. U skladu s odredbama članka 8., sve ostale oblike dežurstva uređuje nadležno tijelo, uzimajući u obzir sljedeće:
 - 2.1.1. Sve aktivnosti moraju biti unesene u raspored radnog vremena i unaprijed najavljene.
 - 2.1.2. Početak i kraj vremena dežurstva određuje se i najavljuje unaprijed.
 - 2.1.3. Utvrđuje se maksimalno trajanje bilo kojeg dežurstva na mjestu, koje nije specificirano mjesto javljanja na dužnost.
 - 2.1.4. Uzimajući u obzir sadržaje koji su članu posade na raspolaganju za odmor i ostale relevantne čimbenike, određuje se odnos između dežurstva i bilo kojeg rasporeda na letачku dužnost koji proizlazi iz dežurstva.
 - 2.1.5. Mora se utvrditi način na koji se vrijeme provedeno na dežurstvu uvažava pri izračunu kumulativnih sati na dužnosti.

OPS 1.1130

Prehrana

Potrebno je omogućiti priliku za jelo i piće kako bi se izbjeglo bilo kakvo smanjivanje radne sposobnosti člana posade, posebno kada je FDP duži od šest sati.

OPS 1.1135

Evidencije vremena letačke dužnosti, dužnosti i odmora

1. Operator osigurava da evidencija o članu posade sadrži:
 - (a) vrijeme letenja;
 - (b) početak, trajanje i kraj svakog razdoblja provedenog na dužnosti ili na letačkoj dužnosti;
 - (c) razdoblja odmora i slobodne dane;te da se vodi tako da se osigura sukladnost s ovim pododjeljkom; kopije ovih evidencija stavljaju se na raspolaganje članu posade na zahtjev.
2. Ako evidencija o članu posade, koju sukladno stavku 1. vodi operator, ne obuhvaća sva razdoblja njegove/njezine letačke dužnosti, dužnosti i odmora, dotični član posade mora voditi svoju vlastitu evidenciju o:
 - (a) vremenu letenja;
 - (b) početku, trajanju i kraju svakog razdoblja provedenog na dužnosti ili na letačkoj dužnosti; i
 - (c) razdobljima odmora i slobodnim danima.
3. Član posade mora na zahtjev pokazati svoju evidenciju operatoru koji koristi njegove/njezine usluge, prije nego što započne razdoblje letačke dužnosti.
4. Ove se evidencije čuvaju najmanje 15 kalendarskih mjeseci od datuma posljednjeg relevantnog unosa ili duže, ako se tako zahtijeva u skladu s nacionalnim pravom.
5. Dodatno, operatori posebno čuvaju sva izvješća o slobodnim odlukama zapovjednika zrakoplova o produženim trajanjima letačkih dužnosti, produženim satima letenja i skraćanim trajanjima odmora, najmanje šest mjeseci nakon događaja.

PODODJELJAK R

ZRAČNI PRIJEVOZ OPASNOG TERETA

OPS 1.1145

Općenito

Operator mora ispunjavati primjenjive odredbe iz Tehničkih uputa, bez obzira:

- (a) obavlja li se let u cijelosti ili djelomično unutar područja države, ili u cijelosti izvan područja države; ili
- (b) posjeduje li odobrenje za prijevoz opasnog tereta u skladu sa stavkom OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Terminologija

- (a) Termini koji se upotrebljavaju u ovome pododjeljku imaju sljedeća značenja:
 - 1. Kontrolna lista za prihvaćanje. Dokument koji se upotrebljava za pomoć pri obavljanju provjere vanjskog izgleda paketa s opasnim teretom i s njim povezane dokumentacije, radi utvrđivanja jesu li ispunjeni svi odgovarajući zahtjevi.
 - 2. Odobrenje. Isključivo radi sukladnosti sa stavkom OPS 1.1165 podstavkom (b) točkom 2., odobrenje koje je navedeno u Tehničkim uputama i koje izdaje nadležno tijelo za prijevoz opasnih roba čiji je prijevoz inače zabranjen ili zbog drugih razloga, kako je navedeno u Tehničkim uputama.
 - 3. Teretni zrakoplov. Bilo koji zrakoplov koji prevozi robu ili imovinu, ali ne putnike. U tom se smislu sljedeće osobe ne smatraju putnicima:
 - i. član posade;
 - ii. zaposlenik operatora kojem je prijevoz dozvoljen i koji se prevozi u skladu s uputama sadržanim u operativnom priručniku;
 - iii. ovlašteni predstavnik nadležnog tijela; ili
 - iv. osoba čije su dužnosti povezane s određenom pošiljkom u zrakoplovu.
 - 4. Opasni teret. Predmeti i tvari koje mogu predstavljati rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu i okoliš i koje se nalaze na popisu opasnih roba u Tehničkim uputama ili su razvrstane u skladu s tim uputama.
 - 5. Nesreća povezana s opasnim teretom. Događaj povezan s prijevozom opasnog tereta, koji za posljedicu ima smrt ili tešku ozljedu osobe ili znatno oštećenje imovine.
 - 6. Nezgoda povezana s opasnim teretom. Događaj, osim nesreće povezane s opasnim teretom, koji je povezan s prijevozom opasnog tereta i koji se ne mora nužno dogoditi u zrakoplovu, a koji za posljedicu ima ozljedu osobe, oštećenje imovine, požar, lomljenje, prolijevanje istjecanje tekućine ili zračenje ili neki drugi dokaz da se nije sačuvala cjelovitost ambalaže. Bilo koji događaj povezan s prijevozom opasnog tereta koji ozbiljno ugrožava zrakoplov ili osobe u njemu, također se smatra nezgodom povezanom s opasnim teretom.
 - 7. Prijevozna isprava za opasni teret. Isprava navedena u Tehničkim uputama. Popunjava je osoba koja predaje opasan teret za zračni prijevoz i sadrži podatke o tom opasnom teretu.
 - 8. Izuzeće. Isključivo radi sukladnosti s ovim pododjeljkom, odobrenje navedeno u Tehničkim uputama koje izdaju sva predmetna nadležna tijela, kojim se odobrava oslobođenje od zahtjeva propisanih u Tehničkim uputama.
 - 9. Teretni kontejner. Teretni kontejner je element transportne opreme namijenjen za omogućavanje prijevoza radioaktivnih materijala, pakiranih ili nepakiranih, jednim ili većim brojem načina prijevoza. (Napomena: vidjeti ukrajnu jedinicu, kod koje opasna roba nije radioaktivni materijal).

10. Pružatelj usluga prihvata i otpreme (Handling Agent). Agencija koja u ime operatora obavlja neke ili sve njegove funkcije, uključujući prihvata, ukrcavanje, iskrcavanje, prijevoz ili druge postupke s putnicima ili teretom.
11. Omotna ambalaža. Zaštitni omotač koji koristi jedan pošiljatelj kako bi u njega smjestio jedan ili više paketa, tako da oni čine jednu jedinicu za rukovanje, radi lakšeg rukovanja i ukrcaja. (Napomena: Ova definicija ne obuhvaća ukrcajnu jedinicu).
12. Paket. Konačni proizvod pakiranja koji se sastoji od ambalaže i njezinog sadržaja pripremljenog za prijevoz.
13. Ambalaža. Spremnici i bilo koji drugi elementi ili materijali potrebni da bi spremnici obavljali svoju funkciju pohrane.
14. Teška ozljeda. Ozljeda koju je osoba zadobila u nesreći i koja:
 - i. zahtijeva hospitalizaciju dužu od 48 sati, koja je započela u roku od sedam dana od dana kada je ozljeda dobivena; ili
 - ii. ima za posljedicu prijelom bilo koje kosti (osim jednostavnih lomova prstiju na rukama i nogama ili nosa); ili
 - iii. uključuje razderotine koje uzrokuju obilno krvarenje te oštećenje živaca, mišića ili tetiva; ili
 - iv. uključuje ozljedu bilo kojeg unutarnjeg organa; ili
 - v. uključuje opekotine drugog ili trećeg stupnja, ili bilo kakve opekotine koje zahvaćaju više od 5 % površine tijela; ili
 - vi. uključuje dokazano izlaganje zaraznim tvarima ili štetnom zračenju.
15. Tehničke upute. Posljednje važeće izdanje Tehničkih uputa za siguran zračni prijevoz opasnog tereta, uključujući dodatak i sve dopune, koje su odobrene i izdane odlukom Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (Dokument ICAO 9284-AN/905).
16. Ukrcajna jedinica (Unit Load Device). Bilo koji tip zrakoplovnog kontejnera, zrakoplovne palete s mrežom ili zrakoplovne palete s mrežom preko pokrova u obliku iglua. (Napomena: ova definicija ne uključuje omotnu ambalažu; za kontejner koji sadrži radioaktivne materijale, vidjeti definiciju za teretni kontejner).

OPS 1.1155

Odobrenje za prijevoz opasnog tereta

- (a) Operator ne smije prevoziti opasni teret bez odobrenja nadležnog tijela.
- (b) Prije izdavanja odobrenja za prijevoz opasnog tereta, operator mora nadležnom tijelu pružiti dokaze da je obavljeno odgovarajuće osposobljavanje, da svi relevantni dokumenti (npr. za rukovanje na zemlji, za prihvata i otpremu zrakoplova, za osposobljavanje) sadrže informacije i upute o opasnim robama te da su uspostavljeni postupci kojima se osigurava sigurno rukovanje opasnim teretom u svim fazama zračnog prijevoza.

Napomena: Uz gore navedeno, primjenjuje se izuzeće ili odobrenje iz stavka OPS 1.1165 podstavka (b) točaka 1. i 2. a uvjeti iz podstavka (b) ne moraju se nužno primjenjivati.

OPS 1.1160

Područje primjene

Predmeti i tvari koji bi inače bili razvrstani kao opasna roba, ali se na njih ne primjenjuju Tehničke upute u skladu s dijelovima 1. i 8. tih uputa, izuzimaju se od odredaba ovog pododjeljka, pod sljedećim uvjetima:

- (a) ako se nalaze u zrakoplovu s odobrenjem operatora za pružanje medicinske pomoći pacijentu tijekom leta:
 1. prevoze se za upotrebu tijekom leta; ili su dio stalne opreme zrakoplova ako je on prilagođen za posebnu upotrebu za medicinsku evakuaciju; ili se prevoze tijekom leta istim zrakoplovom kojim se ide po pacijenta ili nakon što je pacijent dovezen, ako iskrcavanje ili ukrcavanje robe tijekom leta kojim se prevozi pacijent nije moguće, ali s namjerom da se iskrcaju čim to bude moguće; i

2. kada se nalazi u zrakoplovu s odobrenjem operatora za pružanje medicinske pomoći pacijentu tijekom leta, opasna roba se mora ograničiti na sljedeće predmete i tvari koji moraju biti sigurno smješteni u položaju u kojem se upotrebljavaju ili sigurno pohranjeni kada nisu u upotrebi te pravilno osigurani tijekom polijetanja i slijetanja i uvijek kada to zapovjednik smatra potrebnim u interesu sigurnosti:
 - i. plinske boce, koje su proizvedene posebno u svrhu spremanja i prijevoza tog određenog plina;
 - ii. lijekovi i drugi medicinski materijal, koji tijekom upotrebe u zrakoplovu moraju biti pod nadzorom za to osposobljenog osoblja;
 - iii. oprema koja sadrži akumulatore s tekućim elektrolitom, koja se mora držati i prema potrebi pričvrstiti u okomitom položaju, kako bi se spriječilo izlijevanje elektrolita;
- (b) ako je potrebno da se nalaze u zrakoplovu i u skladu su s relevantnim zahtjevima ili iz operativnih razloga, iako se predmeti i tvari koji su namijenjeni za njihovu zamjenu ili koji su odstranjeni kako bi ih se zamijenilo, moraju prevoziti u zrakoplovu u skladu s Tehničkim uputama;
- (c) ako se nalaze se u prtljazi:
 1. koju nose putnici ili članovi posade u skladu s Tehničkim uputama; ili
 2. koja je odvojena od njihovih vlasnika tijekom provoza (npr. izgubljena prtljaga ili pogrešno usmjerena prtljaga) ali koju prevozi operator.

OPS 1.1165

Ograničenja prijevoza opasnog tereta

- (a) Operator osigurava da se niti jednim zrakoplovom ne prevoze predmeti i tvari ili druga roba, deklarirani kao opasna roba, koji su u tehničkim uputama, prema imenu ili općenitim opisom, posebno utvrđeni kao zabranjeni za prijevoz u bilo kojim uvjetima.
- (b) Operator ne smije prevoziti predmete i tvari ili drugu robu, deklarirane kao opasna roba, koji su u tehničkim uputama utvrđeni kao zabranjeni za prijevoz u uobičajenim okolnostima, ako nisu ispunjeni sljedeći zahtjevi iz tih uputa:
 1. sve dotične države, izdale su potrebna izuzeća u skladu sa zahtjevima Tehničkih puta; ili
 2. sve dotične države izdale su odobrenje, u onim slučajevima za koje se u Tehničkim uputama navodi da se zahtijeva samo takvo odobrenje.

OPS 1.1190

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.1195

Prihvatanje opasnog tereta

- (a) Operator ne smije prihvatiti opasni teret, osim ako:
 1. su pakiranje, omotno pakiranje ili teretni kontejner pregledani u skladu s postupkom za prihvatanje iz Tehničkih uputa;
 2. je popraćen dvjema kopijama prijevozne isprave za opasni teret, osim ako je u Tehničkim uputama navedeno drukčije;
 3. se koristi engleski jezik za:
 - i. oznake i naljepnice na pakiranjima;
 - i
 - ii. za prijevoznu ispravu za opasni teret,
- uz bilo koje druge zahtjeve u vezi s jezikom.

- (b) Operator upotrebljava kontrolnu listu za prihvaćanje koja omogućuje da se provjere svi relevantni detalji i koja je izrađena u takvom obliku koji omogućuje ručno, mehaničko ili računalom unošenje rezultata provjere pri prihvaćanju.

OPS 1.1200

Pregled za otkrivanje oštećenja, curenja ili onečišćenja

- (a) Operator osigurava:
1. da se paketi, omotni paketi i teretni kontejneri, neposredno prije ukrcavanja u zrakoplov ili u ukrcajnu jedinicu, pregledaju radi otkrivanja curenja ili oštećenja, kako je navedeno u Tehničkim uputama;
 2. da se ukrcajna jedinica ne ukrcava u zrakoplov ako nije pregledana u skladu s Tehničkim uputama i ako nije utvrđeno da nema nikakvih dokaza o curenju ili oštećenju opasnih roba koje se nalaze u njoj;
 3. da se u zrakoplov ne ukrcavaju paketi, omotni paketi ili teretni kontejneri koji cure ili su oštećeni;
 4. da se svaki paket opasnog tereta koji se nalazi u zrakoplovu, za koji se čini da je oštećen ili da curi, odstranjuje ili se njegovo odstranjivanje dogovara s nadležnim tijelom ili organizacijom. U ovakvom se slučaju ostatak pošiljke pregledava, kako bi se osiguralo da je u ispravnom stanju za prijevoz i da nije došlo do oštećenja ili onečišćenja zrakoplova ili njegovog tereta; i
 5. da se paketi, omotni paketi i teretni kontejneri nakon iskrcaja iz zrakoplova ili ukrcajne jedinice pregledaju radi otkrivanja znakova curenja ili oštećenja, te da se, ako postoji dokaz oštećenja ili curenja, pregledava područje gdje je opasan teret bio pohranjen radi utvrđivanja da li je došlo do oštećenja ili onečišćenja.

OPS 1.1205

Uklanjanje onečišćenja

- (a) Operator osigurava:
1. da se bez odlaganja ukloni svako onečišćenje nastalo radi curenja ili oštećenja predmeta ili paketa koji sadrže opasnu robu i da se poduzmu mjere za otklanjanje bilo kakvog rizika, kako je navedeno u Tehničkim uputama; i
 2. da se zrakoplov onečišćen radioaktivnim tvarima odmah povuče iz upotrebe i da se ne vrati u upotrebu dok razina zračenja na svim dostupnim površinama i ne-fiksno onečišćenje ne budu u skladu s vrijednostima navedenim u Tehničkim uputama.
- (b) U slučaju nesukladnosti s bilo kojim ograničenjem iz Tehničkih uputa koje se primjenjuje na razinu zračenja ili onečišćenja,
1. operator mora:
 - i. osigurati da se obavijesti pošiljatelj, ako se nesukladnost utvrdi tijekom prijevoza;
 - ii. poduzeti trenutačne mjere za ublažavanje posljedica nesukladnosti;
 - iii. obavijestiti o nesukladnosti pošiljatelja i odgovarajuće nadležno tijelo/nadležna tijela čim je to izvedivo, a odmah ako je nastala ili nastaje hitna situacija;
 2. operator također, u okviru svojih nadležnosti, mora:
 - i. istražiti nesukladnost i njezine uzroke, okolnosti i posljedice;

- ii. poduzeti odgovarajuće mjere za otklanjanje uzroka i okolnosti koji su doveli do nesukladnosti i za sprečavanje ponavljanja sličnih okolnosti koje su dovele do nesukladnosti;
- iii. izvjestiti odgovarajuće nadležno tijelo/nadležna tijela o uzrocima nesukladnosti i o korektivnim ili preventivnim mjerama koje su poduzete ili će se poduzeti.

OPS 1.1210

Ograničenja pri ukrcavanju

- (a) Putnička i pilotska kabina. Operator osigurava da se opasan teret ne prevozi u kabini zrakoplova u kojoj se nalaze putnici ili u pilotskoj kabini, osim ako je u tehničkim uputama navedeno drukčije.
- (b) Prostori za teret. Operator osigurava da se opasan teret ukrcava, odvaja, sprema i pričvršćuje u zrakoplovu u skladu s tehničkim uputama.
- (c) Opasni teret određen za prijevoz isključivo teretnim zrakoplovima. Operator osigurava da se paketi opasnog tereta s etiketom 'Samo za teretni zrakoplov' prevoze teretnim zrakoplovima i ukrcavaju kako je navedeno u tehničkim uputama.

OPS 1.1215

Osiguravanje informacija

- (a) Informacije za osoblje. Operator mora u operativnom priručniku i/ili drugim odgovarajućim priručnicima osigurati takve informacije koje osoblju omogućuju obavljanje njihovih dužnosti u pogledu prijevoza opasnog tereta, kako je navedeno u Tehničkim uputama, uključujući mjere koje se poduzimaju u hitnim slučajevima povezanim s opasnim teretom. Prema potrebi, ove informacije također mora dati svom pružatelju usluga za prihvata i otpremu zrakoplova (Handling agent).
- (b) Informacije za putnike i druge osobe.
 - 1. Operator osigurava objavljivanje informacija u skladu s Tehničkim uputama, kako bi se putnici upozorili na vrste roba koje ne smiju prevoziti u zrakoplovu; i
 - 2. Operator osigurava da se na mjestima prihvaćanja tereta daju obavijesti, koje sadrže informacije o prijevozu opasnih roba.
- (c) Informacije za zapovjednika. Operator osigurava:
 - 1. da se zapovjedniku daju pisane informacije o opasnom teretu koji se prevozi zrakoplovom, kako je navedeno u Tehničkim uputama;
 - 2. da se daju informacije koje se upotrebljavaju pri postupcima u hitnim slučajevima tijekom leta, kako je navedeno u Tehničkim uputama;
 - 3. da se čitka preslika pisanih informacija za zapovjednika zadrži na lako dostupnoj lokaciji na zemlji, do okončanja leta na koji se te pisane informacije odnose. Ova preslika, ili informacije sadržane u njoj, moraju biti lako dostupni aerodromu posljednjeg odlaska i aerodromu sljedećeg planiranog dolaska, do okončanja leta na koji se informacije odnose;
 - 4. kada se opasni teret prevozi na letu koji se u cijelosti ili djelomično obavlja izvan državnog područja određene države, za pisane informacije za zapovjednika koristi se engleski jezik, uz bilo koje druge zahtjeve u vezi s jezikom.

(Za razdoblje čuvanja dokumenata vidjeti Tablicu 1. Dodatka 1. stavak OPS 1.1065.)

- (d) Informacije u slučaju zrakoplovne nezgode ili nesreće.
 - 1. Operator zrakoplova uključenog u zrakoplovnu nezgodu mora na zahtjev dostaviti bilo koje informacije u skladu s Tehničkim uputama.

2. Operator zrakoplova uključenog u zrakoplovnu nesreću ili ozbiljnu nezgodu mora bez odgađanja dostaviti bilo koje informacije u skladu s Tehničkim uputama.
 3. Operator zrakoplova mora u odgovarajuće priručnike i planove za nepredviđene situacije uključiti postupke kojima se omogućuje osiguravanje ovih informacija.
- (e) Informiranje u slučaju hitne situacije tijekom leta.
1. Ako se tijekom leta pojavi hitna situacija, zapovjednik mora, čim mu to situacija dopusti, obavijestiti nadležnu jedinicu za pružanje usluga u zračnoj plovidbi o bilo kakvoj opasnoj robi koja se u zrakoplovu prevozi kao teret, kako je navedeno u Tehničkim uputama.

OPS 1.1220

Programi osposobljavanja

- (a) Operator u skladu s Tehničkim uputama uspostavlja i održava programe osposobljavanja osoblja, koje odobrava nadležno tijelo.
- (b) Operator mora osigurati da osoblje obavi osposobljavanje, koje je u skladu s njihovim odgovornostima.
- (c) Pri zapošljavanju osobe na radno mjesto povezano s prijevozom opasnog tereta, operator mora za nju osigurati provođenje osposobljavanja ili provjeriti da li je takvo osposobljavanje već obavila.
- (d) Operator osigurava da sve osoblje koje pohađa osposobljavanje polaže ispit kojim se provjerava razumijevanje njihovih odgovornosti.
- (e) Operator osigurava da sve osoblje za koje se zahtijeva osposobljavanje za rad s opasnom robom pohađa periodično osposobljavanje u vremenskim razmacima od najviše dvije godine.
- (f) Operator osigurava da se za sve osoblje vodi evidencija o osposobljavanju za rad s opasnom robom, kako se zahtijeva Tehničkim uputama.
- (g) Operator osigurava da je osoblje njegovog pružatelja usluga za prihvat i otpremu zrakoplova (Handling Agent) osposobljeno u skladu s Tehničkim uputama.

OPS 1.1225

Izvjешća o nezgodama i nesrećama povezanim s opasnom robom

- (a) Operator mora o nezgodama i nesrećama povezanim s opasnom robom izvjestiti nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo u državi u kojoj se nesreća ili nezgoda dogodila, kako je predviđeno u Dodatku 1. stavku OPS 1.1225. Prvo se izvješće mora poslati u roku od 72 sata od događaja, osim ako to onemogućuje izuzetne okolnosti, i ono sadrži detalje koji su u tom trenutku poznati. Ako je potrebno, mora se čim prije poslati naknadno izvješće o bilo kakvim dodatno utvrđenim informacijama.
- (b) Operator mora također izvjestiti nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo u državi u kojoj se nesreća ili nezgoda dogodila o pronalasku neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe otkrivene u teretu ili u putničkoj prtljazi, kako je predviđeno u Dodatku 1. stavku OPS 1.1225. Prvo se izvješće mora poslati u roku od 72 sata od otkrića, osim ako to onemogućuje izuzetne okolnosti, i ono sadrži detalje koji su u tom trenutku poznati. Ako je potrebno, mora se čim prije poslati naknadno izvješće o bilo kakvim dodatno utvrđenim informacijama.

Dodatak 1. stavku OPS 1.1225

Izvešća o nezgodama i nesrećama povezanim s opasnom robom

1. Operator osigurava izvješćivanje o svim nezgodama i nesrećama povezanim s opasnom robom, bez obzira nalazi li se opasna roba u teretu, pošti, putničkoj prtljazi ili prtljazi članova posade. Izvješćuje se također o pronalasku neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe u teretu, pošti ili prtljazi.
2. Prvo se izvješće šalje u roku od 72 sata od događaja, osim ako to onemogućuje izuzetne okolnosti. Ono se može poslati na bilo koji način uključujući elektronsku poštu, telefon ili telefaks. Izvješće uključuje podatke koji su u tom trenutku poznati u skladu s točkama iz stavka 3. Ako je potrebno, šalje se što je prije moguće naknadno izvješće sa svim podacima koji u vrijeme podnošenja prvog izvješća nisu bili poznati. Ako je izvješće bilo podneseno usmeno, mora se što je prije moguće dostaviti pisana potvrda.
3. Prvo i bilo koje naknadno izvješće mora biti što preciznije i sadržavati one od sljedećih podataka koji su relevantni:
 - (a) datum nezgode ili nesreće ili pronalaska neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe;
 - (b) mjesto, broj leta i datum leta;
 - (c) opis robe i referentni broj zračnog teretnog lista, vreće, prtljažne etikete, karte itd.;
 - (d) ispravno otpremno ime (uključujući tehnički naziv, ako je to primjereno) i UN/ID broj, kada je poznat;
 - (e) razred ili odjeljak i bilo koja dodatna opasnost;
 - (f) vrstu ambalaže i specifikaciju ambalaže, koja je na njoj označena;
 - (g) količinu;
 - (h) ime i adresu pošiljatelja, putnika itd.;
 - (i) bilo koje druge relevantne podatke;
 - (j) pretpostavljeni uzrok nezgode ili nesreće;
 - (k) poduzete mjere;
 - (l) bilo koje drugo obavljeno izvješćivanje; i
 - (m) ime, titulu, adresu i telefonski broj osobe koja je sastavila izvješće.
4. Izvješću treba priložiti kopije relevantnih dokumenata i bilo kakve snimljene fotografije.

PODODJELJAK S

ZAŠTITA

OPS 1.1235

Zahtjevi u vezi sa zaštitom

Operator osigurava da je svo odgovarajuće osoblje upoznato s programom nacionalne sigurnosti države operatora i da ispunjava njegove zahtjeve.

OPS 1.1240

Programi osposobljavanja

Operator uspostavlja, održava i obavlja odobrene programe osposobljavanja, koji članovima posade operatora omogućuju poduzimanje odgovarajućih mjera za sprečavanje radnji nezakonitog ometanja, kao što su sabotaža ili otmica zrakoplova, te smanjivanje posljedica takvih događaja, ako do njih dođe, na najmanju moguću mjeru. Program osposobljavanja mora biti usklađen s Nacionalnim programom zaštite zračnog prometa. Svaki član posade mora imati znanje i stručnost u vezi sa svim relevantnim elementima programa osposobljavanja.

OPS 1.1245

Izješćivanje o radnjama nezakonitog ometanja

Nakon radnje nezakonitog ometanja u zrakoplovu, zapovjednik zrakoplova, ili u njegovoj/njezinoj odsutnosti operator, šalje bez odlaganja izvješće o takvoj radnji lokalnom nadležnom tijelu i nadležnom tijelu države operatora.

OPS 1.1250

Kontrolna lista za postupak pretrage zrakoplova

Operator osigurava da se u zrakoplovu nalazi kontrolna lista postupaka koje treba slijediti pri traženju bombe ili improvizirane eksplozivne naprave (IED) u slučaju sumnje na sabotažu i pri pregledu zrakoplova radi pronalaženja skrivenog oružja, eksploziva i drugih opasnih naprava, kada postoji osnovana sumnja da zrakoplov može biti predmet radnje nezakonitog ometanja. Kontrolna lista mora biti popraćena smjernicama o primjerenim mjerama koje se poduzimaju ako se pronađe bomba ili sumnjivi predmet, kao i informacijama o najmanje opasnom mjestu za smještaj bombe koje je specifično za zrakoplov, ako su takve informacije dobivene od nositelja potvrde za tip.

OPS 1.1255

Zaštita pilotske kabine

- (a) U svim zrakoplovima koji su opremljeni vratima pilotske kabine, ta se vrata moraju moći zaključati te moraju biti predviđeni ili uspostavljeni načini ili postupci, koji su prihvatljivi nadležnom tijelu, kojima kabinsko osoblje može obavijestiti letačku posadu u slučaju sumnjivih radnji ili kršenja zaštite u putničkoj kabini.
- (b) Svi zrakoplovi kojima se prevoze putnici, s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 45 500 kg ili s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 60, moraju biti opremljeni odobrenim vratima na pilotskoj kabini, koja se mogu zaključati i otključati sa svakog pilotskog mjesta i koja su oblikovana tako da ispunjavaju primjenjive retroaktivne operativne zahtjeve plovidbenosti. Konstrukcija ovih vrata ne smije ometati operacije u slučaju nužde, kako se zahtijeva u primjenjivim retroaktivnim operativnim zahtjevima plovidbenosti.

(c) U svim zrakoplovima koji su opremljeni vratima na pilotskoj kabini u skladu s točkom (b):

1. ta se vrata zatvaraju prije paljenja motora za polijetanje i zaključavaju kada to zahtijevaju postupci zaštite ili zapovjednik, te ostaju zatvorena dok se motori nakon slijetanja ne ugase, osim ako se ulaz i izlaz ovlaštenih osoba smatra nužnim u skladu s Nacionalnim programom zaštite zračnog prometa;
 2. predviđaju se načini za nadgledanje prostora izvan pilotske kabine s bilo kojeg pilotskog mjesta, do mjere koja je potrebna za prepoznavanje osoba koje zahtijevaju ulazak u pilotsku kabinu i za otkrivanje sumnjivog ponašanja ili potencijalne prijetnje.
-