

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 859/2008

(2008. gada 20. augusts),

ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1991. gada 16. decembra Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 11. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3922/91 Komisija pieņem grozījumus tās III pielikumā uzskaitītajās kopējās tehniskajās prasībās un administratīvajās procedūrās, pielāgojot tās zinātnes un tehnikas progresam.

(2) Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikums pamatojas uz Apvienoto aviācijas institūciju (JAA) pieņemtu saskaņotu noteikumu kopumu, kura nosaukums ir Vienotas prasības aviācijai – komerciālie gaisa pārvadājumi (gaisa kuģi) (JAR-OPS 1).

(3) Ar Regulu (EK) Nr. 8/2008 ⁽²⁾ atjaunināja III pielikumu, lai pirms datuma, kurā sāk piemērot minēto pielikumu (2008. gada 16. jūlijs), tajā ietvertu grozījumus, kas veikti JAR-OPS kopš 2005. gada 1. janvāra (9. līdz 12. grozījums).

(4) Pamatojoties uz turpmāku darbu, ko veica Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, un kamēr nav pieņemti Regulā (EK) Nr. 8/2008 paredzētie īstenošanas noteikumi, minētajā pielikumā vēlreiz jāveic grozījumi, lai tajā ietvertu konkrētas, sīki izstrādātas tehniskās un ekspluatācijas prasības, kuras attiecas uz minētajā pielikumā noteiktajiem vissvarīgākajiem drošības elementiem.

(5) Minētās jaunās prasības jāpiemēro nekavējoties. Tomēr nozarei un iestādēm vajadzīgs sagatavošanās laiks, lai īstenotu sarežģītus noteikumus, kuri attiecas uz ekspluatāciju jebkuros laika apstākļos un stjuartu mācībām.

(6) Tādēļ attiecīgi jāgroza Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikums.

(7) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EEK) Nr. 3922/91 12. pantu izveidotā Gaisa satiksmes drošības komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (EEK) Nr. 3922/1991 III pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

⁽¹⁾ OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.

⁽²⁾ OV L 10, 12.1.2008., 1. lpp.

1. Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

2. Šīs regulas pielikuma noteikumus attiecībā uz OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, OPS 1.1005 1. pielikumu, OPS 1.1010 1. pielikumu, OPS 1.1015 1. pielikumu un OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. pielikumu piemēro no 2009. gada 16. jūlija.

3. Šīs regulas pielikuma noteikumus attiecībā uz OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455, OPS 1.460, OPS

1.430 1. pielikumu, OPS 1.440 1. pielikumu, OPS 1.450 1. pielikumu un OPS 1.455 1. pielikumu piemēro no 2011. gada 16. jūlija.

4. Līdz brīdim, kad sāks piemērot 2. un 3. punktā minētos noteikumus, turpina piemērot Regulas (EK) Nr. 8/2008 pielikumā paredzētos attiecīgos noteikumus.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2008. gada 20. augustā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks*
Antonio TAJANI

PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

Kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem

OPS 1: komerciāli gaisa pārvadājumi (lidmašīnas)

Saturs

A APAKŠSADAĻA	—	Piemērojamība un definīcijas
B APAKŠSADAĻA	—	Vispārēja informācija
C APAKŠSADAĻA	—	Ekspluatantu sertifikācija un uzraudzība
D APAKŠSADAĻA	—	Ekspluatācijas procedūras
E APAKŠSADAĻA	—	Ekspluatācija jebkuros laika apstākļos
F APAKŠSADAĻA	—	Vispārīgi tehniskie raksturojumi
G APAKŠSADAĻA	—	A kategorijas tehniskie raksturojumi
H APAKŠSADAĻA	—	B kategorijas tehniskie raksturojumi
I APAKŠSADAĻA	—	C kategorijas tehniskie raksturojumi
J APAKŠSADAĻA	—	Svars un līdzsvars
K APAKŠSADAĻA	—	Instrumenti un iekārtas
L APAKŠSADAĻA	—	Sakaru un navigācijas iekārtas
M APAKŠSADAĻA	—	Lidmašīnu tehniskā apkope
N APAKŠSADAĻA	—	Lidojumu apkalpe
O APAKŠSADAĻA	—	Salona apkalpe
P APAKŠSADAĻA	—	Rokasgrāmatas, žurnāli un ieraksti
Q APAKŠSADAĻA	—	Lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības
R APAKŠSADAĻA	—	Bīstamu kravu pārvadājumi ar gaisa transportu
S APAKŠSADAĻA	—	Drošība

A APAKŠSADAĻA

PIEMĒROJAMĪBA UN DEFINĪCIJAS

OPS 1.001

Piemērojamība

OPS 1. daļā ir ietvertas prasības, kas jāpiemēro, ekspluatējot jebkuru civilu lidmašīnu komerciāliem aviopārvadājumiem, ko veic jebkurš ekspluatants, kura galvenā darbības vieta un, ja tāds ir, reģistrēts birojs atrodas dalībvalstī, šē turpmāk ekspluatants. OPS 1 neattiecas uz:

- 1) lidmašīnām, ko izmanto militāros, muitas un policijas dienestos; nedz arī uz
- 2) izpletņlēcēju nomešanu un ugunsdzēsības lidojumiem, un uz līdzīgiem pozicionēšanas un atpakaļlidojumiem, vedot personas, kas parasti piedalās izpletņlēkšanā vai ugunsdzēsības pasākumos; nedz arī uz
- 3) lidojumiem, kas veikti tūlīt pirms, tūlīt pēc aviācijas darbībām vai aviācijas darbību laikā ar nosacījumu, ka šie lidojumi ir saistīti ar aviācijas darbībām un šajos lidojumos bez apkalpes locekļiem nepiedalās vairāk kā 6 personas, kuru līdzdalība ir vajadzīga veicamajās aviācijas darbībās.

OPS 1.003

Definīcijas

- a) Šajā pielikumā:
 - 1) “pieņemts/pieņemams” nozīmē, ka Iestāde neiebilst, lai to izmantotu paredzētajiem nolūkiem;
 - 2) “apstiprināts (apstiprinājusi Iestāde)” nozīmē dokumentāri apstiprināt (ko veic Iestāde) kā piemērotu izmantošanai paredzētajos nolūkos;
 - 3) “obligāto iekārtu pamatsaraksts (MMEL)” ir gaisa kuģa tipam atbilstošs pamatsaraksts (ar preambulu), kurā uzskaitīti instrumenti, iekārtas vai funkcijas, kas, nodrošinot drošības līmeni, kurš jāievēro saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma apstiprinājuma specifikācijām, var būt islaicīgi neaktīvas projektā paredzētās dublēšanās dēļ un/vai konkrētu darbināšanas un apkopes procedūru, apstākļu un ierobežojumu dēļ un saskaņā ar piemērojamām pastāvīgā lidojumderīguma procedūrām;
 - 4) “obligāto iekārtu saraksts (MEL)” ir saraksts (ar preambulu), saskaņā ar kuru var ekspluatēt gaisa kuģi konkrētos apstākļos ar īpašiem instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, kas nedarbojas, sākot lidojumu. Šo sarakstu sagatavo ekspluatants saviem konkrētiem gaisa kuģiem, ņemot vērā gaisa kuģa definīciju un attiecīgus ekspluatācijas un apkopes nosacījumus saskaņā ar Iestādes apstiprinātu procedūru.
- b) Šajā pielikumā minētā M daļa un 145. daļa ir Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 ⁽¹⁾ attiecīgās daļas.

(1) OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

B APAKŠSADAĻA

VISPĀRĒJA INFORMĀCIJA

OPS 1.005

Vispārējas prasības

- a) Eksploatants lidmašīnu ekspluatē komerciāliem aviopārvadājumiem tikai saskaņā ar OPS 1. daļu. Atvieglotas prasības B klases lidmašīnu ekspluatācijai ir izklāstītas OPS 1.005 a) 1. pielikumā.
- b) Eksploatants ievēro spēkā esošās lidojumderīguma prasības, kurām ir retroaktīvs spēks, attiecībā uz lidmašīnām, ko ekspluatē komerciāliem aviopārvadājumiem.
- c) Katru lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar tās lidojumderīguma apliecības noteikumiem un ievērojot ierobežojumus, kas doti lidmašīnas lidojuma rokasgrāmatā.
- d) Visas sintētiskās mācību iekārtas (*STD*), piemēram, lidojumu simulatori vai lidojumu mācību iekārtas (*FTD*), ko izmanto lidmašīnas vietā mācībām un/vai pārbaudēm, ir jāsertificē saskaņā ar prasībām, kuras piemēro sintētisko mācību iekārtām. Eksploatantam, kas vēlas izmantot šādas *STD*, ir jāsaņem Iestādes apstiprinājums.

OPS 1.020

Tiesību akti, noteikumi un procedūras – eksploatanta pienākumi

Eksploatantam jānodrošina, ka:

- 1) visi darbinieki zina, ka viņiem ir jāievēro to valstu tiesību akti, noteikumi un procedūras, kurās notiek darbības, kas attiecas uz viņu pienākumu izpildi; un
- 2) visi apkalpes locekļi ir iepazinušies ar tiesību aktiem, noteikumiem un procedūrām, kas attiecas uz viņu pienākumu izpildi.

OPS 1.025

Kopēja valoda

- a) Eksploatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi var sazināties vienā kopējā valodā.
- b) Eksploatants nodrošina, ka visi personāla locekļi var saprast valodu, kurā ekspluatācijas rokasgrāmatā ir rakstītas daļas, kas attiecas uz viņu pienākumiem.

OPS 1.030

Obligāto iekārtu saraksti – eksploatanta pienākumi

- a) Eksploatants katrai lidmašīnai sastāda obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*), ko apstiprina Iestāde. Tas pamatojas uz attiecīgu Iestādes apstiprinātu obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*), ja tāds pastāv, un tas nevar būt mazāk stingrs par *MMEL*.
- b) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu tikai atbilstīgi *MEL*, izņemot gadījumus, ja to ir atļāvusi Iestāde. Jebkura tāda atļauja nekādā gadījumā neatļauj ekspluatāciju, neievērojot *MMEL* noteiktos ierobežojumus.

OPS 1.035

Kvalitātes kontroles sistēma

- a) Eksploatants izveido vienu kvalitātes kontroles sistēmu un iecel vienu atbildīgo par kvalitātes sistēmu, lai uzraudzītu atbilstību un piemērotību procedūrām, kas jāievēro, lai nodrošinātu drošu lidmašīnu ekspluatāciju un lidojumderīgumu. Uzraudzībā ir jādarbojas ar atgriezenisko saiti, informāciju nosūtot atbildīgajam vadītājam (sk. arī OPS 1.175 h)), lai vajadzības gadījumā veiktu korekcijas.
- b) Kvalitātes kontroles sistēmā ir jāiekļauj kvalitātes nodrošinājuma programma, kurā ir noteiktas procedūras, kas izstrādātas, lai pārliecinātos, ka visas darbības notiek saskaņā ar visām attiecīgām prasībām, standartiem un procedūrām.
- c) Kvalitātes kontroles sistēmai un atbildīgajam par kvalitātes kontroles sistēmu ir jābūt pieņemam Iestādei.
- d) Kvalitātes kontroles sistēmai ir jābūt aprakstītai atbilstīgos dokumentos.
- e) Neatkarīgi no a) apakšdaļas Iestāde var atļaut pieņemt amatā divus atbildīgos par kvalitātes kontroles sistēmu, no kuriem viens ir atbildīgs par ekspluatāciju un otrs – par apkopi, ar nosacījumu, ka eksploatants ir norīkojis vienu kvalitātes kontroles struktūrvienību, lai nodrošinātu, ka kvalitātes kontroles sistēmu vienādi piemēro visu ekspluatācijas laiku.

OPS 1.037

Nelaiemes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programma

- a) Eksploatants izveido un uztur nelaiemes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmu, kas varētu būt iestrādāta kvalitātes kontroles sistēmā, šajā programmā iekļaujot:
 - 1) programmas, lai panāktu un uzturētu izpratni par visu darbībās iesaistīto personu apdraudējumu; un
 - 2) atgadījumu ziņošanas shēmas, nodrošinot attiecīgu nelaiemes gadījumu un atgadījumu ziņojumu salīdzinājumu un izvērtējumu, lai lidojumu drošības interesēs identificētu nelabvēlīgas tendences vai risinātu nepilnības. Šīm shēmām ir jāsgarā ziņotāja identitāte, un tajās ir jānodrošina iespēja iesniegt ziņojumus anonīmi; un
 - 3) attiecīgās informācijas izvērtēšanu saistībā ar nelaiemes gadījumiem un atgadījumiem un ar tiem saistītās informācijas izplatīšanu, neparedzot vainas piedēvēšanu; un
 - 4) lidojuma parametru uzraudzības programmu lidmašīnām, kas pārsniedz 27 000 kg MCTOM. Lidojuma parametru uzraudzība (FDM) ir ikdienas ekspluatācijā iegūto digitālo lidojuma parametru proaktīva izmantošana aviācijas drošības uzlabošanai. Lidojuma parametru uzraudzības programmā nav ietvertas sodu sankcijas, un tajā ir atbilstoši aizsarg mehānismi, kas sargā datu sniedzēju(-us); un
 - 5) par programmas vadību atbildīgās personas iecelšanu.
- b) Par nelaiemes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmas vadību atbildīgās personas pienākums ir izvirzīt priekšlikumus korekcijām.
- c) Atbildīgais par kvalitātes kontroles sistēmu pārrauga, vai saistībā ar nelaiemes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmu identificēto priekšlikumu korekcijas dod efektīvas pārmaiņas.

OPS 1.040

Apkalpes locekļi

- a) Eksploatants nodrošina, ka visi lidojumu un pasažieru salona apkalpes locekļi ir apmācīti un kompetenti pildīt viņiem uzdotos pienākumus.

- b) Ja lidmašīnā atrodas vēl citi apkalpes locekļi, kas nav pasažieru salona apkalpes locekļi un kuri pilda pienākumus lidmašīnu pasažieru nodalījumā, ekspluatants nodrošina, lai
- 1) pasažieri šos apkalpes locekļus nesajauktu ar pasažieru salona apkalpes locekļiem;
 - 2) šie apkalpes locekļi neieņem pasažieru salona apkalpes locekļiem vajadzīgās un nodrošinātās darba vietas;
 - 3) šie apkalpes locekļi netraucē pildīt pienākumus pasažieru salona apkalpes locekļiem.

OPS 1.050

Meklēšanas un glābšanas informācija

Ekspluatants nodrošina, ka pilotu kabīnē ir viegli pieejama būtiska informācija saistībā ar paredzēto lidojumu, kas attiecas uz meklēšanas un glābšanas dienestiem.

OPS 1.055

Informācija par līdzī vedamām glābšanas un izdzīvošanas iekārtām

Ekspluatants nodrošina, ka ir pieejami saraksti, kuros ir informācija par glābšanas un izdzīvošanas iekārtām, ko ved līdzī visās viņa lidmašīnās, lai nodrošinātu tūlītēju saziņu ar glābšanas koordinācijas centriem. Sarakstos attiecīgi ir informācija par glābšanas plostu skaitu, krāsu un tipu, par pirotehniku, pirmās palīdzības medikamentu nodrošinājumu, ūdens rezervi, pārnēsājamo avārijas radioiekārtu tipu un frekvenci.

OPS 1.060

Piespiedu nolaišanās uz ūdens

Lidmašīnu, kuras apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija paredz vairāk par 30 pasažieru, lidojumos, ko veic virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas piemērots, lai veiktu piespiedu nosēšanos, pārsniedzot 120 lidojuma minūtes ar kreisēšanas ātrumu vai 400 jūras jūdzes – izvēloties mazāko rādītāju, ekspluatants ekspluatē tikai gadījumos, ja lidmašīna atbilst piemērojamos lidojumderīguma noteikumos aprakstītām prasībām par piespiedu nolaišanos uz ūdens.

OPS 1.065

Kaujas ieroču un munīcijas pārvadājumi

- a) Ekspluatants netransportē kaujas ieročus un munīciju aviopārvadājumos, izņemot gadījumus, ja no visām iesaistītajām valstīm ir saņemts apstiprinājums tādai darbībai.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka kaujas ieroči un munīcija:
- 1) lidmašīnā glabājas tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un
 - 2) šaujamo ieroču transportēšanas gadījumā tos ved nepielādētus;

izņemot gadījumus, ja pirms lidojuma sākuma visas iesaistītās valstis ir devušas apstiprinājumu, ka kaujas ieročus un munīciju var pārvadāt tādos apstākļos, kas daļēji vai pilnībā atšķiras no tiem apstākļiem, kuri norādīti šajā apakšpunktā.

- c) Ekspluatants nodrošina, ka kapteinim pirms lidojuma sākuma dara zināmu pārvadājumam paredzēto kaujas ieroču un munīcijas aprakstu un atrašanās vietu lidmašīnā.

OPS 1.070

Sporta ieroču un munīcijas pārvadājumi

- a) Eksploatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka viņu informē par visiem sporta ieročiem, ko paredzēts transportēt aviopārvadājumos.
- b) Eksploatants, kas akceptē sporta ieroču pārvadājumus, nodrošina, ka šos ieročus:
 - 1) lidmašīnā glabā tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem, izņemot gadījumus, ja Iestāde ir atzinusi, ka šo prasību nevar īstenot, un ir atzinusi, ka ir iespējamas citas procedūras; un
 - 2) transportējot šaujamo ieročus vai citus ieročus, kuros var būt munīcija, tos ved nepielādētus.
- c) Sporta ieroču munīciju var pārvadāt bagāžā, ko pasažieri nodod lidostā, ievērojot konkrētus ierobežojumus un saskaņā ar tehniskajām instrukcijām (sk. OPS 1.1160 b) 5)), kā noteikts OPS 1.1150 a) 15).

OPS 1.075

Cilvēku pārvadāšanas metode

Eksploatants veic visus pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena persona lidojuma laikā neatrodas tādā lidmašīnas nodalījumā, kas nav paredzēts cilvēkiem, izņemot gadījumus, ja kapteinis ir devis atļauju īslaicīgai piekļuvei kādam lidmašīnas nodalījumam:

- 1) lai veiktu pasākumus, kas vajadzīgi lidmašīnas vai kādas personas, dzīvnieka vai preču drošībai tajā; vai
- 2) kurā pārvadā kravu vai krājumus un kurš ir konstruēts tā, lai personas varētu tam piekļūt lidojuma laikā.

OPS 1.080

Ar nodomu atstāts neaizpildīts

OPS 1.085

Apkalpes pienākumi

- a) Katrs apkalpes loceklis ir atbildīgs par pareizu savu pienākumu izpildi, kuri:
 - 1) ir saistīti ar lidmašīnas un tajā esošo personu drošību; un
 - 2) ir konkrēti aprakstīti instrukcijās un procedūrās, kas ietvertas ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- b) Apkalpes loceklis:
 - 1) ziņo kapteinim par visiem bojājumiem, kļūmēm, nepareizu darbību vai defektiem, kuri pēc viņa uzskatiem var ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu vai drošu lidmašīnas ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību;
 - 2) ziņo kapteinim par visiem atgadījumiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību;
 - 3) izmanto eksploatanta notikumu ziņošanas shēmas saskaņā ar OPS 1.037 a) 2). Tādos gadījumos ziņojuma(-u) kopiju vienmēr nodod attiecīgajam kapteinim.
- c) b) punkts neuzliek pienākumu apkalpes loceklim ziņot par notikumu, par ko jau ir ziņojis cits apkalpes loceklis.

- d) Apkalpes loceklis nepilda pienākumus lidmašīnā:
- 1) ja nav beigusies tādu zāļu iedarbība, kas varētu ietekmēt viņa spējas tā, ka tas neļauj garantēt drošību;
 - 2) pēc dziļūdens niršanas, izņemot gadījumus, kad ir pagājis ievērojams laiks;
 - 3) pēc asins nodošanas, izņemot gadījumus, kad ir pagājis ievērojams laiks;
 - 4) ja nav ievērotas spēkā esošās medicīnas prasības vai ja viņš šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai
 - 5) ja viņš zina vai nojauš, ka ir tik ļoti noguris vai jūtas tik slikti, ka tas apdraud lidojumu.
- e) Attiecībā uz alkohola lietošanu apkalpes loceklim piemēro attiecīgas prasības, ko nosaka ekspluatants un kuras ir pieņemamas lēstādei, un kuras nav mazāk stingras kā šādas prasības:
- 1) alkoholu nedrīkst lietot vismaz 8 stundas pirms konkrētā pieteikšanās termiņa, apliecinot gatavību pildīt lidojuma pienākumus, vai gatavības sākuma;
 - 2) alkohola līmenis asinīs nepārsniedz 0,2 promiles lidojuma pienākumu izpildes perioda sākumā;
 - 3) alkoholu nelieto lidojuma pienākumu izpildes vai gatavības laikā.
- f) Kapteinis:
- 1) ir atbildīgs par visu lidmašīnā esošo apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību no brīža, kad viņš ierodas lidmašīnā, līdz brīdim, kad viņš atstāj lidmašīnu pēc lidojuma beigām;
 - 2) ir atbildīgs par lidmašīnas ekspluatāciju un drošību no brīža, kad lidmašīna ir gatava izkustēties no vietas, sākot vadīt lidmašīnu pa zemi, un pirms pacelšanās – līdz brīdim, kad tās kustība apstājas lidojuma beigās un kad ir izslēgts dzinējs(-i), ko izmanto kā galveno(-s) virzītāju(-s);
 - 3) ir tiesīgs dot visas komandas, ko uzskata par vajadzīgām, lai nodrošinātu lidmašīnas, kā arī tajā esošo personu vai īpašuma drošību;
 - 4) ir tiesīgs izsēdināt jebkuru personu vai izkraut jebkuru kravas daļu, kas, pēc viņa domām, var radīt potenciālus draudus lidmašīnas vai tajā esošo personu drošībai;
 - 5) neļauj lidmašīnā pārvadāt personas, kas varētu būt tādā alkohola vai narkotiku ietekmē, ka varētu būt apdraudēta lidmašīnas vai tajā esošo personu drošība;
 - 6) ir tiesīgs atteikt nepieļaujamu pasažieru, deportētu vai apcietinātu personu transportēšanu, ja viņu pārvadāšana apdraud lidmašīnas vai tajā esošo personu drošību;
 - 7) nodrošina, ka visi pasažieri ir instruēti par avārijas izeju atrašanās vietu un attiecīgo drošības un avārijas iekārtu izvietojumu un izmantojumu;
 - 8) nodrošina, ka ir ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un panākta atbilstīga kontrolesrakstiem saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatu;
 - 9) lidmašīnai paceļoties, izņemot sākotnējo augstumu, tuvojoties skrejceļam un nosēžoties, ļauj jebkuram apkalpes loceklim veikt tikai tās darbības, ko prasa viņa pienākumi lidmašīnas drošas ekspluatācijas nodrošināšanai;
 - 10) neļauj:
 - i) lidojuma laikā sabojāt, izslēgt vai izdzēst lidojuma parametru reģistratoru, kā arī izdzēst ierakstītos datus pēc lidojuma, ja noticis nelaimes gadījums vai atgadījums, par ko ir obligāti jāziņo;
 - ii) lidojuma laikā sabojāt vai izslēgt pilotu kabīnes skaņas reģistratoru, izņemot gadījumus, ja viņš uzskata, ka ierakstītie dati, ko pretējā gadījumā automātiski izdzēstu, būtu jāsauglabā atgadījuma vai nelaimes gadījuma izmeklēšanai, kā arī neļauj ierakstītos datus lidojuma laikā vai pēc lidojuma izdzēst ar roku, ja noticis nelaimes gadījums vai atgadījums, par ko ir obligāti jāziņo;

- 11) pieņem lēmumu par to, vai akceptēt vai neakceptēt lidmašīnu ar CDL vai MEL atļautiem defektiem; un
 - 12) nodrošina pirmslidojuma pārbaudes veikšanu.
- g) Avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, kapteinis vai pilots, kam ir uzticēts vadīt lidojumu, veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos. Tādos gadījumos viņš drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

OPS 1.090

Kapteiņa pilnvaras

Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visas lidmašīnā esošās personas ievēro visas likumīgās lidmašīnas kapteiņa dotās komandas, lai garantētu tajā pārvadāto personu vai īpašuma drošību.

OPS 1.095

Pilnvaras vadīt lidmašīnu pa zemi

Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka lidmašīnu, par ko viņš ir atbildīgs, pa zemi lidlauka teritorijā vada tikai persona, kas ir lidmašīnas apkalpes loceklis, izņemot gadījumus, ja attiecīgā persona, kura ieņēmusi vietu pie vadības ierīcēm:

- 1) ir saņēmusi attiecīgu pilnvarojumu no ekspluatanta vai ieceltā pārstāvja un ir kompetenta;
 - i) vadīt lidmašīnu pa zemi;
 - ii) izmantot radiotelefonu; un
- 2) ir saņēmusi norādes par lidlauka izkārtojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, aviosatiksmes kontroles signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām un spēj strādāt saskaņā ar ekspluatācijas standartiem, kas jāievēro, lai lidmašīnu droši pārvietotu pa lidlauku.

OPS 1.100

Piekļuve pilotu kabīnei

- a) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka pilotu kabīnē iekļūt vai tajā vest var tikai personas, kas ir lidmašīnas apkalpes locekļi, kam uzdots piedalīties lidojumā, ja vien tādas personas nav:
 - 1) apkalpes locekļi, kas pilda pienākumus;
 - 2) Iestādes pārstāvji, kas atbild par sertifikāciju, licencēšanu vai pārbaudi, un ja to prasa dienesta pienākumu izpilde; vai
 - 3) personas, kas ir saņēmušas attiecīgas atļaujas un ko ved saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatā ietvertajām instrukcijām.
- b) Kapteinis nodrošina, ka:
 - 1) drošības interesēs piekļuve pilotu kabīnei nenovirza uzmanību un/vai netraucē lidojuma norisei; un
 - 2) visas personas, ko ved pilotu kabīnē, ir iepazīstinātas ar attiecīgām drošības procedūrām.
- c) Galīgais lēmums par piekļuvi pilotu kabīnei ir kapteiņa kompetencē.

OPS 1.105

Nesankcionēti pārvadājumi

Ekspluatants veic jebkādus samērīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena persona neslēpjas lidmašīnā vai neslēpj tajā kravu.

OPS 1.110

Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants neļauj nevienai personai izmantot elektroniskas ierīces, kas var nelabvēlīgi ietekmēt lidmašīnas sistēmu un iekārtu darbību, un veic visus piemērotos pasākumus, lai tas nenotiktu.

OPS 1.115

Alkohols un narkotikas

Ekspluatants neļauj lidmašīnā iekāpt vai tajā atrasties nevienai personai, kas tik ļoti ir alkohola vai narkotisko vielu reibumā, ka tas var apdraudēt lidmašīnas un tajā esošo personu drošību, kā arī veic visus piemērotos pasākumus, lai tas nenotiktu.

OPS 1.120

Drošības apdraudējumi

Ekspluatants veic visus piemērotos pasākumus, nodrošinot, lai nevienas personas neapdomīga vai nevērīga rīcība vai atturēšanās no rīcības nevarētu:

- 1) apdraudēt lidmašīnu un tajā esošās personas;
- 2) radīt tādus apstākļus vai ļaut lidmašīnai apdraudēt kādu personu vai īpašumu.

OPS 1.125

Līdzīgi vedamie dokumenti

- a) Ekspluatants nodrošina, ka katrā lidojumā ir līdzīgi šādi dokumenti vai to kopijas:
 - 1) reģistrācijas apliecība;
 - 2) lidojumderīguma apliecība;
 - 3) vajadzības gadījumā – trokšņa līmeņa sertifikāta oriģināls vai kopija ar tulkojumu angļu valodā, ko veikusi Iestāde, kas atbild par trokšņa līmeņa sertifikātu izdošanu;
 - 4) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības oriģināls vai kopija;
 - 5) gaisa kuģa radio licence un
 - 6) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecības(-u) oriģināls vai kopija.
- b) Katrs lidmašīnas apkalpes loceklis katrā lidojumā ņem līdzīgi derīgu lidmašīnas apkalpes locekļa licenci ar attiecīgo(-ām) kategoriju(-ām).

OPS 1.130

Līdzī vedamās rokasgrāmatas

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) katrā lidojumā ir līdzī tās ekspluatācijas rokasgrāmatas spēkā esošās daļas, kas attiecas uz apkalpes pienākumiem;
- 2) tām ekspluatācijas rokasgrāmatas daļām, kas lidojumā ir vajadzīgas, apkalpes locekļi var ērti piekļūt lidmašīnā; un
- 3) spēkā esošo lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatu ved lidmašīnā, izņemot gadījumus, ja Iestāde ir pieņēmusi, lai attiecīgu informāciju par konkrēto lidmašīnu iekļauj OPS 1.1045, 1. pielikuma B daļā paredzētajā ekspluatācijas rokasgrāmatā.

OPS 1.135

Līdzī vedamā papildinformācija un veidlapas

- a) Ekspluatants nodrošina, ka katrā lidojumā līdz ar OPS 1.125 un OPS 1.130 paredzētajiem dokumentiem un rokasgrāmatām līdzī ir šāda informācija un veidlapas, kas atbilst ekspluatācijas tipam un jomai:
 - 1) ekspluatācijas lidojuma plāns, kurā ir vismaz tā informācija, kas prasīta OPS 1.1060;
 - 2) ekspluatanta tehniskais žurnāls, kurā ir vismaz tā informācija, kas prasīta M daļā, M.A.306. punktā – Ekspluatanta tehniskais žurnāls;
 - 3) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu;
 - 4) pietiekama NOTAM/AIS instruktāžas dokumentācija;
 - 5) pietiekama meteoroloģiskā informācija;
 - 6) masas un līdzsvara dokumentācija, kā paredzēts J apakšsadaļā;
 - 7) paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem, piemēram, drošības dienestu darbiniekiem, ja viņi nav uzskatāmi par apkalpes locekļiem, par personām ar īpašām vajadzībām, nepieļaujamiem pasažieriem, deportētām un apcietinātām personām;
 - 8) paziņojums par īpašām kravām, arī par bīstamām kravām, kā arī rakstiska informācija kapteinim, kā paredzēts OPS 1.1215 c);
 - 9) aktuālas kartes un shēmas, kā arī saistīti dokumenti, kā paredzēts OPS 1.290 b) 7);
 - 10) visi citi dokumenti, ko varētu pieprasīt valstis saistībā ar konkrēto lidojumu, piemēram, kravas saraksts, pasažieru saraksts utt.; un
 - 11) veidlapas, ievērojot ziņošanas pienākumu attiecībā uz Iestādi un ekspluatantu.
- b) Iestāde var atļaut sniegt a) punktā uzskaitīto informāciju vai tās atsevišķas daļas citā formātā, ne tikai drukājot uz papīra. Ir jānodrošina pieņemams piekļuves, izmantojamības un uzticamības līmenis.

OPS 1.140

Informācija, ko glabā uz zemes

- a) Ekspluatants nodrošina, ka:

vismaz uz katra lidojuma vai lidojumu kompleksa laiku:

 - i) uz zemes glabā informāciju, kas attiecas uz konkrēto lidojumu un atbilst ekspluatācijas tipam; un
 - ii) informāciju glabā tik ilgi, kamēr to nokopē tajā vietā, kurā to glabās saskaņā ar OPS 1.1065; vai, ja to nav iespējams īstenot,
 - iii) to pašu informāciju lidmašīnā ved līdzī ugunsdrošā konteinerā.

- b) a) punktā minētā informācija ietver:
- 1) attiecīgā gadījumā – ekspluatācijas lidojuma plāna kopiju;
 - 2) lidmašīnas tehniskā žurnāla attiecīgās daļas(-u) kopijas;
 - 3) ar maršrutu saistītos NOTAM dokumentus, ja tos īpaši labojis ekspluatants;
 - 4) attiecīgos gadījumos – masas un līdzsvara dokumentāciju (atsauce uz OPS 1.625); un
 - 5) paziņojumu par īpašām kravām.

OPS 1.145

Pilnvaras veikt pārbaudi

Ekspluatants nodrošina, ka jebkurai personai, ko pilnvarojusi Iestāde, ir atļauts jebkurā laikā atrasties un lidot lidmašīnā, ko ekspluatē saskaņā ar AOC, ko izsniegusi minētā Iestāde, kā arī ieiet un palikt pilotu kabīnē ar nosacījumu, ka kapteinis var liegt piekļuvi pilotu kabīnei, ja, pēc viņa domām, tas apdraudētu lidmašīnas drošību.

OPS 1.150

Dokumentu un ierakstu uzrādīšana

- a) Ekspluatants:
- 1) jebkurai personai, ko pilnvarojusi Iestāde, nodrošina piekļuvi visiem dokumentiem un ierakstiem, kas ir saistīti ar lidmašīnas ekspluatāciju vai apkopi; un
 - 2) pēc iespējas drīz uzrāda visus šādus dokumentus un ierakstus, ja to lūdz Iestāde.
- b) Kapteinis pēc iespējas drīz, ja viņam to lūdz Iestādes pilnvarota persona, uzrāda šai konkrētajai personai vajadzīgo dokumentāciju, kas jāved līdz lidmašīnā.

OPS 1.155

Dokumentu saglabāšana

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) visi oriģinālie dokumenti vai to kopijas, kas ir jāsaglabā, glabājas vajadzīgo glabāšanas laiku pat tādos gadījumos, ja viņš vairs nav lidmašīnas ekspluatants; un
- 2) ja apkalpes loceklis, par ko ekspluatants ir veicis lidojuma pienākumu izpildes, pienākumu izpildes un atpūtas periodu ierakstus, kļūst par cita ekspluatanta apkalpes locekli, minētie ieraksti ir pieejami jaunajam ekspluatantam.

OPS 1.160

Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu saglabāšana, uzrādīšana un izmantošana

- a) Ierakstu saglabāšana
- 1) Pēc nelaimes gadījuma tas ekspluatants, kura ekspluatētajā lidmašīnā atradies lidojuma parametru reģistrators, cik vien iespējams, 60 dienas saglabā oriģinālos ierakstītos datus, kas ir saistīti ar konkrēto nelaimes gadījumu, izņemot gadījumus, ja izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
 - 2) Ja vien Iestāde iepriekš nav devusi atļauju, pēc nelaimes gadījuma, par ko ir obligāti jāziņo, ekspluatants, kura ekspluatētajā lidmašīnā atrodas lidojuma parametru reģistrators, cik vien iespējams, 60 dienas saglabā oriģinālos ierakstītos datus, kas ir saistīti ar konkrēto nelaimes gadījumu, izņemot gadījumus, ja izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.

- 3) Turklāt, ja to prasa Iestāde, ekspluatants, kura ekspluatētajā lidmašīnā atrodas lidojuma parametru reģistrators, 60 dienas saglabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, ja izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- 4) Ja ir prasība lidmašīnā atrasties lidojuma parametru reģistratoram, lidmašīnas ekspluatants:
 - i) saglabā ekspluatācijas perioda ierakstus, kā paredzēts OPS 1.715, 1.720 un 1.725, izņemot gadījumus, kad lidojuma parametru reģistratoru pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais; un
 - ii) saglabā dokumentu, kurā ir informācija, kas vajadzīga, lai nolasītu un pārveidotu saglabātos datus inženiertehniskās vienībās.

b) Ierakstu uzrādīšana

Ekspluatants, kura ekspluatētajā lidmašīnā atrodas lidojuma parametru reģistrators, piemērotā laikā pēc Iestādes lūguma uzrāda visus ar lidojuma parametru reģistratoru iegūtos ierakstus, kas ir pieejami vai ir saglabājušies.

c) Ierakstu izmantošana

- 1) Pilotu kabīnes skaņas reģistratora ierakstus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai atgadījumu izmeklēšanai, par ko pastāv obligāts noteikums sniegt ziņojumu, izņemot gadījumus, ja tam piekrīt visi iesaistītie apkalpes locekļi.
- 2) Lidojuma parametru reģistratora ierakstus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai atgadījumu izmeklēšanai, par ko pastāv obligāts noteikums sniegt ziņojumu, izņemot gadījumus, ja šādus ierakstus:
 - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei; vai
 - ii) padara anonīmus; vai
 - iii) atklāj saskaņā ar drošības procedūrām.

OPS 1.165

Nomāšana

a) Terminoloģija

Termini, kas izmantoti šajā punktā, nozīmē:

- 1) nomāšana bez apkalpes (*dry lease*) – notiek, ja lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar nomnieka AOC.
- 2) nomāšana ar apkalpi (*wet lease*) – notiek, ja lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar iznomātāja AOC.

b) Kopienas ekspluatantu savstarpēja lidmašīnu nomāšana

- 1) Iznomāšana ar apkalpi. Kopienas ekspluatants, kurš saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu⁽¹⁾ nodod lidmašīnu un pilnu apkalpi citam Kopienas ekspluatantam un saglabā visas C apakšsadaļā paredzētās funkcijas un pienākumus, joprojām ir uzskatāms par lidmašīnas ekspluatantu.
- 2) Visu tipu nomāšana, izņemot iznomāšanu ar apkalpi
 - i) Izņemot gadījumus, kas iepriekš minēti b) 1) apakšpunktā, Kopienas ekspluatantam, kurš izmanto cita Kopienas ekspluatanta lidmašīnu vai nodod to citam Kopienas ekspluatantam, iepriekš ir jāsaņem darījuma apstiprinājums no attiecīgās Iestādes. Visi nosacījumi, kas pieder pie šā apstiprinājuma, ir jāietver nomas līgumā.

⁽¹⁾ OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

- ii) Tie elementi Iestādes apstiprinātajos nomas līgumos, kas nav nomas līgumi, kuros ir iesaistīta lidmašīna un visi tās apkalpes locekļi, un ar ko nav paredzēts nodot funkcijas un pienākumus, attiecībā uz nomāto lidmašīnu visi ir jāuzskata par AOC variācijām, saskaņā ar kurām notiek lidojumi.
- c) Lidmašīnu savstarpēja nomāšana Kopienas ekspluatantiem un jebkurām citām personām, kas nav Kopienas ekspluatanti
- 1) Nomāšana bez apkalpes
- i) Kopienas ekspluatants nomā lidmašīnu bez apkalpes tikai no cita Kopienas ekspluatanta, izņemot gadījumus, ja to apstiprina Iestāde. Visi nosacījumi, kas pieder pie tāda apstiprinājuma, ir jāietver nomas līgumā.
- ii) Kopienas ekspluatants nodrošina, ka attiecībā uz lidmašīnām, kas ir nomātas bez apkalpes, visas atšķirības no K un L apakšsadaļā un/vai OPS 1.005 b) paredzētajām prasībām dara zināmas Iestādei, un šīs atšķirības tai ir pieņemamas.
- 2) Nomāšana ar apkalpi
- i) Kopienas ekspluatants nomā lidmašīnu ar apkalpi tikai no cita Kopienas ekspluatanta, izņemot gadījumus, ja to apstiprina Iestāde;
- ii) Kopienas ekspluatants nodrošina, ka attiecībā uz lidmašīnām, ko nomā ar apkalpi:
- A) iznomātāja drošības standarti attiecībā uz apkopi un ekspluatāciju ir līdzvērtīgi standartiem, kas noteikti šajā regulā;
- B) iznomātājs ir ekspluatants, kam ir AOC, kuru izsniegusi valsts, kas ir parakstījusi Čikāgas konvenciju;
- C) lidmašīnai ir lidojumderīguma standarta apliecība, kas izsniegta saskaņā ar ICAO 8. pielikumu. Lidojumderīguma standartapliecības, ko izsniegusi cita dalībvalsts, kas nav valsts, kuras kompetencē ir izdot AOC, pieņem bez papildu nosacījumiem, ja tās ir izsniegtas saskaņā ar 21. daļu; un
- D) ir ievērotas visas prasības, ko noteikusi nomnieka Iestāde.
- 3) Iznomāšana bez apkalpes
- Kopienas ekspluatants var iznomāt lidmašīnu bez apkalpes komerciāliem aviopārvadājumiem jebkuram tādas valsts ekspluatantam, kura ir parakstījusi Čikāgas konvenciju, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:
- A) Iestāde ir atbrīvojusi ekspluatantu no attiecīgo OPS 1. daļas noteikumu izpildes un, kad ārvalsts regulācijas Iestāde ir rakstiski akceptējusi pienākumu uzraudzīt lidmašīnas(-u) apkopi un ekspluatāciju, ir atbrīvojusi lidmašīnu no sava AOC; un
- B) lidmašīnai ir veikta tehniskā apkope saskaņā ar apstiprinātu apkopes programmu.
- 4) Iznomāšana ar apkalpi
- Kopienas ekspluatants, nododot lidmašīnu un pilnu apkalpi citai personai, saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2407/92 un saglabājot visas funkcijas un pienākumus, kas paredzēti C apakšsadaļā, joprojām ir uzskatāms par lidmašīnas ekspluatantu.
-

OPS 1.005 a) 1. pielikums

B kategorijas lidmašīnu ekspluatācija

- a) Terminoloģija
- 1) A–A ekspluatācija – pacelšanās un nosēšanās notiek vienā un tajā pašā vietā.
 - 2) A–B ekspluatācija – pacelšanās un nosēšanās notiek dažādās vietās.
 - 3) Nakts – laiks, ko mēra stundās no vakara civilās krēslas beigām līdz rīta civilās krēslas sākumam vai cits laiks no saulrieta līdz saullēktam, ko var noteikt attiecīgā Iestāde.
- b) Darbības, attiecībā uz kurām var piemērot šo pielikumu, var veikt saskaņā ar šādiem atvieglojumiem.
- 1) OPS 1.035 Kvalitātes kontroles sistēma: gadījumā, ja ekspluatants ir ļoti mazs, par kvalitātes kontroles sistēmu atbildīgā amatu var ieņemt iecelta atbildīga persona gadījumā, ja izmanto pieaicinātus revidentus. To pašu piemēro arī tad, ja atbildīgais vadītājs ieņem vienu vai vairākus ieceltus amatus.
 - 2) Rezervēts
 - 3) OPS 1.075 Cilvēku pārvadāšanas metodes: nav vajadzīgas viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
 - 4) OPS 1.100 Piekļuve pilotu kabīnei:
 - i) ekspluatantam ir jāizstrādā noteikumi par pasažieru pārvadāšanu pilota sēdvietā;
 - ii) kapteinim ir jānodrošina, ka:
 - A) pasažieru pārvadāšana pilota sēdvietā nenovērš uzmanību un/vai netraucē lidojuma norisi; un
 - B) pasažieris, kas atrodas pilota sēdvietā, ir iepazīstināts ar attiecīgiem ierobežojumiem un drošības procedūrām.
 - 5) OPS 1.105 Nesankcionēti pārvadājumi: nav vajadzīgas viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
 - 6) OPS 1.135 Līdzī vedamā papildinformācija un veidlapas:
 - i) A–A viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienā ir jāved līdzī šādi dokumenti:
 - A) operatīvs lidojuma plāns;
 - B) lidmašīnas tehniskais žurnāls;
 - C) pietiekama NOTAM/AIS instruktāžas dokumentācija;
 - D) meteoroloģiskā informācija;
 - E) paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem ... utt.; un
 - F) paziņojums par īpašām kravām, ietverot bīstamas preces ... utt.;
 - ii) A–B viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienā nav jāved līdzī paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem, kā teikts OPS 1.135 a) 7);
 - iii) A–B ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienā ekspluatācijas lidojuma plāns var būt vienkāršots, un tam jāatbilst ekspluatācijas tipam.

- 7) OPS 1.215 Aviosatiksmes dienestu izmantošana: viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienā neobligātu kontaktu ar ATS uztur tiktāl, cik tas atbilst darbības būtībai. Ir jānodrošina meklēšanas un glābšanas dienesti saskaņā ar OPS 1.300.
- 8) OPS 1.225 obligātās lidlauka ekspluatācijas prasības: darbībām saskaņā ar VFR – obligātās VFR ekspluatācijas standartprasības parasti atbildīs šai prasībai. Vajadzības gadījumā ekspluatants nosaka papildu prasības, ņemot vērā tādus faktoros kā radiotīklu, reljefu, pacelšanās un nosēšanās laukuma īpatnības, lidojuma apstākļus un ATS jaudas.
- 9) OPS 1.235 Trokšņu mazināšanas procedūras: nav jāpiemēro viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 10) OPS 1.240 Maršruti un ekspluatācijas apgabali:
dienā a) 1) apakšpunktu nepiemēro A–A viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 11) OPS 1.250 Lidojuma minimālā augstuma noteikšana:
darbībām saskaņā ar VFR dienā šo prasību piemēro šādi. Ekspluatants nodrošina, ka ekspluatācija notiek tikai tādos maršrutos vai apgabalos, kur var saglabāt drošu attālumu no zemes virsmas, un ņem vērā tādus faktoros kā temperatūra, reljefs, nelabvēlīgi meteoroloģiski apstākļi (piemēram, spēcīga turbulence, lejupējas gaisa straumes, korekcijas saistībā ar temperatūras un spiediena svārstībām attiecībā uz standartvērtībām).
- 12) OPS 1.255 Degvielas politika:
- i) A–A lidojumiem – ekspluatants nosaka obligātu atlikušās degvielas daudzumu, ko sasniedzot ir jāpabeidz lidojums. Obligātais degvielas daudzums, galīgā rezerve, nevar būt mazāks par daudzumu, kas vajadzīgs 45 minūšu ilgam lidojumam;
- ii) A–B lidojumiem – ekspluatants nodrošina, ka, pirms lidojuma aprēķinot izmantojamās degvielas daudzumu, kas vajadzīga lidojumam, aprēķinos ietver:
- A) degvielu lidmašīnas vadīšanai pa zemi – degvielu, ko patērē pirms pacelšanās, ja tās daudzums ir nozīmīgs; un
- B) lidojuma degvielu (degvielu, ko patērē, lai sasniegtu mērķi); un
- C) rezerves degvielu:
- 1) degvielu neparedzētiem apstākļiem – degvielas daudzums ne mazāks par 5 % no plānotās lidojuma degvielas vai – gadījumā, ja lidojumu pārplāno lidojuma laikā – 5 % no lidojuma degvielas attiecībā uz atlikušo lidojuma daļu; un
- 2) galīgās rezerves degvielu – degviela, kas vajadzīga 45 minūšu ilgam papildu lidojumam (virzuļdzinēji) vai 30 minūšu ilgam papildu lidojumam (turbīndzinēji); un
- D) aizvietošanas degvielu – degviela, kas vajadzīga, lai sasniegtu alternatīvu galapunktu caur galapunktu, ja ir vajadzīgs alternatīvs galapunkts; un
- E) papildu degvielu – degviela, ko kapteinis var prasīt papildus tai degvielai, kas ir vajadzīga saskaņā ar punktiem A) līdz D).
- 13) OPS 1.265 Nepieļaujamu pasažieru, deportējamu vai apcietinātu personu pārvadāšana: viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR un ja nav paredzēts pārvadāt nepieļaujamus pasažierus, deportētas vai apcietinātas personas, ekspluatantam nav jāizstrādā procedūras tādu pasažieru pārvadāšanai.
- 14) OPS 1.280 Pasažieru sēdvietu izvietojums: nav jāpiemēro viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 15) OPS 1.285 Pasažieru instruktāža: demonstrācija un instruktāža notiek atbilstoši ekspluatācijas tipam. Ja ekspluatāciju veic viens pilots, pilotam nevar dot uzdevumus, kas viņu traucē pildīt pilota pienākumus.
- 16) OPS 1.290 Gatavošanās lidojumam:
- i) ekspluatācijas lidojuma plāns A–A ekspluatācijai – nav vajadzīgs;
- ii) A–B ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienā – ekspluatants nodrošina, ka katram lidojumam sagatavo vienkāršotu, ekspluatācijas tipam atbilstošu ekspluatācijas lidojuma plānu.

- 17) OPS 1.295 Lidlauku izvēle: nav jāpiemēro ekspluatācijai saskaņā ar VFR. Vajadzīgās norādes lidlauku un pacelšanās un nosēšanās laukumu izmantošanai ir jāsniedz saskaņā ar OPS 1.220.
- 18) OPS 1.310 Apkalpes locekļi darba vietās:
ekspluatācijai saskaņā ar VFR norādes par šo jautājumu ir vajadzīgas, tikai izmantojot divus pilotus.
- 19) OPS 1.375 Lidojuma degvielas izmantošana:
OPS 1.375 1. pielikums nav jāpiemēro viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR.
- 20) OPS 1.405 Glisādes sākums un turpinājums:
nav jāpiemēro ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 21) OPS 1.410 Ekspluatācijas procedūras – skrejceļa sliekšņa šķērsošanas augstums:
nav jāpiemēro ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 22) OPS 1.430–1.460 ar pielikumiem:
nav jāpiemēro ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 23) OPS 1.530 Pacelšanās:
- i) a) apakšpunktu piemēro ar šādu papildinājumu. Iestāde, izskatot katru gadījumu atsevišķi, var pieņemt citus lidojuma parametrus, ko iesniedzis ekspluatants, pamatojoties uz demonstrāciju un/vai dokumentētu pieredzi. b) un c) punktu piemēro ar šādu pielikumu. Ja šā punkta prasības nevar ievērot fizisku ierobežojumu dēļ saistībā ar skrejceļa garumu un ja pastāv skaidra sabiedrības ieinteresētība un vajadzība veikt darbību, Iestāde, izskatot katru gadījumu atsevišķi, var paredzēt citus lidojuma parametrus, kas nav pretrunā lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatai saistībā ar īpašām procedūrām, ko iesniedzis ekspluatants, pamatojoties uz demonstrāciju un/vai dokumentētu pieredzi;
- ii) ekspluatantam, kas vēlas veikt darbības saskaņā ar i) apakšpunktu, iepriekš ir jāsaņem apstiprinājums no Iestādes, kas izsniedz AOC. Apstiprinājumā ir:
- A) uzrādīts lidmašīnas tips;
- B) uzrādīts ekspluatācijas tips;
- C) uzrādīts attiecīgais(-ie) lidlauks(-i) un skrejceļi;
- D) noteikts, ka pacelšanās jāveic VMC apstākļos;
- E) uzrādīta apkalpes kvalifikācija; un
- F) attiecas uz lidmašīnām, kam pirmais tipa sertifikāts izsniegts pirms 2005. gada 1. janvāra;
- iii) jānodrošina, ka valsts, kurā atrodas lidlauks, pieņem ekspluatāciju.
- 24) OPS 1.535 Pacelšanās šķēršļu likvidēšana – vairāku dzinēju lidmašīnām:
- i) a) 3), a) 4), a) 5), b) 2), c) 1), c) 2) apakšpunkts un pielikums dienā nav jāpiemēro ekspluatācijai saskaņā ar VFR;
- ii) darbībām saskaņā ar IFR vai VFR dienā b) un c) punktu piemēro ar šādiem grozījumiem:
- A) vizuālu orientāciju uzskata par pieļaujamu, ja redzamība ir 1 500 m vai labāka;
- B) maksimālais vajadzīgais koridora platums ir 300 m, ja redzamība ir 1 500 m vai labāka.

25) OPS 1.545 Nosēšanās – galapunkta un rezerves lidlauks:

- i) šo punktu piemēro ar šādu papildinājumu. Ja šā punkta prasības nevar ievērot fizisku ierobežojumu dēļ saistībā ar skrejceļu garumu un pastāv skaidra sabiedrības ieinteresētība un vajadzība veikt ekspluatāciju, Iestāde, izskatot katru gadījumu atsevišķi, var pieņemt citus lidojuma parametrus, kas nav pretrunā lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatai saistībā ar īpašajām procedūrām, ko iesniedz ekspluatants, pamatojoties uz demonstrāciju un/vai dokumentētu pieredzi;
- ii) ekspluatantam, kas vēlas veikt darbības saskaņā ar i) punktu, ir jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums no Iestādes, kas izsniedz AOC. Apstiprinājumā ir:
 - A) uzrādīts lidmašīnas tips;
 - B) uzrādīts ekspluatācijas tips;
 - C) uzrādīts attiecīgais(-ie) lidlauks(-i) un skrejceļi;
 - D) noteikts, ka pacelšanās jāveic VMC apstākļos;
 - E) uzrādīta apkalpes kvalifikācija; un
 - F) attiecas uz lidmašīnām, kam pirmais tipa sertifikāts izsniegts pirms 2005. gada 1. janvāra;
- iii) jānodrošina, ka valsts, kurā atrodas lidlauks, pieņem ekspluatāciju.

26) OPS 1.550 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem:

- i) šo punktu piemēro ar šādu papildinājumu. Ja šā punkta prasības nevar ievērot fizisku ierobežojumu dēļ saistībā ar skrejceļu garumu un pastāv skaidra sabiedrības ieinteresētība un vajadzība veikt ekspluatāciju, Iestāde, izskatot katru gadījumu atsevišķi, var pieņemt citus lidojuma parametrus, kas nav pretrunā lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatai saistībā ar īpašajām procedūrām, ko iesniedz ekspluatants, pamatojoties uz demonstrāciju un/vai dokumentētu pieredzi;
- ii) ekspluatantam, kas vēlas veikt darbības saskaņā ar i) punktu, ir jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums no Iestādes, kas izsniedz AOC. Apstiprinājumā ir:
 - A) uzrādīts lidmašīnas tips;
 - B) uzrādīts ekspluatācijas tips;
 - C) uzrādīts attiecīgais(-ie) lidlauks(-i) un skrejceļi;
 - D) noteikts, ka pacelšanās jāveic VMC apstākļos;;
 - E) uzrādīta apkalpes kvalifikācija; un
 - F) attiecas uz lidmašīnām, kam pirmais tipa sertifikāts izsniegts pirms 2005. gada 1. janvāra;
- iii) jānodrošina, ka valsts, kurā atrodas lidlauks, pieņem ekspluatāciju.

27) Rezervēts

28) OPS 1.650 Ekspluatācija saskaņā ar VFR dienā:

punktu 1.650 piemēro ar šādu papildinājumu. Viena dzinēja lidmašīnas, kurām individuāla lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta pirms 1995. gada 22. maija, Iestāde var atbrīvot no punkta f), g), h) un i) prasībām, ja šo prasību piemērošanai vajadzētu veikt lidmašīnas modernizāciju.

29) M daļas M.A.704. apakšpunkts – Nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmata

Nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmatu var pielāgot izpildāmajām darbībām.

- 30) M daļas M.A.306. apakšpunkts – Eksploatanta tehniskais žurnāls:
- Iestāde var apstiprināt saīsinātu tehniskā žurnāla sistēmas formu, kas atbilst izpildītās darbības tipam.
- 31) OPS 1.940 lidmašīnas apkalpes sastāvs:
- a) 2), a) 4) un b) punktu nepiemēro ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR, izņemot a) 4) apakšpunktu, kas jāpiemēro pilnībā, ja OPS 1 paredz 2 pilotus.
- 32) OPS 1.945 Pār kvalifikācija un pārbaudījumi:
- i) a) 7) apakšpunkts – uzraudzības lidojumus reisa apstākļos (*LIFUS*) var veikt jebkurā attiecīgas klases lidmašīnā. Vajadzīgais *LIFUS* apjoms ir atkarīgs no veicamās ekspluatācijas sarežģītības;
- ii) a) 8) apakšpunkts nav vajadzīgs.
- 33) OPS 1.955 Iecelšana par kapteini:
- b) apakšpunktu piemēro šādi. Iestāde var akceptēt saīsinātu kapteiņu kursu, kas ir piemērots veiktās ekspluatācijas tipam.
- 34) OPS 1.960 Kapteiņi, kam ir komercpilota apliecība
- a) 1) i) apakšpunktu dienā nepiemēro ekspluatācijai saskaņā ar VFR.
- 35) OPS 1.965 Atkārtotas mācības un pārbaude:
- i) a) 1) apakšpunktu ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienā piemēro šādi. Visas mācības un pārbaudes atbilst lidmašīnas ekspluatācijas tipam un lidmašīnas klasei, kurā darbojas lidmašīnas apkalpes locekļi, attiecīgi ņemot vērā visas izmantojamās specializētās iekārtas;
- ii) a) 3) ii) apakšpunktu piemēro šādi. Mācības lidmašīnā var vadīt klases kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*CRE*), lidojumu eksaminētājs (*FE*) vai tipa kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*TRE*);
- iii) a) 4) i) apakšpunktu piemēro šādi. Eksploatanta kvalifikācijas pārbaudi var vadīt tipa kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*TRE*), klases kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*CRE*) vai attiecīgi kvalificēts eksploatanta iecelts un Iestādei pieņemams kapteinis, kas ir apguvis CRM koncepcijas un CRM prasmju vērtēšanu;
- iv) b) 2) apakšpunktu ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR piemēro šādi. Ja ekspluatāciju veic sezonā, kas ilgst vairāk par 8 secīgiem mēnešiem, pietiek ar 1 eksploatanta kvalifikācijas pārbaudi. Kvalifikācijas pārbaude ir jāveic pirms komerciālo aviopārvadājumu sākuma.
- 36) OPS 1.968 Pilota kvalifikācija abām pilota vietām:
- pielikumam nepiemēro viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR.
- 37) OPS 1.975 Kompetence saistībā ar maršrutu un lidlauku:
- i) ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR nepiemēro b), c) un d) punktu, izņemot gadījumus, kad eksploatants nodrošina, ka saistītās prasības ievēro gadījumos, ja ir vajadzīgs, lai to īpaši apstiprina valsts, kurā atrodas lidlauks;
- ii) ekspluatācijai naktī saskaņā ar IFR vai VFR kā alternatīvu b) līdz d) punktam kompetenci saistībā ar maršrutu un lidlauku var atjaunot šādi:
- A) izņemot attiecībā uz ekspluatāciju vissarežģītākos lidlaukos – iepriekšējos 12 mēnešos apgūstot vismaz 10 ekspluatācijas apgabala sektorus papildus visām prasītajām patstāvīgajām mācībām;

- B) ekspluatāciju vissarežģītākos lidlaukos var veikt tikai, ja:
- 1) kapteinis ir saņēmis lidlauka kvalifikāciju iepriekšējos 36 mēnešos, to apmeklējot kā ekspluatācijas lidmašīnas apkalpes loceklis vai novērotājs;
 - 2) glisāde no piemērojamā obligātā sektora augstuma notiek VMC apstākļos; un
 - 3) pirms lidojuma ir veiktas atbilstīgas patstāvīgas mācības.
- 38) OPS 1.980 Vairāk nekā kā viens tips vai variants:
- i) nav jāpiemēro, ja ekspluatācija notiek tikai dienā, izmantojot viena pilota klases virzuļdzinēju lidmašīnas, saskaņā ar VFR;
 - ii) ekspluatācijai saskaņā ar IFR un VFR naktī OPS 1.980 1. pielikuma d) 2) i) apakšpunktā minētā prasība par 500 stundām attiecīgajā apkalpes amatā pirms divām licenču apstiprināšanas privilēģijas realizācijām ir samazināta līdz 100 stundām vai sektoriem, ja viena no privilēģijām attiecas uz klasi. Pirms pilots iegūst kapteiņa pilnvaras, viņam ir jāveic pārbaudes lidojums.
- 39) OPS 1.981 Helikopteru un lidmašīnu ekspluatācija:
- a) 1) apakšpunktu nepiemēro, ja ekspluatāciju veic ar viena pilota klases virzuļdzinēju lidmašīnām.
- 40) Rezervēts
- 41) OPS 1.1060 Ekspluatācijas lidojuma plāns:
- nav vajadzīgs A–A ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR. A–B ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR prasību piemēro, bet lidojuma plāns var būt vienkāršots, kas atbilst veiktās ekspluatācijas tipam. (Salīdzināt ar OPS 1.135)
- 42) OPS 1.1070 Nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmata
- Nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmatu var pielāgot izpildāmajām darbībām.
- 43) OPS 1.1071 Ekspluatanta tehniskais žurnāls:
- piemēro, kā norādīts M daļā, M.A.306. punktā.
- 44) Rezervēts
- 45) Rezervēts
- 46) OPS 1.1240 Mācību programmas:
- mācību programmas piemēro veicamās ekspluatācijas tipam. Ekspluatācijai saskaņā ar VFR var pieņemt pašmācības mācību programmu.
- 47) OPS 1.1250 Lidmašīnas meklēšanas procedūru kontrolsaraksts:
- nav jāpiemēro ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR.

OPS 1.125 1. pielikums

Līdzī vedamie dokumenti

Sk. OPS 1.125

Ja OPS 1.125 paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts veikt ekspluatāciju, lidojot līdz bāzei vai vietai, kurā var veikt dokumentu apmaiņu.

—

C APAKŠSADAĻA

EKSPLUATANTU SERTIFIKĀCIJA UN UZRAUDZĪBA

OPS 1.175

Vispārēji avioeksploatantu sertifikācijas noteikumi

1. *piezīme.* Šā punkta 1. pielikumā ir izklāstīta AOC būtība un nosacījumi.
2. *piezīme.* Šā punkta 2. pielikumā ir izklāstītas prasības saistībā ar vadību un organizāciju.
 - a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu komerciāliem aviopārvadājumiem tikai saskaņā ar gaisa kuģa eksploatanta apliecības (AOC) noteikumiem un nosacījumiem.
 - b) Pretendents uz AOC vai AOC grozījumiem ļauj Iestādei izvērtēt visus paredzētās ekspluatācijas drošības aspektus.
 - c) AOC pretendents:
 - 1) nevar būt citas iestādes izsniegta AOC, izņemot gadījumus, ja to īpaši apstiprinājušas attiecīgas Iestādes;
 - 2) galvenajai uzņēmējdarbības vietai un reģistrētam birojam, ja tāds ir, ir jābūt tajā valstī, kas izdevusi AOC;
 - 3) ir jāpierāda Iestādei, ka viņš spēj veikt drošu ekspluatāciju.
 - d) Ja eksploatants ir reģistrējies lidmašīnas dažādās dalībvalstīs, jāveic atbilstoši pasākumi, lai nodrošinātu pienācīgu drošības pārraudzību.
 - e) Eksploatants Iestādei nodrošina piekļuvi viņa organizācijai un lidmašīnām un nodrošina, ka attiecībā uz apkopi ir garantēta piekļuve ikvienai saistītai 145. daļā uzskaitītai apkopes organizācijai, lai noteiktu, vai joprojām ir ievēroti OPS 1.
 - f) AOC maina, pārtrauc vai atsauc, ja Iestādei ir šaubas par eksploatanta spējām veikt drošu ekspluatāciju.
 - g) Eksploatantam ir jāpierāda Iestādei, ka
 - 1) viņa organizācija un vadība ir piemērota un pareizi saskaņota ar ekspluatācijas apjomu un mērogu; un
 - 2) ir izstrādātas ekspluatācijas uzraudzības procedūras.
 - h) Eksploatantam ir jāieceļ amatā Iestādei pieņemams atbildīgs vadītājs, kam ir korporatīvas pilnvaras nodrošināt, ka ekspluatāciju un apkopes darbības var finansēt un veikt atbilstoši Iestādes noteiktiem standartiem.
 - i) Eksploatantam ir jāieceļ Iestādei pieņemamas atbildīgas amatpersonas vadībai un uzraudzībai šādās jomās,
 - 1) gaisa kuģa ekspluatācija lidojumā;
 - 2) apkopes sistēma;
 - 3) apkalpes mācības un
 - 4) darbības lidlaukos.

- j) Viena persona var ieņemt vairākus amatus, ja tas ir pieņemams Iestādei, tomēr ekspluatantiem, kas nodarbina personālu, kurā ir 21 vai vairāk darbinieku, kas strādā pilnu slodzi, lai vadītu un uzraudzītu četras atbildības jomas, ir vajadzīgas vismaz divas personas.
- k) Ekspluatantiem, kuri nodarbina 20 vai mazāk darbinieku, kas strādā pilnu slodzi, vienu vai vairākus atbildīgos amatus var ieņemt atbildīgais vadītājs, ja tas ir pieņemams Iestādei.
- l) Ekspluatantam ir jānodrošina, lai katru lidojumu veiktu saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumiem.
- m) Ekspluatantam ir jānodrošina pienācīgi apkalpošanas resursi uz zemes, lai lidojumiem garantētu drošu apkalpošanu.
- n) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka viņa lidmašīnās ir attiecīgas iekārtas un to apkalpes locekļi ir attiecīgi kvalificēti, lai atbilstu prasībām saistībā ar apgabalu un ekspluatācijas tipu.
- o) Ekspluatantam ir jāievēro apkopes prasības saskaņā ar M apakšsadaļu attiecībā uz visām lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar viņam izsniegto AOC.
- p) Ekspluatantam ir jāiesniedz Iestādei ekspluatācijas rokasgrāmatas kopija, kā noteikts P apakšsadaļā, kā arī visi tās grozījumi vai labojumi.
- q) Ekspluatantam galvenajā ekspluatācijas bāzē ir jāuztur ekspluatācijas palīgresursi, kas ir piemēroti ekspluatācijas apgabalam un tipam.

OPS 1.180

AOC izdošana, grozīšana un derīguma uzturēšana

- a) Ekspluatantam izsniedz AOC, groza AOC un apstiprina AOC derīgumu tikai gadījumā, ja:
 - 1) ekspluatētajām lidmašīnām ir standarta lidojumperīguma apliecība, ko dalībvalsts izsniegusi saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003 (2003. gada 24. septembris), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumperīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju ⁽¹⁾. Lidojumperīguma standartapliecības, ko izsniegusi cita dalībvalsts, kas nav valsts, kuras kompetencē ir izdot AOC, pieņem bez papildu nosacījumiem, ja tās ir izsniegtas saskaņā ar 21. daļu;
 - 2) apkopes sistēmu ir apstiprinājusi Iestāde saskaņā ar M daļas G apakšsadaļu; un
 - 3) ekspluatants ir pierādījis Iestādei, ka viņš ir spējīgs:
 - i) izveidot un uzturēt pietiekamu organizācijas līmeni;
 - ii) izveidot un uzturēt kvalitātes kontroles sistēmu saskaņā ar OPS 1.035;
 - iii) izpildīt vajadzīgās mācību programmas;
 - iv) ievērot prasības saistībā ar apkopi, kas atbilst konkrētās ekspluatācijas būtībai un apjomam, tostarp atbilstošās jomās, kas noteiktas OPS 1.175, no g) līdz o) punktam; un
 - v) ievērot OPS 1.175 prasības.
- b) Neskarot OPS 1.185 f) punktu, ekspluatantam, cik drīz vien iespējams, ir jāziņo Iestādei par visām pārmaiņām informācijā, kas sniegta saskaņā ar OPS 1.185 a) punktu.
- c) Ja pēc Iestādes uzskatiem a) punkta prasības nav ievērotas, Iestāde var prasīt veikt vienu vai vairākus demonstrācijas lidojumus tā, it kā tie būtu komerciāli aviopārvadājumu lidojumi.

⁽¹⁾ OV L 243, 27.9.2003., 6. lpp.

OPS 1.185

Administratīvas prasības

- a) Eksploatants nodrošina, ka pirmajā AOC pieteikumā un, attiecīgi, pieteikumā uz jebkādām AOC pārmaiņām vai AOC atjaunošanu ir ietverta šāda informācija:
- 1) pretendenta oficiālais un komerciālais nosaukums, adrese un pasta adrese;
 - 2) paredzētās ekspluatācijas apraksts;
 - 3) vadības organizācijas apraksts;
 - 4) atbildīgā vadītāja vārds;
 - 5) galvenās atbildīgās amatpersonas, tostarp amatpersonas, kas atbild par ekspluatāciju lidojumos, apkopes sistēmu, apkalpju mācībām un darbībām lidlaukos, norādot amatpersonu kvalifikāciju un pieredzi; un
 - 6) ekspluatācijas rokasgrāmata.
- b) Attiecībā uz ekspluatanta apkopes sistēmu pirmajā AOC pieteikumā un, attiecīgi, pieteikumā uz jebkādām AOC pārmaiņām vai AOC atjaunošanu ir jāietver šāda informācija par katru ekspluatējamo lidmašīnu tipu:
- 1) ekspluatanta nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmata;
 - 2) ekspluatanta lidmašīnas apkopes programma(-s);
 - 3) lidmašīnas tehniskais žurnāls;
 - 4) attiecīgā gadījumā tehniskās specifikācijas – apkopes līgumam(-iem), ko saskaņā ar 145. daļu ekpluatants ir noslēdzis ar apstiprināto apkopes organizāciju;
 - 5) lidmašīnu skaits.
- c) Pirmais AOC pieteikums ir jāiesniedz vismaz 90 dienas pirms paredzētās ekspluatācijas sākuma, izņemot ekspluatācijas rokasgrāmatu, ko var iesniegt vēlākais 60 dienas pirms paredzētās ekspluatācijas sākuma.
- d) Pieteikums AOC pārmaiņām ir jāiesniedz vismaz 30 dienas pirms paredzētā ekspluatācijas sākuma vai citā termiņā, ja par to ir panākta vienošanās.
- e) Pieteikums AOC atjaunošanai ir jāiesniedz vismaz 30 dienas pirms spēkā esošā derīguma termiņa beigām vai citā termiņā, ja par to ir panākta vienošanās.
- f) Ja nav ārkārtas apstākļu, par paredzamām pārmaiņām amatpersonu sastāvā lestāde ir jāinformē vismaz 10 dienas iepriekš.
-

OPS 1.175 1. pielikums

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības saturs un nosacījumi

AOC iever šādu informāciju:

- a) ekspluatanta nosaukums un atrašanās vieta (galvenā uzņēmējdarbības veikšanas vieta);
 - b) izsniegšanas datums un derīguma termiņš;
 - c) atļauto darbību tipu apraksts;
 - d) ekspluatācijai apstiprinātās(-o) lidmašīnas(-u) tips(-i);
 - e) apstiprinātās(-o) lidmašīnas(-u) reģistrācijas zīmes, izņemot gadījumus, ja ekspluatantam ir apstiprināta sistēma, lai informētu Iestādi par reģistrācijas atzīmēm tām lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar AOC;
 - f) atļautas ekspluatācijas apgabali;
 - g) īpaši ierobežojumi; un
 - h) īpašas atzīmes/apstiprinājumi, piemēram:
 - CAT II/CAT III (norādot apstiprinātos minimālos lielumus),
 - (MNPS) obligātie navigācijas iekārtu darbības (funkcionalitātes) parametri,
 - (ETOPS) divu dzinēju lidmašīnas īpaši tāliem lidojumiem,
 - (RNAV) reģionālā navigācija,
 - (RVSM) samazinātas vertikālās distancēšanās prasības,
 - bīstamu preču pārvadājumi,
 - atļauja veikt pasažieru salona apkalpes pirmās mācības drošības jomā un, attiecīgā gadījumā, atļauja veikt O apakšsadaļā paredzēto atestāciju ekspluatantiem, kuri tieši vai netieši sniedz tādas mācības.
-

OPS 1.175 2. pielikums

AOC turētāja vadība un organizācija

a) Vispārējas prasības

Ekspluatantam ir jābūt stabilai un efektīvai vadības struktūrai, lai garantētu drošu lidojumu ekspluatāciju. Atbildīgajām amatpersonām ir jābūt kompetentām vadības jomā, un viņiem ir jābūt attiecīgai tehniskai/operatīvai kvalifikācijai aviācijas jomā.

b) Atbildīgās amatpersonas

- 1) Atbildīgo amatpersonu funkciju un pienākumu apraksts, kā arī viņu vārdi ir jāietver ekspluatācijas rokasgrāmatā, un Iestāde ir rakstiski jāinformē par visām paredzētām vai faktiskām pārmaiņām atbildīgo amatpersonu sastāvā vai viņu funkcijās;
- 2) ekspluatantam ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu nepārtrauktu uzraudzību atbildīgo amatpersonu prombūtnes laikā;
- 3) personu, ko amatā iecēlis AOC turētājs, nedrīkst iecelt amatā citas AOC turētājs, izņemot gadījumus, ja tas ir pieņemams attiecīgām Iestādēm;
- 4) ar personām, kas ieceltas par atbildīgām amatpersonām, noslēgtā darba līgumā ir jābūt paredzētam tādām darba stundu skaitam, kas ir pietiekams, lai pildītu vadības funkcijas atbilstīgi ekspluatācijas apjomam un mērogam.

c) Personāla atbilstība un uzraudzība

- 1) Apkalpju locekļi. Ekspluatantam ir jāpieņem darbā tāds lidojuma un pasažieru salona apkalpes locekļu skaits, kas ir pietiekams plānotai darbībai, apkalpes locekļiem ir jābūt mācītiem un pārbaudītiem attiecīgi saskaņā ar N un O apakšsadaļu;
- 2) lidlauku darbinieki:
 - i) to darbinieku skaits, kuri strādā lidlaukos, ir atkarīgs no ekspluatācijas tipa un apjoma. Ekspluatācijas un lidlauku apkalpošanas nodaļās jo īpaši ir jānodarbina apmācīti darbinieki, kas dziļi izprot savus pienākumus organizācijā;
 - ii) ekspluatants, kas slēdz līgumu ar citām organizācijām par konkrētu pakalpojumu sniegšanu, joprojām ir atbildīgs par attiecīgu standartu uzturēšanu. Tādos gadījumos atbildīgai personai ir jāuzliek pienākums nodrošināt, lai visi izmantotie apakšuzņēmēji atbilstu attiecīgiem standartiem;
- 3) uzraudzība:
 - i) iecelamo uzraugu skaits ir atkarīgs no ekspluatanta organizācijas struktūras un no nodarbināto darbinieku skaita;
 - ii) uzraugu pienākumi un atbildības joma ir jānosaka un viņu uzdevumi lidojumos ir jāorganizē tā, lai viņi varētu veikt uzraudzības pienākumus;
 - iii) apkalpes locekļu un lidlauka darbinieku uzraudzība ir jāveic personām, kam ir pietiekama pieredze un tādas personiskās īpašības, lai nodrošinātu ekspluatācijas rokasgrāmatā paredzētos standartus.

d) Telpas

- 1) Ekspluatantam ir jānodrošina, lai katrā ekspluatācijas bāzē pietiktu darba telpu tiem darbiniekiem, kuri veic ar lidojumu drošību saistītus pienākumus. Jāņem vērā ar ekspluatācijas kontroli, būtisku datu glabāšanu un uzrādīšanu, kā arī apkalpju lidojumu plānošanu saistīto lidlauku darbinieku vajadzības;
- 2) biroju dienestiem ir jāspēj bez kavējuma izdalīt operatīvas norādes un citu informāciju visām attiecīgām personām.

e) Dokumentācija

Ekspluatantam ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu rokasgrāmatu, grozījumu un citu dokumentu sagatavošanu.

D APAKŠSADAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

OPS 1.192

Terminoloģija

Turpmāk uzskaitītos terminus ir paredzēts lietot šajos noteikumos.

- a) Piemērots lidlauks. Lidlauks, kuru ekspluatants uzskata par apmierinošu, ņemot vērā attiecināmās parametru prasības un skrejceļa īpašības; ja paredzētajā izmantošanas laikā lidlauks būs pieejams un nodrošināts ar vajadzīgajiem palīgdienestiem, piemēram, ATS, pietiekamām apgaismes, saziņas, meteoroloģiskajām iekārtām, navigācijas palīgīdzekļiem un avārijas dienestiem.
- b) *ETOPS* (īpaši tāli lidojumi divu dzinēju lidmašīnām). *ETOPS* lidojumi ir tie lidojumi ar divu dzinēju lidmašīnām, kam Iestāde piešķirusi apstiprinājumu (*ETOPS* apstiprinājums) veikt lidojumus, kas pārsniedz saskaņā ar OPS 1.245 a) noteikto robežvērtību no piemērota lidlauka.
- c) Piemērots *ETOPS* maršrutā pieejams rezerves lidlauks. Piemērots lidlauks, kuram paredzētajā izmantošanas laikā papildus ir ATS iekārta un vismaz viena instrumentālās glisādes procedūra.
- d) Maršrutā pieejams rezerves (*ERA*) lidlauks. Piemērots lidlauks maršrutā, kas var tikt pieprasīts plānošanas posmā.
- e) 3 % *ERA*. Maršrutā pieejams rezerves lidlauks, kas izvēlēts ar nolūku samazināt degvielu neparedzētiem apstākļiem līdz 3 %.
- f) Izolēts lidlauks. Ja to atļauj Iestāde, par izolētu lidlauku var uzskatīt galapunkta lidlauku, ja degvielas daudzums (virziena maiņas un galīgās degvielas summa), kas vajadzīgs lidojumam uz tuvāko pieņemamo rezerves galapunkta lidlauku, ir lielāks par:

lidmašīnām ar virzuļdzinēju – degvielas daudzumu, kas vajadzīgs 45 minūšu ilgam lidojumam plus 15 % no lidojuma laika, ko plānots pavadīt kreisēšanas režīmā, vai divām stundām, izvēloties mazāko vērtību; vai

lidmašīnām ar turbīnas dzinēju – degvielas daudzumu, kas vajadzīgs divu stundu ilgam lidojumam ar parasto degvielas patēriņu kreisēšanas režīmā virs galapunkta lidlauka, ieskaitot galīgo rezerves degvielu.
- g) Līdzīga pozīcija. Pozīcija, ko var noteikt, izmantojot *DME* attālumu, piemēroti novietotu *NDB* vai *VOR*, *SRE* vai *PAR* kontrolpunktu vai jebkuru citu piemērotu kontrolpunktu no 3 līdz 5 jūdzēm no skrejceļa sliekšņa, kas neatkarīgi nosaka lidmašīnas pozīciju.
- h) Svarīgākie lidojuma posmi. Svarīgākie lidojuma posmi ir pacelšanās pirmais posms, pacelšanās lidojuma trajektorija, galīgā glisāde, nosēšanās, ieskaitot nosēšanās izskrejieni, un jebkurš cits lidojuma posms pēc kapteiņa ieskatiem.
- i) Degviela neparedzētiem apstākļiem. Degviela, kas vajadzīga, lai kompensētu tādu neparedzētu faktoru rezultātā patērēto degvielu, kuriem var būt ietekme uz degvielas patēriņu lidojumā uz galapunkta lidlauku, piemēram, atsevišķas lidmašīnas novirze no paredzētajiem degvielas patēriņa datiem, novirzes no paredzētajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem un novirzes no plānotā maršruta un/vai kreisēšanas līmeņa/augstuma.
- j) Atsevišķi skrejceļi. Skrejceļi vienā lidlaukā, kas ir atsevišķas nosēšanās virsmas. Šie skrejceļi drīkst krustoties dažādos līmeņos vai vienā līmenī tā, lai gadījumā, ja viens no skrejceļiem tiktu bloķēts, netiktu kavēts plānotā tipa darbības uz otra skrejceļa. Katram skrejceļam ir atsevišķa glisādes procedūra, kas pamatota uz atsevišķiem navigācijas palīgīdzekļiem.
- k) Apstiprināts kreisēšanas ātrums, nedarbojoties vienam dzinējam. *ETOPS* lidojumā apstiprinātais kreisēšanas ātrums, nedarbojoties vienam dzinējam, paredzētajā ekspluatācijas jomā ir ātrums, ievērojot ātruma ierobežojumus atbilstoši lidmašīnas sertifikācijai, kuru izvēlas ekspluatants un apstiprina regulējošā iestāde.
- l) *ETOPS* zona. *ETOPS* zona ir zona, kas ietver gaisa telpu, kurā *ETOPS* apstiprināta lidmašīna nepārtērē norādīto lidojuma laiku mierīgos atmosfēras apstākļos (standarta apstākļos), lidojot ar apstiprināto kreisēšanas ātrumu, nedarbojoties vienam dzinējam, no piemērota *ETOPS* maršruta rezerves lidlauka.
- m) Nosūtīšana. *ETOPS* obligātos plānošanas noteikumus piemēro līdz nosūtīšanai. Nosūtīšana ir brīdis, kad gaisa kuģis sāk pārvietoties ar savu jaudu, lai paceltos.

OPS 1.195

Ekspluatācijas kontrole

Ekspluatants:

- a) izstrādā un uztur ekspluatācijas kontroles veikšanas metodi, ko apstiprina Iestāde; un
- b) veic ekspluatācijas kontroli attiecībā uz jebkuru lidojumu, ko veic saskaņā ar viņa AOC.

OPS 1.200

Ekspluatācijas rokasgrāmata

Ekspluatants izstrādā ekspluatācijas rokasgrāmatu saskaņā ar P apakšsadaļu, kuru izmanto un pēc kuras vadās ekspluatācijā iesaistītais personāls.

OPS 1.205

Ekspluatācijā iesaistītā personāla kompetence

Ekspluatants nodrošina, ka visi darbinieki, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti lidlauku vai lidojumu ekspluatācijā, ir atbilstoši instruēti, ir parādījuši spējas, pildot attiecīgos pienākumus, un apzinās savus pienākumus un šādu pienākumu saistību ar ekspluatāciju kopumā.

OPS 1.210

Procedūru izstrāde

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras un norādes katra tipa lidmašīnām, ietverot tajās lidlauku darbinieku pienākumus, kā arī apkalpes locekļu pienākumu, veicot visdažādākās darbības lidlaukos un lidojumos.
- b) Ekspluatants izveido kontrolesaraksta sistēmu, kas apkalpes locekļiem ir jāizmanto visās lidmašīnas ekspluatācijas fāzēs normālos, nenormālos un ārkārtas apstākļos, lai nodrošinātu rokasgrāmatā paredzēto ekspluatācijas procedūru ievērošanu.
- c) Ekspluatants svarīgākajos lidojuma posmos uzdod apkalpes loceklim veikt tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai lidmašīnas ekspluatācijai (sk. OPS 1.192).

OPS 1.215

Aviosatiksmes pakalpojumu izmantošana

Ekspluatants nodrošina, ka aviosatiksmes pakalpojumus izmanto visos lidojumos, kad vien iespējams.

OPS 1.216

Ekspluatācijas norādes lidojuma laikā

Ekspluatants nodrošina, lai tās viņa operatīvās norādes lidojuma laikā, kas paredz pārmaiņas aviosatiksmes lidojuma plānā, pirms nosūtīšanas uz lidmašīnu pēc iespējas saskaņotu ar Aviosatiksmes nodaļu.

OPS 1.220

Ekspluatanta atļauja lidlauku ekspluatācijai

(Sk. OPS 1.192)

Ekspluatants atļauj ekspluatēt tikai tādus lidlaukus, kas atbilst attiecīgam lidmašīnu tipam(-iem) un darbībai(-ām).

OPS 1.225

Obligāti lidlauku ekspluatācijas nosacījumi

- a) Eksploatants precizē obligātos lidlauku ekspluatācijas nosacījumus, nosakot tos saskaņā ar OPS 1.430 attiecībā uz katru izlidošanas, galapunkta vai rezerves lidlauku, ko atļauts ekspluatēt saskaņā ar OPS 1.220.
- b) Visas Iestādes noteiktas papildu prasības ir jāpievieno obligātajiem nosacījumiem, kas noteikti saskaņā ar a) punktu.
- c) Obligātās prasības konkrēta tipa glisādes un nosēšanās procedūrai uzskata par piemērojamām, ja:
 - 1) paredzētajai procedūrai domātajā shēmā norādītās iekārtas lidlaukā ir ieslēgtas un darbojas;
 - 2) lidmašīnas sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgā tipa glisādei, ir ieslēgtas un darbojas;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie lidmašīnas darbības kritēriji un
 - 4) apkalpe ir atbilstoši kvalificēta.

OPS 1.230

Izlidošanas un glisādes procedūras, izmantojot instrumentus

- a) Eksploatants nodrošina, ka izmanto tās instrumentālās izlidošanas un glisādes procedūras, ko noteikusi valsts, kurā atrodas lidlauks.
- b) Neskarot a) punktu, kapteinis var pieņemt ATC atļauju novirzīties no publiskotā izlidošanas vai ielidošanas maršruta, ar nosacījumu, ka viņš ievēro tādas kritērijus kā drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemot vērā ekspluatācijas apstākļus. Galīgā glisāde ir jāveic vizuāli vai saskaņā ar noteikto instrumentālās glisādes procedūru.
- c) Eksploatants var īstenot procedūras, kas atšķiras no tām, kas jāizmanto saskaņā ar a) punktu, tikai tad, ja valsts, kurā atrodas lidlauks, tās ir apstiprinājusi – ja tas ir prasīts – un tās ir pieņemusi Iestāde.

OPS 1.235

Trokšņu mazināšanas procedūras

(Sk. OPS 1.192)

Eksploatants ievieš atbilstošas ekspluatācijas izlidošanas un ielidošanas/glisādes procedūras katram lidmašīnas tipam saskaņā ar šādām prasībām:

- a) eksploatants nodrošina drošības prioritāti pār trokšņu mazināšanu, un
- b) šīs procedūras ir plānotas tā, lai tās varētu izpildīt vienkārši un droši, būtiski nepalielinot apkalpes noslogotību svarīgos lidojuma posmos, un
- c) katram lidmašīnas tipam definē divas izlidošanas procedūras saskaņā ar ICAO dok. Nr. 8168 (Aeronavigācijas dienestu procedūras, "PANS-OPS"), I sējums:
 - 1) 1. trokšņu mazināšanas procedūra izlidojot (NADP 1), kas paredzēta, lai mazinātu troksni tuvā distancē; un
 - 2) 2. trokšņu mazināšanas procedūra izlidojot (NADP 2), kas paredzēta, lai mazinātu troksni tālā distancē; un
 - 3) turklāt katram NADP augstuma uzņemšanas profilam var būt tikai viena darbību secība.

OPS 1.240

Ekspluatācijas maršruti un apgabali

- a) Ekspluatants nodrošina, ka ekspluatāciju veic tikai tādos maršrutos vai tādos apgabalos, kuros:
- 1) ir pieejamas lidlauku iekārtas un pakalpojumi, arī meteoroloģiski pakalpojumi, kas piemēroti paredzētajai ekspluatācijai;
 - 2) ekspluatācijai paredzētās lidmašīnas darbības raksturlielumi ir piemēroti, lai ievērotu obligātas lidojuma augstuma prasības;
 - 3) lietošanai paredzētās lidmašīnas iekārtas atbilst obligātajām prasībām saistībā ar plānoto ekspluatāciju;
 - 4) ir pieejamas atbilstošas kartes un shēmas (atsauce uz OPS 1.135 a) 9));
 - 5) gadījumā, ja izmanto divu dzinēju lidmašīnas, ir pieejami atbilstoši lidlauki atbilstīgi OPS 1.245 noteiktajiem laika/attāluma ierobežojumiem;
 - 6) gadījumā, ja izmanto viena dzinēja lidmašīnas, ir pieejamas virsmas, kur var veikt drošu avārijas nosēšanos.
- b) Ekspluatants nodrošina, lai darbības veiktu saskaņā ar visiem Iestādes noteiktajiem ierobežojumiem darbības maršrutos vai apgabalos.

OPS 1.241

Ekspluatācija konkrētā gaisa telpā ar samazinātas vertikālās distancēšanās prasībām (RVSM)

Konkrētās gaisa telpas daļās, kur, pamatojoties uz reģionālo aeronavigācijas nolīgumu, piemēro vismaz 300 m (1 000 pēdu) vertikālo distancēšanu, ekspluatants ekspluatē lidmašīnu vienīgi, ja to ir apstiprinājusi Iestāde (RVSM apstiprinājums). (Sk. arī OPS 1.872)

OPS 1.243

Ekspluatācija gaisa telpā ar īpašām navigācijas iekārtu darbības parametru prasībām

- a) Ekspluatējot lidmašīnu apgabalos, gaisa telpas daļās vai maršrutos, kuros ir noteiktas īpašas navigācijas iekārtu darbības parametru prasības, ekspluatants nodrošina, ka lidmašīna ir sertificēta saskaņā ar šīm prasībām un vajadzības gadījumā ir Iestādes piešķirts atbilstošs ekspluatācijas apstiprinājums. (Sk. arī OPS 1.865 c) 2), OPS 1.870 un OPS 1.872)
- b) Lidmašīnas ekspluatants, kas to ekspluatē a) punktā minētajos apgabalos, nodrošina, ka visas neplānotas darbības procedūras, ko noteikusi par konkrēto gaisa telpu atbildīgā iestāde, ir iekļautas ekspluatācijas rokasgrāmatā.

OPS 1.245

Lielākais pieļaujamais attālums no piemērota lidlauka divu dzinēju lidmašīnām bez ETOPS apstiprinājuma

(Sk. OPS 1.192)

- a) Ja vien to nav īpaši apstiprinājusi Iestāde saskaņā ar OPS 1.246 a) punktu (ETOPS apstiprinājums), ekspluatants neekspluatē (mierīgos standarta atmosfēras apstākļos) divu dzinēju lidmašīnu maršrutā, kurā ir punkts, kas atrodas lielākā attālumā no atbilstošā lidlauka nekā:
- 1) A klases lidmašīnām:
 - i) ar apstiprinātu maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju – 20 vai vairāk sēdvietu; vai
 - ii) ar maksimālo pacelšanās masu 45 360 kg vai lielāku –
- attālums, ko nolido 60 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu;

2) A klases lidmašīnām:

- i) ar apstiprinātu maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju – 19 vai mazāk sēdvietu; un
- ii) ar maksimālo pacelšanās masu mazāku nekā 45 360 kg –

attālums, ko nolido 120 minūtēs, vai, ja to apstiprinājusi Iestāde, līdz 180 minūtēs turbodzinēju lidmašīnām, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu;

3) B vai C klases lidmašīnām:

- i) attālums, ko nolido 120 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu; vai
- ii) 300 jūras jūdzes, izvēloties to, kurš no tiem ir mazāks.

b) Eksploatants katram ekspluatētajam divu dzinēju lidmašīnas tipam vai modifikācijai nosaka ātrumu maksimālā pieļaujama attāluma aprēķināšanai līdz atbilstošam lidlaukam, kas nepārsniedz VMO, kura pamatā ir faktiskais ātrums gaisā, ko lidmašīna var saglabāt, nedarbojoties vienam dzinējam.

c) Eksploatantam ir jānodrošina, lai ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļautu šādus datus par katru tipu vai modifikāciju:

- 1) kreisēšanas ātrums, nedarbojoties vienam dzinējam, ko nosaka saskaņā ar b) punktu; un
- 2) lielākais pieļaujamais attālums no piemērota lidlauka, ko nosaka saskaņā ar a) un b) punktu.

Piezīme. Ātruma vērtības, kas minētas iepriekš, ir paredzētas tikai, lai noteiktu lielāko pieļaujamo attālumu līdz piemērotam lidlaukam.

OPS 1.246

Īpaši tāli lidojumi divu dzinēju lidmašīnām (ETOPS)

(Skatīt OPS 1.192)

- a) Eksploatants veic darbības, pārsniedzot saskaņā ar OPS 1.245 noteikto robežvērtību, tikai gadījumā, ja to apstiprina Iestāde (ETOPS apstiprinājums).
- b) Pirms lidojuma veikšanas saskaņā ar ETOPS eksploatants nodrošina, ka ETOPS maršrutā ir pieejams piemērots rezerves lidlauks saistībā ar eksploatanta apstiprināto novirzes laiku vai novirzes laiku, pamatojoties uz lidmašīnas funkcionālās izmantojamības statusu saskaņā ar MEL, izvēloties mazāko vērtību. (Sk. arī OPS 1.297 d) punktu)

OPS 1.250

Mazākā pieļaujamā lidojuma augstuma noteikšana

- a) Eksploatants nosaka mazāko pieļaujamo lidojuma augstumu un metodes, lai noteiktu augstumu visos maršruta posmos, kurā ir pietiekams attālums no reljefa virsmas, ņemot vērā F līdz I apakšsadaļas prasības.
- b) Visām mazākā pieļaujamā lidojuma augstuma noteikšanas metodēm ir jābūt Iestādes apstiprinātām.
- c) Ja mazākais pieļaujamais lidojuma augstums, ko noteikušas valstis, kurām lido pāri, ir lielāks par eksploatanta noteikto augstumu, piemēro lielāko vērtību.
- d) Nosakot mazāko pieļaujamo lidojuma augstumu, eksploatants ņem vērā šādus faktoros:
 - 1) precizitāte, ar kādu var noteikt lidmašīnas atrašanās vietu;

- 2) iespējamās neprecizitātes izmantoto altimetru rādījumos;
 - 3) reljefa īpatnības (piemēram, negaidītas reljefa augstuma maiņas) visos maršrutos vai apgabalos, kur paredzēts veikt ekspluatāciju;
 - 4) nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu iespējamība (piemēram, spēcīga turbulence un lejupējas gaisa straumes); un
 - 5) iespējamās neprecizitātes aeronavigācijas kartēs.
- e) Pildot d) punktā noteiktās prasības, attiecīgi ņem vērā:
- 1) korekcijas temperatūras un spiediena svārstībām, atkāpjoties no standartvērtībām;
 - 2) ATC prasības un
 - 3) visas paredzamās nejausības plānotajā maršrutā.

OPS 1.255

Degvielas politika

(Sk. OPS 1.255 1. un 2. pielikumu)

- a) Eksploatantam ir jāizstrādā degvielas politika lidojuma plānošanai un lidojuma pārplānošanai gaisā, lai nodrošinātu, ka plānotajai ekspluatācijai katrā lidojumā ved līdzī pietiekami daudz degvielas, kā arī rezerves, lai spētu turpināt lidojumu, ja notiek novirzes no plānotās ekspluatācijas.
- b) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu plāno, pamatojoties vismaz uz šādu 1) un 2) apakšpunktu:
 - 1) ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļautās procedūras un dati, kas iegūti no šādiem avotiem:
 - i) lidmašīnas izgatavotāja sniegtie dati; vai
 - ii) faktiskie konkrētās lidmašīnas dati, kas iegūti no degvielas patēriņa pārraudzības sistēmas;
 - 2) Ekspluatācijas apstākļi, kādos veic lidojumu, tostarp:
 - i) dati par lidmašīnas faktisko degvielas patēriņu;
 - ii) paredzamā masa;
 - iii) paredzami meteoroloģiskie apstākļi un
 - iv) aeronavigācijas dienestu procedūras un ierobežojumi.
- c) Eksploatants nodrošina, ka, pirms lidojuma aprēķinot lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas daudzumu, aprēķinos ietver:
 - 1) degvielu lidmašīnas vadīšanai pa zemi; un
 - 2) lidojuma degvielu; un
 - 3) rezerves degvielu, pie kā pieder:
 - i) degviela neparedzētiem apstākļiem (sk. OPS 1.192); un
 - ii) aizvietoējuma degviela, ja ir prasība, lai būtu noteikts alternatīvs galapunkta lidlauks. (Tas neliedz izvēlēties izlidošanas lidlauku kā alternatīvu galapunkta lidlauku); un
 - iii) galīgā rezerves degviela; un
 - iv) papildu degviela, ja to prasa darbības tips (piemēram, *ETOPS*); un
 - 4) papildu degvielu, ja to prasa kapteinis.

- d) Eksploatants nodrošina, lai lidojuma pārplānošanai gaisā, aprēķinot vajadzīgo izmantojamo degvielu, ja lidojums jāveic pa citu maršrutu vai uz citu, nevis sākotnēji plānoto galapunkta lidlauku, procedūras ietvertu:
- 1) lidojuma degvielu atlikušajam lidojuma posmam; un
 - 2) rezerves degvielu, pie kā pieder:
 - i) degviela neparedzētiem apstākļiem; un
 - ii) aizvietošanas degviela, ja ir prasība, lai būtu noteikts alternatīvs galapunkta lidlauks (tas neliedz izvēlēties izlidošanas lidlauku kā alternatīvu galapunkta lidlauku); un
 - iii) galīgā rezerves degviela; un
 - iv) papildu degviela, ja to prasa darbības tips (piemēram, *ETOPS*); un
 - 3) papildu degvielu, ja to prasa kapteinis.

OPS 1.260

Tādu personu pārvadāšana, kurām ir ierobežotas pārvietošanās spējas

- a) Eksploatants izstrādā pārvadāšanas procedūras tādu personu pārvadāšanai, kurām ir ierobežotas pārvietošanās spējas (*PRM*).
- b) Eksploatants nodrošina, ka *PRM* nav iedalītas vietas vai tās vai neieņem vietas, kur viņu klātbūtne varētu:
 - 1) kavēt apkalpi pildīt pienākumus;
 - 2) aizšķērsot piekļuvi avārijas iekārtām; vai
 - 3) kavēt evakuāciju lidmašīnas avārijas gadījumā.
- c) gadījumā, ja lidmašīnā ir paredzēts pārvadāt *PRM*, par to ir jāinformē kapteinis.

OPS 1.265

Nepieļaujumu, deportētu vai apcietinātu personu pārvadāšana

Eksploatants izstrādā procedūras nepieļaujumu, deportētu vai apcietinātu personu pārvadāšanai, lai nodrošinātu lidmašīnas un tajā esošo personu drošību. Ja lidmašīnā ir paredzēts pārvadāt minētās personas, par to ir jāinformē kapteinis.

OPS 1.270

Bagāžas un kravas izvietošana

(Sk. OPS 1.270 1. pielikumu)

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieru salonā uzņem tikai tādu bagāžu, ko var atbilstīgi un droši izvietot.
- b) Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka lidmašīnā visu bagāžu un kravu, kas var radīt miesas bojājumus vai zaudējumus vai pārvietojoties var aizšķērsot ejas un izejas, izvieto nodalījumos, kas izstrādāti tā, lai novērstu kravas kustēšanos.

OPS 1.275

Ar nodomu atstāts neizpildīts

OPS 1.280

Pasažieru sēdvietas

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieri ieņem sēdvietas tā, lai ārkārtas evakuācijas gadījumā viņiem varētu vislabāk palīdzēt un nekavētu lidmašīnas evakuāciju.

OPS 1.285

Pasažieru instruktāža

Ekspluatants nodrošina, ka:

- a) Vispārējas prasības
 - 1) Pasažierus mutiski instruē par drošības jautājumiem. Instruktāžas daļa vai visa instruktāža var notikt kā audiovizuāla prezentācija;
 - 2) pasažieriem izsniedz drošības instruktāžas karti, uz kuras norādes ar attēliem informē par avārijas iekārtu izmantojumu un izejām, ko pasažieri varētu lietot.
- b) Pirms pacelšanās
 - 1) Pasažierus vajadzības gadījumā instruē par šādiem jautājumiem:
 - i) smēķēšanas noteikumi;
 - ii) par to, ka sēdekļa atzveltni un paplātei jābūt paceltai;
 - iii) avārijas izeju atrašanās vieta;
 - iv) avārijas izejas ceļa apzīmējumu atrašanās vieta un izmantojums;
 - v) rokas bagāžas izvietojums;
 - vi) pārnēsājamo elektronisku ierīču izmantošanas ierobežojumi; un
 - vii) drošības kartes atrašanās vieta un saturs; un
 - 2) pasažieriem demonstrē:
 - i) drošības jostu un/vai drošības siksnu izmantojumu, arī demonstrējot, kā piesprādzēt un atsprādzēt drošības jostas un/vai drošības siksnas;
 - ii) vajadzības gadījumā – skābekļa masku atrašanās vietu un to izmantojumu (atsauce uz OPS 1.770 un OPS 1.775). Pasažieri arī ir jāinstruē, ka tad, kad izmanto skābekli, ir jānodzēš visi ar smēķēšanu saistīti materiāli; un
 - iii) vajadzības gadījumā – glābšanas vestu atrašanās vietu un izmantojumu (atsauce uz OPS 1.825).
- c) Pēc pacelšanās
 - 1) Pasažieriem vajadzības gadījumā atgādina:
 - i) smēķēšanas noteikumus; un
 - ii) drošības jostu un/vai drošības siksnu izmantojumu, arī drošības priekšrocības, ja drošības jostas ir piesprādzētas visu laiku, pasažieriem atrodoties sēdvietā, neatkarīgi no tā, kāda zīme deg drošības jostas norādē.

- d) Pirms nosēšanās
- 1) Pasažieriem vajadzības gadījumā atgādina:
 - i) smēķēšanas noteikumus;
 - ii) drošības jostu un/vai drošības siksnu izmantojumu;
 - iii) to, ka sēdekļa atzveltni un paplāti ir jābūt paceltai;
 - iv) atlikt rokas bagāžu atpakaļ bagāžas nodalījumā; un
 - v) pārnēsājamo elektronisku ierīču izmantošanas ierobežojumus.
- e) Pēc nolaišanās
- 1) Pasažieriem atgādina:
 - i) smēķēšanas noteikumus; un
 - ii) drošības jostu un/vai drošības siksnu izmantojumu.
- f) Avārijas situācijā lidojuma laikā pasažieriem dod norādes par tādām ārkārtas darbībām, kas var atbilst konkrētiem apstākļiem.

OPS 1.290

Gatavošanās lidojumam

- a) Eksploatants nodrošina, lai katram paredzētajam lidojumam būtu sagatavots ekspluatācijas lidojuma plāns.
- b) Kapteinis neveic lidojumu, ja nav pārliecināts, ka:
 - 1) lidmašīna ir lidojumderīga;
 - 2) lidmašīnu ekspluatē vienīgi saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (CDL);
 - 3) ir izmantojami saskaņā ar K un L apakšsadaļu lidojumam vajadzīgie instrumenti un iekārtas;
 - 4) instrumenti un iekārtas ir darba kārtībā, izņemot gadījumus, kas paredzēti ar MEL;
 - 5) ir pieejamas tās ekspluatācijas rokasgrāmatas daļas, kas ir vajadzīgas lidojumam;
 - 6) dokumenti, papildu informācija un veidlapas, kam jābūt pieejamām saskaņā ar OPS 1.125 un OPS 1.135, atrodas lidmašīnā;
 - 7) ir pieejamas spēkā esošās kartes, shēmas un pavaddokumenti vai līdzvērtīgi dati, lai veiktu paredzēto lidmašīnas ekspluatāciju, arī saistībā ar visām iespējami paredzamām novirzēm. Tas attiecas arī uz visām konversijas tabulām, kas vajadzīgas darbībās, kurās ir jāizmanto metriskajā sistēmā izteiktas augstuma un lidojuma augstuma vērtības;
 - 8) lidlaukā ir pieejamas attiecīgas iekārtas un pakalpojumi, kas vajadzīgi plānotajam lidojumam;
 - 9) vajadzības gadījumā plānotajā lidojumā var ievērot ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumus par degvielu, smērvielām un skābekli, mazāko pieļaujamo drošo augstumu, obligātiem lidlauka ekspluatācijas nosacījumiem un rezerves lidlauku pieejamību;
 - 10) krava ir pareizi izkārtota un droši nostiprināta;
 - 11) lidmašīnas masa pacelšanās ieskrējiena sākumā ir tāda, lai lidojumu varētu attiecīgi veikt saskaņā ar F līdz I apakšsadaļu; un
 - 12) var ievērot visus ekspluatācijas ierobežojumus papildus tiem, uz ko attiecas 9) un 11) apakšpunkts.

OPS 1.295

Lidlauku izvēle

- a) Eksploatants, plānojot lidojumu, nosaka procedūras attiecībā uz galapunkta un/vai rezerves lidlauka izvēli saskaņā ar OPS 1.220.
- b) Eksploatantam ir jāizvēlas un ekspluatācijas lidojuma plānā jāprecizē alternatīvs pacelšanās lidlauks gadījumā, ja nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā meteoroloģisku apstākļu vai tehnisku iemeslu dēļ. Alternatīvo pacelšanās lidlauku attiecībā pret izlidošanas lidlauku nosaka tā, lai to varētu sasniegt:
- 1) divu dzinēju lidmašīnām:
 - i) vienu stundu ilgā lidojumā, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatu (AFM) mierīgos standarta atmosfēras apstākļos, par pamatu ņemot faktisko pacelšanās masu; vai
 - ii) tādām lidmašīnām un apkalpēm, kam ir *ETOPS* atļauja, – ekspluatanta apstiprinātajā *ETOPS* novirzes laikā, ievērojot visus *MEL* ierobežojumus, ilgākais divās stundās, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* mierīgos standarta atmosfēras apstākļos, par pamatu ņemot vērā faktisko pacelšanās masu; vai
 - 2) triju un četru dzinēju lidmašīnām – divu stundu ilgā lidojumā, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* mierīgos standarta atmosfēras apstākļos, par pamatu ņemot faktisko pacelšanās masu; un
 - 3) ja *AFM* nav noteikts kreisēšanas ātrums, nedarbojoties vienam dzinējam, aprēķinos izmanto ātrumu, kādu sasniedz, atlikušajam dzinējam (dzinējiem) darbojoties lielākās nepārtrauktas vilkmes režīmā.
- c) Eksploatantam ir jāizvēlas vismaz viens alternatīvs galapunkts katram lidojumam saskaņā ar *IFR*, izņemot, ja:
- 1) ir spēkā šādi divi nosacījumi:
 - i) plānotā lidojuma ilgums no pacelšanās līdz nolaišanās brīdim vai – ja veic lidojuma pārplānošanu gaisā saskaņā ar OPS 1.255 d) – līdz nokļūšanai galapunktā atlikušais laiks nepārsniedz 6 stundas; un
 - ii) galapunkta lidlaukā ir pieejami un izmantojami divi atsevišķi skrejceļi (sk. OPS 1.192) un atbilstoši meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums attiecībā uz galapunkta lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās galapunkta lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, mākoņu apakšējā robeža būs vismaz 2 000 pēdu augstumā vai augstumā, kas ir par 500 pēdām lielāks par riņķošanas augstumu, izvēloties lielāko vērtību, un redzamība ir vismaz 5 km;vai
 - 2) galapunkta lidlauks ir izolēts.
- d) Eksploatantam ir jāizvēlas divi alternatīvi galapunkta lidlauki, ja:
- 1) attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums attiecībā uz galapunkta lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās galapunktā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, laika apstākļi būs sliktāki nekā spēkā esošie obligātie plānošanas nosacījumi (sk. OPS 1.297 b)); vai
 - 2) nav pieejama nekāda meteoroloģiska informācija.
- e) Eksploatants norāda visus vajadzīgos alternatīvos lidlaukus ekspluatācijas lidojuma plānā.

OPS 1.297

Obligātie plānošanas nosacījumi IFR lidojumiem

- a) Obligātie plānošanas nosacījumi alternatīviem pacelšanās lidlaukiem. Eksploatants izvēlas lidlauku kā rezerves pacelšanās lidlauku tikai tad, ja atbilstoši meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums attiecībā uz galapunkta lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, laika apstākļi būs tādi paši vai labāki kā obligātie nolaišanās apstākļi saskaņā ar OPS 1.225. Mākoņu zemākā robeža ir jāņem vērā, ja vienīgā iespējamā glisāde ir neprecīza un/vai riņķošanas glisāde. Ir jāņem vērā visi ierobežojumi, kas saistīti ar darbībām, ko veic gadījumā, ja nedarbojas viens dzinējs.
- b) Obligāti plānošanas nosacījumi galapunkta lidlaukam (izņemot izolētus galapunkta lidlaukus). Eksploatants izvēlas galapunkta lidlauku un tikai tad, ja:
- 1) attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums attiecībā uz galapunkta lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētā ierašanās laika un beidzas vienu stundu pēc paredzētā ierašanās laika, laika apstākļi būs tādi paši vai labāki nekā obligātie plānošanas nosacījumi:
 - i) RVR/redzamība noteikta saskaņā ar OPS 1.225; un
 - ii) attiecībā uz neprecīzu vai riņķošanas glisādi – mākoņu zemākā robeža ir vienāda vai augstāka par MDH augstumu; vai
 - 2) ir izvēlēti vismaz divi alternatīvi galapunkta lidlauki saskaņā ar OPS 1.295 d).
- c) Obligātie plānošanas nosacījumi

Kā alternatīvu galapunkta lidlauku vai

izolētu lidlauku, vai

3 % ERA, vai

maršrutā pieejamu lidlauku, kas tiek prasīts jau plānošanas posmā,

eksploatants izvēlas lidlauku kādam no šiem mērķiem, ja attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, laika apstākļi būs tādi paši vai labāki nekā obligātie plānošanas nosacījumi saskaņā ar 1. tabulu.

1. tabula

Obligātie plānošanas nosacījumi – alternatīvais galapunkta lidlauks, izolēti galapunkta lidlauki, 3 % ERA un maršrutā pieejami rezerves lidlauki

Glisādes veids	Obligātie plānošanas nosacījumi
Cat II un III	Cat I (1. piezīme)
Cat I	Neprecīza glisāde (1. un 2. piezīme)
Neprecīza glisāde	Neprecīza glisāde (1. un 2. piezīme) + 200 pēdu/1 000 m
Riņķošana	Riņķošana
1. piezīme. RVR.	
2. piezīme. zemākai mākoņu robežai ir jābūt vienādai vai augstākai par MDH augstumu.	

- d) Obligātie plānošanas nosacījumi ETOPS maršrutā pieejamajam rezerves lidlaukam. Eksploatants izvēlas lidlauku kā ETOPS maršrutā pieejamo rezerves lidlauku vienīgi tad, ja atbilstoši meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums attiecībā uz galapunkta lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētā ierašanās laika un beidzas vienu stundu pēc paredzētā ierašanās laika, laika apstākļi būs tādi paši vai labāki nekā obligātie plānošanas nosacījumi saskaņā ar 2. tabulu un ar eksploatanta ETOPS atļauju.

2. tabula

Obligātie plānošanas nosacījumi – ETOPS

Glisādes tips	Mākoņu apakšējā robeža alternatīvajam lidlaukam	Obligātie laika apstākļu nosacījumi Redzamība/RVR
Precīza glisāde	Atļautais DH/DA + 200 pēdu	Atļautā redzamība + 800 metru
Neprecīza glisāde vai riņķošanas glisāde	Atļautais MDH/MDA + 400 pēdu	Atļautā redzamība + 1 500 metru

OPS 1.300

ATS lidojuma plāna iesniegšana

Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu sāk tikai tad, ja ir iesniegts ATS lidojuma plāns vai attiecīga informācija, kas vajadzības gadījumā ļauj aktivizēt avārijas dienestus.

OPS 1.305

Degvielas uzpildīšana/degvielas noliešana, pasažieriem kāpjot lidmašīnā, esot lidmašīnā vai izkāpjot no lidmašīnas

(Sk. OPS 1.305 1. pielikumu)

Ekspluatants nodrošina, ka nevienai lidmašīnai neuzpilda/nenolej aviācijas degvielu (*Avgas*) vai viegli uzliesmojošu degvielu (*wide cut type fuel*, piemēram, *Jet-B* vai līdzīgu), vai šādu tipu degvielas maisījumu, pasažieriem iekāpjot lidmašīnā, esot tajā vai izkāpjot no lidmašīnas. Visos pārējos gadījumos ir jāveic vajadzīgie piesardzības pasākumi un lidmašīna ir jāapkalpo pietiekami daudziem kvalificētiem darbiniekiem, kas ir gatavi sākt un vadīt lidmašīnas evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

OPS 1.307

Viegli uzliesmojošas degvielas uzpildīšana/noliešana

Ekspluatants izstrādā procedūras viegli uzliesmojošas (piemēram, *Jet-B* vai līdzīgas) degvielas uzpildīšanai/noliešanai, ja tas ir vajadzīgs.

OPS 1.308

Stumšana un vilkšana

- a) Ekspluatants nodrošina, lai visas stumšanas un vilkšanas procedūras atbilstu attiecīgiem aviācijas standartiem un procedūrām.
- b) Ekspluatants nodrošina, lai, lidmašīnu novietojot, pirms tā pastāvīgi pārvietojas pa zemi vai pēc tam, to nevelk, izmantojot buksēšanas stieni, ja vien:
 - 1) lidmašīna nav projektēta tā, lai pasargātu to no priekšējo riteņu stūres sistēmas bojājumiem, kas var rasties, velkot lidmašīnu, neizmantojot buksēšanas stieni, vai
 - 2) nedarbojas sistēma/procedūra, lai brīdinātu lidojuma apkalpi par to, ka varētu būt radušies vai ir radušies tādi bojājumi, vai
 - 3) transportlīdzeklis lidmašīnas vilkšanai, neizmantojot buksēšanas stieni, nav konstruēts tā, lai nepieļautu attiecīgā tipa lidmašīnu bojājumus.

OPS 1.310

Apkalpes locekļi darba vietās

- a) Lidojumu apkalpes locekļi
- 1) Pacelšanās un nolaišanās laikā katrs lidmašīnas apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus pilotu kabīnē, atrodas savā darba vietā.
 - 2) Visos pārējos lidojuma posmos katrs lidmašīnas apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus pilotu kabīnē, paliek savā darba vietā, izņemot gadījumus, ja viņa prombūtne ir vajadzīga pienākumu izpildei saistībā ar darbību vai psiholoģiskas nepieciešamības dēļ – ar nosacījumu, ka vismaz viens pienācīgi kvalificēts pilots visu laiku paliek pie lidmašīnas vadības instrumentiem.
 - 3) Visos lidojuma posmos katrs lidmašīnas apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus pilotu kabīnē, saglabā modrību. Ja ir konstatēts modrības trūkums, veic attiecīgus pretpasākumus. Ja ir konstatēts neparedzēts nogurums, var izmantot kapteiņa organizētu kontrolētu atpūtas procedūru, ja to pieļauj darba slodze. Kontrolētu atpūtu, ko organizē šādi, nevar uzskatīt par daļu no atpūtas perioda, aprēķinot lidojuma laiku, tāpat to nevar izmantot, lai attaisnotu kādu pienākumu izpildes periodu.
- b) Pasažieru salona apkalpes locekļi. Pasažieru salona apkalpes locekļi, kas ir vajadzīgi visos lidmašīnas klājos, kur ir pasažieri, lidojuma svarīgākajos posmos ieņem sēdvietas viņiem atvēlētās darba vietās.

OPS 1.311

Obligātais salona apkalpes locekļu skaits, kam jābūt lidmašīnā ekspluatācijas laikā uz zemes ar pasažieriem

(Sk. OPS 1.311 1. pielikumu)

Ekspluatants nodrošina, ka vienmēr, kad lidmašīnā ir pasažieri, salonā ir obligātais pasažieru salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts saskaņā ar OPS 1.990 a), b), c) un d) punktu, izņemot šādus gadījumus:

- a) kad lidmašīna ir uz zemes stāvvietā, pasažieru salonā vajadzīgo salona apkalpes locekļu skaitu var samazināt attiecībā pret skaitu, kas noteikts OPS 1.990 a), b) un c) punktā. Šādos apstākļos obligātais pasažieru salona apkalpes locekļu skaits ir viens uz katru grīdas avārijas izeju pāri katrā pasažieru klājā, viens salona apkalpes loceklis uz katrām 50 vai daļas no 50 pasažieriem, kas atrodas lidmašīnā, no iepriekšminētajiem izvēloties lielāko skaitu, ar nosacījumu, ka:
- 1) ekspluatants ir ieviesis procedūru pasažieru evakuācijai ar šo samazināto salona apkalpes locekļu skaitu, kuru kā pietiekami drošu ir apstiprinājis Iestāde; un
 - 2) nenotiek degvielas uzpilde/noliešana; un
 - 3) vecākais salona apkalpes loceklis ir veicis salona apkalpes pirmslidojuma drošības instruktāžu; un
 - 4) vecākais salona apkalpes loceklis atrodas pasažieru salonā; un
 - 5) ir veiktas pirmslidojuma salona pārbaudes.
- Šo samazināšanu nav atļauts veikt, ja salona apkalpes skaitu nosaka, izmantojot OPS 1.990 d) punktu.
- b) Izkāpšanas laikā, kad lidmašīnā palikušo pasažieru skaits ir mazāks par 20, obligāto salona apkalpes locekļu skaitu var samazināt attiecībā pret skaitu, kas noteikts OPS 1.990 a), b), c) un d) punktā, ar nosacījumu, ka:
- 1) ekspluatants ir ieviesis procedūru pasažieru evakuācijai ar šo samazināto salona apkalpes locekļu skaitu, kuru kā pietiekami drošu ir apstiprinājis Iestāde; un
 - 2) vecākais salona apkalpes loceklis atrodas pasažieru salonā.

OPS 1.313

Austiņu izmantošana

- a) Katrs lidmašīnas apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus pilotu kabīnē, lieto austiņas un mikrofonu uz statīva vai līdzvērtīgu ierīci, kas prasīta OPS 1.650 p) punktā un/vai 1.652 s) punktā, un lieto to kā primāro ierīci, lai klausītos balsis sakarus ar aviosatiksmes dienestiem:
- uz zemes:
 - saņemot ATC izlidošanas atļauju pa balsis sakaru līdzekļiem,
 - kad darbojas dzinēji,
 - lidošanas laikā zem pārejas augstuma vai 10 000 pēdu augstuma, izvēloties lielāko vērtību, un
 - ikreiz, kad kapteinis to uzskata par vajadzīgu.
- b) Iepriekšminētā 1. punkta nosacījumos minētais mikrofons uz statīva vai līdzvērtīgā ierīce ir tādā stāvoklī, kas ļauj to izmantot divpusējiem radiosakariem.

OPS 1.315

Palīglīdzekļi avārijas evakuācijai

Ekspluatants nosaka procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms lidmašīnas vadīšanas pa zemi, pacelšanās un nolaišanās, un gadījumos, kad to ir droši un praktiski īstenot, gatavībā būtu avārijas evakuācijas palīglīdzekļi, kas izvērsas automātiski.

OPS 1.320

Sēdvietas, drošības jostas un siksnas

- a) Apkalpes locekļi
- 1) Pacelšanās un nolaišanās laikā un kad vien pēc kapteiņa ieskatiem un drošības interesēs to uzskata par vajadzīgu, katrs apkalpes loceklis droši piesprādzējas ar visām attiecīgām drošības jostām un siksnām;
 - 2) pārējos lidojuma posmos katrs lidmašīnas apkalpes loceklis lidmašīnā piesprādzējas ar drošības jostu, atrodoties darba vietā.
- b) Pasažieri
- 1) Pirms pacelšanās un nolaišanās laikā, kad lidmašīnu vada pa zemi, un apstākļos, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, kapteinis nodrošina, ka katrs pasažieris lidmašīnā ieņem sēdvietu vai gulvietu, pareizi piesprādzējies savu drošības jostu vai, attiecīgi, siksnas;
 - 2) ekspluatants nosaka prasību un kapteinis nodrošina, lai sēdvietas ieņemt vairākām personām ir ļauts tikai īpašos sēdekļos un tikai attiecībā uz vienu pieaugušo un vienu bērnu, kas ir attiecīgi piesprādzēti ar papildu cilpas jostu vai citu saturētājierīci.

OPS 1.325

Pasažieru salona un virtuves telpas(-u) nodrošināšana

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms lidmašīnas vadīšanas pa zemi, pacelšanās un nolaišanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem.
- b) Kapteinis nodrošina, lai pirms pacelšanās un nolaišanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža būtu atbilstīgi piestiprināta.

OPS 1.330

Avārijas iekārtu pieejamība

Kapteinis gādā, lai attiecīgas avārijas iekārtas būtu viegli pieejamas tūlītējai izmantošanai.

OPS 1.335

Smēķēšana lidmašīnā

- a) Kapteinis nodrošina, lai nevienai personai lidmašīnā nebūtu atļauts smēķēt:
- 1) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs;
 - 2) lidmašīnai atrodoties lidlaukā, izņemot gadījumus, kad tas ir īpaši atļauts saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktām procedūrām;
 - 3) ārpus ierādītām smēķēšanas zonām, ejā(-s) un tualetē(-s);
 - 4) kravas nodalījumā(-os) un/vai citos nodalījumos, kuros ved kravu, kas nav ugunsdrošos konteineros vai apsegta ar ugunsdrošu audumu; un
 - 5) tajos salona nodalījumos, kuros iesūknē skābekli.

OPS 1.340

Meteoroloģiskie apstākļi

- a) *IFR* lidojumā kapteinis:
- 1) sāk pacelšanos; vai
 - 2) turpina lidojumu aiz punkta, no kā piemēro pārskatīto lidojuma plānu gadījumā, ja lidojuma laikā notiek pārmaiņas plānā, tikai tad, ja ir pieejama informācija, kas rāda, ka paredzētie laika apstākļi ierašanās brīdī galapunkta un/vai vajadzīgajā rezerves lidlaukā(-os), kuri noteikti OPS 1.295, ir tādi paši vai labāki nekā obligātie plānošanas nosacījumi, kas noteikti ar OPS 1.297.
- b) *IFR* lidojumā kapteinis turpina vadīt lidmašīnu ceļā uz plānoto galapunkta lidlauku vienīgi gadījumā, ja jaunākā pieejamā informācija rāda, ka paredzētajā ierašanās laikā laika apstākļi galapunktā vai vismaz vienā alternatīvā galapunkta lidlaukā ir vienādi vai labāki nekā spēkā esošie obligātie lidlauka ekspluatācijas plānošanas nosacījumi.
- c) *IFR* lidojumā kapteinis lido tālāk par:
- 1) lēmuma pieņemšanas punktu, izmantojot degvielas neparedzētiem apstākļiem samazināšanas procedūru (sk. OPS 1.255 1. pielikumu); vai
 - 2) iepriekš noteiktu punktu, ja izmanto iepriekš noteikta punkta procedūru (sk. OPS 1.255 1. pielikumu),
- ja ir pieejama informācija, kas rāda, ka paredzētie laika apstākļi ielidošanas brīdī galapunkta un/vai vajadzīgajā rezerves lidlaukā(-os), kuri noteikti ar OPS 1.295, ir vienādi vai labāki nekā spēkā esošie obligātie lidlauka ekspluatācijas apstākļi, kas noteikti ar OPS 1.225.
- d) *VFR* lidojumā kapteinis sāk pacelšanos vienīgi gadījumā, ja atbilstoši meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā vai tajā maršruta daļā, kas jālido saskaņā ar *VFR*, attiecīgā laikā būs tādi, ka būs iespējams ievērot šos noteikumus.

OPS 1.345

Ledus un citi traucēkļi – procedūras lidlaukos

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot lidmašīnas(-u) atleidošanas un pretapleidošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītās pārbaudes lidlaukos.
- b) Kapteinis sāk pacelšanos vienīgi tad, kad ārējās virsmas ir atbrīvotas no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt lidmašīnas darbību un/vai tās vadāmību, ja vien tas nav atļauts saskaņā ar lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatu.

OPS 1.346

Ledus un citi traucēkļi – lidojuma procedūras

- a) Eksploatants izstrādā procedūras lidojumiem paredzētos vai faktiskos apleidošanas apstākļos.
- b) Kapteinis sāk lidojumu vai veic lidojumu paredzētos vai faktiskos apleidošanas apstākļos tikai gadījumā, ja lidmašīna ir sertificēta un tajā uzstādītas iekārtas, kas piemērotas, lai veiktu lidojumus tādos apstākļos.

OPS 1.350

Degvielas un smērvielu krājumi

Kapteinis sāk lidojumu gadījumā, ja lidojumu pārplāno lidojuma laikā, turpina lidojumu, tikai pārliecinājies, ka lidmašīnā ir vismaz plānotais izmantojamas degvielas un smērvielu daudzums, lai droši pabeigtu lidojumu, ņemot vērā paredzētos ekspluatācijas apstākļus.

OPS 1.355

Pacelšanās apstākļi

Pirms pacelšanās sākuma kapteinim ir jāpārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laika apstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā skrejceļa stāvoklis netraucē veikt drošu pacelšanos un izlidošanu.

OPS 1.360

Obligāto pacelšanās apstākļu piemērojums

Pirms pacelšanās kapteinim ir jāpārlicinās, ka RVR vai redzamība lidmašīnas pacelšanās virzienā ir tāda pati vai labāka nekā spēkā esošie obligātie apstākļi.

OPS 1.365

Mazākais pieļaujamais lidojuma augstums

Kapteinis vai pilots, kam ir uzticēts veikt lidojumu, to neveic zemāk par mazāko pieļaujamo lidojuma augstumu, izņemot gadījumus, kad tas ir vajadzīgs, lai veiktu pacelšanos vai nolaišanos.

OPS 1.370

Modelētas nenormālas lidojuma situācijas

Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, lai komerciālo aviopārvadājumu laikā netiktu modelētas nenormālas vai ārkārtas situācijas, kurās pilnībā vai daļēji jāpiemēro nenormālās vai avārijas procedūras, kā arī nenotiktu IMC simulācija ar mākslīgiem līdzekļiem.

OPS 1.375

Degvielas apsaimniekošana lidojumā

Ekspluatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu degvielas pārbaudes un degvielas apsaimniekošanu lidojuma laikā saskaņā ar šādiem kritērijiem:

- a) Degvielas pārbaudes lidojuma laikā
 - 1) Kapteinis nodrošina, ka lidojuma laikā degvielas pārbaudes veic regulāri. Atlikušo izmantojamo degvielas daudzumu reģistrē un novērtē, lai:
 - i) salīdzinātu faktisko patēriņu ar plānoto patēriņu;
 - ii) pārbaudītu, vai ar atlikušo izmantojamās degvielas daudzumu pietiek, lai pabeigtu lidojumu saskaņā ar tālāk esošo b) punktu "Degvielas apsaimniekošana lidojumā", un
 - iii) noteiktu paredzamo lietojamo degvielas daudzumu, kas atlicis, ielidojot galapunkta lidlaukā.
 - 2) Attiecīgie dati par degvielu ir jāreģistrē.
- b) Degvielas apsaimniekošana lidojumā
 - 1) Lidojums jāveic tā, lai atlikušās izmantojamās degvielas paredzētais daudzums, ielidojot galapunkta lidlaukā, nebūtu mazāks par:
 - i) vajadzīgās aizvietoējuma degvielas un galīgās rezerves degvielas kopapjomu vai
 - ii) galīgās rezerves degvielas, ja netiek prasīts rezerves lidlauks.
 - 2) Taču, ja pēc lidojuma laikā veiktas degvielas pārbaudes atlikušās izmantojamās degvielas paredzētais daudzums ielidošanas brīdī galapunkta lidostā ir mazāks nekā:
 - i) vajadzīgās aizvietoējuma degvielas un galīgās rezerves degvielas kopapjoms, kapteinim ir jāņem vērā satiksmes un ekspluatācijas apstākļi galapunkta lidlaukā, alternatīvā galapunkta lidlaukā un jebkurā citā pieņemamā lidlaukā, lai pieņemtu lēmumu, vai turpināt lidojumu uz galapunkta lidostu vai mainīt virzienu, lai veiktu drošu nolaišanos ar degvielas apjomu, kas nav mazāks par galīgo rezerves degvielas apjomu, vai
 - ii) galīgās rezerves degvielas daudzums, ja netiek prasīts rezerves lidlauks, kapteinim ir attiecīgi jārikojas un jāturpina lidojums uz pieņemamu lidlauku, lai veiktu drošu nolaišanos ar degvielas apjomu, kas nav mazāks par galīgo rezerves degvielas apjomu.
 - 3) Kapteinis izsludina avārijas situāciju ja aprēķinātās izmantojamās degvielas apjoms nosēšanās laikā tuvākajā pieņemamajā lidlaukā, kur var veikt drošu nolaišanos, ir mazāks par galīgo rezerves degvielas apjomu.
 - 4) Papildu nosacījumi īpašam procedūrām:
 - i) Lidojumā saskaņā ar RCF procedūru, lai turpinātu lidojumu uz 1. galamērķa lidlauku, kapteinim ir jāpārlicinās, ka lēmuma pieņemšanas punktā atlikušais lietojamās degvielas apjoms ir vismaz turpmāk minēto daudzumu kopsumma:

lidojuma degviela no lēmuma pieņemšanas punkta līdz 1. galapunkta lidlaukam, un

neparedzētiem apstākļiem paredzēta degviela, kuras daudzums vienāds ar 5 % lidojuma degvielas no lēmuma pieņemšanas punkta līdz 1. galapunkta lidlaukam, un

degviela nokļūšanai rezerves 1. galapunkta lidlaukā, ja tiek prasīts rezerves 1. galapunkta lidlauks, un

galīgā rezerves degviela;

- ii) lidojumā saskaņā ar PDP procedūru, lai turpinātu lidojumu uz galapunkta lidlauku, kapteinim ir jāpārlicinās, ka PDP atlikušais izmantojamās degvielas daudzums ir vismaz turpmāk minēto daudzumu summa:

lidojuma degviela no PDP līdz galapunkta lidlaukam un

degviela neparedzētiem apstākļiem lidojumā no PDP līdz galapunkta lidlaukam, kas aprēķināta saskaņā ar OPS 1.255 1. pielikuma 1.3. punktu, un

degviela, kas tiek prasīta saskaņā ar OPS 1.255 1. pielikuma 3.1.d punktu.

OPS 1.380

Ar nodomu atstāts neizpildīts

OPS 1.385

Papildu skābekļa izmantojums

Kapteinis nodrošina, lai lidmašīnas apkalpes locekļi, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski lidmašīnas drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā nepārtraukti izmantotu papildu skābekli, kad vien lidojuma augstums pārsniedz 10 000 pēdu uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kā arī, ja lidojuma augstums pārsniedz 13 000 pēdu.

OPS 1.390

Kosmiskais starojums

- a) Ekspluatants ņem vērā kosmiskā starojuma ietekmi uz visiem apkalpes locekļiem lidojuma laikā, veicot pienākumus (tostarp pozicionēšanas laikā), un veic šādus pasākumus attiecībā uz tiem apkalpes locekļiem, kas varētu būt pakļauti starojuma ietekmei vairāk nekā 1 mSv gadā;
- 1) novērtē apstarojuma devu;
 - 2) ņem vērā novērtēto apstarojumu, organizējot darba plānus, lai mazinātu apstarojuma devas tiem apkalpes locekļiem, kas saņēmuši lielu apstarojuma devu;
 - 3) informē attiecīgos apkalpes locekļus par veselības apdraudējumu, kāds rodas viņu darbā;
 - 4) nodrošina, ka darba plānos apkalpes locekļiem sievietēm, tiklīdz viņas paziņo ekspluatantam par grūtniecību, panāk tik mazu apstarojuma devu attiecībā uz embriju, cik vien iespējams, un jebkurā gadījumā nodrošina, ka deva nepārsniedz 1 mSv atlikušajā grūtniecības laikā;
 - 5) nodrošina individuālu uzskaiti tiem apkalpes locekļiem, kas ir pakļauti stiprai starojuma iedarbībai. Par iedarbību ir jāpaziņo attiecīgai personai ik gadu, kā arī pārtraucot darbu pie ekspluatanta.
- b) 1) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu virs 15 000 m (49 000 pēdu) tikai tad, ja OPS 1.680 a) 1) aprakstītās iekārtas ir darba kārtībā vai ir ievērota OPS 1.680 a) 2) paredzētā procedūra.
- 2) Ja ir pārsniegtas ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktās kosmiskā starojuma devas robežvērtības, kapteinis vai pilots, kam ir uzticēta lidojuma veikšana, tūlīt sāk samazināt augstumu.

OPS 1.395

Zemes tuvuma noteikšana

Ja kāds lidojuma apkalpes loceklis vai zemes tuvuma noteikšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, kapteinis vai pilots, kam ir uzticēta lidojuma veikšana, veic tūlītējas korekcijas, nodrošinot drošus lidojuma apstākļus.

OPS 1.398

Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēmas (ACAS) izmantošana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu:

- a) ja ir uzstādīta ACAS un tā ir darba kārībā, to lidojumā izmanto tādā režīmā, kas ļauj ģenerēt sadursmes novēršanas norādes (*Resolution Advisories, RA*), izņemot gadījumus, kad tas nav piemēroti attiecīgos apstākļos;
- b) ja ACAS konstatē pārmērīgu tuvošanos citam gaisa kuģim (*RA*), kapteinim vai pilotam, kam ir uzticēta lidojuma vadīšana, ir jānodrošina, ka jebkāda ar *RA* norādīta korekcija tiek veikta nekavējoties, izņemot gadījumus, ja šāda rīcība apdraudētu lidmašīnas drošību.

Korekcijām:

- i) vienmēr jāsakrīt ar virzienu, kas noteikts *RA*;
 - ii) jābūt pareizajā virzienā, kas norādīts *RA*, pat ja tas neatbilst vertikālajam elementam *ATC* norādēs;
 - iii) pēc iespējas jāatbilst *RA* norādei.
- c) Konkrēti noteiktas norādes *ACAS ATC* saziņai.
 - d) Kad konfliktsituācija ir atrisināta, nekavējoties atjauno lidmašīnas atbilstību *ATC* norādēm vai atļaujai attiecībā uz tās lidojumu.

OPS 1.400

Glisādes un nosēšanās apstākļi

Pirms sākt tuvošanos skrejceļam, lai veiktu nosēšanos, kapteinim ir jāpārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laika apstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā skrejceļa stāvoklis nekavē drošu glisādi, nosēšanos vai atkārtotu glisādi neizdošanās gadījumā, ņemot vērā ekspluatācijas rokasgrāmatā ietvertu informāciju par gaisa kuģa darbību.

OPS 1.405

Glisādes sākums un turpinājums

- a) Kapteinis vai pilots, kam ir uzticēta lidojuma veikšana, var sākt tuvošanos skrejceļam, vadoties pēc instrumentiem, neatkarīgi no paziņotās *RVR/redzamības*, bet tuvošanos nevar turpināt tālāk par ārējo atzīmi vai līdzīgu pozīciju, ja paziņotā *RVR/redzamība* ir sliktāka par spēkā esošajiem obligātajiem nosacījumiem (sk. OPS 1.192).
- b) Ja *RVR* nav pieejama, *RVR* vērtības var iegūt, pārrēķinot ziņoto redzamību saskaņā ar OPS 1.430 1. pielikuma h) punktu.
- c) Ja pēc ārējās atzīmes vai līdzīga punkta šķērsošanas saskaņā ar a) punktu ziņotā *RVR/redzamība* ir sliktāka par spēkā esošajiem obligātajiem nosacījumiem, tuvošanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H* augstumam.
- d) Ja nav ārējās atzīmes vai līdzīga punkta, kapteinis vai pilots, kam uzticēta lidojuma veikšana, pieņem lēmumu par glisādes turpināšanu vai neturpināšanu, pirms ir nolaidies tālāk par 1 000 pēdām virs lidlauka galīgajā nosēšanās segmentā. Ja *MDA/H* augstums ir 1 000 pēdu līmenī virs lidlauka vai lielāks, ekspluatants katrai glisādes procedūrai nosaka augstumu, zem kuras glisādi neturpina, ja *RVR/redzamība* ir sliktāka par spēkā esošajiem obligātajiem nosacījumiem.
- e) Tuvošanos skrejceļam var turpināt zemāk par *DA/H* vai *MDA/H* augstumu, un nosēšanos var beigt ar nosacījumu, *DA/H* vai *MDA/H* augstumā var pamanīt un neizlaist no redzesloka vajadzīgos vizuālos atsauces punktus.

- f) Nosēšanas zonas RVR vienmēr ir svarīgākais faktors. Ja ir paziņots un ja tas ir būtiski, arī viduspunkta un apstāšanās beigu punkta RVR ir būtiski svarīgs. Mazākā pieļaujamā RVR vērtība viduspunktam ir 125 m vai RVR, kas vajadzīgs nosēšanās zonai, ja tā ir mazāka, un 75 m – attiecībā uz apstāšanās beigu punktu. Lidmašīnām, kurās uzstādītas izskrējiena vadības vai kontroles sistēmas, minimālā RVR vērtība viduspunktam ir 75 m.

Piezīme. "Būtiski" šajā kontekstā nozīmē to skrejceļa daļu, ko izmanto liela nosēšanās ātruma posmā, kurā tas samazinās līdz apmēram 60 mezgliem.

OPS 1.410

Ekspluatācijas procedūras – skrejceļa sliekšņa šķērsošanas augstums

Ekspluatantam ir jāizstrādā ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka lidmašīna nosēšanās konfigurācijā un stāvoklī, ko izmanto precīzām glisādēm, šķērsotu sliekšni ar drošu augstuma rezervi.

OPS 1.415

Lidojuma žurnāls

Kapteinis nodrošina lidojumu žurnāla pildīšanu.

OPS 1.420

Ziņošana par atgadījumiem

- a) Terminoloģija
- 1) Atgadījums – atgadījums, kas nav nelaimes gadījums un ir saistīts ar gaisa kuģa ekspluatāciju, un kurš ietekmē vai var ietekmēt ekspluatācijas drošību.
 - 2) Nopietns atgadījums – atgadījums, kura apstākļi norāda, ka gandrīz noticis nelaimes gadījums.
 - 3) Nelaimes gadījums – atgadījums, kas ir saistīts ar gaisa kuģa ekspluatāciju un kas notiek laikā starp brīdi, kad kāda persona iekāpj lidmašīnā, lai lidotu, līdz brīdim, kad visas personas ir izkāpušas no lidmašīnas, un kurā:
 - i) kāda persona ir guvusi nopietnus vai letālus miesas bojājumus saistībā ar:
 - A) atrašanos gaisa kuģī;
 - B) tiešu saskari ar kādu gaisa kuģa daļu, arī ar daļām, kas ir atdalījušās no gaisa kuģa; vai
 - C) tiešu reaktīvā dzinēja gāzu strūklu ietekmi,izņemot gadījumus, ja miesas bojājumi ir radušies dabisku iemeslu dēļ, ja tie ir pašas personas radīti vai citu personu radīti vai ja miesas bojājumi ir radušies personām, kas nesankcionēti iekļuvušas lidmašīnā un slēpjas ārpus nodalījumiem, kas parasti ir pieejami pasažieriem un apkalpei; vai
 - ii) gaisa kuģis gūst defektus vai konstruktīvus bojājumus, kas nelabvēlīgi ietekmē gaisa kuģa konstrukcijas izturību, darbību vai lidojuma spējas un kas parastos apstākļos prasītu nopietnu attiecīgās sastāvdaļas remontu vai tās nomainīšanu, izņemot gadījumus, ja ir bojāts vai nedarbojas dzinējs, ja bojājumi skar tikai dzinēju, tā pārsegu vai pierīces, vai gadījumā, ja bojāti tikai propelleri, spārnu gali, antenas, riepas, bremzes, plūdpārsegi vai ir mazi iespaidumi vai caurumi gaisa kuģa apšuvumā; vai
 - iii) gaisa kuģis ir pazudis vai absolūti nav pieejams.

- b) Ziņošana par atgadījumiem. Eksploatants izstrādā procedūras saistībā ar ziņošanu par atgadījumiem, ņemot vērā šē turpmāk aprakstītos pienākumus un d) punktā aprakstītos apstākļus.
- 1) OPS 1.085 b) punktā precizē apkalpes locekļu pienākumus ziņot par atgadījumiem, kas apdraud vai var apdraudēt ekspluatācijas drošību.
 - 2) Lidmašīnas kapteinis vai eksploatants iesniedz Iestādei ziņojumu par visiem atgadījumiem, kas apdraud vai var apdraudēt ekspluatācijas drošību.
 - 3) Ziņojumi ir jāiesniedz 72 stundu laikā no atgadījuma konstatācijas brīža, izņemot gadījumus, kad to neļauj ārkārtas apstākļi.
 - 4) Kapteinis nodrošina, ka visus tehniskos defektus un tehnisko parametru pārsniegšanas gadījumus, par ko ir kļuvis zināms vai par ko ir aizdomas, un kas attiecas uz laiku, kad viņš bijis atbildīgs par lidojumu, reģistrētu gaisa kuģa tehniskajā žurnālā. Ja defekti vai tehnisko parametru pārsniegšanas gadījumi apdraud vai var apdraudēt ekspluatācijas drošību, kapteinim papildus ir jāiesniedz ziņojums Iestādei saskaņā ar b) 2) apakšpunktu.
 - 5) Gadījumā, ja notiek atgadījumi, par kuriem ziņots saskaņā ar b) 1), b) 2) un b) 3) apakšpunktu, kuri radušies vai ir saistīti ar kļūmi, nepareizu darbību vai defektu lidmašīnā, tās iekārtās vai jebkurā lidlauka iekārtā vai kas izraisa vai var izraisīt nelabvēlīgu ietekmi uz lidmašīnas nepārtrauktu lidojumderīgumu, eksploatantam ir jāinformē arī organizācija, kas ir atbildīga par lidmašīnas projektēšanu, vai piegādātājs, vai, attiecīgā gadījumā, organizācija, kas atbildīga par nepārtrauktu lidojumderīgumu – tajā pašā laikā, kad ziņojumu iesniedz Iestādei.
- c) Ziņošana par nelaimes gadījumiem un nopietniem atgadījumiem

Eksploatants izstrādā procedūras saistībā ar ziņošanu par nelaimes gadījumiem un nopietniem atgadījumiem, ņemot vērā šē turpmāk aprakstītos pienākumus un d) punktā aprakstītos apstākļus.

- 1) Kapteinis ziņo eksploatantam par visiem nelaimes gadījumiem vai nopietniem atgadījumiem, kas radušies, kamēr viņš bijis atbildīgs par lidojumu. Gadījumā, ja kapteinis nevar iesniegt tādu ziņojumu, šo uzdevumu uzņemas veikt jebkurš cits apkalpes loceklis, ja viņi to spēj, ņemot vērā eksploatanta noteikto atbildības hierarhiju.
- 2) Eksploatants nodrošina, lai Iestādei eksploatanta valstī, tuvākai atbilstošai Iestādei (ja tā nav Iestāde eksploatanta valstī) un jebkurai citai organizācijai, kas jāinformē pēc eksploatanta valsts noteikumiem, ziņo pēc iespējas drīzāk ar visiem pieejamiem līdzekļiem par visiem nelaimes gadījumiem un nopietniem atgadījumiem un – ja noticis nelaimes gadījums – vismaz, pirms lidmašīnu pārvieto, izņemot gadījumus, kad ārkārtas apstākļi to neļauj.
- 3) Lidmašīnas kapteinis vai eksploatants iesniedz ziņojumu eksploatanta valsts Iestādei 72 stundu laikā no brīža, kad ir noticis nelaimes gadījums vai nopietns atgadījums.

d) Īpaši ziņojumi

Atgadījumi, pēc kuriem ir jāizmanto īpaši ziņojumi un ziņošanas metodes, ir:

- 1) Aviosatiksmes atgadījumi. Kapteinis tūlīt ziņo attiecīgam aviosatiksmes dienestam par atgadījumu un informē par nodomu pēc lidojuma beigām iesniegt aviosatiksmes incidenta ziņojumu vienmēr, ja gaisa kuģim lidojuma laikā radies apdraudējums:
 - i) gandrīz notikusi sadursme ar citu gaisa kuģi;
 - ii) notikusi kļūdaina aviosatiksmes procedūra vai aviosatiksmes dienesti vai lidojuma apkalpe nav ievērojuši procedūras;
 - iii) aviosatiksmes dienestu iekārtu kļūmes.

Turklāt kapteinis ziņo par atgadījumu Iestādei.

- 2) Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēmas sadursmju novēršanas norādes. Kapteinis informē attiecīgo aviosatiksmes dienesta vienību un iesniedz Iestādei ACAS ziņojumu, ja gaisa kuģis lidojuma laikā ir veicis manevrus, reaģējot uz ACAS norādēm sadursmes novēršanai.

- 3) Putnu radītas briesmas un sadursmes ar putniem
 - i) Kapteinis tūlīt informē vietējo aviosatiksmes dienestu vienmēr, ja ir novērotas putnu radītas briesmas.
 - ii) Ja kapteinis pārlicinās, ka ir notikusi sadursme ar putnu, viņš pēc nosēšanās iesniedz Iestādei rakstisku ziņojumu par sadursmi ar putnu vienmēr, ja gaisa kuģim, par ko viņš ir atbildīgs, ir notikusi sadursme ar putnu, radot gaisa kuģim ievērojamus bojājumus vai zaudējumus, vai tam nepareizi darbojas kāds būtisks agregāts. Ja sadursmi ar putnu konstatē kapteiņa prombūtnē, par ziņojuma iesniegšanu ir atbildīgs ekspluatants.
- 4) Incidenti un nelaimes gadījumi ar bīstamām kravām. Par incidentiem un nelaimes gadījumiem ar bīstamām kravām ekspluatants ziņo Iestādei un attiecīgajai Iestādei valstī, kurā notika nelaimes gadījums vai incidents, kā noteikts OPS 1.1225 pirmajā pielikumā. Pirmo ziņojumu nosūta 72 stundu laikā no notikuma brīža, ja vien ārkārtas apstākļu dēļ to nav iespējams veikt, un iekļauj sīkāku informāciju, kas zināma dotajā brīdī. Vajadzības gadījumā iespējami drīz sagatavo nākamo ziņojumu, sniedzot jebkādu iegūto papildu informāciju. (Sk. arī OPS 1.1225)
- 5) Nelikumīga iejaukšanās. Ja lidmašīnā ir noticis nelikumīgas iejaukšanās akts, kapteinis vai – viņa prombūtnes laikā – ekspluatants, cik drīz vien iespējams, iesniedz ziņojumu vietējai Iestādei un Iestādei ekspluatanta valstī. (Sk. arī OPS 1.1245)
- 6) Potenciāli bīstamu faktoru konstatācija. Kapteinis, cik drīz vien iespējams, informē attiecīgo gaisa satiksmes dienestu vienību, ja lidojumā ir konstatēti potenciāli bīstami faktori, piemēram, nepilnības lidlauka iekārtās vai navigācijas iekārtās, meteoroloģiskas parādības vai vulkānisko pelnu mākonis.

OPS 1.425

Rezervēts

OPS 1.255 1. pielikums

Degvielas politika

Ekspluatantam jāpamato uzņēmuma degvielas politika, ieskaitot izlidošanas brīdī lidmašīnai vajadzīgās degvielas daudzuma aprēķināšanu, uz šādiem plānošanas kritērijiem:

1. Pamata procedūra

Izmantojamās degvielas daudzumā, kam jābūt lidmašīnā izlidošanas brīdī, iekļauj:

1.1. degvielu lidmašīnas vadīšanai pa zemi, kas nav mazāka par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās. Jāņem vērā apstākļi izlidošanas lidostā un APU patēriņš;

1.2. lidojuma degvielu, kas ietver:

- a) degvielu, ko izmanto pacelšanās un sākotnējā augstuma uzņemšanai no lidlauka augstuma līdz sākotnējam kreisēšanas līmenim/augstumam, ņemot vērā paredzēto izlidošanas maršrutu, un
- b) degvielu lidošanai no augstuma uzņemšanas galapunkta līdz augstuma samazināšanas sākumpunktam, ieskaitot jebkuru pakāpenisku augstuma uzņemšanu/augstuma samazināšanu, un
- c) degvielu lidošanai no augstuma samazināšanas sākumpunkta līdz punktam, kur sāk glisādi, ņemot vērā paredzēto ielidošanas procedūru, un
- d) degvielu glisādei un nosēšanās galapunkta lidlaukā;

1.3. degvielu neparedzētiem apstākļiem, izņemot gadījumus, kas paredzēti 2. apakšpunktā "Samazināts degvielas apjoms neparedzētiem apstākļiem", kuras apjoms ir vienāds ar lielāko no a) vai b) punktā minētajām vērtībām:

- a) vai nu:
 - i) 5 % no plānotā lidojuma degvielas apjoma vai gadījumā, ja lidojumu pārplāno lidojuma laikā, 5 % no lidojuma atlikušajai daļai paredzētās lidojuma degvielas, vai
 - ii) ne mazāk kā 3 % no plānotā lidojuma degvielas apjoma vai gadījumā, ja lidojumu pārplāno lidojuma laikā, 3 % no lidojuma atlikušajai daļai paredzētās lidojuma degvielas ar nosacījumu, ka ir nodrošināts maršrutā pieejamais rezerves lidlauks saskaņā ar OPS 1.255 2. pielikumu, vai
 - iii) degvielas daudzums, ar ko pietiek 20 minūšu ilgām lidojuma laikā, pamatojoties uz plānoto lidojuma degvielas patēriņu, ar nosacījumu, ka ekspluatants ir paredzējis degvielas patēriņa pārraudzības programmu atsevišķām lidmašīnām un degvielas patēriņa aprēķināšanai izmanto derīgus datus, kas noteikti, izmantojot šādu programmu, vai
 - iv) degvielas daudzums, pamatojoties uz lestādes apstiprinātu statistisko metodi, kura nodrošina atbilstīgu statistisku faktiskā lidojuma degvielas daudzuma novirzes no plānotā kontroli. Šo metodi izmanto, lai uzraudzītu degvielas patēriņu katrā pilsētu pāra/lidmašīnas kombinācijā, un ekspluatants izmanto šos datus statistikas analizē, aprēķinot neparedzētajiem apstākļiem domāto degvielu šī pilsētu pāra un lidmašīnas kombinācijai;
- b) degvielas daudzums, ar ko pietiek, lai 5 minūtes lidotu ar gaidīšanas režīma ātrumu 1 500 pēdu (450 m) augstumā virs galapunkta lidlauka standarta apstākļos;

1.4. rezerves degvielu, kurā:

- a) iekļauj:
 - i) degvielu pārtrauktai glisādei no attiecīgā galapunkta lidlauka MDA/DH augstuma līdz glisādes pārtraukšanas augstumam, ņemot vērā pilnībā pārtrauktas glisādes procedūru; un
 - ii) degvielu augstuma uzņemšanai no glisādes pārtraukšanas augstuma līdz kreisēšanas līmenim/augstumam, ņemot vērā paredzēto izlidošanas maršrutu; un
 - iii) degvielu kreisēšanai no augstuma uzņemšanas galapunkta līdz augstuma samazināšanas sākumpunktam, ņemot vērā paredzēto maršrutu; un
 - iv) degvielu augstuma samazināšanai no augstuma samazināšanas sākumpunkta līdz punktam, kur tiek sākota glisāde, ņemot vērā paredzēto ielidošanas procedūru; un

- v) degvielu glisādes izpildei un nosēšanās veikšanai rezerves galapunkta lidlaukā, kas izvēlēts saskaņā ar OPS 1.295;
- b) ja saskaņā ar OPS 1.295 d) tiek prasīti divi rezerves galapunkta lidlauki, tāds degvielas daudzums, ar ko pietiek, lai turpinātu lidojumu uz to rezerves lidlauku, kur ir vajadzīgs vairāk rezerves degvielas;
- 1.5. galīgās rezerves degvielu:
- a) virzuļdzinēju lidmašīnām – tāds degvielas daudzums, ar ko var lidot 45 minūtes vai
- b) lidmašīnām ar turbodzinējiem – tāds degvielas daudzums, ar ko ar gaidīšanas režīma ātrumu var 30 minūtes lidot 1 500 pēdu (450 m) virs lidlauka augstuma, kas aprēķināts, izmantojot paredzēto masu, ielidošanas brīdī rezerves galapunkta lidlaukā vai galapunkta lidlaukā, ja netiek prasīts rezerves galapunkta lidlauks;
- 1.6. papildu degvielas obligāto daudzumu, ar ko lidmašīna var:
- a) pēc vajadzības samazināt augstumu un turpināt lidojumu uz atbilstošu rezerves lidlauku, nedarbojoties dzinējam vai dehermetizācijas gadījumā, atkarībā no tā, kuros apstākļos būs vajadzīgs lielāks degvielas daudzums, balstoties uz pieņemumu, ka šāda kļūme notiek vissvarīgākajā maršruta punktā, un
- i) 15 minūtes uzturēties gaisā 1 500 pēdu (450 m) virs lidlauka augstuma standarta apstākļos, un
- ii) izpildīt glisādi un nosēšanos,
- izņemot gadījumus, kad papildu degviela ir vajadzīga tikai tad, ja šādos gadījumos nepietiek ar obligāto degvielas apjomu, kas aprēķināts saskaņā ar iepriekšminēto 1.2. līdz 1.5. punktu; un
- b) 15 minūtes uzturēties gaisā 1 500 pēdu (450 m) virs galapunkta lidlauka augstuma standarta apstākļos, ja lidojumu veic bez rezerves galapunkta lidlauka;
- 1.7. papildu degvielu pēc kapteiņa ieskatiem.
2. Procedūra “Samazināts degvielas apjoms neparedzētiem apstākļiem” (RCF)
- Ja ekspluatanta degvielas politikā ir paredzēta pirmoslidojuma plānošana lidojumam uz 1. galapunkta lidlauku (komerc-lidojuma galapunkts) saskaņā ar procedūru samazinātam degvielas apjomam neparedzētiem apstākļiem, maršrutā nosakot lēmuma pieņemšanas punktu un 2. galapunkta lidlauku (galapunktu degvielas uzpildei pēc izvēles), tad izlidošanas brīdī izmantojamās degvielas daudzumam lidmašīnā ir jābūt vienādam ar lielāko no daudzumiem, kas minēti tālāk 2.1. vai 2.2. punktā.
- 2.1. Šādu degvielas daudzumu summa:
- a) degviela lidmašīnas vadīšanai pa zemi; un
- b) lidojuma degviela līdz 1. galapunkta lidlaukam caur lēmuma pieņemšanas punktu; un
- c) degviela neparedzētiem apstākļiem, kas nav mazāka par 5 % no paredzētā degvielas patēriņa lidojumā no lēmuma pieņemšanas punkta līdz 1. galapunkta lidlaukam; un
- d) aizvietojoša degviela vai ne, ja lēmuma pieņemšanas punkts ir mazāk nekā sešu stundu lidojuma attālumā no 1. galapunkta lidlauka un ir izpildītas OPS 1.295 c) 1) ii) punkta prasības; un
- e) galīgās rezerves degviela; un
- f) papildu degviela; un
- g) papildu degviela, ja to pieprasa kapteinis.
- 2.2. Šādu degvielas daudzumu summa:
- a) degviela lidmašīnas vadīšanai pa zemi; un
- b) lidojuma degviela lidojumam uz 2. galapunkta lidlauku caur lēmuma pieņemšanas punktu; un
- c) degviela neparedzētiem apstākļiem, kuras daudzums nav mazāks par daudzumu, kas aprēķināts saskaņā ar iepriekšminēto 1.3. punktu, lidojumam no izlidošanas lidlauka līdz 2. galapunkta lidlaukam; un
- d) aizvietojoša degviela, ja ir vajadzīgs alternatīvs 2. galapunkta lidlauks; un

- e) galīgās rezerves degviela; un
- f) papildu degviela; un
- g) papildu degviela, ja to pieprasa kapteinis.

3. Iepriekšnoteikta punkta (PDP) procedūra

Ja ekspluatanta degvielas politikā ir paredzēts plānot lidojumu uz rezerves lidlauku un attālums no galapunkta lidlauka līdz rezerves galapunkta lidlaukam ir tāds, ka lidojuma maršrutu var plānot tikai caur iepriekšnoteikto punktu attiecībā pret vienu no šiem lidlaukiem, izlidošanas brīdī lidmašīnā esošajam izmantojamās degvielas daudzumam ir jābūt vienādam ar lielāko no daudzumiem, kas minēti tālāk 3.1. vai 3.2. punktā.

3.1. Šādu degvielas daudzumu summa:

- a) degviela lidmašīnas vadīšanai pa zemi; un
- b) degviela lidojumam no izlidošanas lidlauka uz galapunkta lidlauku caur iepriekšnoteikto punktu; un
- c) degviela neparedzētiem apstākļiem, kas aprēķināta saskaņā ar 1.3. punktu iepriekš;
- d) ja vajadzīgs, papildu degviela, kuras daudzums nav mazāks par:
 - i) virzuļdzinēju lidmašīnām – tāds degvielas daudzums, ar ko var lidot 45 minūtes plus 15 % no lidojuma laika, ko plānots pavadīt kreisēšanas līmenī, vai divas stundas, izvēloties mazāko lielumu; vai
 - ii) lidmašīnām ar turbodzinējiem – tāds degvielas daudzums, ar ko divas stundas var lidot ar parastu kreisēšanas degvielas patēriņu virs galapunkta lidlauka;

Šis daudzums nav mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu, un

- e) papildu daudzumu, ko pieprasa kapteinis; vai

3.2. Šādu degvielas daudzumu summa:

- a) degviela lidmašīnas vadīšanai pa zemi; un
- b) degviela lidojumam no izlidošanas lidlauka līdz rezerves galapunkta lidlaukam caur iepriekšnoteikto punktu; un
- c) degviela neparedzētiem apstākļiem, kuras daudzums aprēķināts saskaņā ar iepriekšminēto 1.3. punktu; un
- d) papildu degviela, ja tāda tiek prasīta, taču ne mazāk par:
 - i) virzuļdzinēju lidmašīnām – tādu degvielas daudzumu, ar ko var lidot 45 minūtes; vai
 - ii) lidmašīnām ar turbodzinējiem – tādu degvielas daudzumu, ar ko ar gaidīšanas režīma ātrumu var 30 minūtes lidot 1 500 pēdu (450 m) virs rezerves galapunkta lidlauka līmeņa standarta apstākļos;

Šis daudzums nav mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu un

- e) papildu degvielas daudzumu, ja to pieprasa kapteinis.

4. Izolētā lidlauka procedūra

Ja ekspluatanta degvielas politikā ir paredzēts plānot lidojumu uz izolētu lidlauku, kā iepriekšnoteikto punktu izmanto pēdējo iespējamo virziena maiņas punktu uz jebkuru maršrutā pieejamu citu lidlauku. Sk. iepriekš 3. punktu.

OPS 1.255 2. pielikums

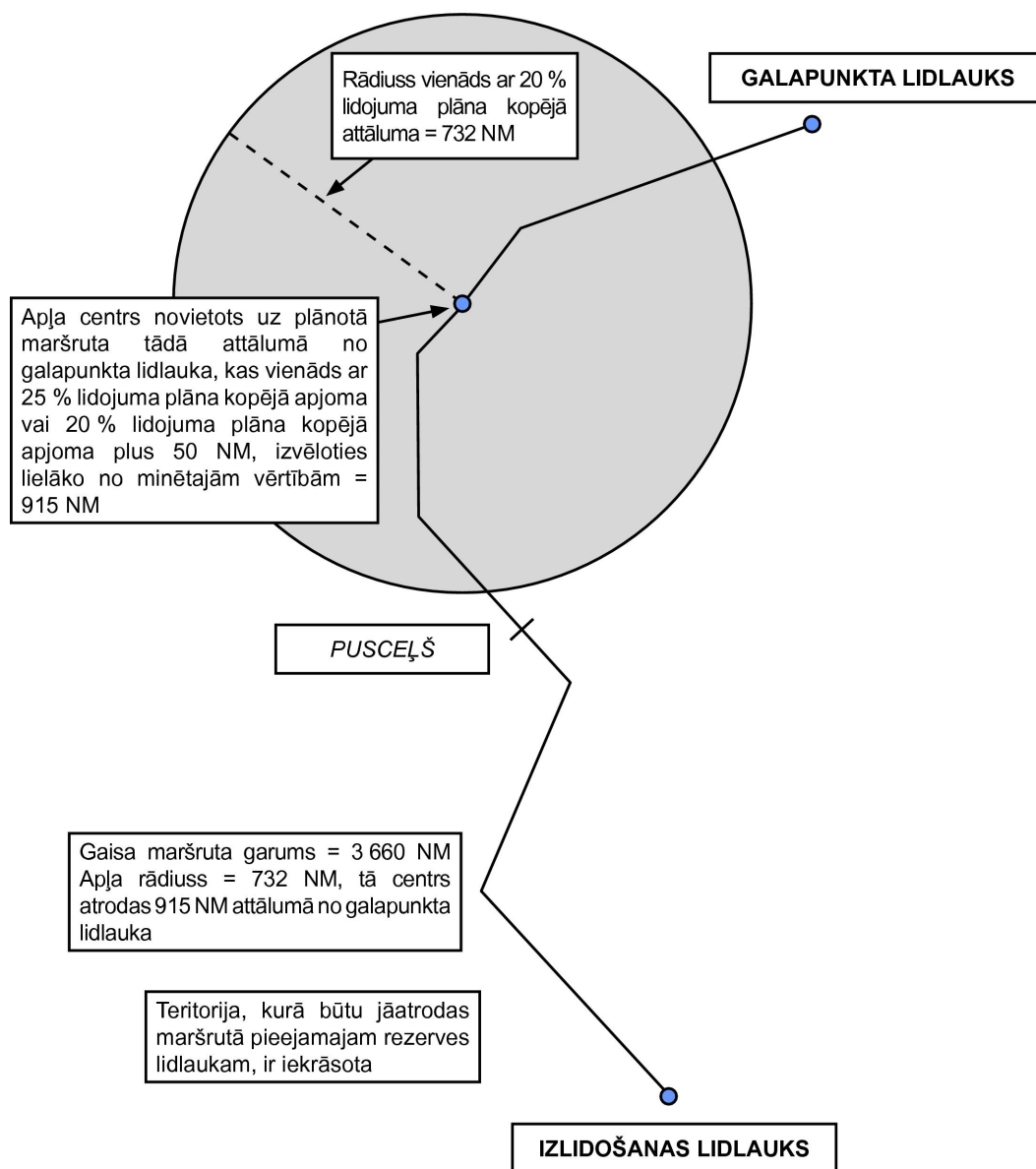
Degvielas politika

Maršrutā pieejamā 3 % rezerves lidlauka (3 % ERA), kura nolūks ir samazināt neparedzētiem apstākļiem domāto degvielu līdz 3 %, atrašanās vieta (sk. OPS 1.255 1. pielikuma 1.3. a) ii) apakšpunktu un OPS 1.192).

3 % ERA lidlauks atrodas aplī, kura rādiuss ir vienāds ar 20 % no lidojuma plāna kopējā attāluma un kura centrs atrodas plānotajā maršrutā, un tā attālums no galapunkta lidlauka ir 25 % no lidojuma plāna kopējā attāluma vai vismaz 20 % lidojuma plāna attāluma plus 50 nm, izvēloties lielāko no abiem attālumiem un visus attālumus aprēķinot mierīgos laika apstākļos (sk. 1. attēlu).

1. attēls

Maršrutā pieejamā 3 % rezerves lidlauka (3 % ERA) atrašanās vieta neparedzētiem apstākļiem domātās degvielas daudzuma samazināšanai līdz 3 %



OPS 1.270 1. pielikums

Bagāžas un kravas izvietošana

Izstrādājot procedūras piemērotai un drošai rokas bagāžas un kravas izvietošana, ekspluatants ņem vērā šādus faktorus:

- 1) katrs salonā pārvadājams priekšmets jāizvieto tikai tādā vietā, kur to var piestiprināt;
- 2) nedrīkst pārsniegt masas ierobežojumus, kas norādīti uz kravas nodalījumiem vai pie tiem;
- 3) bagāžas izvietojuma vietas zem sēdekļiem drīkst izmantot tikai tad, ja sēdeklim ir šķērsstienis un bagāžas izmēri ir tādi, lai to varētu pietiekami nostiprināt ar šo ierīci;
- 4) priekšmetus nevar izvietot tualetēs vai balstīt pret starpsienām, kas nespēj novērst priekšmetu pārvietošanos uz priekšu, uz sāniem vai uz augšu, izņemot gadījumus, ja vien pie starpsienām nav norādes, cik lielu pieļaujamu svaru tur var novietot;
- 5) bagāžai un kravai, ko izvieto slēdzamos nodalījumos, ir jābūt tādiem izmēriem, lai tā ļautu droši aizvērt nodalījumu;
- 6) bagāžu un kravu nedrīkst novietot tā, lai tā traucētu piekļuvi avārijas iekārtām; un
- 7) pirms pacelšanās, nolaišanās un visās situācijās, kad deg zīmes "piesprādzēt drošības jostas", vai citos norādītos apstākļos ir jāveic pārbaudes, lai nodrošinātu, ka bagāžu izvieto tur, kur tā nevar traucēt gaisa kuģa evakuāciju vai radīt miesas bojājumus, krītot (vai veicot citu kustību) attiecīgā lidojuma posmā.

OPS 1.305 1. pielikums

**Degvielas uzpildīšana/degvielas noliešana, pasažieriem iekāpjot lidmašīnā,
esot lidmašīnā vai izkāpjot no lidmašīnas**

Ekspluatantam ir jāizstrādā ekspluatācijas procedūras degvielas uzpildīšanai/degvielas noliešanai, pasažieriem iekāpjot lidmašīnā, esot lidmašīnā vai izkāpjot no lidmašīnas, lai nodrošinātu šādus piesardzības pasākumus:

- 1) veicot ar degvielas uzpildīšanu saistītas darbības, pasažieriem esot lidmašīnā, vienai kvalificētai personai visu laiku ir jāpaliek norādītajā vietā. Kvalificētajai personai ir jāspēj organizēt avārijas procedūras saistībā ar aizsardzību no uguns un ugunsdzēsību, organizēt saziņu, kā arī sākt un vadīt evakuāciju;
- 2) lidlauka apkalpe, kas uzrauga degvielas uzpildīšanu, un kvalificēts personāls lidmašīnā organizē un uztur saziņu abos virzienos, izmantojot lidmašīnas iekšējo saziņas sistēmu vai citus piemērotus saziņas līdzekļus;
- 3) apkalpe, personāls un pasažieri ir jābrīdina par to, ka notiks degvielas uzpildīšana/degvielas noliešana;
- 4) ir jābūt izslēgtām zīmēm "piesprādzējiet drošības jostas";
- 5) ir jābūt ieslēgtām zīmēm "NESMĒĶĒT", kā arī iekšējam apgaismojumam, lai varētu noteikt avārijas izeju atrašanās vietas;
- 6) pasažieriem ir jāsniedz norādes atsprādzēt drošības jotas un atturēties no smēķēšanas;
- 7) lidmašīnā ir jābūt OPS 1.990 norādītajam obligātajam daudzumam salona apkalpes locekļu, un viņiem ir jābūt gataviem veikt tūlītēju avārijas evakuāciju;
- 8) ja, uzpildot/nolejot degvielu, lidmašīnā konstatē degvielas iztvaikojumus vai rodas citas briesmas, ar degvielu saistītā darbība tūlīt ir jāpārtrauc;
- 9) laukumi zem avārijas evakuācijas izejām, kā arī evakuācijas trapu vietām ir jātur brīvi; un
- 10) ir jāveic pasākumi drošai un ātrai evakuācijai.

OPS 1.311 1. pielikums

Obligātais pasažieru salona apkalpes locekļu daudzums, kam jābūt lidmašīnā, veicot darbības lidlaukā, ja lidmašīnā ir pasažieri

Veicot darbības saskaņā ar OPS 1.311, ekspluatants nosaka ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka:

- 1) lidmašīnā ir pieejama elektroenerģija;
- 2) vecākajiem salona apkalpes locekļiem ir pieejams evakuācijas sākšanas līdzeklis vai vismaz viens lidojumu apkalpes loceklis ir pilotu kabīnē;
- 3) salona apkalpes darba vietas un attiecīgie pienākumi ir norādīti ekspluatācijas rokasgrāmatā; un
- 4) salona apkalpei ir zināms apkopes un iekraušanas transportlīdzekļu izvietojums pie izejām un to tuvumā.

E APAKŠSADAĻA

EKSPLUATĀCIJA JEBKUIROS LAIKA APSTĀKĻOS

OPS 1.430

Obligāti lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – vispārējās norādes

(Sk. OPS 1.430 1. (vecu) pielikumu un 1. (jauno) pielikumu)

- a) 1) Ekspluatants katram lidlaukam, ko ir plānots izmantot, izstrādā obligātus lidlauka ekspluatācijas nosacījumus, kas nav mazāki par attiecīgi 1. pielikumā (vecajā vai jaunajā) dotajiem lielumiem. Obligāto nosacījumu noteikšanas metodei ir jābūt Iestādei pieņemamai. Obligātie nosacījumi nav mazāki par obligātajiem nosacījumiem, ko tādiem lidlaukiem var noteikt valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, ja attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina. Izmantojot HUD, HUDLS vai EVS, var būt pieļaujama ekspluatācija zemākas redzamības apstākļos, nekā parasti norādīts obligātajos lidlauka ekspluatācijas nosacījumos. Valstis, kur ir paredzēti obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi, var paredzēt arī noteikumus obligātajiem pazeminātas redzamības nosacījumiem, kas saistīti ar HUD vai EVS izmantošanu.
- a) 2) Neskarot iepriekšminēto a) 1) punktu, lidojuma laikā neplānotam rezerves lidlaukam un/vai glisādēm, kur izmanto EVS, obligātos nosacījumus aprēķina saskaņā ar Iestādei pieņemamu metodi.
- b) Nosakot obligātos lidlauka ekspluatācijas nosacījumus, ko piemēro konkrētai ekspluatācijai, ekspluatantam ir pilnībā jāņem vērā:
- 1) lidmašīnas tips, darbības rādītāji un tās īpatnības saistībā ar lidošanu;
 - 2) lidmašīnas apkalpes sastāvs, kompetence un pieredze;
 - 3) izmēri un raksturīgākās iezīmes skrejceļiem, ko varētu izmantot;
 - 4) lidlaukā pieejamo vizuālo un nevizuālo palīgīdzekļu piemērotība un darbība (Sk. OPS 1.430 1. (jaunā) pielikuma 6.a tabulu);
 - 5) lidmašīnā pieejamās iekārtas navigācijas un/vai trajektorijas kontrolei, attiecīgi, pacelšanās, glisādes, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un atkārtotas glisādes laikā;
 - 6) šķēršļi glisādes, atkārtotas glisādes un augstuma uzņemšanas zonā, kuras ir vajadzīgas neplānotu procedūru izpildei, kā arī šo šķēršļu obligāta likvidācija;
 - 7) šķēršļu likvidācijas augstums instrumentālās glisādes procedūrām; un
 - 8) līdzekļi, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
 - 9) galīgās glisādes laikā izmantotā lidošanas metode.
- c) Lidmašīnas kategorijas, kas minētas šajā apakšsadaļā, ir jānosaka saskaņā ar OPS 1.430 c) 2. pielikumā aprakstīto metodi.
- d) 1) Visas glisādes jāizpilda kā stabilizētās glisādes (SAP), izņemot gadījumus, kad Iestāde konkrētam skrejceļam ir apstiprinājusi citu konkrētu glisādi.
- d) 2) Visas neprecīzās glisādes izpilda saskaņā ar nepārtrauktā pazeminājuma galīgās glisādes (CDFA) metodi, izņemot gadījumus, kad Iestāde konkrētam skrejceļam ir apstiprinājusi citu konkrētu glisādi. Aprēķinot obligātos nosacījumus saskaņā ar 1. (jauno) pielikumu, ekspluatants nodrošina, ka attiecināmā obligātā RVR vērtību palielina par 200 metriem (m) A/B kategorijas lidmašīnām un par 400 m C/D kategorijas lidmašīnām, ja glisādei neizmanto CDFA metodi, ar nosacījumu, ka iegūtā RVR/CMV vērtība nepārsniedz 5 000 m.
- d) 3) Neskarot iepriekšminētā d) 2) punkta prasības, Iestāde var atbrīvot ekspluatantu no prasības palielināt RVR, ja glisādei neizmanto CDFA metodi.

- d) 4) Atbrīvojumiem, kā aprakstīts d) 3) punktā, jāaprobežojas ar vietām, kur saglabāt pašreizējās darbības nepārprotami ir sabiedrības interesēs. Atbrīvojumiem jāpamatojas uz ekspluatanta pieredzi, mācību programmu un lidojuma apkalpes kvalifikāciju. Atbrīvojumi ir regulāri jāpārskata un jāpārtrauc, tiklīdz tiek uzlabotas iekārtas, kas ļauj izmantot *C DFA* metodi.
- e) 1) Ekspluatantam jānodrošina, ka tiek piemērots OPS 1.430 1. (vecais) pielikums vai 1. (jaunais) pielikums. Tomēr ekspluatantam jānodrošina, ka OPS 1.430 1. (jauno) pielikumu piemēro ne vēlāk kā trīs gadus pēc publicēšanas.
- e) 2) Neskarot iepriekšminētā e) 1) punkta prasības, Iestāde drīkst atbrīvot ekspluatantu no prasības palielināt *RVR* virs 1 500 m (A/B kategorijas lidmašīnām) vai virs 2 400 m (C/D kategorijas lidmašīnām), ja, apstiprinot konkrētu skrejceļu, nav iespējams izpildīt glisādi, izmantojot *C DFA* metodi, vai kur nevar izpildīt OPS 1.430 1. (jaunā) pielikuma c) punktu.
- e) 3) Atbrīvojumiem, kā aprakstīts e) 2) punktā, jāaprobežojas ar vietām, kur turpināt pašreizējās darbības nepārprotami ir sabiedrības interesēs. Atbrīvojumiem jāpamatojas uz ekspluatanta pieredzi, mācību programmu un lidojuma apkalpes kvalifikāciju. Atbrīvojumi ir regulāri jāpārskata un jāpārtrauc, tiklīdz tiek uzlabotas iekārtas, kas ļauj izmantot *C DFA* metodi.

OPS 1.435

Terminoloģija

Šajā apakšsadaļā izmantoti šādi termini:

- 1) Rinņošana – instrumentālās glisādes vizuālā fāze, kurā gaisa kuģis nonāk tādā pozīcijā, kas ir piemērota, lai nosētos uz skrejceļa, kura izvietojums nav piemērots tiešai glisādei.
- 2) Sliktas redzamības procedūras (*LVP*) – procedūras, ko piemēro lidlaukā, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos vai apstākļos, kas nav II kategorijas glisādes apstākļi, un sliktas redzamības apstākļos II un III kategorijas glisādes un pacelšanās laikā.
- 3) Pacelšanās sliktas redzamības apstākļos (*LVTO*) – pacelšanās, ja skrejceļa redzamība (*RVR*) ir mazāka par 400 m.
- 4) Lidojuma kontroles sistēma – sistēma, kas ietver automātiskas nosēšanās sistēmu un/vai hibrīdu nosēšanās sistēmu.
- 5) Pasīva droša lidojuma kontroles sistēma (*Fail-Passive flight control system*) – lidojuma kontroles sistēma ir pasīva, ja kļūmes gadījumā nerodas ievērojami darbības traucējumi vai novirzes no trajektorijas vai stāvokļa gaisā, bet nosēšanās neotiek automātiski. Pasīvas drošas lidojuma kontroles sistēmas gadījumā pilots pārņem lidmašīnas vadību pēc kļūmes.
- 6) Operatīva droša lidojuma kontroles sistēma – lidojuma kontroles sistēma ir operatīva, ja kļūmes gadījumā, lidojot zemāk par trauksmes augstumu, tā var pilnīgi automātiski veikt glisādi, izlīdzināšanu un nosēties. Kļūmes gadījumā automātiskā nolaišanās sistēma darbosies kā pasīva sistēma.
- 7) Operatīva droša hibrīda nosēšanās sistēma – sistēma, kas sastāv no primāras pasīvas drošas automātiskas nolaišanās sistēmas un no pakārtotas neatkarīgās vadības sistēmas, kas ļauj pilotam veikt nosēšanos ar rokas vadību, ja primārā sistēma atteikusies darboties.
- 8) Vizuāla glisāde – glisāde, kurā pilnībā neizpilda instrumentālās glisādes procedūru, un glisādi veic, reljefu vērtējot vizuāli.
- 9) Nepārtraukta pazeminājuma galīgā glisāde (*C DFA*). Īpaša metode neprecīzas instrumentālās glisādes galīgā posma veikšanai ar nepārtrauktu pazeminājumu, bez izlīdzināšanas, no augstuma, kas ir vienāds vai lielāks par galīgās glisādes kontrolpunkta augstumu, līdz punktam aptuveni 15 m (50 pēdu) virs nosēšanās skrejceļa vai punktam, kur attiecīgās lidmašīnas tipam jāsāk veikt izlīdzināšanas manevrs.
- 10) Stabilizētā glisāde (*SAP*). Glisādes veids, kuru konfigurācijas, enerģijas un lidojuma ceļa kontroles ziņā vienmērīgi un precīzi veic no iepriekš noteikta punkta vai augstuma uz leju līdz 50 pēdu augstumam virs sliekšņa vai, ja augstumam jābūt lielākam, virs punkta, kur jāsāk izlīdzināšanas manevrs.
- 11) Ekrāns acu augstumā (*HUD*). Ekrāna sistēma, kas rāda informāciju par lidojumu pilota priekšējā ārējā redzamības lokā un kas būtiski neierobežo skatu uz ārpusi.

- 12) Nosēšanās vadības ekrāns acu augstumā (*HUDLS*). Pilnībā gaisā esoša sistēma, kas nodrošina palīdzību pilotam acu augstumā glisādes un nosēšanās laikā un/vai veicot pagrieziena atkārtotai glisādei. Tā ietver visus sensorus, datorus, energoavotus, indikatorus un vadības elementus. *HUDLS* ierīci parasti izmanto primārajai glisādes vadībai, ja lēmumu pieņemšanas augstums ir 50 pēdu.
- 13) Hibrīda nosēšanās sistēma acu augstumā (*Hybrid HUDLS*). Sistēma, ko veido primārā pasīvā automātiskā nosēšanās sistēma un pakārtotā neatkarīgā *HUD/HUDLS*, kas ļauj pilotam veikt nosēšanos ar rokas vadību, ja sabojājas primārā sistēma.

Piezīme. Pakārtotā neatkarīgā *HUD/HUDLS* parasti sniedz norādījumus komandu veidā, taču tā var sniegt arī informāciju par stāvokli (vai novirzi).
- 14) Sistēma, kas uzlabo redzamību (*EVS*). Elektronisks līdzeklis ārpus lidmašīnas parādīšanai reālā laika attēlā, izmantojot attēlu sensorus.
- 15) Pārvērstā meteoroloģiskā redzamība (*CMV*). Vērtība (ekvivalenta *RVR*), ko iegūst no ziņotās meteoroloģiskās redzamības, pārvēršot to saskaņā ar šajā apakšsadaļā izvirzītajām prasībām.
- 16) Eksploatācija par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos. I kategorijas instrumentālās glisādes un nosēšanās darbība, izmantojot I kategorijas *DH*, ja *RVR* ir zemāka, nekā parasti pieņemts attiecīgajam *DH*.
- 17) Eksploatācija, kas nav II kategorijas standarta eksploatācija. II kategorijas instrumentālās glisādes un nosēšanās darbība skrejceļā, kur nav pieejami daži vai visi *ICAO 14*. pielikuma II kategorijas precīzās glisādes apgaismojuma sistēmas elementi.
- 18) *GNSS* nosēšanās sistēma (*GLS*). Nosēšanās darbība, izmantojot palielināta *GNSS* informāciju, lai sniegtu norādījumus lidmašīnai, pamatojoties uz tās sānisko un vertikālo *GNSS* novietojumu. (Galīgajam glisādes slīpumam tiek izmantota augstuma ģeometriskā atsaucē.)

OPS 1.440

Eksploatācija sliktas redzamības apstākļos – vispārēji eksploatācijas noteikumi

(Sk. OPS 1.440 1. pielikumu)

- a) Eksploatants veic II kategorijas eksploatāciju, kas nav II kategorijas standarta eksploatācija, vai III kategorijas eksploatāciju vienīgi tad, ja:
 - 1) katra attiecīgā lidmašīna ir sertificēta eksploatācijai ar lēmuma pieņemšanas augstumu zemāku par 200 pēdām vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma un tajā ir iekārtas, kas paredzētas saskaņā ar *CS-AWO* par eksploatāciju jebkuros laika apstākļos vai līdzvērtīgiem noteikumiem, ko apstiprinājusi Iestāde;
 - 2) ir izstrādāta un uzturēta piemērota sistēma, lai reģistrētu izdevušās un neizdevušās glisādes un/vai automātiskas nosēšanās gadījumus, lai kontrolētu vispārējo eksploatācijas drošību;
 - 3) eksploatāciju ir apstiprinājusi Iestāde;
 - 4) lidmašīnas apkalpē ir vismaz 2 piloti; un
 - 5) lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums ir noteikts ar radioaltimetru.
- b) Eksploatants neveic pacelšanos sliktas redzamības apstākļos – ja *RVR* ir mazāka nekā 150 m (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 200 m (D kategorijas lidmašīnām), izņemot gadījumus, ja to ir atļāvusi Iestāde.
- c) Eksploatants neveic pacelšanos apstākļos, kas ir sliktāki par I standarta kategorijas apstākļiem, izņemot gadījumus, ja to ir atļāvusi Iestāde.

OPS 1.445

Eksploatācija sliktas redzamības apstākļos – lidlauki

- a) Eksploatants izmanto lidlauku II vai III kategorijas eksploatācijai vienīgi gadījumos, ja lidlauku šādai eksploatācijai ir apstiprinājusi valsts, kurā lidlauks atrodas.
- b) Eksploatants pārliecinās, ka ir izstrādātas sliktas redzamības procedūras (*LVP*), un tās īsteno lidlaukos, kuros ir jāveic eksploatācija sliktas redzamības apstākļos.

OPS 1.450

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – mācības un kvalifikācija

(Sk. OPS 1.450 1. pielikumu)

Ekspluatants nodrošina, ka, pirms sliktas redzamības apstākļos notiek pacelšanās, ekspluatācija sliktākos apstākļos nekā I standarta kategorijas apstākļi, ekspluatācija, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, kā arī II un III kategorijas ekspluatācija:

- 1) katrs lidmašīnas apkalpes loceklis:
 - i) ir apguvis mācību kursu un atbilst 1. pielikumā paredzētajām pārbaudes prasībām, arī veicis mācības ar lidojuma simulēšanas iekārtu saistībā ar ekspluatāciju ierobežotas RVR/CMV apstākļos, kā arī ar lēmuma pieņemšanas augstumu, kas atbilst ekspluatanta apstiprinājumam; un
 - ii) ir kvalificēts saskaņā ar 1. pielikumu;
- 2) mācības un pārbaudes notiek saskaņā ar sīki izstrādātu mācību programmu, ko apstiprinājusi Iestāde un kas ir ietverta ekspluatācijas rokasgrāmatā. Šis mācību kurss ir papildinājums tam, kas paredzēts N apakšsadaļā; un
- 3) lidojuma apkalpes kvalifikācija atbilst darbības un lidmašīnas tipam.

OPS 1.455

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – ekspluatācijas procedūras

(Sk. OPS 1.455 1. pielikumu)

- a) Ekspluatantam ir jāizstrādā procedūras un norādes, ko izmantot, veicot pacelšanos sliktas redzamības apstākļos, glisādi, kurā izmanto EVS, ekspluatāciju sliktākos apstākļos nekā I standarta kategorijas apstākļi, ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, un II un III kategorijas ekspluatāciju. Šīm procedūrām ir jābūt ietvertām ekspluatācijas rokasgrāmatā, un tām jāietver lidojuma apkalpes locekļu pienākumi, vadot lidmašīnu pa zemi, veicot, attiecīgi, pacelšanos, glisādi, izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējieni un atkārtotu glisādi.
- b) Kapteinis pārlicinās, ka:
 - 1) vizuālo un nevizuālo ierīču stāvoklis ir pietiekams, pirms sākt pacelšanos sliktas redzamības apstākļos, glisādi, kurā izmanto EVS, glisādi sliktākos apstākļos nekā I standarta kategorijas apstākļi, glisādi, kas nav II kategorijas standarta glisāde, un II un III kategorijas glisādi;
 - 2) ir spēkā atbilstoši LVP saskaņā ar informāciju, kas saņemta no gaisa satiksmes dienestiem, pirms sākt pacelšanos sliktas redzamības apstākļos vai glisādi sliktākos apstākļos nekā I standarta kategorijas apstākļi, glisādi, kas nav II kategorijas standarta glisāde, vai II vai III kategorijas glisādi; un
 - 3) lidojuma apkalpes locekļi ir pietiekami kvalificēti, pirms sākt pacelšanos sliktas redzamības apstākļos ar RVR, kas mazāka par 150 m (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 200 m (D kategorijas lidmašīnām) vai glisādi, kurā izmanto EVS, glisādi sliktākos apstākļos nekā I standarta kategorijas apstākļi, glisādi, kas nav II kategorijas standarta glisāde, vai II vai III kategorijas glisādi.

OPS 1.460

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – obligātas iekārtas

- a) Ekspluatantam ekspluatācijas rokasgrāmatā ir jāietver obligātas iekārtas, kam jābūt darba kārtībā, sākot pacelšanos sliktas redzamības apstākļos vai glisādi, kurā izmanto EVS, glisādi sliktākos apstākļos nekā I standarta kategorijas apstākļi, glisādi, kas nav II kategorijas standarta glisāde, vai II vai III kategorijas glisādi atbilstoši AFM vai citam apstiprinātam dokumentam.
- b) Kapteinis pārlicinās, ka lidmašīnas un attiecīgās aviācijas sistēmas ir piemērotas, lai veiktu konkrēto ekspluatāciju.

OPS 1.465

Obligāti ekspluatācijas nosacījumi saskaņā ar VFR

(Sk. OPS 1.465 1. pielikumu)

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) lidojumus saskaņā ar VFR veic atbilstoši vizuālu lidojumu noteikumiem un saskaņā ar tabulu OPS 1.465 1. pielikumā;
- 2) īpašus lidojumus saskaņā ar VFR nesāk, ja redzamība ir mazāka par 3 km, un tos neveic citos gadījumos, ja redzamība ir mazāka nekā 1,5 km.

OPS 1.430 1. (vecais) pielikums

Obligāti lidlauku ekspluatācijas nosacījumi

- a) Obligāti pacelšanās nosacījumi
- 1) Vispārējās prasības
 - i) Ekspluatanta noteiktiem pacelšanās obligātajiem nosacījumiem ir jābūt izteiktiem kā redzamības vai RVR robežām, ņemot vērā visus attiecīgos faktorus katram lidlaukam, ko ir plānots izmantot, kā arī lidlauka raksturīgās iezīmes. Ja ir īpaša vajadzība izlidošanas un/vai piespiedu nosēšanās laikā redzēt šķēršļus un izvairīties no tiem, ir jāprecizē papildu apstākļi (piemēram, griesti).
 - ii) Kapteinis sāk pacelšanos vienīgi tad, ja laika apstākļi izlidošanas lidlaukā ir līdzvērtīgi vai labāki nekā spēkā esošie obligātie nosacījumi par nolaišanos minētajā lidlaukā, ja vien nav pieejams piemērots rezerves lidlauks.
 - iii) Ja ziņotā meteoroloģiskā redzamība ir mazāka par to, kas vajadzīga, lai veiktu pacelšanos, un RVR nav paziņota, pacelšanos var sākt tikai tad, ja kapteinis var noteikt, ka RVR/redzamība un pacelšanas skrejceļš ir līdzīgs vai labāks, nekā paredzēts obligātajos nosacījumos.
 - iv) Ja nav pieejams paziņojums par meteoroloģisko redzamību vai RVR, pacelšanos var sākt tikai gadījumā, ja kapteinis var noteikt, ka RVR/redzamība un pacelšanas skrejceļš ir līdzīgs vai labāks, nekā paredzēts obligātajos nosacījumos.
 - 2) Vizuālais kontakts. Pacelšanās obligātie nosacījumi ir jāizvēlas tā, lai nodrošinātu pietiekamu vadību un lai kontrolētu lidmašīnu, gan pārtraucot pacelšanos nelabvēlīgu apstākļu dēļ, gan turpinot pacelšanos gadījumā, ja notiek svarīgākā dzinēja kļūme.
 - 3) Obligātā RVR/redzamība
 - i) Attiecībā uz vairāku dzinēju lidmašīnām, kuru darbības raksturlielumi ir tādi, ka paceļoties svarīgākā dzinēja darbības traucējumu gadījumā jebkurā punktā lidmašīna var pārtraukt vai turpināt pacelšanos līdz augstumam līdz 1 500 pēdām virs lidlauka, ieturot attālumu līdz šķēršļiem drošās robežās, pacelšanās obligātie nosacījumi, ko noteicis ekspluatants, ir jāizsaka kā RVR/redzamības vērtības, kas nav mazākas par tiem, kas doti 1. tabulā, izņemot tos, kas noteikti 4) punktā:

1. tabula

RVR/redzamība paceļoties

Pacelšanās RVR/redzamība	
Lidlauka iekārtas	RVR/redzamība (3. piezīme)
Nulle (tikai dienā)	500 m
Skrejceļa malu apgaismojums un/vai centra līnijas marķējums	250/300 m (1. un 2. piezīme)
Skrejceļa mala un centra līnijas apgaismojums	200/250 m (1. piezīme)
Skrejceļa malu un centra līnijas apgaismojums un vairākkārtēja RVR informācija	150/200 m (1. un 4. piezīme)

1. piezīme. Lielākās vērtības attiecas uz D kategorijas lidmašīnām.

2. piezīme. Nakts ekspluatācijai ir jābūt ieslēgtām vismaz skrejceļa malu un skrejceļa beigu posma gaismām.

3. piezīme. Paziņotās RVR/redzamības vērtību, kas raksturo pacelšanās pirmo daļu, var aizstāt ar pilota novērtējumu.

4. piezīme. Paziņotās RVR lielumam ir jābūt sasniegtam attiecībā uz visiem atbilstošiem RVR ziņošanas punktiem, izņemot gadījumu, kas minēts 3. piezīmē.

- ii) Vairāku dzinēju lidmašīnām, kuru darbības raksturlielumi ir tādi, ka tās nevar ievērot a) 3) i) apakšpunkta nosacījumus, svarīgākā dzinēja defekta gadījumā var rasties vajadzība atkārtoti un tūlīt nosēsties un redzēt šķēršļus, un izvairīties no tiem pacelšanās zonā. Tādas lidmašīnas var ekspluatēt ar šādiem obligātiem ekspluatācijas nosacījumiem, ja tās atbilst kritērijiem attiecībā uz distances ieturēšanu no šķēršļiem, pieņemot, ka dzinējs atceļ darboties konkrētā augstumā. Ekspluatanta noteiktie obligātie pacelšanās nosacījumi ir jābalsta uz augstumu, no kāda var sākt neto pacelšanās trajektoriju, vienam dzinējam nedarbojoties. Izmantotie RVR obligātie nosacījumi nevar būt mazāki par vērtībām, kas dotas 1. tabulā vai 2. tabulā, izvēloties vienu no tām.

2. tabula

Pieņemtais dzinēja darbības izbeigšanās augstums virs skrejceļa pretstatā RVR/redzamībai

Pacelšanās RVR/redzamība – lidojuma trajektorija	
Pieņemtais dzinēja darbības izbeigšanās augstums virs pacelšanās skrejceļa	RVR/redzamība (2. piezīme)
< 50 pēdu	200 m
51–100 pēdu	300 m
101–150 pēdu	400 m
151–200 pēdu	500 m
201–300 pēdu	1 000 m
> 300 pēdu	1 500 m (1. piezīme)

1. piezīme. 1 500 m piemēro arī, ja nevar sākt pozitīvu pacelšanās trajektoriju.
2. piezīme. Paziņotās RVR/redzamības vērtību, kas raksturo pacelšanās pirmo daļu, var aizstāt ar pilota novērtējumu.

iii) Ja paziņotā RVR vai meteoroloģiskā redzamība nav pieejama, kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, ja var noteikt, ka faktiskie apstākļi atbilst spēkā esošiem obligātiem pacelšanās nosacījumiem.

4) Izņēmumi saistībā ar a) 3) i) punktu:

i) saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu un ja ir ievērotas A) līdz E) punktā ietvertās prasības, ekspluatants var samazināt pacelšanās obligātos nosacījumus līdz 125 m RVR (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 150 m RVR (D kategorijas lidmašīnām), ja:

- A) ir spēkā sliktas redzamības procedūras;
- B) ir ieslēgtas spilgtas skrejceļa viduslīnijas gaismas, kas izvietotas ar 15 m vai mazāku intervālu, un spilgtas malu gaismas, kas izvietotas ar 60 m vai mazāku intervālu;
- C) lidojuma apkalpes locekļi ir pietiekami sekmīgi beiguši mācības lidojuma simulācijas iekārtā;
- D) pacelšanās ieskrējiena sākumā no pilota kabīnes ir vizuāli redzams 90 m segments; un
- E) attiecībā uz visiem attiecīgiem RVR atsaucēs punktiem ir sasniegtas vajadzīgās RVR vērtības;

ii) saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu lidmašīnas ekspluatants, kas pacelšanās laikā izmanto apstiprinātu sānu novirzes vadības sistēmu, var izmantot mazākus obligātos pacelšanās nosacījumus līdz RVR, kas mazāka par 125 m (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 150 m (D kategorijas lidmašīnām), bet ne mazāku par 75 m – ja ir pieejama skrejceļa aizsardzība un iekārtas līdzīgas tām, kas vajadzīgas III kategorijas nolaišanās ekspluatācijai.

b) Neprecīza glisāde

1) Obligāti sistēmas nosacījumi

i) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka sistēmas obligātie nosacījumi attiecībā uz neprecīzas nosēšanās procedūrām, kas balstītas uz ILS izmantošanu bez glisādes trajektorijas (tikai LLZ), un ka VOR, NDB, SRA un VDF nav mazākas par 3. tabulā dotajām MDH vērtībām.

3. tabula

Obligāti sistēmas nosacījumi neprecīzas glisādes palīghīdzekļiem

Obligāti sistēmas nosacījumi	
Iekārtas	Mazākais MDH
ILS (bez glisādes trajektorijas – LLZ)	250 pēdu
SRA (pārtraucot pie 1/2 NM)	250 pēdu
SRA (pārtraucot pie 1 NM)	300 pēdu
SRA (pārtraucot pie 2 NM)	350 pēdu
VOR	300 pēdu
VOR/DME	250 pēdu
NDB	300 pēdu
VDF (QDM & QGH)	300 pēdu

- 2) Minimālais nolaišanās augstums. Eksploatantam ir jānodrošina, lai minimālais nolaišanās augstums neprecīzas glisādes metodei nebūtu zemāks par:
- OCH/OCL attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai
 - obligātiem sistēmas nosacījumiem.
- 3) Visuālais kontakts. Pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par MDA/MDH vienīgi gadījumā, ja ir skaidrs visuālais kontakts un ir skaidri identificējami vismaz šādi objekti saistībā ar izvēlēto skrejceļu:
- glisādes gaismu sistēmas elementi;
 - skrejceļa sliekšnis;
 - skrejceļa marķējums;
 - skrejceļa sliekšņa gaismas;
 - skrejceļa sliekšņa identifikācijas gaismas;
 - glisādes trajektorijas visuālais indikators;
 - nosēšanās zona vai nosēšanās zonas apzīmējumi;
 - nosēšanās zonas gaismas;
 - skrejceļa malu gaismas; vai
 - citas visuālas norādes, ko atzinusi Iestāde.
- 4) Obligātā RVR. Veicot neprecīzu nosēšanos, eksploatantam ir jāievēro šādas obligātas prasības:

4.a tabula

Neprecīzas glisādes RVR – lidlauku iekārtas ar pilnu funkcionalitāti

Obligāti neprecīzas glisādes nosacījumi. Lidlauku iekārtas ar pilnu funkcionalitāti (1., 5., 6. un 7. piezīme)				
MDH	RVR/lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pēdas	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300–449 pēdas	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450–649 pēdas	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 pēdu un augstāk	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

4.b tabula

Neprecīzas glisādes RVR – lidlauku iekārtas ar vidēju funkcionalitāti

Obligāti neprecīzas glisādes nosacījumi. Lidlauku iekārtas ar vidēju funkcionalitāti (2., 5., 6. un 7. piezīme)				
MDH	RVR/lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pēdas	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300–449 pēdas	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450–649 pēdas	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 pēdu un augstāk	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

4.c tabula

Neprecīzas glisādes RVR – lidlauku iekārtas ar elementāru funkcionalitāti

Obligāti neprecīzas glisādes nosacījumi Lidlauku iekārtas ar elementāru funkcionalitāti (3., 5., 6. un 7. piezīme)				
MDH	RVR/lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pēdas	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300–449 pēdas	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450–649 pēdas	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 pēdu un augstāk	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

4.d tabula

Neprecīzas glisādes RVR – glisādes apgaismojums ar nulles funkcionalitāti

Obligāti neprecīzas glisādes nosacījumi Glisādes apgaismojums ar nulles funkcionalitāti (4., 5., 6. un 7. piezīme)				
MDH	RVR/lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
250–299 pēdas	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300–449 pēdas	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450–649 pēdas	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 pēdu un augstāk	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

1. piezīme. Lidlauka iekārtas ar pilnu funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, HI/MI glisādes gaismas vismaz 720 m garā posmā, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas un skrejceļa beigu posma gaismas. Gaismām ir jābūt ieslēgtām.
2. piezīme. Lidlauka iekārtas ar vidēju funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, HI/MI glisādes gaismas 420–719 m garā posmā, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas un skrejceļa beigu posma gaismas. Gaismām ir jābūt ieslēgtām.
3. piezīme. Lidlauka iekārtas ar elementāru funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, HI/MI glisādes gaismas posmā, kas īsāks par 420 m, LI glisādes gaismas jebkāda garuma posmā, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas un skrejceļa beigu posma gaismas. Gaismām ir jābūt ieslēgtām.
4. piezīme. Glisādes apgaismojums ar nulles funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas, skrejceļa beigu posma gaismas – vai gaismu vispār nav.
5. piezīme. Tabulas ir piemērojamas tikai parastajām glisādēm ar nominālu nolaišanās leņķi ne lielāku par 4°. Lielākiem nolaišanās leņķiem parasti būs vajadzīgs, lai objekti saistībā ar nolaišanās trajektoriju (piemēram, PAPI) būtu vizuāli saskatāmi arī minimālā nolaišanās augstumā.
6. piezīme. Iepriekš sniegtie skaitļi ir pazīpotā RVR vai meteoroloģiskā redzamība, kas pārrēķināta RVR saskaņā ar h) punktu.
7. piezīme. 4.a, 4.b, 4.c un 4.d tabulā minētais MDH augstums attiecas uz sākotnējo aprēķināto MDH augstumu. Izvēloties ar to saistīto RVR, nav vajadzības noapaļot līdz tuvākām desmit pēdām, ko var veikt operatīvos nolūkos, piemēram, pārrēķinot MDA augstumā.

- 5) Eksploatācija naktī. Lai veiktu eksploatāciju naktī, ir jābūt ieslēgtām vismaz skrejceļa malu, skrejceļa sliekšņa un skrejceļa beigu posma gaismām.
- c) Precīza glisāde – I kategorijas eksploatācija
- 1) Vispārējās prasības. I kategorijas eksploatācija ir precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot ILS, MLS vai PAR ar lēmuma pieņemšanas augstumu ne mazāku par 200 pēdām un skrejceļa redzamību ne īsāku par 550 m.
 - 2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Eksploatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums I kategorijas precīzās glisādes metodei nebūtu mazāks kā:
 - i) minimāli pieļaujama lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā (AFM), ja tāds ir;
 - ii) minimāli pieļaujama augstums, līdz kuram var izmantot precīzas glisādes palīgīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta;
 - iii) OCH/OCL attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai
 - iv) 200 pēdu.

- 3) Vizuālais kontakts. Pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par I kategorijas lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts saskaņā ar c) 2) apakšpunktu, vienīgi gadījumā, ja pilotam ir skaidrs vizuālais kontakts un ir skaidri identificējams vismaz viens šāds objekts saistībā ar izvēlēto skrejceļu:
- i) glisādes gaismu sistēmas elementi;
 - ii) skrejceļa sliekšnis;
 - iii) skrejceļa sliekšņa marķējums;
 - iv) skrejceļa sliekšņa gaismas;
 - v) skrejceļa sliekšņa identifikācijas gaismas;
 - vi) glisādes trajektorijas vizuālais indikators;
 - vii) nosēšanās zona vai nosēšanās zonas apzīmējumi;
 - viii) nosēšanās zonas gaismas; vai
 - ix) skrejceļa malu gaismas.
- 4) Obligātā RVR. Veicot I kategorijas ekspluatāciju, ekspluatantam ir jāizmanto šādas tālākās obligāto nosacījumu vērtības:

5. tabula

RVR I kategorijas glisādei atkarībā no iekārtām uz zemes un lēmuma pieņemšanas augstuma (DH)

I kategorijas obligātie nosacījumi				
Lēmuma augstums (7. piezīme)	Funkcionalitāte lidlauka iekārtām/RVR (5. piezīme)			
	Pilnīga (1. un 6. piezīme)	Vidēja (2. un 6. piezīme)	Elementāra (3. un 6. piezīme)	Nulle (4. un 6. piezīme)
200 pēdu	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201–250 pēdu	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251–300 pēdu	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 pēda un augstāk	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

1. piezīme. Lidlauka iekārtas ar pilnu funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, HI/MI glisādes gaismas vismaz 720 m garā posmā, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas un skrejceļa beigu posma gaismas. Gaismām ir jābūt ieslēgtām.
2. piezīme. Lidlauka iekārtas ar vidēju funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, HI/MI glisādes gaismas 420–719 m garā posmā, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas un skrejceļa beigu posma gaismas. Gaismām ir jābūt ieslēgtām.
3. piezīme. Lidlauka iekārtas ar elementāru funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, HI/MI glisādes gaismas posmā, kas īsāks par 420 m, LI glisādes gaismas jebkāda garuma posmā, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas un skrejceļa beigu posma gaismas. Gaismām ir jābūt ieslēgtām.
4. piezīme. Glisādes apgaismojums ar nulles funkcionalitāti ietver skrejceļa apzīmējumus, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas, skrejceļa beigu posma gaismas – vai gaismu vispār nav.
5. piezīme. Iepriekš sniegtie skaitļi ir paziņotā RVR vai meteoroloģiskā redzamība, kas pārrēķināta RVR saskaņā ar h) punktu.
6. piezīme. Tabulas ir piemērojamas tikai parastajām glisādes metodēm ar nominālo nolaišanās leņķi, ne lielāku par 4°.
7. piezīme. Tabulā minētais DH attiecas uz sākotnēji aprēķināto DH. Izvēloties ar to saistīto RVR, nav jānoapaļo līdz tuvākajām desmit pēdām, ko var veikt operatīvos nolūkos (piemēram, pārrēķinot DA augstumā).

- 5) Eksploatācija, piedaloties vienam pilotam. Attiecībā uz eksploatāciju, piedaloties vienam pilotam, ekspluatantam ir jāaprēķina minimālā RVR visām glisādes metodēm saskaņā ar OPS 1.430 un šo pielikumu. RVR, kas mazāka nekā 800 m, nav atļauta, izņemot gadījumus, ja izmanto piemērotu autopilotu, apvienotu ar ILS vai MLS. Šādā piemēro gadījumā parastos obligātos nosacījumus. Piemērotais lēmuma pieņemšanas augstums nedrīkst būt mazāks nekā 1,25 x pieļaujamais minimālais autopilota izmantošanas augstums.
- 6) Eksploatācija naktī. Lai veiktu eksploatāciju naktī, ir jābūt ieslēgtām vismaz skrejceļa malu, skrejceļa sliekšņa un skrejceļa beigu posma gaismām.
- d) Precīza glisāde – II kategorijas eksploatācija
- 1) Vispārējās prasības. II kategorijas darbība ir precīza instrumentālā glisāde un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS:
- ar lēmuma pieņemšanas augstumu mazāku par 200 pēdām, bet ne mazāku par 100 pēdām; un
 - ar skrejceļa redzamību ne mazāku par 300 m.
- 2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Eksploatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums II kategorijas eksploatācijai nebūtu mazāks kā:
- pieļaujamais minimālais lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts AFM, ja tāds ir;
 - pieļaujamais minimālais augstums, līdz kādam var izmantot precīzas glisādes palīgīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta;
 - OCH/OCL attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
 - lēmuma pieņemšanas augstums, kurā lidojuma apkalpe drīkst strādāt; vai
 - 100 pēdu.
- 3) Vizuālais kontakts. Pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par II kategorijas lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts saskaņā ar d) 2) apakšpunktu, vienīgi gadījumā, ja var nodibināt un uzturēt vizuālu kontaktu ar šādiem objektiem: segments no vismaz 3 secīgām gaismām glisādes gaismu līnijas centrā vai nosēšanās zonas gaismas, vai skrejceļa centra līnijas gaismas, vai skrejceļa malu gaismas vai šo gaismu apvienojums. Vizuālā kontakta objektiem ir jāietver perpendikulārs zemes apgaismojuma sistēmas elements, t. i., glisādes apgaismojuma šķērsjosla vai skrejceļa sliekšnis, vai nosēšanās zonas apgaismojuma šjosla.
- 4) Obligātā RVR. Veicot II kategorijas eksploatāciju, ekspluatantam ir jāizmanto šādas zemākās pieļaujamās obligāto nosacījumu vērtības:

6. tabula

RVR II kategorijas glisādei atkarībā no lēmuma pieņemšanas augstuma (DH)

Obligāti II kategorijas nosacījumi		
Autopilots izmantots līdz pat augstumam, kas mazāks par DH (sk. 1. piezīmi)		
Lēmuma pieņemšanas augstums	RVR/lidmašīna A, B un C kategorija	RVR/lidmašīna D kategorija
100–120 pēdu	300 m	300 m (2. piezīme)/350 m
121–140 pēdu	400 m	400 m
141 pēda un augstāk	450 m	450 m

1. piezīme. Atsauce uz "Autopilots izmantots līdz pat augstumam, kas mazāks par DH" šajā tabulā nozīmē automātiskas lidojuma kontroles sistēmas nepārtrauktu izmantojumu līdz augstumam, kas nav lielāks par 80 % no piemērojamā DH. Tādējādi tehniskās lidojumderīguma prasības var ietekmēt piemēroto DH tādā ziņā, ka ir noteikts mazākais augstums, kurā var izmantot automātisku lidojuma kontroles sistēmu.

2. piezīme. Veicot automātisku nosēšanos, D kategorijas lidmašīnām var izmantot 300 m.

- e) Precīzā glisāde – III kategorijas ekspluatācija
- 1) Vispārējās prasības. III kategorijas ekspluatāciju iedala šādi:
 - i) III A kategorijas ekspluatācija. Precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*:
 - A) ar lēmuma pieņemšanas augstumu mazāku par 100 pēdām; un
 - B) ar skrejceļa redzamību ne mazāku par 200 m.
 - ii) III kategorijas B ekspluatācija. Precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*:
 - A) ar lēmuma pieņemšanas augstumu mazāku par 50 pēdām vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma; un
 - B) ar skrejceļa redzamību mazāku par 200 m, bet ne mazāku par 75 m.

Piezīme. Ja lēmuma pieņemšanas augstums (*DH*) un skrejceļa redzamība (*RVR*) nav vienā un tajā pašā kategorijā, tad, nosakot darbības kategoriju, vadās pēc *RVR*.
 - 2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Ekspluatācijai, kurā izmanto lēmuma pieņemšanas augstuma vērtību, ekspluatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums nebūtu mazāks par:
 - i) pieļaujamo minimālo lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts *AFM*, ja tāds ir;
 - ii) pieļaujamo minimālo augstumu, līdz kādam var izmantot precīzas glisādes palīg līdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta; vai
 - iii) lēmuma pieņemšanas augstumu, kādā lidojuma apkalpe drīkst strādāt.
 - 3) Ekspluatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma. Ekspluatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma var veikt tikai tad, ja:
 - i) ekspluatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma ir atļauta lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā;
 - ii) nosēšanās palīg līdzekļi un lidlauka iekārtas ir piemērotas, lai veiktu ekspluatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma; un
 - iii) ekspluatantam ir apstiprinājums III kategorijas ekspluatācijai bez lēmuma pieņemšanas augstuma.

Piezīme. III kategorijas skrejceļa gadījumā var pieņemt, ka tehniski iespējams veikt ekspluatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma, izņemot gadījumus, ja tas ir īpaši ierobežots ar publikāciju *AIP* vai *NOTAM*.
 - 4) Vizuālais kontakts
 - i) IIIA kategorijas ekspluatācijai un IIIB kategorijas ekspluatācijai ar pasīvām droša lidojuma kontroles sistēmām pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts saskaņā ar e) 2) apakšpunktu, vienīgi gadījumos, ja ir nodibināts vizuāls kontakts – un to var uzturēt – ar lidlauka apgaismojuma objektiem, kas ietver segmentu no vismaz 3 secīgi izvietotām gaismām nosēšanās gaismu centra līnijā vai nosēšanās zonas gaismas, vai skrejceļa centra līnijas gaismas, vai skrejceļa malu gaismas, vai šo gaismu apvienojumu.
 - ii) IIIB kategorijas ekspluatācijai ar operatīvām droša lidojuma kontroles sistēmām, izmantojot lēmuma pieņemšanas augstumu, pilots drīkst turpināt nosēšanos zemāk par lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts saskaņā ar e) 2) apakšpunktu, ja ir nodibināts vizuāls kontakts – un to var uzturēt – ar lidlauka apgaismojuma objektiem, kas ir vismaz centra līnijas gaismas.
 - iii) III kategorijas ekspluatācijai bez lēmuma pieņemšanas augstuma pirms nolaišanās nav vajadzības pēc vizuāla kontakta ar skrejceļu.

- 5) Obligātā RVR. Mazākais pieļaujamais minimums, kas jāizmanto ekspluatantam III kategorijas ekspluatācijai:

7. tabula

RVR III kategorijas glisādei atkarībā no DH un izskrējiena kontroles/vadības sistēmas

Obligāti III kategorijas nosacījumi			
Glisādes kategorija	Lēmuma pieņemšanas augstums (pēdās) (2. piezīme)	Izskrējiena kontroles/vadības sistēma	RVR (m)
III A	Mazāks par 100 pēdām	Nav vajadzīgs	200 m
III B	Mazāks par 100 pēdām	Pasīva droša	150 m (1. piezīme)
III B	Mazāks par 50 pēdām	Pasīva droša	125 m
III B	Mazāks par 50 pēdām vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma	Operatīva droša	75 m

1. piezīme. Lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar CS-AWO 321 b) 3) apakšpunktu ekspluatācijai jebkuros laika apstākļos.

2. piezīme. Lidojuma kontroles sistēmas redundanci nosaka saskaņā ar CS-AWO ekspluatācijai jebkuros laika apstākļos pēc mazākā pieļaujamā sertificētā lēmuma pieņemšanas augstuma.

- f) Riņķošana

- 1) Mazākais pieļaujamais lielums, kas jāizmanto ekspluatantam attiecībā uz riņķošanu, ir:

8. tabula

Redzamība un riņķošanas MDH atkarībā no lidmašīnas kategorijas

	Lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
MDH	400 pēdu	500 pēdu	600 pēdu	700 pēdu
Obligātā meteoroloģiskā redzamība	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

- 2) Riņķošana pa paredzētām trajektorijām ir akceptēta procedūra šī punkta nozīmē.

- g) Vizuāla glisāde. Ekspluatants vizuālai glisādei neizmanto par 800 m mazāku RVR.

- h) Ziņotās meteoroloģiskās redzamības pārrēķināšana RVR

- 1) Ekspluatantam ir jānodrošina, lai meteoroloģisko redzamību RVR pārrēķināšanai neizmantotu pacelšanās obligāto nosacījumu, II vai III kategorijas obligāto nosacījumu aprēķināšanai vai tad, ja ir pieejama paziņotā RVR.

Piezīme. Ja ziņotā RVR ir lielāka par lidlauka ekspluatanta aplēsto maksimālo vērtību, piemēram, "RVR ir vairāk nekā 1 500 metri", šajā sakarā to neuzskata par paziņoto RVR un var izmantot pārrēķina tabulu.

- 2) Pārrēķinot meteoroloģisko redzamību par RVR visos citos apstākļos, kas nav minēti h) 1) apakšpunktā, ekspluatantam ir jānodrošina, ka tiek izmantota šāda tabula:

9. tabula

Redzamības pārrēķināšana RVR

Apgaismojuma elementi ekspluatācijā	RVR = ziņotā meteoroloģiskā redzamība x	
	Dienā	Naktī
HI glisāde un skrejceļa apgaismojums	1,5	2,0
Jebkāds apgaismojums, kas nepieder pie iepriekš minētā	1,0	1,5
Bez apgaismojuma	1,0	Nav piemērojams

OPS 1.430 1. (jaunais) pielikums

Obligāti lidlauku ekspluatācijas nosacījumi

- a) Obligāti pacelšanās nosacījumi
- 1) Vispārējās prasības
 - i) Ekspluatanta noteiktiem pacelšanās obligātajiem nosacījumiem ir jābūt izteiktiem kā redzamības vai RVR robežām, ņemot vērā visus attiecīgos faktorus katram lidlaukam, ko ir plānots izmantot, kā arī lidlauka raksturīgās iezīmes. Ja ir īpaša vajadzība izlidošanas un/vai piespiedu nosēšanās laikā redzēt šķēršļus un izvairīties no tiem, ir jāprecizē papildu apstākļi (piemēram, griesti).
 - ii) Kapteinis sāk pacelšanos vienīgi tad, ja laika apstākļi izlidošanas lidlaukā ir līdzvērtīgi vai labāki nekā spēkā esošie obligātie nosacījumi par nolaišanos minētajā lidlaukā, ja vien nav pieejams piemērots rezerves lidlauks.
 - iii) Ja ziņotā meteoroloģiskā redzamība ir mazāka par to, kas vajadzīga, lai veiktu pacelšanos, un RVR nav paziņota, pacelšanos var sākt tikai tad, ja kapteinis var noteikt, ka RVR/redzamība un pacelšanās skrejceļš ir līdzīgs vai labāks, nekā paredzēts obligātajos nosacījumos.
 - iv) Ja nav pieejams paziņojums par meteoroloģisko redzamību vai RVR, pacelšanos var sākt tikai gadījumā, ja kapteinis var noteikt, ka RVR/redzamība un pacelšanās skrejceļš ir līdzīgs vai labāks, nekā paredzēts obligātajos nosacījumos.
 - 2) Visuālais kontakts. Pacelšanās obligātie nosacījumi ir jāizvēlas tā, lai nodrošinātu pietiekamu vadību un lai kontrolētu lidmašīnu, gan pārtraucot pacelšanos nelabvēlīgu apstākļu dēļ, gan turpinot pacelšanos gadījumā, ja notiek svarīgākā dzinēja kļūme.
 - 3) Obligātā RVR/redzamība
 - i) Attiecībā uz vairāku dzinēju lidmašīnām, kuru darbības raksturlielumi ir tādi, ka paceļoties svarīgākā dzinēja darbības traucējumu gadījumā jebkurā punktā lidmašīna var pārtraukt vai turpināt pacelšanos līdz augstumam līdz 1 500 pēdām virs lidlauka, ieturot attālumu līdz šķēršļiem drošās robežās, pacelšanās obligātie nosacījumi, ko noteicis ekspluatants, ir jāizsaka kā RVR/redzamības vērtības, kas nav mazākas par tiem, kas doti 1. tabulā, izņemot tos, kas noteikti 4) punktā:

1. tabula

RVR/redzamība paceļoties

Pacelšanās RVR/redzamība	
Lidlauka iekārtas	RVR/redzamība (3. piezīme)
Nulle (tikai dienā)	500 m
Skrejceļa malu apgaismojums un/vai centra līnijas marķējums	250/300 m (1. un 2. piezīme)
Skrejceļa mala un centra līnijas apgaismojums	200/250 m (1. piezīme)
Skrejceļa malu un centra līnijas apgaismojums un vairākkārtēja RVR informācija	150/200 m (1. un 4. piezīme)

1. piezīme. Lielākās vērtības attiecas uz D kategorijas lidmašīnām.
 2. piezīme. Nakts ekspluatācijai ir jābūt ieslēgtām vismaz skrejceļa malu un skrejceļa beigu posma gaismām.
 3. piezīme. Paziņotās RVR/redzamības vērtību, kas raksturo pacelšanās pirmo daļu, var aizstāt ar pilota novērtējumu.
 4. piezīme. Paziņotās RVR lielumam ir jābūt sasniegtam attiecībā uz visiem atbilstošiem RVR ziņošanas punktiem, izņemot gadījumu, kas minēts 3. piezīmē.

- ii) Vairāku dzinēju lidmašīnām, kuru darbības raksturlielumi ir tādi, ka tās nevar ievērot a) 3) i) apakšpunkta nosacījumus, svarīgākā dzinēja defekta gadījumā var rasties vajadzība atkārtoti un tūlīt nosēsties un redzēt šķēršļus, un izvairīties no tiem pacelšanās zonā. Tādas lidmašīnas var ekspluatēt ar šādiem obligātajiem ekspluatācijas nosacījumiem, ja tās atbilst kritērijiem attiecībā uz distances ieturēšanu no šķēršļiem, pieņemot, ka dzinējs atceļ darboties konkrētā augstumā. Ekspluatanta noteiktie obligātie pacelšanās nosacījumi ir jābalsta uz augstumu, no kāda var sākt neto pacelšanās trajektoriju, vienam dzinējam nedarbojoties. Izmantotie RVR obligātie nosacījumi nevar būt mazāki par vērtībām, kas dotas 1. tabulā vai 2. tabulā, izvēloties vienu no tām.

2. tabula

Pieņemtais dzinēja darbības izbeigšanās augstums virs skrejceļa pretstatā RVR/redzamībai

Pacelšanās RVR/redzamība	
Pieņemtais dzinēja darbības izbeigšanās augstums virs pacelšanās skrejceļa	RVR/redzamība (2. piezīme)
< 50 pēdu	200 m
51–100 pēdu	300 m
101–150 pēdu	400 m
151–200 pēdu	500 m
201–300 pēdu	1 000 m
> 300 pēdu	1 500 m (1. piezīme)

1. piezīme. 1 500 m piemēro arī, ja nevar sākt pozitīvu pacelšanās trajektoriju.

2. piezīme. Paziņotās RVR/redzamības vērtību, kas raksturo pacelšanās pirmo daļu, var aizstāt ar pilota novērtējumu.

iii) Ja paziņotā RVR vai meteoroloģiskā redzamība nav pieejama, kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, ja var noteikt, ka faktiskie apstākļi atbilst spēkā esošiem obligātiem pacelšanās nosacījumiem.

4) Izņēmumi saistībā ar a) 3) i) punktu:

i) saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu un ja ir ievērotas A) līdz E) punktā ietvertās prasības, ekspluatants var samazināt pacelšanās obligātos nosacījumus līdz 125 m RVR (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 150 m RVR (D kategorijas lidmašīnām), ja:

A) ir spēkā sliktas redzamības procedūras;

B) ir ieslēgtas spilgtas skrejceļa viduslīnijas gaismas, kas izvietotas ar 15 m vai mazāku intervālu, un spilgtas malu gaismas, kas izvietotas ar 60 m vai mazāku intervālu;

C) lidojuma apkalpes locekļi ir pietiekami sekmīgi beiguši mācības lidojuma simulācijas iekārtā;

D) pacelšanās ieskrējiena sākumā no pilota kabīnes ir vizuāli redzams 90 m segments; un

E) attiecībā uz visiem attiecīgiem RVR atsaucēs punktiem ir sasniegtas vajadzīgās RVR vērtības;

ii) saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu lidmašīnas ekspluatants, kas pacelšanās laikā izmanto:

A) apstiprinātu sānu novirzes vadības sistēmu vai

B) apstiprinātu HUD/HUDLS ierīci, var izmantot mazākus obligātos pacelšanās nosacījumus līdz RVR, kas mazāka par 125 m (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 150 m (D kategorijas lidmašīnām), bet ne mazāku par 75 m – ja ir pieejama skrejceļa aizsardzība un iekārtas, līdzīgas tām, kas vajadzīgas III kategorijas nolaišanās ekspluatācijai.

b) I kategorijas, APV un neprecīzas glisādes darbības

1) I kategorijas glisādes darbība ir precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) vai PAR ar lēmuma pieņemšanas augstumu, kas nav zemāks par 200 pēdām, un RVR, kas nav mazāks par 550 m, izņemot gadījumus, kad to atļauj Iestāde.

2) Neprecīzas glisādes (NPA) darbība ir instrumentāla glisāde, izmantojot jebkuru no 3. tabulā (Obligāti sistēmas nosacījumi) aprakstītajām iespējām, ar MDH vai DH, kas nav mazāks par 250 pēdām, un RVR/CMV, kas nav mazāks par 750 m, izņemot gadījumus, kad to atļauj Iestāde.

- 3) APV darbība ir instrumentāla glisāde, kurā izmanto sānu un vertikālās novirzes vadību, bet kura neatbilst precīzas glisādes un nosēšanās darbībām izvirzītajām prasībām, ar *DH* augstumu ne mazāku par 250 pēdām un skrejceļa redzamību ne īsāku par 600 m, izņemot gadījumus, kad to atļauj Iestāde.
- 4) Lēmuma pieņemšanas augstums (*DH*). Eksploatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums glisādei nebūtu mazāks kā:
- i) minimāli pieļaujama augstums, līdz kuram var izmantot glisādes palīgīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta; vai
 - ii) *OCH* attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai
 - iii) attiecīgos gadījumos – glisādes procedūras publicētais lēmuma pieņemšanas augstums; vai
 - iv) 200 pēdu I kategorijas glisādes darbībām; vai
 - v) obligātā sistēmas vērtībā 3. tabulā; vai
 - vi) minimāli pieļaujama lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā (*AFM*), ja tāds ir;
- no iepriekšminētajām izvēloties vislielāko vērtību.
- 5) Minimālais nolaišanās augstums. Eksploatantam ir jānodrošina, lai minimālais nolaišanās augstums glisādei nebūtu zemāks par:
- i) *OCH* attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai
 - ii) obligātā sistēmas vērtībā 3. tabulā; vai
 - iii) minimāli pieļaujama nolaišanās augstums, kas norādīts lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā (*AFM*), ja tāds ir;
- no iepriekšminētajām izvēloties vislielāko vērtību.
- 6) Vizuālais kontakts. Pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par *MDA/MDH* vienīgi gadījumā, ja ir skaidrs vizuālais kontakts un ir skaidri identificējami vismaz šādi objekti saistībā ar izvēlēto skrejceļu:
- i) glisādes gaismu sistēmas elementi;
 - ii) skrejceļa sliekšnis;
 - iii) skrejceļa sliekšņa marķējums;
 - iv) skrejceļa sliekšņa gaismas;
 - v) skrejceļa sliekšņa identifikācijas gaismas;
 - vi) glisādes trajektorijas vizuālais indikators;
 - vii) nosēšanās zona vai nosēšanās zonas apzīmējumi;
 - viii) nosēšanās zonas gaismas;
 - ix) skrejceļa malu gaismas; vai
 - x) cita veida Iestādei pieņemami objekti.

3. tabula

Obligātie sistēmas nosacījumi pretstatā iekārtām

Obligātie sistēmas nosacījumi	
Iekārtas	Mazākais DH/MDH
Kursa radiobāka ar vai bez DME	250 pēdu
SRA (pārtraucot pie 1/2 NM)	250 pēdu
SRA (pārtraucot pie 1 NM)	300 pēdu
SRA (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350 pēdu
RNAV/LNAV	300 pēdu
VOR	300 pēdu
VOR/DME	250 pēdu
NDB	350 pēdu
NDB/DME	300 pēdu
VDF	350 pēdu

c) Kritēriji RVR/pārvērstās meteoroloģiskās redzamības noteikšanai (atsauce uz 6. tabulu)

1) Lai varētu piemērot mazākās pieļaujamās RVR/CMV vērtības, kas uzskaitītas 6. tabulā (kas piemērojamas katrai glisādes metožu grupai), instrumentālajai glisādei jāatbilst vismaz šādām prasībām attiecībā uz iekārtām un apstākļiem:

i) instrumentālās glisādes ar nominālo leņķi līdz 4,5° ieskaitot A un B kategorijas lidmašīnām vai 3,77° C un D kategorijas lidmašīnām, izņemot gadījumus, kad Iestāde ir apstiprinājusi citus glisādes trajektorijas leņķus, izmantojot šādas iekārtas:

A) ILS/MLS/GLS/PAR; vai

B) APV; un

ja glisādes pēdējā posma trajektorijas nobīde nav lielāka par 15 grādiem A un B kategorijas lidmašīnām un 5 grādiem C un D kategorijas lidmašīnām;

ii) instrumentālās glisādes, ko veic, izmantojot CDFA metodi ar nominālo leņķi līdz 4,5° ieskaitot A un B kategorijas lidmašīnām vai 3,77° C un D kategorijas lidmašīnām, izņemot gadījumus, kad Iestāde ir apstiprinājusi citus glisādes trajektorijas leņķus, izmantojot šādas iekārtas: NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA vai RNAV/LNAV, ar galīgās glisādes segmentu vismaz 3 NM, kas arī atbilst šādiem kritērijiem:

A) glisādes noslēguma posma trajektorijas nobīde nav lielāka par 15 grādiem A un B kategorijas lidmašīnām un 5 grādiem C un D kategorijas lidmašīnām; un

B) ir pieejams FAF vai cits piemērots kontrolpunkts, kur tiek sāka augstuma samazināšana, vai ir pieejams attālums līdz THR, izmantojot FMS/RNAV vai DME; un

C) ja MAPt nosaka pēc laika, attālums no FAF līdz THR ir ≤ 8 NM;

iii) instrumentālās glisādes metodes, kur izmantotās iekārtas ir NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA vai RNAV/LNAV, bet kas neatbilst iepriekšminētā c) 1) ii) punkta kritērijiem, vai kurām MDH ≥ 1 200 pēdu.

2) Atkārtotu glisādi pēc glisādes veikšanas saskaņā ar CDFA metodi izpilda, kad tiek sasniegts lēmuma pieņemšanas augstums vai MAPt, atkarībā no tā, kurš nosacījums izpildīts pirmais. Atkārtotas glisādes sānu daļu jāveic caur MAPt, izņemot gadījumus, kur glisādes shēmā norādīts citādi.

d) RVR/CMV/redzamības obligāto vērtību noteikšana I kategorijas, APV un neprecīzās glisādes darbībām

1) Obligātā RVR/CMV/redzamības vērtība ir lielākā vērtība, kas iegūta no 5. vai 6. tabulas, bet kas attiecīgos gadījumos nav lielāka par maksimālo vērtību 6. tabulā.

- 2) Vērtības 5. tabulā iegūst, izmantojot šādu formulu:

$$\text{Obligātā RVR/redzamība (m)} = [(DH/MDH (\text{pēdas}) \times 0,3048) / \tan \alpha] - \text{glisādes apgaismojuma garums (m)}$$

1. *piezīme.* α ir aprēķina leņķis, kura standarta vērtība ir 3,00 grādi, kas tiek pakāpeniski palielināta

- 3) Ar Iestādes piekrišanu formulā var izmantot faktisko glisādes leņķi un/vai konkrēta skrejceļa glisādes apgaismojuma faktisko garumu.
- 4) Ja glisādi veic ar horizontāla lidojuma segmentu *MDA/H* līmenī vai augstāk, obligātajai *RVR/CMV* vērtībai, ko iegūst, piemērojot 5. un 6. tabulu, A un B kategorijas lidmašīnām pieskaita 200 metrus, bet C un D kategorijas lidmašīnām – 400 metrus.

Piezīme. Pieskaitītā vērtība atbilst laikam/attālumam, kas vajadzīgs, lai ievadītu lidmašīnu glisādes pēdējā posmā.

- 5) *RVR*, kas ir mazāks par 750 metriem, kā norādīts 5. tabulā, drīkst izmantot šādos gadījumos:
- i) I kategorijas glisādes darbībām skrejceļos ar *FALS* (sk. tālāk), skrejceļa piezemēšanās zonas apgaismojumu (*RTZL*) un skrejceļa viduslīnijas apgaismojumu (*RCLL*) ar nosacījumu, ka *DH* nav lielāks par 200 pēdām; vai
 - ii) I kategorijas glisādes darbībām skrejceļos bez *RTZL* un *RCLL*, ja izmanto apstiprinātu *HUDLS* vai ekvivalentu apstiprinātu sistēmu vai ja glisādi izpilda, izmantojot autopilotu vai liddirektoru ar *DH* vērtību, kas vienāda vai lielāka par 200 pēdām. *ILS* nedrīkst paredzēt kā iekārtas ar ierobežotu funkcionalitāti; vai
 - iii) darbībām ar *APV* glisādes metodi skrejceļos ar *FALS*, *RTZL* un *RCLL*, izmantojot apstiprinātu *HUD*.
- 6) Iestāde var apstiprināt *RVR* vērtības, kas ir zemākas par 5. tabulā norādītajām, ja ekspluatācijā izmanto *HUDLS* un automātisku nosēšanas saskaņā ar šī pielikuma e) punktu.
- 7) Pie vizuāliem palīgīdzekļiem pieder skrejceļa standarta dienas marķējums un glisādes un skrejceļa apgaismojums (skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas, skrejceļa beigu posma gaismas un dažos gadījumos arī nosēšanās zonas un/vai skrejceļa viduslīnijas gaismas). Pieņemamās glisādes gaismu konfigurācijas ir klasificētas un uzskaitītas tālāk 4. tabulā.
- 8) Neskarot iepriekšminētā d) 7) punkta prasības, iestāde var atļaut izmantot *RVR* vērtības, kas attiecas uz glisādes apgaismojuma sistēmām ar elementāru funkcionalitāti (*BALS*) tādos skrejceļos, kur reljefa vai ūdens dēļ glisādes gaismu garums ir mazāks par 210 m, bet kur ir pieejama vismaz viena šķērsjosla.
- 9) Ekspluatācijai naktī vai jebkurai ekspluatācijai, kur ir vajadzīgas skrejceļa vai glisādes gaismas, gaismām jābūt ieslēgtām un darba kārtībā, izņemot gadījumos, kas paredzēti 6.a tabulā.

4. tabula

Glisādes gaismu sistēmas

Iekārtu OPS klase	Glisādes gaismu garums, konfigurācija un spilgtums
<i>FALS</i> (glisādes gaismu sistēma ar pilnu funkcionalitāti)	ICAO: I kategorijas precīzās glisādes apgaismojuma sistēma (<i>HIALS</i> 720 m \geq) viduslīnija ar attāluma atzīmēm, viduslīnija ar līnijuguni
<i>IALS</i> (glisādes gaismu sistēma ar vidēju funkcionalitāti)	ICAO: vienkāršas glisādes apgaismojuma sistēma (<i>HIALS</i> 420–719 m) viena avota gaismas, līnijuguns
<i>BALS</i> (glisādes apgaismojums ar elementāru funkcionalitāti)	Jebkura cita glisādes apgaismojuma sistēma (<i>HIALS</i> , <i>MIALS</i> vai <i>ALS</i> 210–419 m)
<i>NALS</i> (glisādes apgaismojums ar nulles funkcionalitāti)	Jebkura cita glisādes apgaismojuma sistēma (<i>HIALS</i> , <i>MIALS</i> vai <i>ALS</i> < 210 m) vai bez glisādes apgaismojuma

5. tabula

RVR/CMV (sk. 11. tabulu) pretstatā DH/MDH

DH vai MDH			Apgaismojuma iekārtas klase			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Sk. d) 5), d) 6) un d) 10) punktu par RVR < 750 m			
Pēdas			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 un vairāk			5 000	5 000	5 000	5 000

6. tabula

Minimālā un maksimālā piemērojamā RVR/pārvērstā meteoroloģiskā redzamība (sk. 11. tabulu) visām instrumentālajām glisādēm līdz I kategorijas obligātajām vērtībām (zemākās un augstākās izslēgšanas robežvērtības):

Iekārta/apstākļi	RVR/CMV (m)	Lidmašīnu kategorija			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR un APV	Min.	Saskaņā ar 5. tabulu			
	Maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV ar procedūru, kas atbilst c) 1) ii) punkta kritērijiem:	Min.	750	750	750	750
	Maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — kas neatbilst c) 1) ii) punkta kritērijiem, vai — ar DH vai MDH \geq 1 200 pēdām	Min.	1 000	1 000	1 200	1 200
	Maks.	Saskaņā ar 5. tabulu, ja izmanto CDFa metodi, pretējā gadījumā 5. tabulas vērtībām jāpieskaita 200 vai 400 m, bet iegūtā vērtība nedrīkst pārsniegt 5 000 m.			

6.a tabula

Iekārtu bojājumi vai funkcionalitātes samazināšanās – ietekme uz obligātajām nosēšanas vērtībām:

Iekārta, ko skar bojājumi vai funkcionalitātes samazināšanās (1. piezīme)	Ietekme uz obligātajām nosēšanas vērtībām				
	IIIB kategorija (2. piezīme)	IIIA kategorija	II kategorija	I kategorija	Neprecīza
ILS rezerves raidītājs	Nav atļauts		Neietekmē		
Ārējā atzīme	Neietekmē, ja aizstāj ar publicētu ekvivalentu pozīciju				Neattiecinā
Vidējā atzīme	Neietekmē				Neietekmē, ja vien nelieto kā MAPT
Nosēšanas zonas RVR novērtēšanas sistēma	Var īslaicīgi aizstāt ar viduspunkta RVR, ja to atļauj valsts, kurā atrodas lidlauks. Par RVR var ziņot pēc cilvēku veiktiem novērojumiem			Neietekmē	
Viduspunkta vai apstāšanās beigu punkta RVR	Neietekmē				
Izmantojamā skrejceļa anemometrs	Neietekmē, ja ir pieejama cita uz zemes esoša iekārta				
Apakšējās mākoņu robežas augstummērītājs	Neietekmē				
Glisādes gaismas	Nav atļauts ekspluatācijai ar DH > 50 pēdu	Nav atļauts		Obligātās vērtības tāpat kā iekārtām ar nulles funkcionalitāti	
Glisādes gaismas, izņemot pēdējos 210 m	Neietekmē		Nav atļauts		Obligātās vērtības tāpat kā iekārtām ar nulles funkcionalitāti
Glisādes gaismas, izņemot pēdējos 420 m	Neietekmē			Obligātās vērtības tāpat kā iekārtām ar vidēju funkcionalitāti	

Iekārta, ko skar bojājumi vai funkcionalitātes samazināšanās (1. piezīme)	Ietekme uz obligātajām nosēšanas vērtībām				
	IIIB kategorija (2. piezīme)	IIIA kategorija	II kategorija	I kategorija	Neprecīza
Glisādes gaismu rezerves enerģijas apgāde	Neietekmē				
Visa skrejceļa apgaismes sistēmas	Neietekmē			Dienā – obligātās vērtības tāpat kā iekārtām ar nulles funkcionalitāti Naktī – nav atļauts	
Malu gaismas	Tikai dienā; naktī – nav atļauts				
Viduslīnijas gaismas	Dienā – RVR jābūt 300 m Naktī – nav atļauts		Dienā – RVR jābūt 300 m Naktī – 550 m	Neietekmē	
Atstarpe starp viduslīniju gaismām palielinās līdz 30 m	RVR 150 m	Neietekmē			
Nosēšanās zonas gaismas	Dienā – RVR jābūt 200 m Naktī – 300 m	Dienā – RVR jābūt 300 m Naktī – 550 m		Neietekmē	
Skrejceļa gaismu rezerves enerģijas apgāde	Nav atļauts			Neietekmē	
Braukšanas pa zemi gaismu sistēma	Neietekmē, izņemot aizkavēšanos mazākas pārvietošanās intensitātes dēļ				

1. piezīme. 6.a tabulai piemērojamie nosacījumi:

- a) vairāki vienlaicīgi skrejceļa gaismu bojājumi, kuri nav norādīti 6.a tabulā, nav pieņemami;
- b) glisādes un skrejceļa gaismu trūkumus risina atsevišķi;
- c) II vai III kategorijas ekspluatācija. Nav pieļaujami skrejceļa gaismu trūkumi reizē ar RVR novērtēšanas iekārtas trūkumiem;
- d) trūkumi, kas neattiecas uz ILS, ietekmē tikai RVR, nevis DH.

2. piezīme. IIIB kategorijas ekspluatācijai bez DH ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnām, kam atļauts veikt ekspluatāciju bez DH ar mazākajiem RVR ierobežojumiem, attiecībā uz 6.a tabulas saturu piemēro šādus kritērijus:

- a) RVR. Lidostā jābūt pieejamai vismaz vienai RVR vērtībai;
- b) skrejceļa gaismas:
 - i) ja nedarbojas skrejceļa malu gaismas vai viduslīnijas gaismas – dienā RVR vērtība ir 200 m; naktī – nav atļauts;
 - ii) ja nedarbojas TDZ gaismas – bez ierobežojumiem;
 - iii) iii) ja skrejceļa gaismām nav rezerves enerģijas apgādes – dienā – RVR 200 m; naktī – nav atļauts.

10) Lidojumi ar viena pilota apkalpi. Lidojumiem ar viena pilota apkalpi ekspluatantam jāaprēķina obligātā RVR/redzamība visām glisādēm saskaņā ar OPS 1.430 un šo pielikumu.

i) I kategorijas glisādēm var izmantot RVR, kas mazāks par 800 metriem, kā norādīts 5. tabulā, ar nosacījumu, ka vismaz līdz attiecīgajam DH tiek izmantota vismaz viena no šīm ierīcēm:

A) piemērots autopilots kopā ar ILS vai MLS, kas nav paredzēts kā ierobežotas funkcionalitātes ierīce; vai

B) apstiprināta HUDLS (attiecīgos gadījumos iekļaujot EVS) vai līdzvērtīga apstiprināta sistēma;

ii) ja nav pieejamas RTZL un/vai RCLL, obligātā RVR/CMV nav mazāka par 600 m;

iii) APV darbībām skrejceļos ar FALS, RTZL un RCLL var izmantot RVR, kas mazāka par 800 metriem, kā norādīts 5. tabulā, ja tiek izmantota apstiprināta HUDLS vai līdzvērtīga apstiprināta sistēma vai ja tiek izpildīta kombinēta glisāde līdz DH, kas vienāds ar 250 pēdām vai lielāks.

e) Eksploatācija par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos

1) Lēmuma pieņemšanas augstums

Eksploatācijai par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos lēmuma pieņemšanas augstums nedrīkst būt zemāks kā:

- i) pieļaujamais minimālais lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts AFM, ja tāds ir; vai
- ii) pieļaujamais minimālais augstums, līdz kādam var izmantot precīzas glisādes palīglīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta; vai
- iii) OCH attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai
- iv) lēmuma pieņemšanas augstums, kurā lidojuma apkalpe drīkst strādāt; vai
- v) 200 pēdu;

no iepriekšminētajām izvēloties vislielāko vērtību.

2) Iekārtas tips

ILS/MLS, ko izmanto eksploatācijā par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos, ir iekārta bez ierobežojumiem ar tiešu kursu (nobīde $\leq 3^\circ$), un ILS jābūt šādi sertificējai:

- i) I/T/1 klase eksploatācijai ar minimālo RVR vērtību 450 m; vai
- ii) II/D/2 klase eksploatācijai ar RVR minimālo vērtību zem 450 m.

Atsevišķas ILS iekārtas ir pieņemamas tikai tad, ja to darbība atbilst 2. līmeņa prasībām.

3) Obligātā RVR/CMV

Obligātās prasības, kas ekspluatantam jāievēro attiecībā uz eksploatāciju par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos, ir noteiktas tālāk 6.b tabulā.

6.b tabula

Obligātās RVR/CMV prasības eksploatācijai par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos pretstatā glisādes gaismu sistēmai

Obligātās prasības eksploatācijai par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos						
DH (pēdas)			Apgaismojuma iekārtu klase			
			FALS	I ALS	B ALS	N ALS
			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

1. piezīme. Pie vizuāliem palīglīdzekļiem pieder skrejceļa standarta dienas marķējums, glisādes apgaismojums, skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas, skrejceļa beigu posma gaismas un darbībām mazāk nekā 450 m augstumā – arī nosēšanās zonas un/vai vai skrejceļa viduslīnijas gaismas.

- 4) Vizuālais kontakts. Pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par lēmuma pieņemšanas augstumu vienīgi gadījumā, ja var nodibināt un uzturēt vizuālu kontaktu ar šādiem objektiem: segments no vismaz 3 secīgām gaismām glisādes gaismu līnijas centrā vai nosēšanās zonas gaismas, vai skrejceļa centra līnijas gaismas, vai skrejceļa malu gaismas vai šo gaismu apvienojums. Vizuālā kontakta objektiem ir jāietver perpendikulārs zemes apgaismojuma sistēmas elements, t. i., glisādes apgaismojuma šķērsjosla vai skrejceļa sliekšnis, vai nosēšanās zonas apgaismojuma isjosla, izņemot gadījumus, kad eksploatāciju veic, izmantojot apstiprinātu HUDLS, kas ir lietojama vismaz 150 pēdu augstumā.

5) Apstiprinājums

Lai veiktu ekspluatāciju par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos:

- i) glisādi veic automātiski līdz automātiskai nosēšanās; vai izmantojot apstiprinātu HUDLS vismaz līdz 150 pēdām virs skrejceļa sliekšņa;
- ii) lidmašīnai jābūt sertificētai saskaņā ar CS-AWO II kategorijas ekspluatācijai;
- iii) automātiskās nosēšanās sistēmai jābūt IIIA kategorijas ekspluatācijai;
- iv) pierādot darba kārtību, jāizpilda prasības saskaņā ar OPS 1.440 1. pielikuma h) punktu;
- v) jānodrošina mācības, kas norādītas OPS 1.450 1. pielikuma h) apakšpunktā, pie tām pieder mācības un pārbaudes lidojuma simulatorā, izmantojot atbilstošos lidlauka un vizuālos palīgīdzekļus zemākajā piemērojamajā RVR;
- vi) ekspluatantam jānodrošina, ka paredzētajā nosēšanās lidlaukā tiek izstrādātas un darbojas sliktas redzamības procedūras; un
- vii) ekspluatantu apstiprina Iestāde.

f) Precīza glisāde – II kategorijas ekspluatācija un ekspluatācija, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija

1) Vispārējās prasības

- i) II kategorijas ekspluatācija ir precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS, kur:
 - A) lēmuma pieņemšanas augstums ir mazāks par 200 pēdām, bet nav mazāks par 100 pēdām; un
 - B) skrejceļa redzamība nav mazāka par 300 m;
- ii) ekspluatācija, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ir precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS, kur iekārtas atbilst prasībām, kas noteiktas tālāk iii) punktā, ar:
 - A) lēmuma pieņemšanas augstums mazāku par 200 pēdām, bet ne mazāku par 100 pēdām; (sk. tālāk 7.b tabulu); un
 - B) skrejceļa redzamība ne mazāku par 350/400 m (sk. tālāk 7.b tabulu);
- iii) ILS/MLS, ko izmanto ekspluatācijā, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ir iekārta bez ierobežojumiem ar tiešu kursu (nobīde $\leq 3^\circ$), un ILS jābūt šādai sertifikācijai:
 - A) I/T/1 klase ekspluatācijai ar RVR vērtību virs 450 m un DH vērtību 200 pēdu vai vairāk; vai
 - B) II/D/2 klase ekspluatācijai ar RVR vērtību zem 450 m vai DH vērtību zem 200 pēdām.

Atsevišķas ILS iekārtas ir pieņemamas tikai tad, ja to darbība atbilst 2. līmeņa prasībām.

2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Ekspluatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums:

- i) ekspluatācijai, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, un II kategorijas ekspluatācijai nebūtu mazāks kā:
 - A) minimāli pieļaujama lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts AFM, ja tāds ir; vai
 - B) minimāli pieļaujama lēmuma pieņemšanas augstums, līdz kuram var izmantot precīzas glisādes palīgīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta; vai
 - C) OCH/OCL attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai
 - D) lēmuma pieņemšanas augstums, kurā lidojuma apkalpe drīkst strādāt; vai
 - E) 100 pēdu,

no iepriekšminētajām izvēloties vislielāko vērtību.

- 3) Visuālais kontakts. Pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par lēmuma pieņemšanas augstumu II kategorijas ekspluatācijai vai ekspluatācijai, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ko nosaka saskaņā ar iepriekšminēto d) 2) apakšpunktu, ja var nodibināt un uzturēt visuālu kontaktu ar šādiem objektiem: segments no vismaz 3 secīgām gaismām glisādes gaismu līnijas centrā vai nosēšanās zonas gaismas, vai skrejceļa centra līnijas gaismas, vai skrejceļa malu gaismas, vai šo gaismu apvienojums. Visuālā kontakta objektiem ir jāietver perpendikulārs zemes apgaismojuma sistēmas elements, t. i., glisādes apgaismojuma šķērsjosla vai skrejceļa sliekšnis, vai nosēšanās zonas apgaismojuma īsjosla, izņemot gadījumus, kad ekspluatāciju veic, izmantojot apstiprinātu HUDLS līdz nosēšanās brīdim.
- 4) i) Obligātā RVR. Obligātās prasības, kas ekspluatantam jāievēro attiecībā uz II kategorijas ekspluatāciju, ir šādas:

7.a tabula

RVR II kategorijas ekspluatācijai pretstatā DH

II kategorijas obligātās vērtības		
DH (pēdas)	Autopilots/apstiprināta HUDLS ierīce izmantota līdz pat augstumam, kas mazāks par DH (1.a piezīme)	
	RVR A, B un C kategoriju lidmašīnām	RVR D kategorijas lidmašīnai
100–120	300 m	300/350 m (2.a piezīme)
121–140	400 m	400 m
141 un vairāk	450 m	450 m

1.a piezīme. Atsauce uz "Autopilots/apstiprināta HUDLS ierīce izmantota līdz pat augstumam, kas mazāks par DH" šajā tabulā nozīmē automātiskas lidojuma kontroles sistēmas vai HUDLS nepārtrauktu izmantojumu līdz augstumam, kas vienāds ar 80 % no DH. Tādējādi tehniskās lidojumderīguma prasības var ietekmēt piemēroto DH tādā ziņā, ka ir noteikts mazākais augstums, kurā var izmantot automātisku lidojuma kontroles sistēmu.

2.a piezīme. Veicot automātisku nosēšanos, D kategorijas lidmašīnām var izmantot 300 m.

- ii) Obligātā RVR. Veicot ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ekspluatantam ir jāievēro šādas obligātās prasības:

7.b tabula

Obligātās RVR prasības ekspluatācijai, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, pretstatā glisādes gaismu sistēmai

Obligātās prasības ekspluatācijai, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija				
DH (pēdas)	Autopilots vai apstiprināta HUDLS ierīce izmantota līdz pat nolaišanās brīdim			
	Apgaismojuma iekārtu klase			
	FALS	IALS	BALS	NALS
	Sk. d) 5), d) 6) un d) 10) par RVR < 750 m			
	CAT A–C	CAT D	CAT A–D	CAT A–D
	RVR (metri)			
100–120	350	400	450	600
121–140	400	450	500	600
141–160	450	500	500	600
161–199	450	500	550	650

Piezīme. Visuālie palīglīdzekļi, kas vajadzīgi, lai veiktu ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ir skrejceļa standarta dienas marķējums, glisādes apgaismojums (skrejceļa malu gaismas, skrejceļa sliekšņa gaismas, skrejceļa beigu posma gaismas). Ekspluatācijai ar RVR vērtību 400 m vai mazāku jābūt pieejamām skrejceļa viduslīnijas gaismām. Glisādes gaismu konfigurācijas ir klasificētas un uzskaitītas tālāk 4. tabulā.

- iii) Lai veiktu ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ekspluatantam jānodrošina, ka paredzētajā nosēšanās lidlaukā tiek izstrādātas un darbojas piemērotas sliktas redzamības procedūras.
- g) Precīzā glisāde – III kategorijas ekspluatācija
- 1) Vispārējas prasības. III kategorijas ekspluatāciju iedala šādi:
- i) III A kategorijas ekspluatācija. Precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*:
- A) ar lēmuma pieņemšanas augstumu mazāku par 100 pēdām; un
- B) ar skrejceļa redzamību, ne mazāku par 200 m;
- ii) III kategorijas B ekspluatācija. Precīza instrumentāla glisāde un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*:
- A) ar lēmuma pieņemšanas augstumu mazāku par 100 pēdām vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma; un
- B) ar skrejceļa redzamību mazāku par 200 m, bet ne mazāku par 75 m.
- Piezīme.* Ja lēmuma pieņemšanas augstums (*DH*) un skrejceļa redzamība (*RVR*) nav vienā un tajā pašā kategorijā, tad, nosakot darbības kategoriju, vadās pēc *RVR*.
- 2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Ekspluatācijai, kurā izmanto lēmuma pieņemšanas augstuma vērtību, ekspluatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums nebūtu mazāks par:
- i) pieļaujamo minimālo lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts *AFM*, ja tāds ir;
- ii) pieļaujamo minimālo augstumu, līdz kādam var izmantot precīzas glisādes palīgīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta; vai
- iii) lēmuma pieņemšanas augstumu, kādā lidojuma apkalpe drīkst strādāt.
- 3) Ekspluatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma. Ekspluatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma var veikt tikai tad, ja:
- i) ekspluatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma ir atļauta lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā;
- ii) nosēšanās palīgīdzekļi un lidlauka iekārtas ir piemērotas, lai veiktu ekspluatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma; un
- iii) ekspluatantam ir apstiprinājums III kategorijas ekspluatācijai bez lēmuma pieņemšanas augstuma.
- Piezīme.* III kategorijas skrejceļa gadījumā var pieņemt, ka tehniski iespējams veikt ekspluatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma, izņemot gadījumus, ja tas ir īpaši ierobežots ar publikāciju *AIP* vai *NOTAM*.
- 4) Vizuālais kontakts
- i) IIIA kategorijas ekspluatācijai un IIIB kategorijas ekspluatācijai ar pasīvām droša lidojuma kontroles sistēmām vai izmantojot apstiprinātu *HUDLS*, pilots drīkst turpināt glisādi zemāk par lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts saskaņā ar g) 2) apakšpunktu, vienīgi gadījumos, ja ir nodibināts vizuāls kontakts – un to var uzturēt – ar lidlauka apgaismojuma objektiem, kas ietver segmentu no vismaz 3 secīgi izvietotām gaismām nosēšanās gaismu centra līnijā vai nosēšanās zonas gaismas, vai skrejceļa centra līnijas gaismas, vai skrejceļa malu gaismas, vai šo gaismu apvienojumu.
- ii) IIIB kategorijas ekspluatācijai ar operatīva droša lidojuma kontroles sistēmām vai ar operatīva droša hibrīda nosēšanās sistēmām (kas ietver, piemēram, *HUDLS*) ar lēmuma pieņemšanas augstumu, pilots drīkst turpināt nosēšanos zemāk par lēmuma pieņemšanas augstumu, kas noteikts saskaņā ar e) 2) apakšpunktu, vienīgi gadījumos, ja ir nodibināts vizuāls kontakts – un to var uzturēt – ar lidlauka apgaismojuma objektiem, kas ir vismaz centra līnijas gaismas.
- 5) Obligātā *RVR*. Mazākais pieļaujamais minimums, kas jāizmanto ekspluatantam III kategorijas ekspluatācijai:

8. tabula

RVR III kategorijas glisādei atkarībā no DH un izskrējiena kontroles/vadības sistēmas

Obligāti III kategorijas nosacījumi			
Glisādes kategorija	Mazāks par 100 pēdām (2. piezīme)	Izskrējiena kontroles/vadības sistēma	RVR (m)
IIIA	Mazāks par 100 pēdām	Nav vajadzīgs	200 m
IIIB	Mazāks par 100 pēdām	Pasīva droša	150 m (1. piezīme)
IIIB	Mazāks par 50 pēdām vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma	Pasīva droša	125 m
IIIB	Mazāks par 50 pēdām	Operatīva droša (3. piezīme)	75 m

1. piezīme. Lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar CS-AWO 321 b) 3) apakšpunktu vai līdzvērtīgu noteikumu.

2. piezīme. Lidojuma kontroles sistēmas redundanci nosaka saskaņā ar CS-AWO pēc mazākā pieļaujamā sertificētā lēmuma pieņemšanas augstuma.

3. piezīme. Minētā operatīvā drošā sistēma var būt arī operatīva droša hibrīda sistēma.

h) Sistēmas, kas uzlabo redzamību

1) Pilots, kas izmanto šī punkta nozīmē sertificētu sistēmu, kas uzlabo redzamību un ko izmanto saskaņā ar apstiprinātās ekspluatācijas rokasrāmātas prasībām un ierobežojumiem, drīkst:

i) turpināt glisādi zemāk par DH vai MDH vērtību līdz 100 pēdām virs skrejceļa sliekšņa līmeņa ar nosacījumu, ka sistēmā, kas uzlabo redzamību, ir redzams un atpazīstams vismaz viens no turpmāk minētajiem vizuālajiem palīgīdzekļiem:

A) glisādes apgaismojuma sistēmas elementi; vai

B) skrejceļa sliekšnis, ko identificē pēc vismaz viena no šiem elementiem: skrejceļa nosēšanās virsmas sākums, skrejceļa sliekšņa gaismas, skrejceļa sliekšņa identifikācijas gaismas; nosēšanās zona, ko identificē pēc vismaz viena no šiem elementiem: skrejceļa nosēšanās zonas nosēšanās virsmas, nosēšanās zonas gaismām, nosēšanās zonas marķējuma vai skrejceļa gaismām.

ii) samazināt aprēķināto RVR/CMV vērtību glisādei no vērtības 9. tabulas 1. slejā līdz vērtībai 2. slejā:

9. tabula

Glisāde, izmantojot EVS. RVR/CMV samazinājums pretstatā parastajai RVR/CMV vērtībai

Parastā RVR/CMV vērtība	RVR/CMV glisādei, izmantojot EVS
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

Parastā RVR/CMV vērtība	RVR/CMV glisādei, izmantojot EVS
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) Iepriekšminēto h) 1) punktu drīkst izmantot tikai ekspluatācijai ar *ILS*, *MLS*, *PAR*, *GLS* un *APV* ar *DH* vērtību, kas nav mazāka par 200 pēdām, vai glisādei, kas izpildīta, izmantojot apstiprinātu vertikālā ceļa vadību līdz *MDH* vai *DH*, kas nav mazāks par 250 pēdām.
- 3) Pilots drīkst turpināt glisādi zem 100 pēdām virs skrejceļa sliekšņa līmeņa paredzētajam skrejceļam vienīgi gadījumā, ja pilotam ir skaidrs vizuālais kontakts un ir skaidri identificējami vismaz šādi objekti saistībā ar izvēlēto skrejceļu, neizmantojot sistēmu, kas uzlabo redzamību:
- A) skrejceļa sliekšņa gaismas vai marķējums; vai
 - B) nosēšanās zonas gaismas vai marķējums.
- i) Ar nodomu atstāts neizpildīts
- j) Riņķošana
- 1) Minimālais nolaišanās augstums (*MDH*). Minimālais nolaišanās augstums riņķošanai ir lielāks no turpmāk minētajiem:
- i) publicētais *OCH* lielums attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai

- ii) obligātais riņķošanas augstums, kas iegūts no turpmāk minētās 10. tabulas; vai
 - iii) iepriekšējās instrumentālās glisādes procedūras *DH/MDH*.
- 2) Minimālais nolaišanās augstums pēc jūras līmeņa (*MDA*). *MDA* riņķošanai aprēķina, pieskaitot publicēto lidlauka augstumu pēc jūras līmeņa *MDH* vērtībai, kas noteikta saskaņā ar iepriekšminēto 1) punktu.
- 3) Redzamība. Minimālā redzamība riņķošanai ir:
- i) aplošanas lidmašīnas kategorija, ja tiek publicēta, vai
 - ii) minimālā redzamība, ko iegūst, izmantojot 10. tabulu, vai
 - iii) *RVR/CMV* no 5. un 6. tabulas iepriekšējai instrumentālās glisādes procedūrai.
- 4) Neskarot iepriekšminētā 3) apakšpunkta prasības, Iestāde var atbrīvot ekspluatantu no prasības palielināt redzamību virs tā līmeņa, kas iegūts, izmantojot 10. tabulu.
- 5) Atbrīvojumiem, kā aprakstīts 4) punktā, jāaprobežojas ar vietām, kur saglabāt pašreizējās darbības nepārprotami ir sabiedrības interesēs. Atbrīvojumiem jāpamatojas uz ekspluatanta pieredzi, mācību programmu un lidojuma apkalpes kvalifikāciju. Atbrīvojumi ir regulāri jāpārskata.

10. tabula

Obligātā redzamība un riņķošanas MDH pretstatā lidmašīnas kategorijai

	Lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
<i>MDH</i> (pēdas)	400	500	600	700
Obligātā meteoroloģiskā redzamība (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

- 6) Riņķošana pa paredzētām trajektorijām ir akceptēta procedūra šī punkta nozīmē.
- k) Vizuāla glisāde. Ekspluatants vizuālai glisādei neizmanto *RVR*, kas mazāks par 800 m.
- l) Ziņotās meteoroloģiskās redzamības pārrēķināšana *RVR/CMV*.
- 1) Ekspluatantam ir jānodrošina, lai meteoroloģisko redzamību *RVR* pārrēķināšanai neizmantotu pacelšanās obligāto nosacījumu, citu obligāto *RVR* minimumu, kas mazāki par 800 m, aprēķināšanai vai tad, ja ir pieejama paziņotā *RVR*.
- Piezīme.* Ja ziņotā *RVR* ir lielāka par lidlauka ekspluatanta aplēsto maksimālo vērtību, piemēram, "RVR ir vairāk nekā 1 500 metru", šajā sakarā to neuzskata par paziņoto *RVR* un var izmantot pārrēķina tabulu.
- 2) Pārrēķinot meteoroloģisko redzamību par *RVR* visos citos apstākļos, kas nav minēti 1) 1) apakšpunktā, ekspluatantam ir jānodrošina, ka tiek izmantota šāda tabula:

11. tabula

Meteoroloģiskās redzamības pārrēķināšana *RVR/CMV*

Apgaismojuma elementi ekspluatācijā	<i>RVR/CMV</i> = ziņotā meteoroloģiskā redzamība x	
	Dienā	Naktī
<i>HI</i> glisāde un skrejceļa apgaismojums	1,5	2,0
Jebkāds apgaismojums, kas nepieder pie iepriekš minētā	1,0	1,5
Bez apgaismojuma	1,0	Nav piemērojams

OPS 1.430 c) 2. pielikums

Lidmašīnas kategorijas – ekspluatācija jebkuros laika apstākļos

a) Lidmašīnu klasifikācija

Kritēriji, kurus ņem vērā attiecībā uz lidmašīnu klasifikāciju, ir norādītais ātrums pie sliekšņa (VAT), kas ir līdzvērtīgs bremzēšanas ātrumam (VSO) reizinātam ar 1,3 vai VS1G reizinātam ar 1,23 nosēšanās konfigurācijā ar maksimālo sertificēto nosēšanās masu. Lidmašīnas kategorijas, kas atbilst VAT vērtībām, ir dotas šajā tabulā:

Lidmašīnas kategorija	VAT
A	Mazāk nekā 91 kt
B	91–120 kt
C	121–140 kt
D	141–165 kt
E	166–210 kt

Vērā ņemamo nosēšanās konfigurāciju nosaka ekspluatants vai lidmašīnas izgatavotājs.

b) Pastāvīga kategorijas maiņa (maksimālā nosēšanās masa)

- 1) Ekspluatants var piemērot pastāvīgu zemāku nosēšanās masu un izmantot šo masu, nosakot VAT, ja to apstiprina Iestāde.
- 2) Kategorija, kas definēta konkrētai lidmašīnai, ir pastāvīgs lielums, un tas nav atkarīgs no vienkāršas ekspluatācijas apstākļu maiņas.

OPS 1.440 1. pielikums

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – vispārīgi ekspluatācijas noteikumi

- a) Vispārējas prasības. Šādas procedūras piemēro, lai ieviestu un apstiprinātu ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos.
- b) Ekspluatācijas demonstrācija. Ekspluatācijas demonstrācijas nolūks ir noteikt vai apstiprināt piemērojamo gaisa kuģa lidojumu vadības sistēmu, tostarp attiecīgā gadījumā HUDLS, mācību, lidmašīnas apkalpes procedūru, apkopes programmu un II/III kategorijas programmas apstiprināšanai piemērojamās rokasgrāmatas.
- 1) Ir jāveic vismaz 30 glisādes un nosēšanās, izmantojot II/III kategorijas sistēmas, kas uzstādītas katra tipa lidmašīnā, ja vajadzīgais DH ir 50 pēdu vai augstāks. Ja DH ir mazāks par 50 pēdām, ir jāveic vismaz 100 glisādes un nosēšanās, ja lestāde nav noteikusi ko citu.
 - 2) Ja ekspluatantam ir dažādas viena un tā paša tipa lidmašīnas modifikācijas, kurās izmanto vienas un tās pašas lidojuma kontroles un ekrānu pamatsistēmas vai atšķirīgas lidojuma kontroles un ekrānu pamatsistēmas viena un tā paša tipa gaisa kuģos, ekspluatantam ir jādemonstrē, ka visām modifikācijām ir pietiekami darbības raksturlielumi, bet ekspluatantam nav jāveic pilnīga ekspluatācijas demonstrācija katrai modifikācijai. Lestāde var arī pieņemt mazāku glisāžu un nosēšanos skaitu, balstoties uz uzticamību, kas gūta pieredzē – saistībā ar citu ekspluatantu, kam AOC izsniegta saskaņā ar OPS 1, izmantojot tā paša tipa vai modifikāciju lidmašīnas un procedūras.
 - 3) Ja neveiksmīgu glisāžu skaits pārsniedz 5 % no kopskaita (piemēram, neapmierinošas nosēšanās, sistēmas atvietošanās), novērtēšanas programma ir jāpapildina par vismaz 10 glisādes un nosēšanās procedūrām, līdz kopējais neizdošanos skaits vairs nepārsniedz 5 %.
- c) Datu vākšana ekspluatācijas demonstrācijām. Katram pretendentam ir jāizstrādā datu iegūšanas sistēma (piemēram, veidlapa, kas jāizmanto lidojuma apkalpei), lai reģistrētu glisādes un nosēšanās kvalitāti. Iegūtos datus un demonstrācijas datu kopsavilkumu nodod lestādes vērtējumam.
- d) Datu analīze. Neapmierinošas glisādes un/vai automātiskas nosēšanās reģistrē un analizē.
- e) Pastāvīga pārraudzība
- 1) Pēc pirmās licences saņemšanas ekspluatantam ir pastāvīgi jāuzrauga darbības, lai atklātu visas nevēlamās tendences, pirms tās sāk radīt draudus. Lai to panāktu, var izmantot lidmašīnu apkalpju ziņojumus.
 - 2) Šāda informācija ir jāsaģlabā 12 mēnešus:
 - i) kopējais glisāžu skaits katra tipa lidmašīnām, ja izmantotas aviācijas II vai III kategorijas iekārtas, veicot apmierinošas, faktiskas vai prakses glisādes saistībā ar spēkā esošiem obligātiem II vai III kategorijas nosacījumiem; un
 - ii) ziņojumi par neapmierinošām glisādēm un/vai automātiskās nosēšanās procedūrām katram lidlaukam un lidmašīnas reģistrācijai šādās kategorijās:
 - A) lidmašīnas iekārtu kļūmes;
 - B) sarežģījumi lidlauku iekārtās;
 - C) atkārtotas glisādes ATC norāžu dēļ; vai
 - D) citi iemesli.
 - 3) Ekspluatantam ir jāizstrādā procedūra, lai uzraudzītu automātiskās nolaišanās sistēmas vai HUDLS sistēmas, ko izmanto līdz nosēšanās brīdim, darbību katrai lidmašīnai.

- f) Pārejas posmi
- 1) Eksploatanti, kam nav agrākas II vai III kategorijas pieredzes
 - i) Eksploatantu bez iepriekšējas II vai III kategorijas eksploatācijas pieredzes var apstiprināt II vai IIIA kategorijas darbībām tad, kad viņam ir vismaz 6 mēnešu pieredze I kategorijas eksploatācijā, izmantojot attiecīga tipa lidmašīnas.
 - ii) Pēc tam, kad eksploatants 6 mēnešus ir veicis II vai IIIA kategorijas eksploatāciju ar attiecīga tipa lidmašīnām, eksploatantu var apstiprināt IIIB kategorijas eksploatācijas veikšanai. Piešķirot apstiprinājumu, Iestāde var piemērot augstākus obligātus nosacījumus nekā zemākie spēkā esošie obligātie nosacījumi – uz vēl vienu termiņu. Obligāto nosacījumu palielinājums parasti attiecas un RVR un/vai ierobežojumu attiecībā uz darbībām bez lēmuma pieņemšanas augstuma, un tas jāizvēlas tāds, lai nebūtu jāveic pārmaiņas eksploatācijas procedūrās.
 - 2) i) Eksploatants ar agrāku II vai III kategorijas pieredzi. Eksploatants ar agrāku II vai III kategorijas pieredzi var saņemt pilnvarojumu īsākam pārejas posmam, iesniedzot iesniegumu Iestādei.
 - ii) Eksploatants, kas apstiprināts II vai III kategorijas eksploatācijai, izmantojot glisāžu procedūras ar autopilotu ar vai bez automātiskās nosēšanas, un kas pēc tam ievieš II vai III kategorijas eksploatāciju ar rokas vadību, izmantojot HUDLS sistēmu, demonstrāciju posma noteikumus uzskatāms par "Jaunu II/III kategorijas eksploatantu".
- g) II un III kategorijas un LVTO iekārtu apkope. Eksploatantam, sazinoties ar izgatavotāju, ir jāizstrādā lidmašīnas vadības sistēmas apkopes norādes un jāietver eksploatanta lidmašīnas tehniskās apkopes programmā, kā noteikts M daļas M.A.302. punktā, un kas jāapstiprina Iestādei.
- h) Izmantojami lidlauki un skrejceļi
- 1) Katram lidmašīnas tipa/skrejceļa apvienojumam ir jābūt apstiprinātam, veiksmīgi īstenojot vismaz vienu glisādi un nosēšanos II kategorijā vai labākos apstākļos, pirms sāk III kategorijas eksploatāciju.
 - 2) Skrejceļiem ar neregulāru pirmssliekšņa reljefu vai citiem paredzamiem vai zināmiem trūkumiem attiecībā uz katru lidmašīnas tipu/skrejceļa apvienojumu ir jābūt apstiprinātam saskaņā ar eksploatāciju I standarta kategorijā vai labākos apstākļos, pirms sāk eksploatāciju par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos, II kategorijas eksploatāciju vai eksploatāciju, kas nav II kategorijas standarta eksploatācija, vai III kategorijas eksploatāciju.
 - 3) Ja eksploatantam ir dažādas vienas un tās pašas lidmašīnas modifikācijas saskaņā ar tālāk minēto 4) apakšpunktu, kurās izmanto vienas un tās pašas lidojuma kontroles un ekrānu pamatsistēmas vai dažādas lidojuma kontroles un ekrāna pamatsistēmas vienā un tajā pašā gaisa kuģī saskaņā ar tālāk minēto 4) apakšpunktu, eksploatantam jādemonstrē, ka modifikācijas uzrāda pietiekamus darbības raksturlielumus, bet eksploatantam nav jāveic pilna eksploatācijas demonstrācija katras modifikācijas/skrejceļa kombinācijai.
 - 4) h) apakšpunkta nolūkā lidmašīnas tips vai lidmašīnas tipa modifikācija ir uzskatāma par to pašu lidmašīnas tipu/modifikāciju, ja šim tipam/modifikācijai ir tāds pats vai līdzīgs:
 - i) tehnoloģiju līmenis, tostarp:
 - A) FGS un ar to saistītie ekrāni un vadības elementi;
 - B) FMS un integrācijas līmenis FGS;
 - C) HUDLS ierīču izmantojums;
 - ii) eksploatācijas procedūras, tostarp:
 - A) trauksmes augstums;
 - B) piezemēšanās ar rokas vadību/automātiska piezemēšanās;
 - C) eksploatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma;
 - D) HUD/HUDLS izmantojums hibrīdās sistēmās;

- iii) vadīšanas specifika, tostarp:
 - A) piezemēšanās ar rokas vadību no automātiskas glisādes vai glisādes ar HUDLS vadību;
 - B) aiziešana otrā riņķī ar rokas vadību no automātiskas glisādes;
 - C) automātisks izskrējiens/izskrējiens ar rokas vadību.
 - 5) Eksploatanti, kas izmanto vienu un to pašu lidmašīnas tipu/klasi vai modifikācijas saskaņā ar iepriekšminēto 4) apakšpunktu, īstenojot šo punktu, var ņemt vērā cits cita pieredzi un datus.
 - 6) Eksploatantiem, kas veic ekspluatāciju par II standarta kategoriju sliktākos apstākļos, jāievēro OPS 1.440 1. pielikuma – ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – vispārējie ekspluatācijas noteikumi, kas piemērojami II kategorijas ekspluatācijai.
-

OPS 1.450 1. pielikums

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – mācības un kvalifikācija

- a) Vispārējas prasības. Eksploatantam ir jānodrošina, lai lidojuma apkalpes locekļu mācību programmās par ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos būtu ietverti strukturēti kursi mācībām uz zemes, lidojumu simulatoros un/vai lidojumos. Eksploatants var saīsināt kursu, kā noteikts 2) un 3) punktā, ja saīsinātā kursa saturs ir pieņemams Iestādei.
- 1) Lidojuma apkalpes locekļiem, kam nav II vai III kategorijas pieredzes, ir jāapgūst pilna mācību programma, kas aprakstīta b), c) un d) punktā.
 - 2) Lidmašīnas apkalpes locekļi, kam ir II vai III kategorijas pieredze ar līdzīgu ekspluatācijas tipu (automātiska glisāde/automātiska piezemēšanās, HUDLS/hibrīda HUDLS vai EVS) vai II kategorijas ekspluatācija ar rokas vadību, ja tas pieņemams citam eksploatantam, var apgūt:
 - i) saīsinātu mācību kursu uz zemes, ja strādā ar cita tipa/klares lidmašīnu nekā to, ar ko iegūta iepriekšēja II vai III kategorijas pieredze;
 - ii) saīsinātu mācību kursu uz zemes, lidojumu simulatorā un/vai lidošanas mācību kursu, ja strādā ar tā paša tipa/klares lidmašīnu un tā paša tipa/klares modifikāciju, ar ko gūta iepriekšēja II vai III kategorijas pieredze. Saīsinātam kursam ir jāietver vismaz attiecīgi d) 1), d) 2) i) vai d) 2) ii), kā arī d) 3) i) apakšpunkta prasības. Ar Iestādes apstiprinājumu eksploatants var samazināt d) 2) i) apakšpunktā prasīto glisāžu/piezemēšanos skaitu, ja šī tipa/klares lidmašīnai un šī tipa/klares modifikācijai ir tāds pats vai līdzīgs:
 - A) tehnoloģiju līmenis – lidojuma kontroles/vadības sistēma (FGS); un
 - B) ekspluatācijas procedūras;
 - C) vadīšanas specifika (sk. tālāk 4. punktu);
kā tam lidmašīnas tipam vai klasei, ar ko strādāts iepriekš, pretējā gadījumā d) 2) i) apakšpunkta prasības ir jāizpilda pilnībā;
 - D) HUDLS/hibrīdo HUDLS ierīču izmantojums;
 - E) EVS izmantojums.
 - 3) Lidojuma apkalpes locekļi, kam ir II vai III kategorijas pieredze pie eksploatanta, var apgūt saīsinātu kursu uz zemes, lidojuma simulatoros un/vai lidošanas mācību kursu.
Saīsinātajā kursā, nomainot:
 - i) lidmašīnas tipu/klaši, ir jāietver vismaz attiecīgi d) 1), d) 2) i) vai d) 2) ii) un d) 3) i) apakšpunkta prasības;
 - ii) viena tipa vai klases lidmašīnas modifikāciju pret citu, ja tai ir tāds pats vai līdzīgs:
 - A) tehnoloģiju līmenis – lidojuma kontroles/vadības sistēma (FGS); un
 - B) ekspluatācijas procedūras – integritāte;
 - C) vadīšanas specifika (sk. tālāk 4. punktu);
 - D) HUDLS/hibrīdo HUDLS ierīču izmantojums;
 - E) EVS izmantojums
kā tam lidmašīnas tipam vai klasei, ar ko strādāts iepriekš, saīsinātā kursa prasībām iegūst modifikācijas nomaīnai atbilstošs atšķirību apgūšanas vai iepazīšanās kurss;

- iii) viena tipa vai klases lidmašīnas modifikāciju pret citu, kurai ir būtiski atšķirīgs:
- A) tehnoloģiju līmenis – lidojuma kontroles/vadības sistēma (FGS); un
 - B) ekspluatācijas procedūras – integritāte;
 - C) vadīšanas specifika (sk. tālāk 4. punktu);
 - D) HUDLS/hibrīdo HUDLS ierīču izmantojums;
 - E) EVS izmantojums,
- ir jāietver vismaz attiecīgi d) 1), d) 2) i) vai d) 2) ii) apakšpunkta un d) 3) i) apakšpunkta prasības. Ar lestadē atļauju ekspluatants var samazināt d) 2) i) apakšpunktā prasīto glisāžu skaitu.
- 4) Ekspluatantam, veicot II vai III kategorijas ekspluatāciju ar viena tipa vai klases lidmašīnas dažādām modifikācijām, ir jānodrošina, ka šādu ekspluatāciju pamato lidmašīnu atšķirības un/vai līdzība, ņemot vērā vismaz šādus kritērijus:
- i) tehnoloģiju līmenis, tostarp:
 - A) FGS un ar to saistītie ekrāni un vadības elementi;
 - B) lidojuma pārvaldības sistēma (FMS) un tās integrācijas ar FGS pakāpe;
 - C) HUD/HUDLS ierīču lietojums hibrīdās sistēmās un/vai EVS;
 - ii) ekspluatācijas procedūras, tostarp:
 - A) pasīvās drošās/operatīvās drošās, trauksmes augstums;
 - B) nosēšanās ar rokas vadību/automātiska nosēšanās;
 - C) ekspluatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma;
 - D) HUD/HUDLS izmantojums hibrīdās sistēmās;
 - iii) vadīšanas specifika, tostarp:
 - A) piezemēšanās ar rokas vadību no automātiskas glisādes vai glisādes ar HUDLS vai EVS vadību;
 - B) aiziešana otrā riņķī ar rokas vadību no automātiskas glisādes;
 - C) automātisks izskrējens/izskrējens ar rokas vadību.
- b) Mācības uz zemes. Ekspluatantam ir jānodrošina, lai pirmais sliktas redzamības ekspluatācijas mācību kurss uz zemes ietvertu vismaz šādus elementus:
- 1) ILS un/vai MLS raksturīgākās iezīmes un ierobežojumi;
 - 2) vizuālo palīgīdzekļu raksturīgākās iezīmes;
 - 3) miglas raksturīgākās iezīmes;
 - 4) konkrētas lidmašīnas sistēmu darbības iespējas un ierobežojumi attiecīgos gadījumos iekļaut HUD simbolģiju un EVS pazīmes;
 - 5) nokrišņu, apledoģuma, lēna vēģa pretestģības un turbulences ietekģe;
 - 6) konkrētu lidmašģnas/sistģmas darbģbas traucģģģuma ietekģe;

- 7) RVR aplēses sistēmu izmantojums un ierobežojumi;
 - 8) principi, kas paredz ieturēt drošu attāluma no šķēršļiem;
 - 9) lidostas iekārtas darbības traucējumu pazīšana un defekta gadījumā veicamie pasākumi;
 - 10) procedūras un piesardzības pasākumi, kas jāievēro attiecībā uz pārvietošanos pa zemes virsmu ekspluatācijas laikā, ja RVR ir 400 m vai mazāka, un jebkādas papildu procedūras, kas jāveic, paceļoties zemāk par 150 m (200 m D kategorijas lidmašīnām);
 - 11) uz radioaltimetriem balstoties, noteiktā lēmuma pieņemšanas augstuma svarīgums un nosēšanās zonas apvidus reljefa ietekme uz radioaltimetra rādījumiem, kā arī uz automātiskām glisādes/nolaišanās sistēmām;
 - 12) trauksmes augstuma nozīmīgums, ja tāds ir, un darbības, konstatējot iepriekš minētos darbības traucējumus augstāk un zemāk par trauksmes augstumu;
 - 13) kvalifikācijas prasības pilotiem, lai iegūtu un saglabātu apstiprinājumu veikt pacelšanās sliktas redzamības apstākļos un II vai III kategorijas ekspluatāciju; un
 - 14) pareizas sēdus pozas un acu augstuma nozīme.
- c) Mācības ar lidojuma simulatoriem un/vai lidojumā
- 1) Eksploatantam jānodrošina, lai mācības ar lidojuma simulatoriem un/vai lidojumā sliktas redzamības ekspluatācijā ietvertu:
 - i) iekārtu funkcionēšanas pārbaudes gan uz zemes, gan lidojumā;
 - ii) ietekmi uz obligātiem nosacījumiem, ko izraisa pārmaiņas lidlauka būvju statusā;
 - iii) šādu ierīču uzraudzība:
 - A) automātisko lidojumu kontroles sistēmas un automātiskas nosēšanās statusa signalizatori, pievēršot uzmanību veicamiem pasākumiem, ja šīs sistēmas pārstāj darboties, un
 - B) attiecīgi HUD/HUDLS/EVS palīgierīču un signalizatoru statuss, iekļaujot apakšējus ekrānus;
 - iv) veicamos pasākumus, konstatējot darbības traucējumu, piemēram, dzinējos, elektrosistēmās, hidraulikā vai lidmašīnas vadības sistēmās;
 - v) zināmo bojājumu ietekmi un obligāto iekārtu sarakstu izmantojumu;
 - vi) ekspluatācijas ierobežojumus, ko nosaka gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikācija;
 - vii) norādes par vizuāliem palīgīdzekļiem, kas vajadzīgi lēmuma pieņemšanas augstumā kopā ar informāciju par maksimāli pieļaujamo novirzi no glisādes trajektorijas vai lokalizatora; un
 - viii) trauksmes augstuma nozīmi, ja tāds ir, un darbības, ja kāda iekārta atsakās darboties augstāk un zemāk par trauksmes augstumu.
 - 2) Eksploatantam ir jānodrošina, lai katrs lidojuma apkalpes loceklis būtu sagatavots pildīt pienākumus un instruēts par koordināciju, kas jāuztur ar citiem apkalpes locekļiem. Būtu pēc iespējas vairāk jāizmanto lidojuma simulatori.
 - 3) Mācības ir jāsadala posmos, ietverot normālu ekspluatāciju, kurā no ierindas neiziet lidmašīna vai iekārtas, taču ietverot visus laika apstākļus, kādi var rasties, un sīki izstrādātus scenārijus, ja no ierindas iziet lidmašīna vai iekārtas, kas var ietekmēt II vai III kategorijas ekspluatāciju. Ja lidmašīnas sistēma ietver hibrīdas vai citas īpašas sistēmas (piemēram, HUD/HUDLS vai iekārtas, kas uzlabo redzamību), lidmašīnas apkalpes locekļiem šo sistēmu izmantošana ir jāapgūst normālos un nenormālos režīmos mācībās ar lidojuma simulatoriem.

- 4) Piekopj darbnespējas procedūras, kas atbilst zemas redzamības pacelšanās procedūrām un II un III kategorijas ekspluatācijai.
- 5) Lidmašīnās, kam nav lidojuma simulatora, kas būtu raksturīgs tieši šai lidmašīnai, ekspluatantiem ir jānodrošina, lai mācību posmu lidojumā, kas atbilst II kategorijas ekspluatācijas vizuāliem scenārijiem, veic ar īpaši apstiprinātu lidojuma simulatoru. Mācībām ir jāietver vismaz 4 glisādes. Lidmašīnas tipam raksturīgas praktiskas mācības un procedūras veic lidmašīnā.
- 6) Pirmās II un III kategorijas mācības ietver vismaz šādus vingrinājumus:
 - i) glisāde, izmantojot atbilstošas lidojuma vadības sistēmas, autopilotu un kontroles sistēmas, kas uzstādītas lidmašīnā, līdz atbilstošam lēmuma pieņemšanas augstumam un pārejai uz vizuālu lidojumu un nosēšanos;
 - ii) glisāde, visiem dzinējiem darbojoties, izmantojot attiecīgas lidojuma vadības sistēmas, autopilotu HUDLS un/vai EVS un lidmašīnā uzstādītas vadības sistēmas, līdz attiecīgam lēmuma pieņemšanas augstumam, kam seko atkārtota glisāde; viss notiek bez ārējām vizuālām atsaucēm;
 - iii) vajadzības gadījumā glisāde, izmantojot automātiskas lidojuma sistēmas, lai nodrošinātu automātisku izlīdzināšanu, nosēšanos un izskrējumu; un
 - iv) piemērojamās sistēmas normāla darbība gan ar, gan bez vizuāla kontakta ar lidlauka apgaismojumu lēmuma pieņemšana augstumā.
- 7) Nākamos mācību posmos ir jāietver vismaz:
 - i) glisādes ar dzinēja atslēgšanos dažādās glisādes stadijās;
 - ii) glisādes ar svarīgāko iekārtu (piemēram, elektrisko sistēmu, automātiskās lidojuma sistēmas, zemes un/vai aviācijas ILS/MLS sistēmas un statusa monitora) atslēgšanos;
 - iii) glisādes, ja lidojuma automātisko iekārtu un/vai HUD/HUDLS/EVS darbības traucējumu dēļ zemu ir jāveic vai nu:
 - A) pāreja uz rokas vadību, lai veiktu izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējumu vai atkārtotu glisādi; vai
 - B) pāreja uz rokas vadību vai zemāka līmeņa automātisku vadību, lai veiktu atkārtotas glisādes lēmuma pieņemšanas augstumā vai zemāk, tostarp tādas glisādes, kuru rezultātā var notikt kontakts ar skrejceļu;
 - iv) sistēmu darbību traucējumi, kas radīsies, pārmērīgi novirzoties no kursa un/vai glisādes trajektorijas, gan augstāk, gan tālāk par lēmuma pieņemšanas augstumu, vissliktākos pieļaujamajos vizuālas redzamības apstākļos, kas ir atļauti attiecīgai ekspluatācijai. Turklāt ir jāpraktizē lidojuma turpināšana ar rokas vadību līdz pat nosēšanās veikšanai, ja augšējais ekrāns darbojas zemākā automātiskas vadības sistēmas režīmā vai augšējais ekrāns strādā vienīgi izlīdzināšanas režīmā; un
 - v) darbības traucējumi un procedūras, kas raksturīgas konkrēta tipa vai modifikācijas lidmašīnām.
- 8) Mācību programmai ir jānodrošina prakse defektu novēršanā, kas prasa pāreju uz augstākiem obligātiem nosacījumiem.
- 9) Mācību programmā ir jāietver lidmašīnas vadīšana, ja pasīvas drošas III kategorijas glisādes laikā defekts izslēdz autopilotu lēmuma pieņemšanas augstumā vai zem tā, ja pēdēja paziņotā RVR ir 300 m vai zemākā.
- 10) Ja pacelšanās sāk ar RVR 400 m un sliktāku, jāievieš mācība, ietverot sistēmas defektus un dzinēja darbības traucējumus, pēc kuriem turpina vai pārtrauc pacelšanos.
- 11) Mācību programmā attiecīgos gadījumos ir jāietver glisādes, kur HUDLS un/vai EVS iekārtas darbības traucējumu dēļ zemu ir jāveic vai nu:
 - i) pāreja uz apakšējiem ekrāniem, lai veiktu atkārtotu glisādi; vai
 - ii) pāreja uz lidošanu bez HUDLS vadības funkcionalitātes vai ar nepilnu funkcionalitāti, lai veiktu atkārtotas glisādes lēmuma pieņemšanas augstumā vai zemāk, tostarp tādas glisādes, kuru rezultātā var notikt kontakts ar skrejceļu.

- 12) Eksploatants nodrošina, lai, veicot pacelšanos sliktas redzamības apstākļos, ekspluatāciju par I kategoriju sliktākos apstākļos, ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, un II un III kategorijas ekspluatāciju, izmantojot HUD/HUDLS vai hibrīdu HUD/HUDLS vai EVS, mācību un pārbaudes programmā attiecīgos gadījumos tiktu ietverts HUD/HUDLS lietojums normālas ekspluatācijas laikā visos lidojuma posmos.
- d) Pārejas mācību prasības, lai veiktu pacelšanos sliktas redzamības apstākļos, ekspluatāciju par I kategoriju sliktākos apstākļos, ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, glisādi, izmantojot EVS, un II un III kategorijas ekspluatāciju. Eksploatants nodrošina, ka visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst sliktas redzamības procedūru mācības, ja notiek pāreja uz jauna tipa/klases vai varianta lidmašīnu, kurā notiks pacelšanās sliktas redzamības apstākļos, ekspluatācija par I kategoriju sliktākos apstākļos, ekspluatācija, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, glisāde, izmantojot EVS ar RVR vērtību 800 m vai mazāk, un II un III kategorijas ekspluatācija. Prasības par lidojuma apkalpes locekļa pieredzi, lai apgūtu sāisaināto kursu, ir noteiktas iepriekš a) 2), a) 3) un a) 4) apakšpunktā.
- 1) Mācības uz zemes. Atbilstošās prasības, kas noteiktas b) punktā, ņemot vērā lidojuma apkalpes locekļa II un III kategorijas mācības un pieredzi.
- 2) Mācības ar lidojuma simulatoriem un/vai mācības lidojumā.
- i) Vismaz 6 glisādes (8 glisādes ar HUDLS ar vai bez EVS) glisādes un/vai nosēšanās lidojuma simulatorā. 8 veicamās HUDLS glisādes var samazināt līdz 6, ja veic ekspluatāciju ar hibrīdu HUDLS. Sk. tālāk 4) i) punktu.
- ii) Ja nav pieejams lidojuma simulators, kas atbilst attiecīgai lidmašīnai, ir vajadzīgas vismaz 3 glisādes (5 glisādes HUDLS un/vai EVS) lidmašīnā, tostarp vismaz 1 riņķošana. Eksploatācijai ar hibrīdu HUDLS vajadzīgas vismaz 3 glisādes, tostarp vismaz 1 riņķošana.
- iii) Attiecīgas papildu mācības, ja ir vajadzīga īpaša iekārta, piemēram, augšējie ekrāni vai iekārtas, kas uzlabo redzamību. Veicot glisādes, izmantojot EVS ar RVR līdz 800 m, vajadzīgas vismaz 5 glisādes lidmašīnā, tostarp vismaz viena riņķošana.
- 3) Lidmašīnas apkalpes kvalifikācija. Lidmašīnas apkalpes kvalifikācijas prasības ir saistītas ar konkrēto ekspluatantu un ekspluatētās lidmašīnas tipu.
- i) Eksploatantam ir jānodrošina, lai pirms II vai III kategorijas ekspluatācijas katrs lidmašīnas apkalpes loceklis pabeigtu pārbaudi.
- ii) Pārbaudi, kas paredzēta i) apakšpunktā, var aizvietot ar veiksmīgu mācību kursu lidojuma simulatorā un/vai lidošanas mācību kursu, kas paredzēts d) 2) apakšpunktā.
- 4) Lidošana reisa apstākļos ar uzraudzību. Eksploatantam ir jānodrošina, lai katrs lidojuma apkalpes loceklis veiktu šādus lidojumus reisa apstākļos ar uzraudzību (LIFUS):
- i) II kategorijai, ja ir prasība pēc nosēšanās ar rokas vadību vai HUDLS glisādi līdz nosēšanās brīdim, ir jāveic vismaz:
- A) 3 nosēšanās, atvienojoties autopilotam;
- B) 4 nosēšanās, izmantojot HUDLS sistēmu līdz nosēšanās brīdim;
- ar izņēmumu, ka jāveic tikai 1 nosēšanās ar rokas vadību (2 nosēšanās, izmantojot HUDLS līdz nosēšanās brīdim), ja mācības, kas minēta d) 2) apakšpunktā, ir notikušas, izmantojot lidojuma simulatoru, ko izmanto nulles lidojuma laika konversijai;
- ii) III kategorijai – vismaz 3 automātiskas nosēšanās ar izņēmumu:
- A) ir vajadzīga tikai 1 automātiska nosēšanās, ja mācības, kas minētas d) 2) apakšpunktā, ir notikušas, izmantojot lidojuma simulatoru, ko izmanto nulles lidojuma laika konversijai;
- B) LIFUS laikā nav jāveic automātiska nosēšanās, ja mācības, kas minēta d) 2) apakšpunktā, ir notikušas, izmantojot lidojuma simulatoru, ko izmanto nulles lidojuma laika (ZFT) konversijai, un lidojuma apkalpes loceklis ir sekmīgi beidzis ZFT tipa konversijas kursu;

- C) lidojuma apkalpes loceklis, kas ir apmācīts un kvalificēts saskaņā ar iepriekšminēto B) punktu, LIFUS laikā ir kvalificēts strādāt līdz mazākajai apstiprinātajai DA(H) un RVR vērtībā, kā noteikts ekspluatācijas rokasgrāmatā;
- iii) III kategorijas glisādēm, izmantojot HUDLS līdz nosēšanās brīdim, vismaz 4 glisādes.
- e) Pieredze saistībā ar tipu un vadību
- 1) Kapteiņiem vai tiem pilotiem, kam var tikt uzticēta lidojumu veikšana un kuriem nav iepriekšējas pieredzes saistībā ar attiecīgo lidmašīnas tipu, pirms II kategorijas ekspluatācijas sākuma piemēro šādas papildu prasības:
- i) 50 stundas vai 20 sektori ar attiecīgo lidmašīnas tipu, tostarp lidojumi reisa apstākļos ar uzraudzību; un
- ii) spēkā esošiem II kategorijas RVR obligātiem nosacījumiem ir jāpieskaita vēl 100 m, ja ekspluatācijā jāveic II kategorijas nosēšanās ar rokas vadību vai izmantojot HUDLS līdz nosēšanās brīdim, kamēr:
- A) ar attiecīgo lidmašīnas tipu kopā ir sasniegtas 100 nolidotas stundas vai 40 sektori, tostarp lidojot reisa apstākļos ar uzraudzību; vai
- B) ar attiecīgo lidmašīnas tipu kopā ir sasniegtas 50 nolidotas stundas vai 20 sektori, tostarp lidojot reisa apstākļos ar uzraudzību, ja lidojuma apkalpes loceklis iepriekš bijis kvalificēts II kategorijas ekspluatācijai ar nosēšanos ar rokas vadību pie Kopienas ekspluatanta;
- C) ekspluatācijai, izmantojot HUDLS, vienmēr piemēro e) 1) punkta un e) 2) i) apakšpunkta prasības sektoriem, stundas katram tipam/klasei neatbilst prasībām.
- 2) Kapteiņiem vai tiem pilotiem, kam var tikt uzticēta lidojumu veikšana un kuriem nav iepriekšējas pieredzes saistībā ar attiecīgo lidmašīnas tipu, pirms III kategorijas ekspluatācijas sākuma piemēro šādas papildu prasības:
- i) 50 stundas vai 20 sektori ar attiecīgo lidmašīnas tipu, tostarp lidojumi reisa apstākļos ar uzraudzību; un
- ii) spēkā esošiem II vai III kategorijas RVR obligātiem nosacījumiem ir jāpieskaita vēl 100 m, izņemot gadījumus, ja tie ir iepriekš ieguvuši kvalifikāciju II vai III kategorijas ekspluatācijai ar Kopienas ekspluantu, līdz ar attiecīgo lidmašīnas tipu kopā ir sasniegtas 100 nolidotas stundas vai 40 sektori, tostarp lidojot reisa apstākļos ar uzraudzību.
- 3) Iestāde var apstiprināt iepriekš minēto komandu pieredzes prasību samazinājumu lidojuma apkalpes locekļiem, kam ir II vai III kategorijas komandu pieredze.
- f) Pacelšanās sliktas redzamības apstākļos ar RVR, kas mazāka 150/200 m
- 1) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka pirms apstiprinājuma saņemšanas attiecībā uz pacelšanos ar RVR, kas zemāka par 150 m (zemāku par 200 m D kategorijas lidmašīnām), veic šādas mācības:
- i) normālā pacelšanās obligātos apstiprinātos RVR apstākļos;
- ii) obligāti pacelšanās nosacījumi apstiprinātos RVR apstākļos, dzinējam atsakoties darboties starp V1 un V2 vai tiklīdz to ļauj drošības apsvērumi; un
- iii) pacelšanās obligātos apstiprinātos RVR apstākļos, dzinējam atsakoties darboties pirms V1, kā dēļ pārtrauc pacelšanos.
- 2) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka mācības, kas prasītas 1) apakšpunktā, notiek lidojuma simulatorā. Tādās mācībās ir jāietver īpašu procedūru un iekārtu izmantojums. Ja nav pieejams lidojumu simulators, kas raksturo konkrētu lidmašīnu, iestāde var apstiprināt mācības lidmašīnā bez prasības pēc obligātiem RVR apstākļiem (sk. OPS 1.965. pielikumu Nr. 1).
- 3) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka lidojuma apkalpes loceklis vajadzības gadījumā veic pārbaudi, pirms sāk pacelšanos sliktas redzamības apstākļos – ja RVR ir mazāka par 150 m (mazāka par 200 m D kategorijas lidmašīnām). Pārbaudi var aizvietot tikai ar veiksmīgu mācību kursa lidojuma simulatorā un/vai ar lidojuma kursu, kas minēts f) 1) apakšpunktā par pāreju uz lidmašīnas tipu.

- g) Atkārtotas mācības un pārbaude – sliktas redzamības ekspluatācija
- 1) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka līdz ar parastām atkārtotām mācībām un ekspluatanta zināšanu pārbaudi pārbauda arī pilota zināšanas un spēju veikt uzdevumus, kas saistīti ar konkrētu ekspluatācijas kategoriju, kādai viņš ir pilnvarots. Vajadzīgais glisāžu skaits, kas jāizpilda lidojumu simulatorā ekspluatanta zināšanu pārbaudes derīguma termiņa laikā (kā paredzēts OPS 1.965 b)), ir vismaz divas glisādes (četras, ja līdz nosēšanās brīdim tiek izmantota HUDLS vai EVS ierīce), no kurām vienai jābūt nosēšanās ar mazāko apstiprināto RVR, papildus vienu (divas, ja ekspluatācijā tiek izmantota HUDLS vai EVS ierīce) no šīm glisādēm var aizstāt ar glisādi un nosēšanos ar lidmašīnām, izmantojot apstiprinātas II un III kategorijas procedūras. Ekspluatanta zināšanu pārbaudes laikā veic vienu atkārtotu glisādi. Ja ekspluatants ir pilnvarots veikt pacelšanos ar RVR, kas mazāka par 150/200 m, ekspluatanta zināšanu pārbaudes laikā veic vismaz vienu LVTO līdz zemākiem piemērojamiem obligātiem nosacījumiem.
 - 2) III kategorijas ekspluatācijai ekspluatantam ir jāizmanto lidojuma simulators.
 - 3) Ekspluatantam ir jānodrošina, lai III kategorijas darbībām ar pasīvu drošu lidojuma kontroles sistēmu, ieskaitot HUDLS, vismaz vienu reizi triju secīgu ekspluatanta zināšanu pārbaudu laikā veic atkārtotu glisādi, kas notiek autopilota defekta dēļ lēmuma pieņemšanas augstumā vai zemāk par to, ja pēdējā ziņotā RVR bija 300 m vai zemāk.
 - 4) Iestāde var apstiprināt atkārtotas mācības un pārbaudi II kategorijas un LVTO ekspluatācijā attiecīgā tipa lidmašīnā, ja nav pieejama lidojuma simulēšanas ierīce, kas atbilstu konkrētai lidmašīnai, vai nav pieejams pieņemams alternatīvs risinājums.
- Piezīme.* Iegūto pieredzi LVTO un II/III kategorijai saistībā ar automatisku glisādi un/vai automatisku nosēšanos uztur ar atkārtotām mācībām un pārbaudēm, kā noteikts šajā punktā.
- h) Papildu prasības mācībām ekspluatantiem, kas veic ekspluatāciju par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos, glisādes, izmantojot EVS un ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija.
- 1) Ekspluatantiem, kas veic ekspluatāciju par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos, jāievēro OPS 1.450 – ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – mācības un kvalifikācija 1. pielikuma prasības, kas piemērojamas II kategorijas ekspluatācijai, iekļaujot prasības, kas attiecināmas uz HUDLS (pēc vajadzības). Ekspluatants var pēc vajadzības apvienot šīs papildu prasības ar nosacījumu, ka ekspluatācijas procedūras ir saderīgas. Pārejas mācību laikā kopējais veicamo glisāžu skaits nav lielāks, kā prasīts OPS N apakšsadaļā, ar nosacījumu, ka mācības notiek, izmantojot mazāko piemērojamo RVR. Atkārtotu mācību un pārbaudu laikā ekspluatants var arī apvienot atsevišķas prasības ar nosacījumu, ka tiek izpildīta iepriekšminētā prasība attiecībā uz ekspluatācijas procedūru, ja vismaz reizi 18 mēnešos veic vismaz vienu glisādi, izmantojot obligātās prasības ekspluatācijai par I kategorijas standarta apstākļiem sliktākos apstākļos.
 - 2) Ekspluatantiem, kas veic ekspluatāciju, kas nav II kategorijas standarta ekspluatācija, ir jāievēro OPS 1.450 – ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – mācības un kvalifikācija 1. pielikuma prasības, kas piemērojamas II kategorijas ekspluatācijai, iekļaujot prasības, kas attiecināmas uz HUDLS (pēc vajadzības). Ekspluatants var pēc vajadzības apvienot šīs papildu prasības ar nosacījumu, ka ekspluatācijas procedūras ir saderīgas. Pārejas mācību laikā kopējais veicamo glisāžu skaits nav mazāks par to skaitu, kas vajadzīgs, lai sekmīgi pabeigtu II kategorijas mācības, izmantojot HUD/HUDLS ierīci. Atkārtotu mācību un pārbaudu laikā ekspluatants var arī apvienot atsevišķas prasības ar nosacījumu, ka tiek izpildīta iepriekšminētā prasība attiecībā uz ekspluatācijas procedūru, ja vismaz reizi 18 mēnešos veic vienu glisādi, izmantojot obligātās prasības glisādei, kas nav II kategorijas standarta glisāde.
 - 3) Ekspluatantiem, kas veic glisādes, izmantojot EVS ar RVR vērtību 800 m vai mazāku, ir jāievēro OPS 1.450 – ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – mācības un kvalifikācija 1. pielikuma prasības, kas piemērojamas II kategorijas ekspluatācijai, iekļaujot prasības, kas attiecināmas uz HUD (pēc vajadzības). Ekspluatants var pēc vajadzības apvienot šīs papildu prasības ar nosacījumu, ka ekspluatācijas procedūras ir saderīgas. Pārejas mācību laikā kopējais veicamo glisāžu skaits nav mazāks par to skaitu, kas vajadzīgs, lai sekmīgi pabeigtu II kategorijas mācības, izmantojot HUD. Atkārtotu mācību un pārbaudu laikā ekspluatants var arī apvienot atsevišķas prasības ar nosacījumu, ka tiek izpildīta iepriekšminētā prasība attiecībā uz ekspluatācijas procedūru, ja vismaz reizi 12 mēnešos veic vismaz vienu glisādi, izmantojot EVS.

OPS 1.455 1. pielikums

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – ekspluatācijas procedūras

- a) Vispārējās prasības. Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos ietver:
- 1) pacelšanos ar rokas vadību (ar vai bez elektroniskām palīgsistēmām vai HUDLS/hibrīdu HUD/HUDLS);
 - 2) automātisku glisādi līdz augstumam, kas zemāks par *DH*, ar izlīdzināšanu, nosēšanos un izskrējieni ar rokas vadību;
 - 3) glisādi, izmantojot HUDLS/hibrīdu HUD/HUDLS un/vai EVS);
 - 4) automātisku glisādi, kurai seko automātiska izlīdzināšana, automātiska nosēšanās un izskrējieni ar rokas vadību; un
 - 5) automātisku glisādi, kurai seko automātiska izlīdzināšana, automātiska nosēšanās un automātisks izskrējieni; ja attiecīgā RVR ir mazāka par 400 m.
1. piezīme. Hibrīdu sistēmu var lietot katrā no šiem ekspluatācijas režīmiem.
2. piezīme. Var sertificēt un apstiprināt citas vadības sistēmu vai ekrānu formas.
- b) Procedūras un ekspluatācijas instrukcijas
- 1) Precīzs procedūru un instrukciju raksturojums un apmērs ir atkarīgs no izmantotām aviācijas iekārtām un ievērotām pilotu kabīnes procedūrām. Eksploatantam ekspluatācijas rokasgrāmatā ir skaidri jādefinē lidojuma apkalpes locekļu pienākumi pacelšanās, glisādes, izlīdzināšanas, izskrējiena un atkārtotas glisādes laikā. Īpaša uzmanība jāpievērš lidojuma apkalpes pienākumiem pārejas laikā no nevizuāliem apstākļiem uz vizuāliem apstākļiem un procedūrām, kas jāizmanto, pasliktinoties redzamībai vai konstatējot defektus. Turklāt jāizvērtē lidojuma pienākumu sadale tā, lai nodrošinātu, ka pilota darba slodze, pieņemot lēmumu nolaisties vai veikt spontānu nosēšanos, ļauj visu uzmanību veltīt kontrolei un lēmumu pieņemšanai.
 - 2) Eksploatantam ekspluatācijas rokasgrāmatā ir sīki jāprecizē ekspluatācijas procedūras un instrukcijas. Instrukcijām jāsadē ar ierobežojumiem un obligātajām procedūrām lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā un jo īpaši jāattiecas uz šādiem jautājumiem:
 - i) lidmašīnas iekārtu funkcionēšanas pārbaudes gan pirms izlidošanas, gan lidojuma laikā;
 - ii) kā minimālās prasības ietekmē pārmaiņas lidlauka būvju statusā un lidojuma iekārtās;
 - iii) procedūras attiecībā uz pacelšanos, glisādi, izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējieni atkārtotu glisādi;
 - iv) procedūras, kas jāievēro, iekārtām izejot no ierindas, brīdinājums pieslēgt HUD/HUDLS/EVS un citu neierastu situāciju gadījumā;
 - v) obligāti vajadzīgais vizuālais kontakts;
 - vi) pareizas sēdus pozas un acu augstuma nozīme;
 - vii) pasākumi, kas var būt jāveic tāpēc, ka pasliktinās vizuālais kontakts;
 - viii) apkalpes pienākumu sadalījums, veicot procedūras saskaņā ar i) līdz iv) un vi) apakšpunktu, ļaujot kapteinim nodoties galvenokārt uzraudzībai un lēmumu pieņemšanai;
 - ix) prasība visus augstuma rādītājus zem 200 pēdām balstīt uz radioaltimetru un ka vienam pilotam jāuzrauga lidmašīnas instrumenti, kamēr nav pabeigta nosēšanās;
 - x) prasība aizsargāt lokalizatora jutīgo zonu;
 - xi) informācija saistībā ar vēja ātrumu, vēja pretestību, turbulenci, skrejeļa piesārņojumu un daudzkārtēju RVR novērtējumu izmantošana;

- xii) procedūras, kas jāizmanto:
 - A) glisādēm par I standarta kategoriju sliktākos apstākļos;
 - B) glisādēm, kas nav II kategorijas standarta glisādes;
 - C) glisādēm, izmantojot *EVS*; un
 - D) praktizējot glisādes un nosēšanos uz skrejceļiem, kuriem nav spēkā pilnas II vai III kategorijas lidlauka procedūras;
 - xiii) ekspluatācijas ierobežojumi, ko nosaka gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikācija; un
 - xiv) informācija par maksimāli pieļaujamo novirzi no *ILS* glisādes trajektorijas un/vai lokalizatora.
-

OPS 1.465 1. pielikums

Mazākās pieļaujamās redzamības vērtības ekspluatācijai saskaņā ar VFR

Gaisa telpas klase	A B C D E (1. piezīme)	F G
		Virs 900 m (3 000 pēdu) AMSL vai virs 300 m (1 000 pēdu) virs reljefa, izvēloties lielāko faktoru
		900 m līmenī un zem tā (3 000 pēdu) AMSL vai 300 m (1 000 pēdu) virs reljefa, izvēloties lielāko faktoru
Attālums no mākoņa	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 pēdu) vertikāli	Nav mākoņu un skaidra virsmas redzamība
Lidojuma redzamība	8 km 3 050 m (10 000 pēdu) līmenī un virs tā AMSL (2. piezīme) 5 km zem 3 050 m (10 000 pēdu) līmeņa AMSL	5 km (3. piezīme)

1. piezīme. VMC obligātās vērtības A klases gaisa telpai ir dotas kā atsauce, bet nenozīmē VFR lidojumu apstiprināšanu A klases gaisa telpā
2. piezīme. Ja pārejas augstums ir zemāks nekā 3 050 m (10 000 pēdu), 10 000 pēdu vietā būtu jāizmanto AMSL, FL 100.
3. piezīme. A un B kategorijas lidmašīnas var ekspluatēt ar lidojuma redzamību līdz 3 000 m – ar nosacījumu, ka attiecīgā ATS Iestāde atļauj izmantot lidojuma redzamību, mazāku par 5 km, un apstākļi ir tādi, ka iespējamība saskrieties ar citu transportlīdzekli ir maza, un IAS ir 140 kt vai mazāka.

F APAKŠSADAĻA

VISPĀRĪGI TEHNISKIE RAKSTUROJUMI

OPS 1.470

Piemērojamība

- a) Eksploatants nodrošina, lai vairāku dzinēju propelleru lidmašīnas, kuru apstiprinātā maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk nekā 9 vai kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, un vairāku dzinēju turbīndzinēja lidmašīnas ekspluatētu saskaņā ar G apakšsadaļu (A kategorijas tehniskie raksturojumi).
- b) Eksploatants nodrošina, lai propelleru lidmašīnas ar apstiprināto maksimālo pasažieru konfigurāciju 9 vai mazāk un ar maksimālo pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāk ekspluatētu saskaņā ar H apakšsadaļu (B kategorijas tehniskie raksturojumi).
- c) Eksploatants nodrošina, lai virzuļdzinēju lidmašīnas, kuru apstiprinātā maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir 9 vai ar maksimālo pacelšanās masu, kas pārsniedz 5 700 kg, ekspluatētu saskaņā ar I apakšsadaļu (C kategorijas tehniskie raksturojumi).
- d) Gadījumā, ja nevar uzrādīt pilnīgu atbilstību attiecīgās apakšsadaļas prasībām lidmašīnas specifiskas konstrukcijas dēļ (piemēram, virsšķaņas lidmašīnām vai hidroplāniem), eksploatants piemēro apstiprinātos tehnisko raksturojumu standartus, nodrošinot drošības līmeni, kas līdzvērtīgs līmenim, kas noteikts attiecīgajā apakšsadaļā.

OPS 1.475

Vispārējās prasības

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnas masa:
 - 1) pacelšanās sākumā; vai lidojuma pārplānošanas gadījumā
 - 2) brīdī, no kura piemēro pārskatītu ekspluatācijas lidojuma plānu, nav lielāka par masu, kurā var ievērot attiecīgās apakšsadaļas prasības attiecībā uz veicamo lidojumu, pieļaujot paredzēto masas samazinājumu lidojumā, un kurā var veikt tādu atbrīvošanos no degvielas kravas, kā paredzēts konkrētajā prasībā.
- b) Eksploatants nodrošina, ka apstiprinātos tehnisko raksturojumu datus, kas ietverti lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā, izmanto, lai noteiktu atbilstību konkrētās apakšsadaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem, ko pieņem Iestāde, kā noteikts attiecīgajā apakšsadaļā. Piemērojot faktorus, kas noteikti attiecīgajā apakšsadaļā, var ņemt vērā jebkurus darbības faktorus, kas jau ir iestrādāti lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatas tehnisko raksturojumu datos, lai izvairītos no divkāršas faktoru piemērošanas.
- c) Demonstrējot atbilstību attiecīgās apakšsadaļas prasībām, jāņem vērā lidmašīnas konfigurācija, vides apstākļi un to sistēmu darbība, kuras var nelabvēlīgi ietekmēt tehniskos raksturojumus.
- d) Tehnisko raksturojumu vajadzībām mitru skrejceļu, kas nav zāles skrejceļš, var uzskatīt par sausu.
- e) Eksploatants ņem vērā kartēšanas precizitāti, izvērtējot saderību ar pacelšanās prasībām piemērojamā apakšsadaļā.

OPS 1.480

Terminoloģija

- a) Šādiem F, G, H, I un J apakšsadaļā izmantotiem terminiem ir šāda nozīme:
 - 1) Pieejamais paātrinājuma un apstāšanās attālums (ASDA). Pieejamā pacelšanās ieskrējiena garums plus bremzēšanas ceļš, ja attiecīgā Iestāde bremzēšanas ceļu uzskata par izmantojamu un tas var izturēt lidmašīnas svaru ikdienas ekspluatācijas apstākļos.

- 2) Piesārņots skrejceļš. Skrejceļa uzskata par piesārņotu, ja uz vairāk nekā 25 % no skrejceļa virsmas laukuma (neatkarīgi no tā, vai izolētos apgabalos vai ne) vajadzīgā garumā un platumā attiecas šie apstākļi:
 - i) ūdens uz virsmas vairāk nekā 3 mm (0,125 collu) dziļš vai ar dubļiem vai izkusušu sniegu, kas līdzinās vairāk nekā 3 mm (0,125 collu) ūdens;
 - ii) sniegs saspiests cietā masā un kas neļaujas sablīvēties vēl vairāk, un kas turēsies kopā vai lūzīs gabalos, ja to mēģinās savākt (saspiests sniegs); vai
 - iii) ledus, tostarp slapjš ledus.
 - 3) Mitrs skrejceļš. Skrejceļu uzskata par mitru, ja tā virsma nav sausa, bet mitrums nepiešķir tam spīdumu.
 - 4) Sausi skrejceļš. Sausi skrejceļi ir tādi skrejceļi, kas nav ne mitri, ne piesārņoti, tostarp tādi asfaltēti skrejceļi, kuri ir īpaši sagatavoti ar rievām vai porainu klājumu un ko uztur tādus, lai nodrošinātu "faktiski sausu" bremzēšanu pat mitrumā.
 - 5) Pieejamais nosēšanās attālums (*LDA*). Skrejceļa garums, ko deklarējusi par atbilstošu attiecīgā Iestāde un kas, lidmašīnai nolaižoties, ir piemērots izskrējienam.
 - 6) Apstiprinātā maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija. Maksimālais pasažieru sēdvietu skaits vienā lidmašīnā, bez pilota sēdvietām vai sēdvietām pilotu kabīnē un pasažieru salona apkalpes sēdvietām, ko izmanto ekspluatants, ko ir apstiprinājusi Iestāde un kas precizēts darbības rokasgrāmatā.
 - 7) Pieejamais pacelšanās attālums (*TODA*). Pacelšanās ceļa garums plus pieejamā ātrgaitas ceļa garums.
 - 8) Pacelšanās masa. Par lidmašīnas pacelšanās masu uzskata tās masu, ietverot visu kravu un visus pasažierus, ko pārvadā pacelšanās sākuma brīdī.
 - 9) Pieejamais pacelšanās ceļš (*TORA*). Skrejceļa garums, ko attiecīgā Iestāde uzskata par pieejamu un kas ir piemērots skrejceļš, lidmašīnai paceļoties.
 - 10) Slapjš skrejceļš. Skrejceļu uzskata par slapju, ja skrejceļa virsma ir klāta ar ūdeni vai līdzvērtīgu vielu, kas minēta a) 2) apakšpunktā, vai ja uz tā ir pietiekami daudz mitruma, lai izraisītu atspīdumu, tomēr bez lieliem stāvoša ūdens laukumiem.
- b) Terminu "paātrinājuma un apstāšanās attālums", "pacelšanās attālums", "pacelšanās skrejceļš", "tīrais lidmašīnas pacelšanās ceļš", "tīrais ceļš lidmašīnai, vienam dzinējam nedarbojoties" un "tīrais ceļš lidmašīnai, diviem dzinējiem nedarbojoties" nozīme attiecībā uz lidmašīnu ir definēta lidojumderīguma prasībās, ar ko saskaņā lidmašīna ir sertificēta, vai kā to noteikusi Iestāde, ja pēc tās uzskatiem konkrētā definīcija nepietiekami rāda atbilstību tehnisko raksturojumu darbības ierobežojumiem.

G APAKŠSADAĻA

A KATEGORIJAS TEHNISKIE RAKSTUROJUMI

OPS 1.485

Vispārējās prasības

- a) Eksploatants nodrošina, ka, nosakot atbilstību šīs apakšsadaļas prasībām, lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā apstiprinātos tehnisko raksturojumu datus vajadzības gadījumā papildina ar citiem lestādei pieņemamiem datiem, ja apstiprinātie tehniskie raksturojumu dati lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā nav pietiekami attiecībā uz šādiem faktoriem:
- 1) loģiski paredzami nelabvēlīgi eksploatācijas apstākļi, piemēram, pacelšanās un nosēšanās uz piesārņotiem skrejceļiem; un
 - 2) dzinēju iziešana no ierindas jebkurā lidojuma posmā.
- b) Eksploatants nodrošina, lai gadījumā, ja skrejceļš ir slapjš un piesārņots, izmanto tehnisko raksturojumu datus, kas noteikti saskaņā ar piemērojamām prasībām par lielu lidmašīnu sertifikāciju, vai lai izmantotu līdzvērtīgus lestādes pieņemtus datus.

OPS 1.490

Pacelšanās

- a) Eksploatants nodrošina, ka pacelšanās masa nepārsniedz maksimālo pacelšanās masu, kas minēta lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru lidlaukā, kurā jāveic pacelšanās.
- b) Nosakot maksimālo pieļaujamo pacelšanās masu, eksploatantam ir jāievēro šādas prasības:
- 1) paātrinājuma un apstāšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo paātrinājuma un apstāšanās attālumu;
 - 2) pacelšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās attālumu, ja ātrgaitas ceļa distance nepārsniedz pusi no pieejamā pacelšanās ceļa;
 - 3) pacelšanās ceļš nedrīkst būt garāks par pieejamo pacelšanās ceļu;
 - 4) šā punkta ievērošana ir jāpierāda, izmantojot V1 vienoto vērtību attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos; un
 - 5) uz slapja vai piesārņota skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama pacelšanās veikšanai uz sausa skrejceļa tādos pašos apstākļos.
- c) Demonstrējot atbilstību b) punktam, eksploatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
- 1) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 2) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā;
 - 3) skrejceļa virsmas stāvoklis un skrejceļa virsmas tips;
 - 4) skrejceļa slīpums pacelšanās virzienā;
 - 5) ne vairāk kā 50 % no ziņotā pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ziņotā ceļa vēja komponenta; un
 - 6) skrejceļa garuma zaudējumi, ja tādi ir, lidmašīnas pozīcijas dēļ pirms pacelšanās.

OPS 1.495

Izvairīšanās no šķēršļiem pacelšanās laikā

- a) Eksploatants nodrošina, lai tīrā pacelšanās ceļā būtu likvidēti visi šķēršļi vismaz 35 pēdu vertikālā attālumā vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot $0,125 \times D$, ja D ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no pieejamā pacelšanās attāluma beigām vai pacelšanās attāluma beigām, ja ir plānots pagrieziens pirms pieejamā pacelšanās attāluma beigām. Lidmašīnām, kurām spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļu brīvu zonu, kas ir puše no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un $0,125 \times D$.
- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam, eksploatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
- 1) lidmašīnas masa, sākot pacelšanās ieskrējienā;
 - 2) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā; un
 - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotā pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ziņotā ceļavēja komponenta.
- c) Demonstrējot atbilstību a) punktam:
- 1) nav pieļautas kursa maiņas līdz punktam, kurā tīrais pacelšanās ceļš ir sasniedzis augstumu, kas vienāds ar pusi no spārnu plētuma, bet nav mazāks par 50 pēdām virs pieejamā pacelšanās ieskrējiena beigām. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz 25° . Virs 400 pēdu augstuma var plānot sānsveres leņķus, kas lielāki par 15° , bet ne lielākus par 25° ;
 - 2) jebkurai tīras pacelšanās ceļa daļai, kurā lidmašīnas sānsvere ir lielāka par 15° , ir jābūt brīvam no visiem šķēršļiem horizontālos attālumos, kas minēti šā punkta a), d) un e) punktā, ja vertikālais attālums nav mazāks par 50 pēdām; un
 - 3) eksploatantam ir jāizmanto īpašas procedūras, ko apstiprinājusi Iestāde, lai izmantotu palielinātus sānsveres leņķus, kas nepārsniedz 20° augstuma robežās no 200 pēdām līdz 400 pēdām, vai ne vairāk kā 30° virs 400 pēdām (sk. OPS 1.495 c) 3) 1. pielikumu);
 - 4) ir jānodrošina korekcija attiecībā uz sānsveres leņķa ietekmi uz eksploatācijas ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts eksploatācijas ātrums.
- d) Demonstrējot atbilstību a) punktam, gadījumos, kad paredzētajai trajektorijai nav vajadzīgas lielākas kursa maiņas par 15° , eksploatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kam ir lielāks sānu attālums nekā:
- 1) 300 m, ja pilots var saglabāt vajadzīgo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
 - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- e) Demonstrējot atbilstību a) punktam, gadījumos, kad paredzētai trajektorijai nav vajadzīgas lielākas kursa maiņas par 15° , eksploatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kam ir lielāks sānu attālums nekā:
- 1) 600 m, ja pilots var saglabāt vajadzīgo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
 - 2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- f) Eksploatants izstrādā neplānotu darbību procedūras, lai ievērotu OPS 1.495 prasības un nodrošinātu drošu maršruta izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot, lai lidmašīna atbilstu lidojumā piemērojamām OPS 1.500 prasībām vai veiktu nosēšanos galapunkta lidlaukā vai alternatīvā pacelšanās lidlaukā.

OPS 1.500

Lidojumā – viens dzinējs neestrādā

- a) Eksploatants nodrošina, lai, vienam dzinējam nedarbojoties, tīras trajektorijas dati, kas uzrādīti lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā, lidojumam paredzētajos laika apstākļos atbilstu vai nu b) vai c) punktam visos maršruta punktos. Tīrai trajektorijai jābūt ar pozitīvu slīpumu 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts nolaisties, vienam dzinējam nedarbojoties. Tādos meteoroloģiskos apstākļos, kad jāizmanto sistēmas aizsardzībai pret ledu, ir jāņem vērā tas, kā to izmantojums ietaupīs tīro trajektoriju.

- b) Tīrai trajektorijai ir jābūt pozitīvai vismaz 1 000 pēdu augstumā virs jebkāda reljefa un šķēršļiem maršrutā 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa.
- c) Tīrai trajektorijai ir jāļauj lidmašīnai turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var veikt nolaišanos saskaņā ar attiecīgi OPS 1.515 vai 1.520, tīrai trajektorijai vismaz 2 000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacelumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm paredzētā maršruta pusēm saskaņā ar 1) līdz 4) apakšpunktu:
- 1) paredz, ka dzinējs pārstās darboties vissvarīgākajā maršruta punktā;
 - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz trajektoriju;
 - 3) atbrīvošanās no degvielas ir atļauta tādā apjomā, lai spētu sasniegt lidlauku ar vajadzīgo degvielas rezervi, ja izmanto drošu procedūru; un
 - 4) lidlaukam, kurā lidmašīnai ir paredzēts nosēties, kad konstatēta dzinēja atteikšanās darboties, ir jāatbilst šādiem kritērijiem:
 - i) ir ievēroti ar tehniskiem raksturojumiem saistītas prasības konkrētai nosēšanās masai; un
 - ii) laika ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums un ziņojumi par lidlauka stāvokli rāda, ka paredzētajā nosēšanās laikā var veikt drošu nosēšanos.
- d) Demonstrējot atbilstību OPS 1.500, ekspluatantam ir jāpalielina platuma robežas, kas minētas b) un c) punktā, līdz 18,5 km (10 jūras jūdzes), ja navigācijas precizitāte neatbilst 95 % uzticamības līmenim.

OPS 1.505

Maršrutā – lidmašīnas ar trijiem vai vairākiem dzinējiem, no kuriem divi dzinēji nedarbojas

- a) Ekspluatants nodrošina, lai lidmašīna ar trijiem vai vairākiem dzinējiem nevienā paredzētā kursa punktā neatrastos tālāk par attālumu, ko tā nolido 90 minūtēs ar ilgtermiņa kreisēšanas ātrumu, darbojoties visiem dzinējiem, standarta temperatūrā mierīgos laika apstākļos no tāda lidlauka, kas atbilst tehnisko raksturojumu kritērijiem, kuri jāpiemēro paredzētajai nosēšanās masai, izņemot gadījumus, ja tas ir saskaņā ar b) līdz f) punktu.
- b) Ja divi dzinēji pārstāj darboties, lidmašīnai lidojot pa maršrutu, tīras trajektorijas datiem jāļauj lidmašīnai turpināt lidojumu paredzētos meteoroloģiskos apstākļos no punkta, kurā uzskata, ka abi dzinēji reizē pārstājuši darboties, uz lidlauku, kurā var nolaisties un pilnībā apstāties, izmantojot paredzēto nosēšanās procedūru gadījumā, ja divi dzinēji nedarbojas. Tīrai trajektorijai ir jābūt vismaz 2 000 pēdu vertikālā attālumā no visiem reljefa pacelumiem un šķēršļiem visā maršruta garumā 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz katru pusi no paredzētā maršruta. Tādā augstumā un tādos meteoroloģiskajos apstākļos, kuros jādarbina sistēmas aizsardzībai pret ledu, ir jāņem vērā to ietekme uz tīras trajektorijas datiem. Ja navigācijas precizitāte neatbilst 95 % uzticamības līmenim, ekspluatantam ir jāpalielina noteiktā platuma robeža līdz 18,5 km (10 jūras jūdzēm).
- c) Uzskata, ka divi dzinēji pārstās darboties viskritiskākajā maršruta daļā, kad lidmašīna atrodas tādā attālumā no lidlauka, kas atbilst paredzētajai nosēšanās masai piemērojamajiem tehnisko raksturojumu kritērijiem, kas ir lielāks nekā attālums, ko lidmašīna nolido 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, visiem dzinējiem esot darba kārtībā, standarta temperatūrā, mierīgos laika apstākļos.
- d) Tīrai trajektorijai ir jābūt ar pozitīvu kāpumu 1 500 pēdu augstumā no lidlauka, kurā paredzēts nosēties, kad divi dzinēji pārstājuši darboties.
- e) Atbrīvoties no degvielas ir atļauts tādā apjomā, lai spētu sasniegt lidlauku ar vajadzīgo degvielas rezervi, ja izmanto drošu procedūru.
- f) Paredzētā lidmašīnas masa punktā, kurā paredzēta divu dzinēju iziešana no ierindas, nedrīkst būt mazāka par to masu, kurā ietilptu degviela, kas vajadzīga, lai turpinātu lidojumu uz to lidlauku, kurā ir paredzēts nosēties, un lai ierastos tur vismaz 1 500 pēdu augstumā tieši virs nosēšanās zonas, un tad šādā augstumā lidotu vēl 15 minūtes.

OPS 1.510

Nosēšanās – galapunkta un rezerves lidlauks

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a), nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu paredzētajā augstumā un apkārtējās vides temperatūrā aprēķinātajā nosēšanās laikā galapunkta un rezerves lidlaukā.
- b) Instrumentālas glisādes gadījumā ar atkārtotas glisādes slīpumu, kas lielāks nekā 2,5 %, eksploatants pārliecinās, ka paredzētā lidmašīnas nosēšanās masa ļauj veikt atkārtotu glisādi ar augstuma uzņemšanas slīpumu, kas vienāds ar vai lielāks nekā piemērojamais atkārtotās glisādes slīpums viena dzinēja darbības traucējumu gadījumā atkārtotas glisādes konfigurācijā un ātrumā (sk. piemērojamās prasības attiecībā uz lielu lidmašīnu sertifikāciju). Iestādei ir jāapstiprina alternatīvas metodes izmantojums.
- c) Instrumentālas glisādes gadījumā ar kritisko augstumu, kas lielāks par 200 pēdām, eksploatantam ir jāpārliecinās, ka paredzētā lidmašīnas nosēšanās masa ļauj veikt atkārtotu glisādi ar augstuma uzņemšanas slīpumu, svarīgākajam dzinējam nedarbojoties, un ar ātrumu un konfigurāciju, ko virzībai izmanto vismaz 2,5 % apjomā, vai publiskoto slīpumu, izvēloties lielāko faktoru (sk. CS AWO 243). Iestādei ir jāapstiprina alternatīvas metodes izmantojums.

OPS 1.515

Nosēšanās – sausi skrejceļi

- a) Eksploatants nodrošina, lai lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a), paredzētā nosēšanās laikā galapunkta lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļautu veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa:
- 1) turboreaktīvajām lidmašīnām – 60 % no pieejamās nosēšanās distances; vai
 - 2) turbopropelleru lidmašīnām – 70 % no pieejamās nosēšanās distances;
 - 3) veicot stāvas glisādes procedūras, Iestāde var atļaut izmantot nosēšanās distances datus, kas noteikti attiecīgi saskaņā ar a) 1) un a) 2) apakšpunktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu mazāku par 50 pēdām, bet ne mazāku par 35 pēdām (sk. OPS 1.515 a) 3) 1. pielikumu);
 - 4) demonstrējot atbilstību a) 1) un a) 2) apakšpunktam, Iestāde, ja uzskata par vajadzīgu, izņēmuma kārtā var atļaut (sk. 1. pielikumu) izmantot īsu nosēšanās operāciju saskaņā ar 1. un 2. pielikumu, kā arī ar citiem papildu nosacījumiem, ko Iestāde uzskata par vajadzīgiem, lai konkrētajā gadījumā garantētu pieņemamu drošību.
- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam, eksploatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
- 1) augstums virs lidlauka;
 - 2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponenta; un
 - 3) skrejceļa slīpums nosēšanās virzienā, ja tas ir lielāks nekā +/-2 %.
- c) Demonstrējot atbilstību a) punktam, ir jāpieņem, ka:
- 1) lidmašīna nosēdīsies uz eksploatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa mierīgos meteoroloģiskos apstākļos; un
 - 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas specifiku lidlaukā, un ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.
- d) Ja eksploatants nevar nodrošināt atbilstību c) 1) apakšpunktam attiecībā uz galapunkta lidlauku ar vienu skrejceļu, kur nosēšanās ir atkarīga no noteiktā vēja komponenta, lidmašīnu var novadīt, ja ir izvēlēti 2 rezerves lidlauki, kas ļauj pilnībā ievērot atbilstību a), b) un c) punktam. Pirms glisādes sākuma, lai veiktu nosēšanos galapunkta lidlaukā, kapteinim ir jāpārliecinās, ka nolaišanos var veikt pilnīgi saskaņā ar OPS 1.510 un a) un b) punktu.

- e) Ja ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību c) 2) apakšpunktam attiecībā uz galapunkta lidlauku, lidmašīnu var novadīt, ja ir izvēlēts rezerves lidlauks, kas ļauj pilnībā ievērot atbilstību a), b) un c) punktam.

OPS 1.520

Nosēšanās – slapji un piesārņoti skrejceļi

- a) Ekspluatants nodrošina, ka gadījumā, ja attiecīgās laika ziņas vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, pieejamam nosēšanās attālumam ir vismaz 115 % no vajadzīgā nosēšanās attāluma, kas noteikts saskaņā ar OPS 1.515.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka gadījumā, ja attiecīgās laika ziņas vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt piesārņots, pieejamam nosēšanās attālumam ir jābūt vismaz tādā, kas noteikts saskaņā ar a) punktu vai ir vismaz 115 % no nosēšanās attāluma, kas noteikts saskaņā ar apstiprinātiem nosēšanās datiem par piesārņotiem skrejceļiem vai līdzīgiem datiem, ko akceptējusi Iestāde, izvēloties lielāko faktoru.
- c) Ja lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir ietverta papildu informācija par nosēšanās attālumiem uz slapjiem skrejceļiem, uz slapja skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās attālumu, nekā noteikts a) punktā, tomēr ne mazāku, kā noteikts OPS 1.515 a) punktā.
- d) Ja lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir īpaši ietverta papildu informācija par nosēšanās attālumiem uz piesārņotiem skrejceļiem, var izmantot nosēšanās attālumu uz īpaši sagatavota, piesārņota skrejceļa, kas ir īsāks nekā tas, kas paredzēts b) punktā, tomēr ne mazāku, kā noteikts OPS 1.515 a) punktā.
- e) Demonstrējot atbilstību b), c) un d) punktam, attiecīgi piemēro OPS 1.515 kritērijus ar tādu izņēmumu, ka OPS 1.515 a) 1) un 2) nepiemēro attiecībā uz b) punktu.

OPS 1.495 c) 3) 1. pielikums

Palielinātu sānsveres leņķu apstiprināšana

- a) Izmantojot palielinātus sānsveres leņķus, kam vajadzīga īpaša atļauja, ir jāievēro šādi kritēriji:
- 1) lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir jābūt apstiprinātiem datiem par obligātu darbības ātruma palielinājumu, kā arī datiem, kas ļauj konstruēt trajektoriju, ņemot vērā palielinātus sānsveres leņķus un ātrumu;
 - 2) ir jābūt pieejamai vizuālai informācijai navigācijas precizitātes dēļ;
 - 3) ir jābūt noteiktiem un Iestādes apstiprinātiem obligātiem laika apstākļu nosacījumiem un vēja ierobežojumiem katram skrejceļam;
 - 4) mācības saskaņā ar OPS 1.975.
-

OPS 1.515 a) 3) 1. pielikums

Stāvas glisādes procedūras

- a) Iestāde var apstiprināt stāvas glisādes procedūru piemērojumus, izmantojot 4,5° vai lielākus slīdēšanas leņķus un ekrāna augstumu, kas mazāks par 50 pēdām, tomēr ne mazāku par 35 pēdām, ja ir ievēroti šādi kritēriji:
- 1) lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir jābūt noteiktam maksimāli pieļaujamam, apstiprinātam slīdēšanas leņķim, visiem citiem ierobežojumiem, normālām, nenormālām vai ārkārtas procedūrām attiecībā uz stāvas glisādes procedūrām, kā arī grozījumiem attiecībā uz laukuma garuma datiem, izmantojot stāvas glisādes kritērijus;
 - 2) katrā lidlaukā, kurā ir jāveic stāvas glisādes procedūras, ir jābūt pieejamai piemērotai slīdēšanas norādes sistēmai, ietverot vismaz vizuālo glisādes norādes sistēmu; un
 - 3) katram skrejceļam ir jānosaka un jāapstiprina obligāti nosacījumi saistībā ar laika apstākļiem, kas jāizmanto, piemērojot stāvas glisādes procedūras. Jāņem vērā šādi faktori:
 - i) situācija saistībā ar šķēršļiem;
 - ii) glisādes vizuālās norādes tips un vizuāli skrejceļa objekti, piemēram, vizuāli līdzekļi: *MLS*, *3D-NAV*, *ILS*, *LLZ*, *VOR*, *NDB*;
 - iii) obligāti vizuālas norādes elementi, kas vajadzīgi *DH* un *MDA* augstumā;
 - iv) pieejamās lidojuma iekārtas;
 - v) pilotu kvalifikācija un īpašas zināšanas par lidlauku;
 - vi) lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatas ierobežojumi un procedūras; un
 - vii) atkārtotas glisādes kritēriji.

OPS 1.515 a) 4) 1. pielikums

Īsas nosēšanās darbības

- a) OPS 1.515 a) 4) vajadzībām attālumā, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var iekļaut izmantojamās deklarētās drošās zonas garumu, pieskaitot deklarēto pieejamo nosēšanās attālumu. Iestāde var apstiprināt šādas darbības saskaņā ar šādiem kritērijiem:
- 1) Īsu nosēšanās operāciju vajadzības demonstrēšana. Ir jābūt skaidrai sabiedrības interesei un ekspluatācijas vajadzībai attiecīgās darbības veikšanai lidostas tāluma vai fizisku ierobežojumu dēļ, kas saistīti ar skrejceļa paplašināšanu.
 - 2) Lidmašīnas un ekspluatācijas kritēriji:
 - i) Īsas nosēšanās darbības atļaus tikai tādām lidmašīnām, kam parastā glisādes trajektorijā vertikālais attālums starp pilota acu augstumu un riteņu zemāko daļu nepārsniedz 3 metrus;
 - ii) nosakot lidlauka darbības obligātos nosacījumus, redzamība/RVR nedrīkst būt mazāka par 1,5 km. Turklāt ekspluatācijas rokasgrāmatā ir jānosaka vēja ierobežojumi;
 - iii) šādām darbībām ekspluatācijas rokasgrāmatā ir jānosaka obligātā pilota pieredze, mācību prasības un īpašas zināšanas saistībā ar lidlauku.
 - 3) Uzskata, ka šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma ir 50 pēdas.
 - 4) Papildu kritēriji. Iestāde var piemērot tādus papildu nosacījumus, ko uzskata par vajadzīgiem drošai ekspluatācijai, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturlielumus, orogrāfiskās iezīmes glisādes zonā, pieejamos glisādes līdzekļus un apsvērumus saistībā ar atkārtotu glisādi/ierobežotu nosēšanos. Papildu nosacījumi var būt, piemēram, prasība attiecībā uz VASI/PAPI veida vizuālo slīpuma indikatoru sistēmu.

OPS 1.515 a) 4) 2. pielikums

Lidlauku kritēriji īsās nosēšanās darbībām

- a) Drošas zonas izmantojums ir jāapstiprina lidlauka Iestādei.
 - b) Deklarētās drošās zonas izmantojamais garums saskaņā ar 1.515 a) 4) noteikumiem un šo pielikumu nedrīkst pārsniegt 90 metrus.
 - c) Deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu vai spārnu plētuma platumu, izvēloties lielāko faktoru, un tās centrs sakrīt ar pagarināto skrejceļa centra līniju.
 - d) Deklarētajai drošajai zonai ir jābūt atbrīvotai no šķēršļiem vai ieplakām, kas varētu apdraudēt kļūdījušos lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav pieļaujama mobilu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsās nosēšanās darbību veikšanai.
 - e) Deklarētās drošās zonas slīpums nedrīkst pārsniegt 5 % uz augšu vai 2 % uz leju nosēšanās virzienā.
 - f) Šīs darbības nolūkā krāpniecības prasība, kas minēta OPS 1.480 a) 5), nav jāpiemēro attiecībā uz deklarēto drošo zonu.
-

H APAKŠSADAĻA

B KATEGORIJAS TEHNISKIE RAKSTUROJUMI

OPS 1.525

Vispārējas prasības

- a) Eksploatants neizmanto viena dzinēja lidmašīnu:
- 1) naktī; vai
 - 2) sliktas redzamības meteoroloģiskos apstākļos to ekspluatē vienīgi saskaņā ar īpašiem vizuāla lidojuma noteikumiem.
- Piezīme.* Uz ierobežojumiem viena dzinēja lidmašīnu ekspluatācijai attiecas OPS 1.240 a) 6).
- b) Eksploatants divu dzinēju lidmašīnas, kas neatbilst augstuma uzņemšanas prasībām OPS 1.525 b) 1. pielikumā, ekspluatē kā viena dzinēja lidmašīnas.

OPS 1.530

Pacelšanās

- a) Eksploatants nodrošina, ka pacelšanās masa nepārsniedz maksimālo pacelšanās masu, kas minēta lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru lidlaukā, kurā jāveic pacelšanās.
- b) Eksploatants nodrošina, ka parasts pacelšanās attālums, kā noteikts lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā, nepārsniedz:
- 1) pieejamo pacelšanās ieskrējiena ceļu, kas reizināts ar koeficientu 1,25; vai
 - 2) ja ir pieejams bremsēšanas ceļš un/vai ātrgaitas ceļš – šādus faktoros:
 - i) pieejamo pacelšanās ieskrējiena ceļu;
 - ii) pieejamo pacelšanās ieskrējiena ceļu, kas reizināts ar koeficientu 1,15; un
 - iii) pieejamo paātrinātās apstāšanās attālumu, kas reizināts ar koeficientu 1,3.
- c) Demonstrējot atbilstību a) punktam, eksploatants ņem vērā šādus faktoros:
- 1) lidmašīnas masa, sākot pacelšanās ieskrējieni;
 - 2) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā;
 - 4) skrejeļa virsmas stāvoklis un skrejeļa virsmas tips;
 - 5) skrejeļa slīpums pacelšanās ceļa virzienā; un
 - 6) ne vairāk kā 50 % no ziņotā pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ziņotā ceļavēja komponenta.

OPS 1.535

Šķēršļu pārvarēšana pacelšanās laikā – vairāku dzinēju lidmašīnas

- a) Eksploatants nodrošina, lai lidmašīnām ar diviem vai vairākiem dzinējiem pacelšanās trajektorijai, kas noteikta saskaņā ar šo punktu, attālums no visiem šķēršļiem būtu vismaz 50 pēdu vertikāli vai horizontāli vismaz 90 m plus $0,125 \times D$, ja D ir horizontālais attālums, ko veic lidmašīna no pieejamā pacelšanās attāluma vai pacelšanās attāluma beigām, ja ir plānots pagrieziens pirms pieejamā pacelšanās attāluma beigām, izņemot gadījumus, kas aprakstīti b) un c) punktā. Lidmašīnām, kurām spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļu brīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un $0,125 \times D$. Demonstrējot atbilstību šim punktam, ir jāpieņem, ka:
- 1) pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs zemes pacelšanās distances beigās, kā noteikts OPS 1.530 b), un beidzas 1 500 pēdu augstumā virs zemes;
 - 2) lidmašīnai nav sānsveres, pirms lidmašīna ir sasniegusi 50 pēdu augstumu virs zemes, un sānsveres leņķis nepārsniedz 15° ;
 - 3) paceļoties, ja darbojas visi dzinēji, svarīgākais dzinējs pārtrauc darboties tajā pacelšanās trajektorijas punktā, kurā paredzēts, ka ir zaudēts vizuālais kontakts ar signāliem uz zemes saistībā ar šķēršļu apiešanu;
 - 4) pacelšanās trajektorijas gradients no 50 pēdu augstuma līdz pieņemtajam augstumam, kurā pārstāj darboties dzinējs, ir vienāds ar vidējo visu dzinēju darbības gradientu, uzņemot augstumu un pārejot uz maršruta konfigurāciju, kas reizināts ar koeficientu 0,77; un
 - 5) pacelšanās trajektorijas gradients no sasniegtā augstuma saskaņā ar 4) apakšpunktu līdz pacelšanās trajektorijas beigām ir vienāds ar augstuma uzņemšanas gradientu, maršrutā nedarbojoties vienam dzinējam, kā norādīts lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam, gadījumos, kad paredzētajām trajektorijām nav vajadzīgas lielākas kursa maiņas par 15° , eksploatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kam ir lielāks sānu attālums nekā:
- 1) 300 m, ja lidojums notiek apstākļos, kas ļauj veikt vizuālu kursa vadības navigāciju, vai ir pieejami navigācijas līdzekļi, kuri ļauj pilotam tikpat precīzi saglabāt paredzēto trajektoriju (sk. OPS 1.535 b) 1) un c) 1) 1. pielikumu); vai
 - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- c) Demonstrējot atbilstību a) punktam, gadījumos, kad paredzētai trajektorijai nav vajadzīgas lielākas kursa maiņas par 15° , eksploatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kam ir lielāks sānu attālums nekā:
- 1) 600 m lidojumiem, kas veikti apstākļos, kuri ļauj veikt vizuālu kursa vadības navigāciju (sk. OPS 1.535 b) 1) un c) 1) 1. pielikumu);
 - 2) 900 m lidojumiem visos citos apstākļos.
- d) Demonstrējot atbilstību a), b) un c) punktam, eksploatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
- 1) lidmašīnas masa, sākot pacelšanās ieskrējieni;
 - 2) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā; un
 - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotā pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ziņotā ceļavēja komponenta.

OPS 1.540

Maršrutā – vairāku dzinēju lidmašīnas

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīna lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos un nedarbojoties vienam dzinējiem, atlikušajiem dzinējiem darbojoties maksimālajā nepārtrauktas jaudas režīmā, spēj turpināt lidojumu attiecīgā minimālā vai lielākā augstumā, lai veiktu drošu lidojumu, kas aprakstīts ekspluatācijas rokasgrāmatā, līdz 1 000 pēdām virs lidlauka, kurā var ievērot tehnisko raksturojumu prasības.

- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam:
- 1) nekādā gadījumā nedrīkst pieņemt, ka lidmašīna lidos augstumā, kas pārsniegs augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, visiem dzinējiem darbojoties maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
 - 2) pieņemtais maršruta gradients, vienam dzinējam nedarbojoties, attiecīgi ir netīrs augstuma zaudēšanas vai augstuma uzņemšanas gradients, kas ir palielināts vai samazināts par gradientu 0,5 % apmērā.

OPS 1.542

Maršrutā – viena dzinēja lidmašīnas

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīna lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos un nedarbojoties vienam dzinējam, spēj sasniegt vietu, kurā var veikt drošu piespiedu nolaišanos. Sauszemes lidmašīnām ir vajadzīga vieta uz sauszemes, ja vien Iestāde nav apstiprinājusi ko citu.
- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam:
- 1) nedrīkst pieņemt, ka lidmašīna lidos ar eksploatācijas kārtībā esošo dzinēju maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā augstumā, kas pārsniedz augstumu, kurā pacelšanās augstuma uzņemšanas ātrums ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
 - 2) pieņemtais maršruta gradients lidojuma laikā ir bruto nolaišanās gradients, kas palielināts par 0,5 %.

OPS 1.545

Nosēšanās – galapunkta un rezerves lidlauks

Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a), nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu paredzētā augstumā un apkārtējās vides temperatūrā laikā, kas aprēķināts nosēšanās galapunktam un rezerves lidlaukam.

OPS 1.550

Nosēšanās – sauss skrejceļš

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a), paredzētajā nosēšanās laikā ļauj veikt pilnīgas apstāšanās nosēšanās no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % no nosēšanās distances, kas pieejama galapunkta lidlaukā un jebkurā rezerves lidlaukā.
- 1) Iestāde var apstiprināt nosēšanās distances datu izmantošanu, kas precizēti saskaņā ar šo punktu, balstoties uz ekrāna augstumu ne mazāku par 50 pēdām, taču nepārsniedzot 35 pēdas (sk. OPS 1.550 a) 1. pielikumu);
 - 2) Iestāde var apstiprināt īsas nosēšanās darbības saskaņā ar kritērijiem, kas sniegti OPS 1.550 a) 2. pielikumā.
- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam, eksploatants ņem vērā šādus faktorus:
- 1) augstums virs lidlauka;
 - 2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponenta;
 - 3) skrejceļa virsmas stāvoklis un skrejceļa virsmas tips; un
 - 4) skrejceļa slīpums nosēšanās virzienā;
- c) Lai vadītu lidmašīnu saskaņā ar a) punktu, ir jāpieņem, ka:
- 1) lidmašīna nosēdīsies uz eksploatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa mierīgos meteoroloģiskos apstākļos; un
 - 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas specifiku lidlaukā, un ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.

- d) Ja ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību c) 2) apakšpunktam attiecībā uz galapunkta lidlauku, lidmašīnu var novadīt, ja ir izvēlēts rezerves lidlauks, kas ļauj pilnībā ievērot atbilstību a), b) un c) punktam.

OPS 1.555

Nosēšanās – slapjš un piesārņots skrejceļš

- a) Ekspluatants nodrošina, ka gadījumā, ja attiecīgie ziņojumi vai prognozes par laika apstākļiem, vai to apvienojums rāda, ka skrejceļš paredzētajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, pieejamais nosēšanās attālums ir vienāds ar vai lielāks par vajadzīgo nosēšanās attālumu, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.550, reizināts ar koeficientu 1,15.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka gadījumā, ja attiecīgie ziņojumi vai prognozes par laika apstākļiem, vai to apvienojums rāda, ka skrejceļš paredzētajā ielidošanas laikā varētu būt piesārņots, nosēšanās attālums, kas noteikts, izmantojot datus, ko Iestāde akceptējusi šādiem apstākļiem, nepārsniedz pieejamo nosēšanās attālumu.
- c) Ja lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir ietverta īpaša papildu informācija par nosēšanās attālumiem uz slapjiem skrejceļiem, var izmantot nosēšanās attālumu uz slapja skrejceļa, kas ir īsāks par attālumu, kas prasīts a) punktā, bet nav mazāks par attālumu, kas noteikts OPS 1.550 a).
-

OPS 1.525 b) 1. pielikums

Vispārēja informācija – pacelšanās un nosēšanās sākums

- a) Augstuma uzņemšana pacelšanās laikā
- 1) Darbojoties visiem dzinējiem,
 - i) vienmērīgajam augstuma uzņemšanas trajektorijas gradientam pēc pacelšanās ir jābūt vismaz 4 %:
 - A) visiem dzinējiem strādājot pacelšanās jaudas režīmā;
 - B) ar izlaistu šasiju, izņemot gadījumus, ja šasiju var ievilkt nepilnās 7 sekundēs, to var uzskatīt par ievilktu;
 - C) ar spārna aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un
 - D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, ne mazāku par lielāko no 1,1 VMC un 1,2 VS1.
 - 2) Nedarbojoties vienam dzinējam,
 - i) vienmērīgajam augstuma uzņemšanas trajektorijas gradientam pēc pacelšanās 400 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas ir jābūt izmērojami pozitīvam:
 - A) svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un tā propellerim atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;
 - B) atlikušajiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā;
 - C) ar ievilktu šasiju;
 - D) ar spārna aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un
 - E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, ko sasniedz 50 pēdu augstumā;
 - ii) vienmērīgajam augstuma uzņemšanas trajektorijas gradientam pēc pacelšanās ir jābūt vismaz 0,75 % 1 500 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas:
 - A) svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un tā propellerim atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;
 - B) atlikušajiem dzinējiem nedarbojoties intensīvāk kā maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā;
 - C) ar ievilktu šasiju;
 - D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un
 - E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, ne mazāku par 1,2 VS1.
- b) Augstuma uzņemšana, nosēžoties (pārtrauktā nosēšanās)
- 1) Darbojoties visiem dzinējiem,
 - i) vienmērīgajam augstuma uzņemšanas ceļa gradientam jābūt vismaz 2,5 %:
 - A) ar jaudu jeb vilkmi ne lielāku par to, kas pieejama 8 sekundēs pēc vadības sviru izkustināšanas no lietojuma minimālās jaudas pozīcijas;
 - B) ar izlaistu šasiju;
 - C) ar spārna aizplākšņiem nosēšanās pozīcijā; un
 - D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas vienāds ar VREF.

- 2) Nedarbojoties vienam dzinējam,
- i) vienmērīgajam augstuma uzņemšanas gradientam jābūt ne mazākam par 0,75 % 1 500 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas:
- A) svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un propellerim atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;
 - B) atlikušajiem dzinējiem nedarbojoties intensīvāk kā maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā;
 - C) ar ievilkto šasiju;
 - D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un
 - E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, ne mazāku par 1,2 VS1.
-

OPS 1.535 b) 1) un c) 1) 1. pielikums

Pacelšanās trajektorija – vizuālā kursa vadības navigācija

Lai ļautu veikt vizuālo kursa vadīšanas navigāciju, ekspluatantam ir jānodrošina, ka laika apstākļi ekspluatācijas laikā, tostarp maksimālais augstums un redzamība, ir tādi, ka šķēršļi un/vai lidlauka norādes ir saredzamas un identificējamās. Ekspluatācijas rokasgrāmatā attiecībā uz konkrēto lidlauku(-iem) ir jānosaka obligāti laika apstākļu nosacījumi, kādos lidojuma apkalpe var nepārtraukti noteikt un saglabāt pareizu trajektoriju, ņemot vērā norādes uz zemes tā, lai nodrošinātu drošu attālumu no šķēršļiem un labu teritorijas pārredzamību:

- a) procedūrai ir jābūt labi definētai attiecībā uz zemes norādēm tā, lai lidojamo maršrutu var analizēt saistībā ar prasībām par attālumu no šķēršļiem;
- b) procedūrai jābūt noteiktai lidmašīnas iespēju robežās attiecībā uz paātrinājumu, sānsveres leņķi un vēja ietekmi;
- c) ir jābūt nodrošinātam rakstiskam un/vai ilustrētam procedūras aprakstam, ko apkalpei izmantot; un
- d) ir jānosaka ierobežojoši vides apstākļi (piemēram, vējš, mākoņi, redzamība, diena/nakts, apkārtējais apgaismojums, šķēršļu apgaismojums).

OPS 1.550 a) 1. pielikums

Stāvas glisādes procedūras

- a) Iestāde var apstiprināt stāvas glisādes procedūras, izmantojot $4,5^\circ$ vai lielākus glisādes leņķus un ar ekrāna augstumu, kas mazāks par 50 pēdām, bet nepārsniedzot 35 pēdas, ar nosacījumu, ka ir ievēroti šādi kritēriji:
- 1) lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir jābūt noteiktam maksimāli pieļaujamam, apstiprinātam slidēšanas leņķim, visiem citiem ierobežojumiem, normālām, nenormālām vai ārkārtas procedūrām attiecībā uz stāvas glisādes procedūrām, kā arī grozījumiem attiecībā uz laukuma garuma datiem, izmantojot stāvas glisādes kritērijus;
 - 2) katrā lidlaukā, kurā ir jāveic stāvas glisādes procedūras, ir jābūt pieejamai derīgai glisādes leņķa norādes sistēmai, ietverot vismaz vizuālo glisādes leņķa norādes sistēmu; un
 - 3) katram skrejceļam ir jānosaka un jāapstiprina obligāti nosacījumi saistībā ar laika apstākļiem, kas jāizmanto, piemērojot stāvas glisādes procedūras. Jāņem vērā šādi faktori:
 - i) situācija saistībā ar šķēršļiem;
 - ii) glisādes vizuālās norādes tips un vizuāli skrejceļa objekti, piemēram, vizuāli līdzekļi: *MLS*, *3D-NAV*, *ILS*, *LLZ*, *VOR*, *NDB*;
 - iii) obligāti vizuālas norādes elementi, kas vajadzīgi *DH* un *MDA* augstumā;
 - iv) pieejamās lidojuma iekārtas;
 - v) pilotu kvalifikācija un īpašas zināšanas par lidlauku;
 - vi) lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatas ierobežojumi un procedūras; un
 - vii) atkārtotas glisādes kritēriji.

OPS 1.550 a) 2. pielikums

Īsas nosēšanās darbības

- a) OPS 1.550 a) 2) vajadzībām attālums, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var sastāvēt no izmantojamā deklarētās drošās zonas garuma, kam pieskaita deklarēto pieejamo nosēšanās attālumu. Iestāde var apstiprināt šādas darbības saskaņā ar šādiem kritērijiem:
- 1) lidlauka Iestādei ir jāapstiprina deklarētās drošās zonas izmantošana;
 - 2) deklarētajai drošajai zonai ir jābūt atbrīvotai no šķēršļiem vai ieplakām, kas varētu apdraudēt kļūdījušos lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav pieļaujama mobilo objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsās nosēšanās darbību veikšanai;
 - 3) deklarētās drošās zonas slīpums nedrīkst pārsniegt 5 % uz augšu vai 2 % uz leju nosēšanās virzienā;
 - 4) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums saskaņā ar šī pielikuma noteikumiem nepārsniedz 90 metrus;
 - 5) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu, un tās centrs sakrīt ar pagarināto skrejceļa centra līniju;
 - 6) tiek pieņemts, ka šķērsošanas augstums virs izmantojamā deklarētās drošās zonas garuma nav mazāks par 50 pēdām;
 - 7) šīs darbības nolūkā kravnesības prasība, kas minēta OPS 1.480 a) 5), nav jāpiemēro attiecībā uz deklarēto drošo zonu;
 - 8) ir jābūt noteiktiem un apstiprinātiem obligātajiem laika apstākļu nosacījumiem attiecībā uz katru izmantojamo skrejceļu, un tie nevar būt mazāki par VFR vai obligātiem neprecīzas glisādes nosacījumiem, izvēloties lielāko faktoru;
 - 9) jābūt noteiktām pilota prasībām (atsauce uz OPS 1.975 a));
 - 10) Iestāde var piemērot tādus papildu nosacījumus, ko uzskata par vajadzīgiem drošai ekspluatācijai, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturlielumus, pieejamos glisādes līdzekļus un apsvērumus saistībā ar atkārtotu glisādi/ierobežotu nosēšanos.

I APAKŠSADAĻA

C KATEGORIJAS TEHNISKIE RAKSTUROJUMI

OPS 1.560

Vispārējās prasības

Ekspluatants nodrošina, ka, nosakot atbilstību šīs apakšsadaļas prasībām, apstiprinātos tehnisko raksturojumu datus lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā vajadzības gadījumā papildina ar citiem datiem, ko akceptē Iestāde, ja apstiprinātie tehniskie raksturojumu dati lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā nav pietiekami.

OPS 1.565

Pacelšanās

- a) Ekspluatants nodrošina, ka pacelšanās masa nepārsniedz maksimālo pacelšanās masu, kas minēta lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru lidlaukā, kurā jāveic pacelšanās.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka attiecībā uz lidmašīnām, kurām pacelšanās lidlauka garuma dati, kas ietverti to lidmašīnu ekspluatācijas rokasgrāmatās, neizskatot iespējamību, ka nedarbosies viens dzinējs, distance no pacelšanās ieskrējiena sākuma, kas vajadzīgs lidmašīnai, lai sasniegtu 50 pēdu augstumu virs virsmas, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās pacelšanās jaudas režīmā, kas reizināta ar vienu no šiem faktoriem:
- 1) 1,33 lidmašīnām ar diviem dzinējiem; vai
 - 2) 1,25 lidmašīnām ar trijiem dzinējiem; vai
 - 3) 1,18 lidmašīnām ar četriem dzinējiem,
- nepārsniedz pacelšanās ceļu, kas pieejams lidlaukā, kurā ir jāveic pacelšanās.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka attiecībā uz lidmašīnām, kurām pacelšanās lidlauka garuma dati, kas ietverti to lidmašīnu ekspluatācijas rokasgrāmatās, izskatot iespējamību, ka nedarbosies viens dzinējs, ir ievērotas šādas prasības saskaņā ar specifikācijām lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā:
- 1) paātrinājuma un apstāšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo paātrinājuma un apstāšanās attālumu;
 - 2) pacelšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās attālumu, ja ātrgaitas ceļa distance nepārsniedz pusi no pieejamā pacelšanās ceļa;
 - 3) pacelšanās ceļš nedrīkst būt garāks par pieejamo pacelšanās ceļu;
 - 4) šā punkta ievērošana ir jāpierāda, izmantojot V1 vienoto vērtību attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos; un
 - 5) uz slapja vai piesārņota skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt atļauto pacelšanās masu uz sausa skrejceļa tādos pašos apstākļos.
- d) Demonstrējot atbilstību b) un c) punktam, ekspluatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
- 1) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 2) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā;
 - 3) skrejceļa virsmas stāvoklis un skrejceļa virsmas tips;
 - 4) skrejceļa slīpums pacelšanās virzienā;
 - 5) ne vairāk kā 50 % no ziņotā pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ziņotā ceļavēja komponenta; un
 - 6) skrejceļa garuma zaudējumi, ja tādi ir, lidmašīnas pozīcijas dēļ pirms pacelšanās.

OPS 1.570

Šķēršļu pārvarēšana pacelšanās laikā

- a) Eksploatants nodrošina, lai lidmašīnām ar vienu dzinēju pacelšanās trajektorijai attālums no visiem šķēršļiem būtu vertikāli vismaz 50 pēdu plus $0,01 \times D$ vai horizontāli vismaz 90 m plus $0,125 \times D$, kur D ir horizontālais attālums, ko lidmašīna ir veikusi no pieejamās pacelšanās distances beigām. Lidmašīnām, kurām spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļu brīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un $0,125 \times D$.
- b) Pacelšanās trajektorijai ir jābūtu 50 pēdu augstumā virs pacelšanās distances beigu posma virsmas, kas noteikta OPS 1.565 attiecīgi b) vai c) punktā, un jābeidzas 1 500 pēdu augstumā virs virsmas.
- c) Demonstrējot atbilstību a) punktam, eksploatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
- 1) lidmašīnas masa, sākot pacelšanās ieskrējieni;
 - 2) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā; un
 - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotā pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ziņotā ceļavēja komponenta.
- d) Demonstrējot atbilstību a) punktam, nav atļautas kursa maiņas līdz pacelšanās trajektorijas punktam, kad ir sasniegts 50 pēdu augstums virs virsmas. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz 15° . Augstumā, kas lielāks par 400 pēdām, var paredzēt sānsveres leņķus lielākus par 15° , bet ne lielākus par 25° . Ir jānodrošina korekcija attiecībā uz sānsveres leņķa ietekmi uz eksploatācijas ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts eksploatācijas ātrums.
- e) Demonstrējot atbilstību a) punktam, tajos gadījumos, kuros nav vajadzīgas kursa maiņas par vairāk nekā 15° , eksploatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kuriem sānu attālums ir lielāks par:
- 1) 300 m, ja pilots var saglabāt vajadzīgo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
 - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- f) Demonstrējot atbilstību a) punktam, gadījumos, kad nav vajadzīgas kursa maiņas par vairāk nekā 15° , eksploatantam ir jāņem vērā šķēršļi, līdz kuriem sānu attālums ir lielāks par:
- 1) 600 m, ja pilots var saglabāt vajadzīgo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
 - 2) 900 m lidojumiem visos citos apstākļos.
- g) Eksploatants izstrādā ārkārtas procedūras, lai ievērotu OPS 1.570 prasības un lai nodrošinātu drošu lidojumu, izvairoties no šķēršļiem, lai lidmašīna vai nu atbilstu OPS 1.580 prasībām maršrutā, vai arī lai tā varētu nosēties izlidošanas lidlaukā vai pacelšanās rezerves lidlaukā.

OPS 1.575

Maršrutā – visi dzinēji darbojas

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīna lidojumam paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos no jebkura punkta tās maršrutā vai plānotas novirzīšanās gadījumā no tā var uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 300 pēdu minūtē, visiem dzinējiem darbojoties maksimālas ilgstošas jaudas režīmā, kas noteikts:
- 1) mazākajam pieļaujamam augstumam drošam lidojumam katrā maršruta posmā vai katrā plānotā novirzē no tā, kas noteikta vai aprēķināta, ņemot vērā eksploatācijas rokasgrāmatā ietverto informāciju par lidmašīnu; un
 - 2) mazākajam pieļaujamam augstumam, lai panāktu atbilstību attiecīgi OPS 1.580 un 1.585 prasībām.

OPS 1.580

Maršrutā – viens dzinējs nedarbojas

- a) Eksploatants nodrošina, lai lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos gadījumā, ja viens dzinējs pārstāj darboties jebkurā maršruta punktā vai jebkurā plānotā novirzē no tā, un otrs vai pārējie dzinēji darbojas paredzētā maksimālās ilgstošas jaudas režīmā, lidmašīna varētu turpināt lidojumu no kursēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur veikt nosēšanos attiecīgi saskaņā ar OPS 1.595 vai OPS 1.600, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālo intervālu, kas ir vismaz:
- 1) 1 000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas ātrums ir nulle vai lielāks; vai
 - 2) 2 000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas ātrums ir mazāks par nulli.
- b) Trajektorijai ir pozitīvs gradients 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka, kur ir paredzēts veikt nosēšanos, vienam dzinējam pārstājot darboties.
- c) Šajā punktā pieņem, ka lidmašīnas augstuma uzņemšanas ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks par noteikto pilno augstuma uzņemšanas ātrumu.
- d) Demonstrējot atbilstību šim punktam, eksploatantam ir jāpalielina joslas platuma robežas, kas minētas a) punktā, līdz 18,5 km (10 jūras jūdzes), ja navigācijas precizitāte neatbilst 95 % no stabilitātes līmeņa.
- e) Atbrīvoties no degvielas ir atļauts tādā apjomā, lai spētu sasniegt lidlauku ar vajadzīgo degvielas rezervi, ja izmanto drošu procedūru.

OPS 1.585

Maršrutā – lidmašīnas ar trijiem vai vairākiem dzinējiem, no kuriem divi dzinēji nedarbojas

- a) Eksploatants nodrošina, lai lidmašīna ar trijiem vai vairākiem dzinējiem nevienā maršruta punktā neatrastos tālāk no lidlauka, kurā ir ievērotas paredzētajai nosēšanās masai piemērojamās tehnisko raksturojumu prasības, kas ir lielāks par attālumu, ko lidmašīna nolido 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, darbojoties visiem dzinējiem, standarta temperatūrā mierīgos meteoroloģiskos apstākļos, izņemot gadījumus, ja tas atbilst b) līdz e) punktam.
- b) Ja nedarbojas divi lidmašīnas dzinēji, trajektorijai ir jāļauj lidmašīnai turpināt lidojumu paredzētos meteoroloģiskos apstākļos, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālu intervālu, kas ir vismaz 2 000 pēdu, uz lidlauku, kurā ir ievērotas paredzētajai nosēšanās masai piemērojamās tehnisko raksturojumu prasības.
- c) Uzskata, ka divi dzinēji pārstāj darboties viskritiskākajā maršruta daļā, kad lidmašīna atrodas tādā attālumā no lidlauka, kas atbilst paredzētai nosēšanās masai piemērojamajiem tehnisko raksturojumu kritērijiem, kas ir lielāks nekā attālums, ko lidmašīna nolido 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, visiem dzinējiem esot darba kārtībā, standarta temperatūrā, mierīgos laika apstākļos.
- d) Paredzētā lidmašīnas masa punktā, kurā pieņem, ka atsakās darboties divi dzinēji, nedrīkst būt mazāka nekā tā, kas ietvertu pietiekamu degvielas daudzumu, lai lidmašīna varētu turpināt ceļu līdz lidlaukam, kurā ir pieņemts veikt nosēšanos, un ierasties lidlaukā augstumā, kas ir vismaz 450 m (1 500 pēdu) tieši virs nosēšanās zonas, un pēc tam varētu horizontāli lidot 15 minūtes.
- e) Šajā punktā pieņem, ka lidmašīnas augstuma uzņemšanas ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks par noteikto augstuma uzņemšanas ātrumu.
- f) Demonstrējot atbilstību šim punktam, eksploatantam ir jāpalielina joslas platuma robežas, kas minētas a) punktā, līdz 18,5 km (10 jūras jūdzes), ja navigācijas precizitāte neatbilst 95 % no stabilitātes līmeņa.
- g) Atbrīvoties no degvielas ir atļauts tādā apjomā, lai spētu sasniegt lidlauku ar vajadzīgo degvielas rezervi, ja izmanto drošu procedūru.

OPS 1.590

Nosēšanās – galapunkta un rezerves lidlauks

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a), nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu, kas noteikta lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā attiecīgajam augstumam, un gadījumā, ja tas noteikts lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā, vidējo paredzēto gaisa temperatūru paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

OPS 1.595

Nosēšanās – sausi skrejceļi

- a) Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a) punktu, paredzētajā nosēšanās laikā ļauj veikt nolaišanos no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % no pieejamās nosēšanās distances galapunkta un jebkādā rezerves lidlaukā.
- b) Demonstrējot atbilstību a) punktam, ekspluatantam ir jāņem vērā šādi faktori:
 - 1) augstums virs lidlauka;
 - 2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponenta vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponenta;
 - 3) skrejceļa virsmas tips; un
 - 4) skrejceļa slīpums nosēšanās virzienā.
- c) Lai vadītu lidmašīnu saskaņā ar a) punktu, ir jāpieņem, ka:
 - 1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa mierīgos meteoroloģiskos apstākļos; un
 - 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas specifiku lidlaukā, un ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.
- d) Ja ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību c) 2) apakšpunktam attiecībā uz galapunkta lidlauku, lidmašīnu var novadīt, ja ir izvēlēts rezerves lidlauks, kas ļauj pilnībā ievērot atbilstību a), b) un c) punktam.

OPS 1.600

Nosēšanās – slapjš un piesārņots skrejceļš

- a) Ekspluatants nodrošina, ka gadījumā, ja attiecīgos laika apstākļu ziņojumos vai prognozēs, vai to apvienojumos ir rādīts, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, pieejamā nosēšanās distance ir vienāda ar vai pārsniedz nepieciešamo nosēšanās distanci, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.595, kas reizināta ar 1,15.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka gadījumā, ja attiecīajos laika apstākļu ziņojumos vai prognozēs, vai to kombinācijās, ir norādīts, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt piesārņots, nosēšanās distance, kas noteikta, izmantojot datus, ko Iestāde akceptē attiecībā uz šādiem apstākļiem, nepārsniedz pieejamo nosēšanās distanci.

J APAKŠSADAĻA

SVARS UN LĪDZSVARS

OPS 1.605

Vispārējas prasības

(Sk. OPS 1.605 1. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka jebkuras eksploatācijas fāzes laikā lidmašīnas slodze, masa un smaguma centrs atbilst ierobežojumiem, kas noteikti apstiprinātajā lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā vai eksploatācijas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Eksploatantam pirms lidmašīnas eksploatācijas sākuma ir jānosaka katras lidmašīnas svars un smaguma centrs, to faktiski nosverot, un pēc tam tas jādara ik pēc 4 gadiem, ja izmanto konkrētu lidmašīnu svaru, un ik pēc 9 gadiem, ja izmanto lidmašīnu parka svaru. Ir jāņem vērā un atbilstoši jāreģistrē dokumentācijā pārbūvēs un remontdarbos radītā ietekme uz svaru un līdzsvaru. Turklāt, ja pārmaiņu ietekme uz svaru un līdzsvaru nav precīzi zināma, lidmašīnas ir jāsver atkārtoti.
- c) Eksploatantam ir jānosaka visu eksploatācijas vienību un apkalpes locekļu svars, kas jāietver lidmašīnas sausajā eksploatācijas svarā, nosverot vai izmantojot standartsvaru. Ir jānosaka viņu atrašanās vietas ietekme uz lidmašīnas smaguma centru.
- d) Eksploatantam ir jānosaka pārvadājuma kravas svars, arī balasta svars, faktiski sverot, vai jānosaka pārvadājumu masas krava saskaņā ar standarta pasažieru un bagāžas masu, kā tas noteikts OPS 1.620.
- e) Eksploatantam ir jānosaka degvielas svars, izmantojot faktisko blīvumu vai, ja tas nav zināms, blīvumu, ko aprēķina saskaņā ar metodi, kas precizēta eksploatācijas rokasgrāmatā.

OPS 1.607

Terminoloģija

- a) Sausais eksploatācijas svars. Kopējais svars lidmašīnai, kas ir gatava konkrētai eksploatācijai, neņemot vērā visu izmantotajās degvielas un pārvadājumu kravu. Svārs ietver tādas vienības kā:
 - 1) apkalpe un apkalpes bagāža;
 - 2) sabiedriskās ēdināšanas un pārvietojamas pasažieru apkalpošanas iekārtas; un
 - 3) dzeramais ūdens un tualetes ķīmikālijas.
- b) Maksimālais svārs bez degvielas. Maksimāli pieļaujamais lidmašīnas svārs bez izmantotajās degvielas. Masā bez degvielas ir jāietver degvielas svārs atsevišķās cisternās, ja tas ir skaidri minēts lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatas ierobežojumos.
- c) Maksimālais strukturālais nosēšanās svārs. Maksimāli pieļaujamais kopējais lidmašīnas svārs nosēšanās laikā normālos apstākļos.
- d) Maksimālais strukturālais pacelšanās svārs. Maksimāli pieļaujamais kopējais lidmašīnas svārs pacelšanās ieskrējiena sākumā.
- e) Pasažieru klasifikācija
 - 1) Pieaugušos, vīriešus un sievietes, definē kā personas, kas ir sasniegušas 12 gadu un lielāku vecumu.
 - 2) Bērnus definē kā personas, kuras ir sasniegušas divu gadu un lielāku vecumu, bet nepārsniedz 12 gadu vecumu.
 - 3) Zīdaiņus definē kā personas, kas ir jaunākas par 2 gadiem.
- f) Pārvadājumu masa. Kopējais pasažieru, bagāžas un kravas svārs, tostarp jebkādas nekomerciālas pārvadājumu kravas svārs.

OPS 1.610

Kravas iekraušana, svars un līdzsvars

Ekspluatants precīzē ekspluatācijas rokasgrāmatā principus un metodes, kas izmantotas kraušanas darbos un svara un līdzsvara sistēmā, kas atbilst OPS 1.605 prasībām. Šajā sistēmā ir jāietver paredzētās visu tipu darbības.

OPS 1.615

Apkalpes svars

- a) Ekspluatants izmanto šādus svara lielumus, lai noteiktu sauso ekspluatācijas svaru:
- 1) faktisko svaru, tostarp apkalpes bagāžas svaru; vai
 - 2) standarta svaru, tostarp rokas bagāžai, 85 kg – lidojuma apkalpes locekļiem un 75 kg – pasažieru salona apkalpes locekļiem; vai
 - 3) citus standarta svarus, ko akceptējusi Iestāde.
- b) Ekspluatantam ir jākorrigē sausais ekspluatācijas svars, lai ņemtu vērā papildu bagāžu. Papildu bagāžas novietojums ir jāņem vērā, nosakot lidmašīnas smaguma centru.

OPS 1.620

Pasažieru un bagāžas svars

- a) Ekspluatants aprēķina pasažieru un reģistrētās bagāžas svaru, izmantojot vai nu katras personas faktisko svaru un bagāžas faktisko svaru, vai standarta svarus, kas precizēti 1.–3. tabulā, ja vien pasažieru sēdvietu skaits nav mazāks par 10. Tādos gadījumos pasažieru svaru var noteikt, izmantojot mutisku apliecinājumu, ko sniedz katrs pasažieris savā vai cita pasažiera vārdā, un pieskaitot tai iepriekš noteiktu nemainīgu lielumu attiecībā uz rokas bagāžu un apģērbu. (Procedūra, kas nosaka, kad izvēlēties faktisko vai standarta svaru, un procedūra, kas jāievēro, izmantojot mutiskos apliecinājumus, ir jāietver ekspluatācijas rokasgrāmatā.)
- b) Ja faktisko svaru nosaka sverot, ekspluatantam ir jānodrošina, ka ir ietvertas pasažieru personiskās lietas un rokas bagāža. Svēršana ir jāveic tieši pirms iekāpšanas un blakus iekāpšanas vietai.
- c) Ja pasažieru svaru nosaka, izmantojot standarta svarus, ir jāizmanto standarta svāri, kas minēti 1. un 2. tabulā. Standarta svāri ietver rokas bagāžu un zīdaiņa svaru, kas nav sasniedzis 2 gadu vecumu un ko ved pieaugušais vienā pasažiera sēdvietā. Zīdaiņi, kas aizņem visu pasažieru sēdvietu, šā punkta nozīmē ir jāuzskata par bērniem.
- d) Svāri pasažieriem – 20 vai vairāk sēdvietu
- 1) Ja kopējais pieejamo pasažieru sēdvietu skaits lidmašīnā ir 20 vai vairāk, piemēro 1. tabulā noteikto standartsvaru vīriešiem un sievietēm. Gadījumos, kad kopējais pieejamais pasažieru sēdvietu skaits ir 30 vai vairāk, kā alternatīvu risinājumu var piemērot 1. tabulā noteiktos "visu pieaugušo" svarus.
 - 2) 1. tabulas vajadzībām brīvdienų charterreiss ir chartera lidojums, kas paredzēts tikai kā brīvdienų ceļojuma komplekta elements. Brīvdienų chartera svarus piemēro ar nosacījumu, ka ne vairāk kā 5 % pasažieru sēdvietu, kas uzstādītas lidmašīnā, izmanto nekomerciāliem konkrētu kategoriju pasažieru pārvadājumiem.

1. tabula

Pasažieru sēdvietas:	20 un vairāk		30 un vairāk
	Vīrieši	Sievietes	Visi pieaugušie
Visi lidojumi, izņemot brīvdienų charterreissus	88 kg	70 kg	84 kg
Brīvdienų charterreisi	83 kg	69 kg	76 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

- e) Sviri pasažieriem – 19 vai mazāk sēdvietu.
- 1) Ja kopējais pieejamais pasažieru sēdvietu skaits lidmašīnā ir 19 vai mazāk, piemēro 2. tabulā dotos standarta svarus.

2. tabula

Pasažieru sēdvietas	1–5	6–9	10–19
Vīrieši	104 kg	96 kg	92 kg
Sievietes	86 kg	78 kg	74 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) Lidojumos, kad pasažieru salonā nepārvadā rokas bagāžu vai kuros rokas bagāža skaitīta atsevišķi, no iepriekš dotajiem vīriešu un sieviešu svāriem var atskaitīt 6 kg. Tādus priekšmetus kā mēteļi, lietussargu, mazu rokassomu vai maku, lasāmvielu vai mazu fotoaparātu šā apakšpunkta nozīmē neuzskata par rokas bagāžu.
- f) Sviri bagāžai
- 1) Ja kopējais lidmašīnā pieejamais pasažieru sēdvietu skaits ir 20 vai vairāk, katrai reģistrētās bagāžas vienībai piemēro standarta svarus, kas doti 3. tabulā. Lidmašīnām ar 19 pasažieru sēdvietām vai mazāk ir jāizmanto faktiskais pārbaudītās bagāžas svārs, kas noteikts sverot.

- 2) 3. tabulā:

- i) iekšzemes reiss ir lidojums ar sākumu un galapunktu vienas valsts robežās;
- ii) reisi Eiropas robežās ir lidojumi, kuri nav vietēji lidojumi un kuru sākums un galapunkts ir teritorijā, kas noteikta OPS 1.620 f) 1. pielikumā; un
- iii) starpkontinentu reisi ir lidojumi, kas nav lidojumi Eiropas robežās un kuru sākums un galapunkts ir dažādos kontinentos.

3. tabula

20 vai vairāk sēdvietu

Lidojuma tips	Bagāžas standarta svārs
Iekšzemes	11 kg
Eiropas robežās	13 kg
Starpkontinentu	15 kg
Visi pārējie	13 kg

- g) Ja ekspluatants vēlas izmantot standarta svāra vērtības, kas atšķiras no tām, kas ietvertas 1.–3. tabulā, viņam iepriekš jāinformē Iestāde par iemesliem un jāsaņem apstiprinājums. Viņam arī jāiesniedz apstiprināšanai sīks svēršanas izpētes plāns un jāpiemēro statistikas analīzes metode, kas aprakstīta OPS 1.620 g) 1. pielikumā. Pēc tam, kad svēršanas izpētes rezultātus ir pārbaudījusi un apstiprinājusi Iestāde, pārskatītie standarta svāri ir piemērojami tikai attiecīgā ekspluatantam. Pārskatītos standarta svārus var izmantot tikai tādos apstākļos, kas saskan ar apstākļiem, kādos notikusi izpēte. Ja pārskatītais standarta svārs pārsniedz svāriem, kas minēti 1.–3. tabulā, jāizmanto lielākie skaitļi.
- h) Lidojumā, kurā pārvadā ievērojāmu skaitu pasažieru, kuru svārs, iekļaujot rokas bagāžu, varētu pārsniegt standarta pasažieru svāru, ekspluatantam ir jānosaka šādu pasažieru faktiskais svārs, sverot vai pieskaitot atbilstošu svāra pieaugumu.
- i) Ja izmanto standarta svāru reģistrētai bagāžai un ievērojams pasažieru skaits reģistrē bagāžu, kas varētu pārsniegt standarta bagāžas svāru, ekspluatantam ir jānosaka bagāžas faktiskais svārs, sverot vai pieskaitot attiecīgu svāra daudzumu.
- j) Ekspluatants nodrošina, ka kapteinis ir informēts gadījumā, ja kravas svāra noteikšanai ir izmantota nestandarta metode, un ka šī metode ir minēta svāra un līdzsvāra dokumentos.

OPS 1.625

Svara un līdzsvara dokumentācija

(Sk. OPS 1.625 1. pielikumu)

- a) Eksploatants pirms katra lidojuma sagatavo svara un līdzsvara dokumentus, precizējot kravu un tās izvietojumu. Izmantojot svara un līdzsvara dokumentus, kapteinim ir jāspēj noteikt, ka krava un tās izvietojums ir tāds, ka nav pārsniegti lidmašīnas svara un līdzsvara ierobežojumi. Dokumentā ir jābūt norādītai personai, kas sagatavo svara un līdzsvara dokumentus. Personai, kas uzrauga lidmašīnas iekraušanas darbus, ir ar parakstu jāapstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst svara un līdzsvara dokumentiem. Šim dokumentam ir jābūt pieņemamam kapteinim, kas piekrišanu apliecina ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu. (Sk. arī OPS 1.1055 a) 12))
- b) Eksploatantam ir jāprecizē pēdējā mirklī notikušu pārmaiņu procedūras kravai.
- c) Saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu eksploatants var izmantot alternatīvu risinājumu procedūrām, kas noteiktas a) un b) punktā.

OPS 1.605 1. pielikums

Svars un līdzsvars – vispārēja informācija

(Sk. OPS 1.605)

- a) Lidmašīnas sausas ekspluatācijas svars
- 1) Lidmašīnas svēršana
- i) Jaunas lidmašīnas parasti nosver fabrikā, un tās drīkst laist ekspluatācijā bez atkārtotas svēršanas, ja masas un līdzsvara ieraksti ir koriģēti atbilstīgi pārmaiņām vai uzlabojumiem lidmašīnā. Lidmašīnas, ko viens ekspluatants ar apstiprinātu svara kontroles programmu nodod citam ekspluatantam ar apstiprinātu programmu, saņēmējam ekspluatantam nevajag svērt pirms to ekspluatācijas sākuma, izņemot gadījumus, ja kopš pēdējās svēršanas ir pagājuši vairāk nekā 4 gadi.
- ii) Individuālu svara un smaguma centra (CG) izvietojumu regulāri un atkārtoti nosaka katrai lidmašīnai. Ekspluatantam ir jānosaka maksimālais intervāls starp divām svēršanas reizēm, un tam ir jāatbilst OPS 1.605 b) prasībām. Turklāt katras lidmašīnas svars un CG ir atkārtoti jānosaka vai nu:
- A) sverot; vai
- B) aprēķinot, ja ekspluatants var sniegt vajadzīgo attaisnojumu, lai pierādītu izvēlētos aprēķināšanas metodes derīgumu ikreiz, kad kopīgās sausās ekspluatācijas svara pārmaiņas pārsniedz $\pm 0,5\%$ no maksimālās nosēšanās masas vai kopējās pārmaiņas CG izvietojumā pārsniedz $0,5\%$ uz vidējās aerodinamiskās hordas.
- 2) Lidmašīnu parka svars un CG izvietojums
- i) Lidmašīnu parkam vai grupai lidmašīnu, kam ir viens un tas pats modelis un konfigurācija, var izmantot vidējo sauso ekspluatācijas svaru un CG izvietojumu kā lidmašīnu parka svaru un CG izvietojumu, ja konkrētu lidmašīnu sausās ekspluatācijas svara un CG izvietojums atbilst pielaidēm, kas precizētas ii) apakšpunktā. Līdztekus piemēro kritērijus, kas aprakstīti iii), iv) un a) 3) apakšpunktā.
- ii) Pielaižu robežas
- A) Ja svērtas lidmašīnas sausais ekspluatācijas svars vai aprēķinātais sausais ekspluatācijas svars jebkurai parka lidmašīnai atšķiras vairāk nekā par $\pm 0,5\%$ no maksimālā strukturālās nosēšanās svara vai CG izvietojums no lidmašīnu parka CG atšķiras vairāk nekā $\pm 0,5\%$ no vidējās aerodinamiskās hordas, konkrēto lidmašīnu atskaita no attiecīgā lidmašīnu parka. Var izveidot vairākus lidmašīnu parkus ar atšķirīgu vidējo parka svaru.
- B) Ja lidmašīnas svars ir sausās ekspluatācijas svara pielaižu robežās, bet tās CG izvietojums ir ārpus parka pielaižu robežām, lidmašīnu joprojām var ekspluatēt saskaņā ar piemērojamo sauso ekspluatācijas parka svaru, tomēr ar individuālu CG izvietojumu.
- C) Ja konkrētai lidmašīnai salīdzinājumā ar citām parka lidmašīnām ir fiziska, precīzi nosakāma atšķirība (piemēram, kambīzes telpas vai sēdvietu konfigurācija), kā dēļ ir pārsniegtas parka pielaižu robežas, šo lidmašīnu var saglabāt parkā ar nosacījumu, ka šīs lidmašīnas sveram un/vai CG izvietojumam piemēro attiecīgas korekcijas.
- D) Lidmašīnas, par kurām nav publicēta vidējā aerodinamiskā horda, ir jāekspluatē saskaņā ar to individuālo svaru un CG izvietojumu vai tām jāpiemēro īpaša izpēte un apstiprinājums.
- iii) Parka lielumu izmantošana
- A) Pēc lidmašīnas svēršanas vai gadījumā, ja lidmašīnas iekārtās vai konfigurācijā rodas pārmaiņas, ekspluatantam ir jāpārbauda, vai lidmašīna atbilst 2) ii) apakšpunktā noteiktajām pielaidēm.
- B) Lidmašīnas, kas nav svērtas kopš pēdējās lidmašīnu parka svara novērtēšanas, joprojām var saglabāt lidmašīnu parkā, un tās var ekspluatēt saskaņā ar parka lielumiem ar nosacījumu, ka individuālus lielumus pārskata, tos atkārtoti aprēķinot, un tie ir 2) ii) apakšpunktā noteikto pielaižu robežās. Ja individuālie lielumi vairs nav atļauto pielaižu robežās, ekspluatantam ir jānosaka jauni parka lielumi, kas atbilst 2) i) un 2) ii) apakšpunktam, vai ir jāekspluatē lidmašīnas, kuru individuālie raksturlielumi nav attiecīgās robežās.

- C) Lai pievienotu lidmašīnu parkam tādu lidmašīnu, ko ekspluatē saskaņā ar parka lielumiem, ekspluatantam, sverot vai skaitļojot, ir jāpārbauda, ka tās faktiskie lielumi ir 2) ii) apakšpunktā noteikto pielaižu robežās.
- iv) Lai ievērotu 2) i) apakšpunktu, parka lielumi ir jāaktualizē vismaz katras lidmašīnu parka svara novērtējuma beigās.
- 3) Lidmašīnu skaits, kas jāsver, lai iegūtu lidmašīnu parka lielumus
- i) Ja "n" ir parkā izmantojamo lidmašīnu skaits, izmantojot parka lielumus, ekspluatantam laikā starp divām parka svara novērtējuma reizēm ir jānosver vismaz tāds lidmašīnu skaits, kas noteikts šajā tabulā:
- | Lidmašīnu skaits parkā | Minimālais sveramo lidmašīnu skaits |
|------------------------|-------------------------------------|
| 2 vai 3 | N |
| 4 līdz 9 | $(n + 3)/2$ |
| 10 vai vairāk | $(n + 51)/10$ |
- ii) Izvēloties lidmašīnas, kas jānosver, ir jāizvēlas tās flotes lidmašīnas, kuras nav visilgāk svērtas.
- iii) Intervāls starp 2 parka svara vērtēšanas reizēm nedrīkst pārsniegt 48 mēnešus.
- 4) Svēršanas procedūra
- i) Svēršana ir jāveic ražotājam vai apstiprinātai tehniskas apkopes organizācijai.
- ii) Ir jāveic piesardzības pasākumi atbilstīgi labai praksei, piemēram:
- A) jāpārbauda, vai lidmašīna un iekārtas ir pilnībā komplektētas;
- B) jānosaka, ka ir atbilstīgi ņemti vērā šķidrumi;
- C) jānodrošina, ka lidmašīna ir tīra; un
- D) jānodrošina, ka svēršana notiek norobežotā ēkā.
- iii) Iekārtām, ko izmanto sverot, ir jābūt attiecīgi kalibrētām, iestādītām uz nulli, un tās ir jāizmanto saskaņā ar ražotāja instrukcijām. Katrai skalai jābūt ražotāja, civilās svēršanas un mērīšanas departamenta vai attiecīgi pilnvarotas organizācijas kalibrētai ne senāk kā pirms 2 gadiem vai laikā, ko noteicis svēršanas iekārtas ražotājs, izvēloties mazāko faktoru. Iekārtai ir jānodrošina precīza lidmašīnas svara noteikšana.
- b) Īpaši standartsvāri kravai. Papildus standarta masām attiecībā uz pasažieriem un reģistrēto bagāžu ekspluatants var iesniegt Iestādei apstiprināšanai standarta masas citām kravas vienībām.
- c) Lidmašīnas piekraušana
- 1) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka lidmašīnu iekraušana notiek kvalificēta personāla uzraudzībā.
- 2) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka kravas iekraušana notiek saskaņā ar datiem, ko izmanto lidmašīnas svara un līdzsvara aprēķināšanai.
- 3) Ekspluatantam ir jāievēro papildu strukturāli ierobežojumi, piemēram, grīdu izturības ierobežojumi, maksimālais noslogojums uz kvadrātmētru, maksimālā svara attiecībā uz kravas nodalījumu un/vai maksimālie sēdvietu ierobežojumi.

- d) Smaguma centra ierobežojumi
- 1) CG izvietojuma ekspluatācijas diapazons. Ja nepiemēro sēdvietu piešķiršanas principu un ja līdzsvara aprēķinos nav precīzi izskaitļota ietekme, ko rada pasažieru skaits sēdvietu rindā, krava atsevišķos kravas nodalījumos un degviela atsevišķās cisternās, smaguma centra izvietojuma diapazonam ir jāpiemēro ekspluatācijas robežas. Nosakot CG robežas, ir jāņem vērā iespējamās novirzes no pieņemtā kravas izvietojuma. Ja piemēro brīvas sēdvietu izvēles principu, ekspluatantam ir jāievieš procedūras, lai nodrošinātu korekcijas pasākumus, ko veic lidojuma vai pasažieru salona apkalpe gadījumā, ja pasažieri ir izvēlējušies sēdvietas izteikti nevienmērīgi attiecībā uz lidmašīnas garenasi. CG robežām un ar tām saistītām ekspluatācijas procedūrām, tostarp pieņēmumiem attiecībā uz pasažieru sēdvietu izvietojumu, ir jābūt pieņemamām Iestādei.
 - 2) Smaguma centrs lidojuma laikā. Papildus d) 1) apakšpunkta nosacījumiem ekspluatantam ir jādemonstrē, ka procedūru noteikšanā ir pilnībā ņemtas vērā ekstrēmas CG izvietojuma variācijas lidojuma laikā, kuras rada pasažieru/kravas kustība un degvielas patēriņš/pārsūkšanās.
-

OPS 1.620 f) 1. pielikums

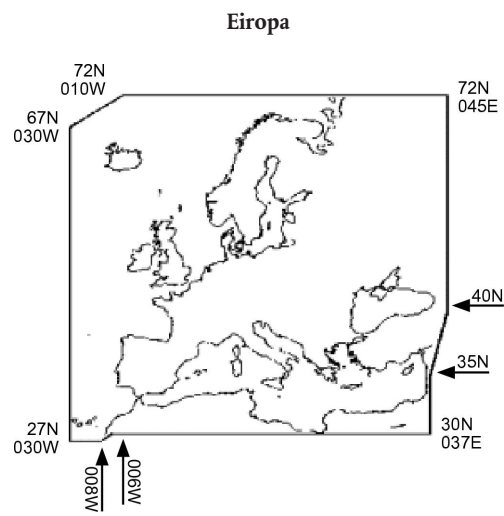
Lidojumu zonas definīcija Eiropā

OPS 1.620 f) nozīmē lidojumi Eiropā, kas nav iekšzemes lidojumi, ir lidojumi, kas notiek gaisa zonā, ko ierobežo rumba līnijas starp punktiem ar šādām koordinātēm:

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

kā attēlots 1. zīmējumā.

1. zīmējums



OPS 1.620 g) 1. pielikums

Procedūra pārskatīto standarta svaru noteikšanai pasažieriem un bagāžai

- a) Pasažieri
- 1) Svēršanas parauga metode. Vidējā pasažieru un to rokas bagāžas masa ir jānosaka sverot, izvēloties nejaušus paraugus. Atlasot paraugus pēc nejaušības principa, ir jāņem vērā, lai tie pēc rakstura un apjoma būtu reprezentatīvi saistībā ar pasažieru daudzumu, ņemot vērā ekspluatācijas tipu, lidojumu biežumu dažādos maršrutos, ienākošus/izejošus lidojumus, piemērojamo sezonu un lidmašīnas sēdvietu skaitu.
 - 2) Parauga izmērs. Izpētes plānā ir jāparedz nosvērt vismaz lielāko no šādiem faktoriem:
 - i) pasažieru skaitu, kas aprēķināts no pilota parauga, izmantojot ierastās statistikas procedūras un pamatojoties uz relatīvu precizitātes pielaidi – 1 % attiecībā uz visiem pieaugušajiem un 2 % – atsevišķi vīriešu un sieviešu vidējam svaram; un
 - ii) lidmašīnām:
 - A) ar pasažieru sēdvietu skaitu 40 vai vairāk, kopsummā 2 000 pasažieru; vai
 - B) ar pasažieru sēdvietu skaitu mazāk par 40, kopsummā 50 x (pasažieru sēdvietu skaits).
 - 3) Pasažieru svars. Pasažieru svarā ir jāietver pasažieru personisko mantu svars, kas ņemtas līdz lidmašīnai. Ņemot nejaušus pasažieru masu paraugus, zīdaiņi ir jāsver kopā ar pavadītāju pieaugušo (sk. arī OPS 1620 c), d) un e) punktu).
 - 4) Svēršanas vieta. Pasažieru svēršanas vieta tiek izvēlēta, cik tuvu vien iespējams lidmašīnai, punktā, kur nevarētu rasties izmaiņas pasažieru masā, tiem atbrīvojoties vai iegūstot vairāk personīgo mantu pirms iekāpšanas lidmašīnai.
 - 5) Svēršanas iekārta. Svēršanas iekārtas, kas tiek izmantotas pasažieru svēršanai, kapacitāte ir vismaz 150 kg. Masa tiek parādīta minimālajās 500 g iedaļās. Svēršanas iekārtas precizitātei ir jābūt 0,5 % vai 200 g robežās, izvēloties lielāko faktoru.
 - 6) Masas lielumu reģistrēšana. Katram lidojumam, kas ietverts pasažieru masas izpētē, ir jāreģistrē attiecīgā pasažieru kategorija (t. i., vīrieši/sievietes/bērni) un lidojuma numurs.
- b) Reģistrēta bagāža. Statistikas procedūra, lai noteiktu pārskatītos standarta bagāžas masas lielumus, pamatojoties uz vidējo bagāžas masu obligātam vajadzīgā parauga apjomam, pamatā ir tāda pati kā pasažieriem un kāda ir noteikta a) 1) apakšpunktā. Attiecībā uz bagāžu relatīvā precizitātes pielaide ir 1 %. Ir jānosver vismaz 2 000 reģistrētas bagāžas vienību.
- c) Pārskatīto standarta svaru noteikšana attiecībā uz pasažieriem un reģistrēto bagāžu
- 1) Lai nodrošinātu to, ka priekšroku dodot faktiskam, sverot noteiktam svaram, pārskatīto standarta svaru izmantošana attiecībā uz pasažieriem un reģistrēto bagāžu nelabvēlīgi neietekmētu ekspluatācijas drošību, ir jāveic statistiska analīze. Analīzē noteiks vidējos svarus pasažieriem un bagāžai, kā arī citus datus.
 - 2) Lidmašīnās ar 20 vai vairāk pasažieru sēdvietām vidējos lielumus piemēro kā pārskatītus vīriešu un sieviešu svara standartlielumus.
 - 3) Mazākās lidmašīnās, lai iegūtu pārskatītus standarta svara lielumus, pasažieru vidējam svaram ir jāpieskaita šādas svara vērtības:

Pasažieru sēdvietu skaits	Vajadzīgā svara palielinājuma vērtība
1–5 (iesk.)	16 kg
6–9 (iesk.)	8 kg
10–19 (iesk.)	4 kg

Kā alternatīvu risinājumu lidmašīnām ar 30 vai vairāk pasažieru sēdvietām var piemērot visus pieaugušo pārskatītos (vidējos) svara standartlielumus. Lidmašīnām ar 20 vai vairāk pasažieru sēdvietām ir piemērojami pārskatītie (vidējie) reģistrētās bagāžas svara standartlielumi.

- 4) Eksploatantiem ir iespēja iesniegt Iestādei apstiprināšanai sīku izpētes plānu, lai apstiprinātu novirzi no pārskatītā svara standarta lieluma ar nosacījumu, ka novirzes lielumu nosaka, izmantojot procedūru, kas paskaidrota šajā pielikumā. Šādas novirzes ir jāpārskata intervālos, kas nepārsniedz 5 gadus.
- 5) Visi pārskatītie pieaugušo standarta masas lielumi ir jābalsta uz vīriešu/sieviešu proporciju 80/20 attiecībā uz visiem lidojumiem, izņemot brīvdienu čarterreiskus, kur proporcija ir 50/50. Ja ekspluatants vēlas saņemt apstiprinājumu citas proporcijas izmantošanai īpašos maršrutos vai lidojumos, dati ir jāiesniedz Iestādei, demonstrējot, ka alternatīvā vīriešu/sieviešu proporcija ir pastāvīga un sasniedz vismaz 84 % no faktiskās vīriešu/sieviešu attiecības paraugā, kas ņemts vismaz 100 reprezentatīvos lidojumos.
- 6) Vidējos atklātos svara lielumus noapaļo līdz tuvākam apaļam skaitlim kilogramos. Reģistrētas bagāžas svarus noapaļo līdz tuvākajam 0,5 kg skaitlim pēc vajadzības.

OPS 1.625 1. pielikums

Svara un līdzsvara dokumenti

- a) Svara un līdzsvara dokumentācija
- 1) Saturs
- i) Svara un līdzsvara dokumentos ir jāietver šāda informācija:
- A) lidmašīnas reģistrācija un tips;
 - B) lidojuma identifikācijas numurs un datums;
 - C) kapteiņa identitāte;
 - D) tās personas identitāte, kura sagatavoja dokumentus;
 - E) lidmašīnas sausais ekspluatācijas svars un atbilstošais CG;
 - F) degvielas svars pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;
 - G) patērējamo vielu svars, kuras nav degviela;
 - H) kravas komponenti, ietverot pasažierus, bagāžu, kravu un balastu;
 - I) pacelšanās svars, nosēšanās svars un svars bez degvielas;
 - J) kravas izvietojums;
 - K) piemērojamie lidmašīnas CG izvietojumi; un
 - L) svara un CG lielumu ierobežojumi.
- ii) Saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu ekspluatants masas un līdzsvara dokumentos var neiekļaut dažus no šiem datiem.
- 2) Pēdējā brīža pārmaiņas. Ja rodas pārmaiņas pēdējā brīdī pēc tam, kad ir aizpildīti svara un līdzsvara dokumenti, uz to jāvērs š kapteiņa uzmanība, un pārmaiņas ir jāievada masas un līdzsvara dokumentos. Maksimāli pieļaujamās pārmaiņas pasažieru skaitā vai kravas telpu kravas ziņā, kas ir pieņemamas kā pārmaiņas pēdējā brīdī, ir jāprecizē ekspluatācijas rokasgrāmatā. Ja šis skaitlis ir pārsniegts, ir jāgatavo jauni svara un līdzsvara dokumenti.
- b) Datorizētas sistēmas. Ja svara un līdzsvara dokumentus gatavo datorizēta svara un līdzsvara sistēma, ekspluatantam ir jāpārbauda galīgo datu integritāte. Viņam ir jāizveido sistēma, lai pārbaudītu, ka grozījumi viņa izejas datos ir atbilstoši iestrādāti sistēmā un sistēma darbojas pareizi un nepārtraukti, pārbaudot galīgos datus ik pēc sešiem mēnešiem.
- c) Svara un līdzsvara sistēmas lidmašīnā. Ekspluatantam ir jāsaņem Iestādes apstiprinājums, ja viņš vēlas izmantot datorizētu svara un līdzsvara sistēmu lidmašīnā kā primāro avotu.
- d) Datu pārraides tīkls. Ja svara un līdzsvara dokumentus nosūtīta uz lidmašīnām pa datu pārraides tīklu, lidlaukā ir jābūt pieejamai kapteiņa akceptēto galīgo svara un līdzsvara dokumentu kopijai.

K APAKŠSADAĻA

INSTRUMENTI UN IEKĀRTAS

OPS 1.630

Vispārējs ievads

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu sāk vienīgi tad, ja instrumenti un iekārtas saskaņā ar šīs apakšsadaļas prasībām:
- 1) ir apstiprinātas, izņemot c) punktā noteikto, un uzstādītas saskaņā ar tām piemērojamām prasībām, ietverot obligātus tehniskā raksturojuma standartus un ekspluatācijas un lidojuma derīguma prasības; un
 - 2) ir darbaspējīgā, paredzamai ekspluatācijai vajadzīgā stāvoklī, izņemot MEL noteikto (OPS 1.030 atsaucē).
- b) Instrumentu un iekārtu obligātie darbības standarti ir noteikti piemērojamā Eiropas tehnisko standartu instrukcijā (ETSO), kā uzskaitīts spēkā esošos Tehniskajos noteikumos par Eiropas tehnisko standartu instrukciju (CS-TSO), ja vien darbības vai lidojuma derīguma noteikumos nav aprakstīti citādi tehniskā raksturojuma standarti. Instrumenti un iekārtas, kas OPS ieviešanas datumā atbilst citiem, nevis ETSO konstrukcijas un tehniskā raksturojuma noteikumiem, var izmantot vai uzstādīt, ja šajā apakšsadaļā nav noteiktas papildu prasības. Jau apstiprinātiem instrumentiem un aparatūrai nav jāatbilst pārstrādātajai ETSO vai pārstrādātiem tehniskiem noteikumiem, kas nav ETSO, ja nav noteiktas prasības ar atpakaļejošu datumu.
- c) Iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs šādiem ierakstiem:
- 1) drošinātāji saskaņā ar OPS 1.635;
 - 2) elektriskie lukturīši saskaņā ar OPS 1.640 a) 4);
 - 3) precīzie hronometri saskaņā ar OPS 1.650 b) un 1.652 b);
 - 4) karšu turētāji saskaņā ar OPS 1.652 n);
 - 5) pirmās palīdzības komplekti saskaņā ar OPS 1.745;
 - 6) avārijas medicīniskās palīdzības komplekts saskaņā ar OPS 1.755;
 - 7) megafoni saskaņā ar OPS 1.810;
 - 8) izdzīvošanas un pirotehnikas signalizācijas ierīces saskaņā ar OPS 1.835 a) un c); un
 - 9) jūras enkuri un hidroplānu un amfībiju pietauvošanās, noenkurošanās un manevrēšanas ierīces saskaņā ar OPS 1.840;
 - 10) bērnu ierobežotājsistēmas, kas minētas OPS 1.730 a) 3).
- d) Ja iekārtas darba vietā lidojuma laikā izmanto viens apkalpes loceklis, tam jābūt ērti ekspluatējamam no viņa darba vietas. Ja atsevišķu ierīču ir paredzēts darbināt vairāk nekā vienam lidmašīnas apkalpes loceklim, tā ir jāuzstāda tā, lai būtu ērti darbināma no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts darbināt.
- e) Instrumentiem, ko izmanto tikai viens apkalpes loceklis, jābūt izvietotiem tā, lai apkalpes loceklis no savas darba vietas varētu bez piepūles redzēt rādījumus, faktiski minimāli mainot stāvokli un redzes līniju, ko parasti ieņem, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā. Ja kaut vienu instrumentu lidmašīnā jāizmanto vairāk nekā 1 apkalpes loceklim, tas jānovieto tā, lai instruments būtu redzams no katra apkalpes locekļa darba vietas.

OPS 1.635

Īssavienojuma aizsardzības ierīces

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu, kurā lietoti drošinātāji, vienīgi tad, ja lidojuma laikā ir pieejami rezerves drošinātāji, kuru skaits ir vismaz 10 % no katras jaudas drošinātājiem, vai arī ir trīs drošinātāji katrai jaudai, izvēloties lielāko faktoru.

OPS 1.640

Lidmašīnas ekspluatācijas gaismas

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu tikai tad, ja tai ir uzstādīta:

- a) lidojumam dienā:
 - 1) pretsadursmes gaismu sistēma;
 - 2) apgaismojums, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visiem instrumentiem un iekārtām, kas ir būtiskas drošai lidmašīnas ekspluatācijai, nodrošinātu atbilstošu apgaismojumu;
 - 3) apgaismojums, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai nodrošinātu apgaismojumu visos pasažieru nodalījumos; un
 - 4) elektrisks lukturītis katram apkalpes loceklim, kas būtu viegli sasniedzams, sēžot viņiem norādītajās darba vietās;
- b) lidojumam naktī papildus iepriekš a) norādītajam aprīkojumam:
 - 1) navigācijas/pozīcijas gaismas; un
 - 2) divas nosēšanās gaismas vai viena gaisma, kam ir divi atsevišķi barojami kvēldiegi; un
 - 3) gaismām, kas atbilst starptautiskiem noteikumiem sadursmju novēršanai uz jūras, ja lidmašīna ir hidroplāns vai amfibija.

OPS 1.645

Vējstiklu tīrītāji

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās svaru, kas lielāks par 5 700 kg, vienīgi, ja katrā pilota darba vietā tai ir vējstiklu tīrītājs vai līdzīga ierīce, lai nokrišņu laikā saglabātu skaidru vējstikla caurredzamību.

OPS 1.650

Ekspluatācija saskaņā ar VFR dienā – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Ekspluatants saskaņā ar Vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) dienā ekspluatē lidmašīnu vienīgi tad, ja tai ir lidojuma un navigācijas instrumenti un attiecīgas iekārtas, un, ja vajadzīgs, ievērojot turpmākajos punktos dotos nosacījumus:

- a) magnētisks kompass;
- b) precīzs hronometrs, kas rāda laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) jutīgs spiediena altimetrs, kalibrēts pēdās un ar papildu skalu, kalibrētu hektopaskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kāds iespējams lidojuma laikā;
- d) mezglos kalibrēts gaisa ātruma indikators;
- e) vertikāla ātruma indikators;

- f) pagrieziens un slīdēšanas indikators vai pagrieziens koordinators ar iemontētu slīdēšanas indikatoru;
- g) telpiskā stāvokļa indikators;
- h) stabilizēts virziena indikators; un
- i) lidojumu kabīnē uzstādīts ārējās gaisa temperatūras rādītājs, kalibrēts Celsija grādos;
- j) lidojumiem, kuru ilgums nepārsniedz 60 minūtes un kuru pacelšanās un nosēšanās notiek vienā un tajā pašā lidlaukā, un kuru lidojumu attālums nepārsniedz 50 jūras jūdzes no šī lidlauka, visi iepriekš f), g) un h) punktā un tālāk k) 4), k) 5) un k) 6) apakšpunktā aprakstītie instrumenti var tikt aizstāti vai nu ar pagrieziens un slīdēšanas indikatoru, vai pagrieziens koordinators, kurā ietverts slīdēšanas indikators, vai gan telpiskā stāvokļa, gan slīdēšanas indikatoru;
- k) ja nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vietā ir aprīkota ar šādiem atsevišķiem instrumentiem:
 - 1) jutīgs spiediena altimētrs, kalibrēts pēdās un aprīkots ar papildu skalas, kalibrētu hektopaskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kas iespējams lidojuma laikā;
 - 2) mezglos kalibrēts lidojuma ātruma indikators;
 - 3) vertikāla ātruma indikators;
 - 4) pagrieziens un slīdēšanas indikators vai pagrieziens koordinators ar iemontētu slīdēšanas indikatoru;
 - 5) telpiskā stāvokļa indikators; un
 - 6) stabilizēts virziena indikators;
- l) lai nepieļautu nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ, katrai gaisa ātruma mērīšanas sistēmai jābūt ar apsildāmu pito caurulīti vai līdzīgām ierīcēm šādās lidmašīnās:
 - 1) lidmašīnās ar sertificētu pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālu apstiprināto sēdvietu konfigurāciju vairāk par 9 sēdvietām;
 - 2) lidmašīnās, kuru sertifikāts par derīgumu lidojumiem pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. aprīlī vai vēlāk;
- m) ja ir vajadzīgi dubulti instrumenti, ir jābūt atsevišķai ekrānpultij katram pilotam un atsevišķiem pārslēdzējiem vai citai atbilstošai saistītai iekārtai;
- n) visās lidmašīnās jābūt iekārtai, kas uzrādītu, kad vajadzīgie lidojuma instrumenti nav atbilstoši apgādāti ar elektroenerģiju; un
- o) visas lidmašīnas ar gaisa saspiežamības ierobežojumiem, kurus citādi neuzrāda iekļautie gaisa ātruma rādītāji, katrā pilota atrašanās vietā aprīkotas ar Maha skaitļa rādītāju;
- p) ekspluatants veic VFR ekspluatāciju dienā vienīgi tad, ja lidmašīnā katram apkalpes loceklim, kas attiecīgā darba vietā pilda pienākumus, lidojumā ir austiņas ar mikrofonu vai līdzīgu iekārtu.

OPS 1.652

Ekspluatācija saskaņā ar IFR vai naktī – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar Instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR) vai naktī saskaņā Vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) vienīgi tad, ja tai ir lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas, un, ja vajadzīgs, saskaņā ar šādiem punktos noteiktiem nosacījumiem:

- a) magnētisks kompass;
- b) precīzs hronometrs, kas rāda laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) divi jutīgi, pēdās kalibrēti spiediena altimētri, kam ir papildu skalas, kalibrētas hektopaskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kāds iespējams lidojuma laikā; altimētriem jābūt ar cilindrisku bultas rādītāju vai līdzīgu rādītāju;

- d) lai nepieļautu nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ, katrai gaisa ātruma mērīšanas sistēmai jābūt ar apsildāmu pito caurulīti vai līdzvērtīgu ierīci, ietverot arī brīdinājumu par darbības traucējumiem pito apsildē. Prasība par darbības traucējumu noteikšanu pito apsildē neattiecas uz lidmašīnām ar maksimālu apstiprināto sēdvietu konfigurāciju 9 un mazāk sēdvietām un sertificēto pacelšanās masu 5 700 kg un mazāku, kuru individuālā lidojumderīguma apliecība izdota pirms 1998. gada 1. aprīļa;
- e) vertikāla ātruma indikators;
- f) pagrieziena un slīdēšanas indikators;
- g) telpiskā stāvokļa indikators;
- h) stabilizēta virziena indikators;
- i) lidojumu kabīnē uzstādīts ārējā gaisa temperatūras rādītājs, kalibrēts Celsija grādos; un
- j) divas neatkarīgas statiskā spiediena sistēmas – izņemot propelleru vilkmes lidmašīnas ar maksimālo pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāku, kurām ir pieļaujama viena statiskā spiediena sistēma un viens rezerves statiskā spiediena avots;
- k) ja vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā ir šādi atsevišķi instrumenti:
- 1) jutīgs spiediena altimetrs, kalibrēts pēdās un ar papildu skalu, kalibrētu hektopaskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kāds iespējams lidojuma laikā, un kas var būt viens no 2 iepriekš c) punktā paredzētajiem altimetriem. Altimetriem jābūt ar cilindrisku bultas rādītāju vai līdzīgu rādītāju;
 - 2) lai nepieļautu nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ, katrai gaisa ātruma mērīšanas sistēmai jābūt ar apsildāmu pito caurulīti vai līdzvērtīgu ierīci, ietverot arī brīdinājumu par darbības traucējumiem pito apsildē. Prasība par darbības traucējumu noteikšanu pito apsildē neattiecas uz lidmašīnām ar maksimālu apstiprinātu sēdvietu konfigurāciju 9 un mazāk sēdvietām un sertificētu pacelšanās masu 5 700 kg un mazāku, un kuru individuālā lidojumderīguma apliecība izdota pirms 1998. gada 1. aprīļa;
 - 3) vertikāla ātruma indikators;
 - 4) pagrieziena un slīdēšanas indikators;
 - 5) telpiskā stāvokļa indikators; un
 - 6) stabilizēts virziena indikators;
- l) lidmašīnām ar sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālo apstiprināto sēdvietu konfigurāciju vairāk par 9 sēdvietām jābūt ar papildu, rezerves telpiskā stāvokļa indikatoru (mākslīgais horizonts), pieejamu izmantošanai no jebkuras pilota darba vietas un kas:
- 1) normālas ekspluatācijas laikā nepārtraukti saņem enerģiju, un ko pēc elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kas ir neatkarīgs no elektrības ražošanas sistēmas;
 - 2) garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes pēc elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas elektroenerģijas padeves sistēmā un ekspluatācijas procesus;
 - 3) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas stāvokļa indikācijas sistēmas;
 - 4) pēc parastās elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski; un
 - 5) ir pienācīgi apgaismots visos ekspluatācijas posmos, izņemot lidmašīnas ar maksimālo pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāku, kas 1995. gada 1. aprīlī jau bijušas reģistrētas dalībvalstī un kam kreisās puses instrumentu panelī ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators;
- m) saskaņā ar iepriekš 1) apakšpunktā minēto apkalpei ir jābūt skaidri zināmam, kad šajā punktā pieprasīto rezerves telpiskā stāvokļa indikatoru darbina ar avārijas enerģiju. Ja rezerves telpiskā stāvokļa indikatoram ir pašam sava īpaša enerģijas padeve, uz instrumenta vai uz instrumentu paneļa ir attiecīga indikācija, kas norāda, ka šī padeve darbojas;
- n) karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolasišanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatāciju laikā;

- o) ja rezerves attāluma instrumentu sistēma ir sertificēta saskaņā ar CS 25.1303 b) 4) vai līdzīgi, pagriezienu un slīdēšanas indikatorus var aizvietot ar slīdēšanas indikatoriem;
- p) ja vajadzīgi dubulti instrumenti, šī prasība katram pilotam paredz savus indikatorus un pārslēdzējus vai vajadzības gadījumā citas attiecīgas ierīces;
- q) visās lidmašīnās jābūt iekārtai, kas rāda, kad vajadzīgie lidojuma instrumenti nav atbilstoši apgādāti ar elektroenerģiju; un
- r) visās lidmašīnās ar gaisa saspiežamības ierobežojumiem, ko citādi neuzrāda iekļautie gaisa ātruma rādītāji, katrā pilota darba vietā ir Maha skaitļa rādītājs;
- s) ekspluatants veic ekspluatāciju saskaņā ar *IFR* vai ekspluatāciju naktī vienīgi tad, ja lidmašīnā ir austiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīgu ierīci katram apkalpes loceklim, kas pilda apkalpes pienākumus un attiecīgo pārraides pogu uz vadības stūres katram pilotam.

OPS 1.655

Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar *IFR* vai naktī

Ekspluatants veic lidmašīnas ekspluatāciju ar vienu pilotu vienīgi tad, ja lidmašīnai ir autopilots, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

OPS 1.660

Augstuma brīdināšanas sistēma

- a) Ekspluatants ekspluatē turbo propelleru lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu vairāk par 5 700 kg vai maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 9 sēdvietām vai turboreaktīvo lidmašīnu vienīgi tad, ja tajā ir augstuma brīdināšanas sistēma, kas spēj:
 - 1) brīdināt apkalpi par tuvošanos iepriekš izvēlētam augstumam; un
 - 2) vismaz ar skaņas signālu brīdināt apkalpes komandu par iepriekš izvēlēta augstuma pārsniegšanu vai samazināšanu,

izņemot lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāku vai maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju 9 vai mazāk sēdvietām, kuru individuālā lidojumderīguma apliecība izdota pirms 1972. gada 1. aprīļa un kuri 1995. gada 1. aprīlī jau ir reģistrēti dalībvalstī.

OPS 1.665

Zemes tuvošanās brīdināšanas sistēma un reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma

- a) Ekspluatants ekspluatē turbodzinēju lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai maksimālo apstiprināto pasažieru skaitu konfigurāciju vairāk par 9 sēdvietām vienīgi tad, ja tajā ir zemes tuvošanās brīdinājuma sistēma, kas brīdina, lai izvairītos no reljefa (reljefa apzināšanās un brīdināšanas sistēma – TAWS).
- b) Zemes tuvošanās brīdināšanas sistēmai automātiski ar skaņu signāliem, ko var papildināt ar vizuāliem signāliem, laikus un skaidri jābrīdina apkalpe par vertikālo ātrumu zemes virzienā, zemes tuvošanos, augstuma samazināšanos pēc pacelšanās vai aiziešanas uz otro riņķi, nepareizu nosēšanās konfigurāciju un novirzi lejup no planēšanas trajektorijas.
- c) Reljefa apzināšanās un brīdināšanas sistēmai automātiski ar skaņas un vizuālo signālu palīdzību un reljefa apzināšanās displeju jānodrošina apkalpe ar savlaicīgu brīdinājumu, lai kontrolētā lidojumā nepieļautu sadursmi ar zemi un nodrošinātu uz priekšu izvērstu šķēršļu pārvarēšanas iespēju un izvairīšanos no reljefa.

OPS 1.668

Lidmašīnu sadursmes novēršanas sistēma

Ekspluatants ekspluatē turbodzinēju lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 19 sēdvietām vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar lidmašīnu sadursmes novēršanas sistēmu ar minimālo tehnisko raksturojuma līmeni vismaz ACAS II.

OPS 1.670

Lidmašīnas meteoroloģiskā radara iekārtas

- a) Ekspluatants neekspluatē:
- 1) hermetizējamu lidmašīnu; vai
 - 2) nehermetizējamu lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg; vai
 - 3) nehermetizējamu lidmašīnu ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 9 sēdvietām vienīgi tad, ja tajā nav lidmašīnas meteoroloģiskā radara iekārta, neatkarīgi no tā, vai šo lidmašīnu ekspluatē naktī vai instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos rajonos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkonu negaisi vai citi potenciāli bīstami laika apstākļi, kurus uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru.
- b) Propelleru vilkmes hermetizējamām lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu līdz 5 700 kg un maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju ne vairāk par 9 sēdvietām lidmašīnas meteoroloģiskā radara iekārtu var aizstāt ar citu iekārtu, kas spēj atklāt pērkonu negaisus un citus potenciāli bīstamus laika apstākļus, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, šādām iekārtām ir vajadzīgs Iestādes apstiprinājums.

OPS 1.675

Aprīkojums ekspluatācijai apledošanas apstākļos

- a) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu iespējamos vai esošos apledošanas apstākļos vienīgi tad, ja tā ir sertificēta un piemērota ekspluatācijai apledošanas apstākļos.
- b) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu iespējamos vai esošos apledošanas apstākļos naktī vienīgi tad, ja tai ir ierīce, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos. Jebkuram izmantojamajam apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro, traucējot apkalpei tās pienākumu veikšanā.

OPS 1.680

Kosmiskā starojuma uztveršanas iekārtas

- a) Ekspluatants neekspluatē lidmašīnu virs 15 000 m (49 000 pēdu), izņemot tad, ja:
- 1) lidmašīnā ir instruments nepārtrauktai saņemtās kopējās kosmiskā starojuma (t. i., galaktikas un Saules izcelsmes kopējā jonizācijas un neitronu starojuma) devas mērīšanai un indikācijai un katra lidojuma kopējās devas mērīšanai un indikācijai, vai
 - 2) atbilstoši Iestādes prasībām ir uzstādīta sistēma ceturkšņa starojuma mērīšanai lidmašīnā.

OPS 1.685

Lidojuma apkalpes iekšējā telefonu sistēma

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu, kurai vajadzīgs vairāk nekā viens apkalpes loceklis, vienīgi tad, ja tajā ir apkalpes iekšējā telefona sistēma, kas ietver katram apkalpes loceklim domātas austiņas un mikrofonus, kas nav rokas mikrofonus.

OPS 1.690

Apkalpes locekļu iekšējā telefonu sistēma

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 15 000 kg vai maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 19 sēdvietām vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar apkalpes locekļu iekšējo telefonu sistēmu, izņemot lidmašīnas, kurām pirmā individuālā lidojumderīguma apliecība izsniegta līdz 1965. gada 1. aprīlim un kas 1995. gada 1. aprīlī jau ir reģistrētas dalībvalstī.
- b) Šajā punktā noteiktajai apkalpes locekļu iekšējai telefonu sistēmai:
- 1) jādarbojas neatkarīgi no publiskās informācijas sistēmas, izņemot telefona aparātus, austiņas, mikrofonus, pārslēdzējus un signālierīces;
 - 2) jānodrošina divpusēji sakari starp apkalpes nodaļojumu un:
 - i) katru pasažieru nodaļojumu;
 - ii) katru virtuvi, kura nav izvietota pasažieru salona līmenī; un
 - iii) katru attālu apkalpes nodaļojumu, kas neatrodas pasažieru salonā un nav viegli pieejams no pasažieru nodaļojuma;
 - 3) jābūt viegli pieejamai izmantošanai no katras nepieciešamās lidojuma apkalpes locekļa darba vietas apkalpes nodaļojumā;
 - 4) jābūt viegli pieejamai izmantošanai no katras nepieciešamās lidojuma apkalpes locekļa darba vietas tuvu katrai atsevišķai vai pārōtai avārijas izejai grīdas līmenī;
 - 5) jābūt aprīkōtai ar brīdināšanas sistēmu, kura ietver skaņas vai vizuālos signālus lidojuma apkalpes locekļu izmantošanai, lai brīdinātu pasažieru salona apkalpi, un pasažieru salona apkalpes locekļu izmantošanai, lai brīdinātu lidojuma apkalpi;
 - 6) jābūt aprīkōtai ar līdzekļiem izsaukuma saņēmējam, lai noteiktu, vai tas ir normāls izsaukums vai avārijas izsaukums; un
 - 7) atrodoties uz zemes, jānodrošina divpusēji sakari starp personālu uz zemes un vismaz diviem apkalpes locekļiem.

OPS 1.695

Publiskās informācijas sistēma

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 19 sēdvietām vienīgi tad, ja ir uzstādīta publiskās informācijas sistēma.
- b) Šajā punktā noteiktajai publiskās informācijas sistēmai:
- 1) jādarbojas neatkarīgi no apkalpes locekļu iekšējās telefonu sistēmas, izņemot telefona aparātus, austiņas, mikrofonus, pārslēdzējus un signālierīces;
 - 2) jābūt ērti sasniedzamai nekavējošai lietošanai no katras nepieciešamās apkalpes locekļa darba vietas;
 - 3) jābūt uzstādītai tā, lai pie katras nepieciešamās grīdas līmeņa pasažieru izejas, kurai blakus atrodas pasažieru salona apkalpes sēdekļi, atrodas mikrofons, kas ir viegli pieejams sēdošam apkalpes loceklim, izņemot gadījumus, kad mikrofons var apkalpot vairāk nekā vienu izeju, ja izejas tuvums ļauj sēdošiem apkalpes locekļiem savstarpēji mutiski sazināties bez starpnieku palīdzības;
 - 4) jābūt izmantojamai 10 sekunžu laikā no jebkuras pasažieru salona apkalpes locekļu darba vietas nodaļojumos, kuros tās izmantošana ir pieejama; un
 - 5) jābūt sadzirdamai un saprotamai visos pasažieru sēdekļos, tualetēs un pasažieru salona apkalpes sēdekļos un darba vietās.

OPS 1.700

Pilotu kabīnes skaņas reģistratori – 1

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kuras individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk un kura:
- 1) ir vairāku dzinēju turbolidmašīna ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk nekā 9 sēdvietām; vai
 - 2) kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg,
- vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar pilotu kabīnes skaņas reģistratoru, kurš, fiksējot laiku, ieraksta:
- i) balss sakarus, kuri tiek pārraidīti vai uztverti pilotu kabīnē ar radio palīdzību;
 - ii) akustisko vidi pilotu kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audiosignālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона;
 - iii) lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus pilotu kabīnē, izmantojot lidmašīnas iekšējo telefonu sistēmu;
 - iv) balss vai audiosignālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai pieejas līdzekļus; un
 - v) lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus pilotu kabīnē, izmantojot publiskās informācijas sistēmu, ja tāda ir uzstādīta.
- b) Pilotu kabīnes skaņas reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības laika pēdējās 2 stundās ierakstīto informāciju, izņemot lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāk, kurām šis periods var tikt samazināts līdz 30 minūtēm.
- c) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram automātiski jāuzsāk ierakstīšana, pirms lidmašīna uzsāk kustību ar savu dzinējspēku, un jāturpina ierakstīšana līdz lidojuma izbeigšanai, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku. Turklāt atkarībā no apgādājamības ar elektroenerģiju pilotu kabīnes skaņas reģistratoram pēc iespējas ātrāk jāuzsāk ieraksts pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pat pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- d) Pilotu kabīnes skaņas reģistrētājam jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

OPS 1.705

Pilotu kabīnes skaņas reģistratori – 2

- a) Eksploatants ekspluatē vairāku dzinēju turbolidmašīnu, kuras individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta 1990. gada 1. janvārī vai vēlāk un kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir 5 700 kg vai mazāk, un kuras apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk par 9 sēdvietām, vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar pilotu kabīnes skaņas reģistratoru, kas ieraksta:
- 1) balss sakarus, kuri tiek pārraidīti vai uztverti pilotu kabīnē ar radio palīdzību;
 - 2) akustisko vidi pilotu kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audiosignālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона;
 - 3) lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus pilotu kabīnē, izmantojot lidmašīnas iekšējā telefona sistēmu;
 - 4) balss vai audiosignālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai pieejas līdzekļus; un
 - 5) lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus pilotu kabīnē, izmantojot publiskās informācijas sistēmu, ja tāda ir uzstādīta.
- b) Pilotu kabīnes skaņas reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības laika pēdējās 30 minūtēs ierakstīto informāciju.

- c) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram automātiski jāuzsāk ierakstīšana, pirms lidmašīna uzsāk kustību ar savu dzinējspēku, un jāturpina ierakstīšana līdz lidojuma izbeigšanai, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku. Turklāt atkarībā no apgādājāmības ar elektroenerģiju pilotu kabīnes skaņas reģistratoram pēc iespējas ātrāk jāuzsāk ieraksts pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pat pilotu kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- d) Pilotu kabīnes skaņas reģistrētājam jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

OPS 1.710

Pilotu kabīnes skaņas reģistratori – 3

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg, kuras individuālā lidojumsderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta pirms 1998. gada 1. aprīļa, vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar pilotu kabīnes skaņas reģistratoru, kas ieraksta:
 - 1) balss sakarus, kuri tiek pārraidīti vai uztverti pilotu kabīnē ar radio palīdzību;
 - 2) akustisko vidi pilotu kabīnē;
 - 3) lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus pilotu kabīnē, izmantojot lidmašīnas iekšējā telefona sistēmu;
 - 4) balss vai audiosignālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai pieejas līdzekļus; un
 - 5) lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus pilotu kabīnē, izmantojot publiskās informācijas sistēmu, ja tāda ir uzstādīta.
- b) Pilotu kabīnes skaņas reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības laika pēdējās 30 minūtēs ierakstīto informāciju.
- c) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram automātiski jāuzsāk ierakstīšana, pirms lidmašīna uzsāk kustību ar savu dzinējspēku, un jāturpina ierakstīšana līdz lidojuma izbeigšanai, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- d) Pilotu kabīnes skaņas reģistrētājam jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

OPS 1.715

Lidojuma parametru reģistratori – 1

(Sk. OPS 1.715 1. pielikumu)

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kuras individuālā lidojumsderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk un kura:
 - 1) ir vairāku dzinēju turbolidmašīna ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk nekā 9 sēdvietām; vai
 - 2) kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg,vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar lidojuma parametru reģistratoru, kurā pielietota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas ciparu metode un ir pieejama metode ērtai šo datu iegūšanai no uzglabāšanas līdzekļa.
- b) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības laika pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju, izņemot lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāk, kurām šis periods var tikt samazināts līdz 10 stundām.
- c) Lidojuma parametru reģistrators, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) OPS 1.715 1. pielikuma A1 un A2 tabulā uzskaitītos piemērojamos parametrus;
 - 2) lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 27 000 kg papildu parametri uzskaitīti OPS 1.715 1. pielikuma B tabulā;

- 3) iepriekš a) punktā noteiktajām lidmašīnām lidojuma parametru reģistratoram jāieraksta jebkuri raksturojoši parametri, kas attiecas uz jaunu vai unikālu konstrukciju vai lidmašīnas ekspluatācijas raksturojumiem, kā to tipa sertifikācijas vai papildu tipa sertifikācijas laikā noteikusi Iestāde; un
- 4) lidmašīnām, kas aprīkotas ar elektroniskajām indikācijas sistēmām – parametrus, uzskaitītus OPS 1.715 1. pielikuma C tabulā, izņemot lidmašīnām, kuru individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta pirms 2002. gada 20. augusta, tos parametrus, kuriem:
 - i) nav pieejams sensors; vai
 - ii) lidmašīnas datus ģenerējošo sistēmu vai aprīkojumu nepieciešams modificēt; vai
 - iii) signāli nav savietojami ar ierakstu sistēmu;nav nepieciešams ierakstīt, ja to pieļauj Iestāde.
- d) Datiem jābūt iegūtiem no lidmašīnas avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.
- e) Lidojuma parametru reģistratoram jāsāk automātiski ierakstīt datus, pirms lidmašīna ir spējīga uzsākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski jāapstājas, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- f) Lidojuma parametru reģistratoram jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- g) Lidmašīnas, kuru individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta pēc 1998. gada 1. aprīļa, bet ne vēlāk par 2001. gada 1. aprīli, var neatbilst OPS 1.715 c) punkta noteikumiem, ja to apstiprinājusi Iestāde, paredzot, ka:
 - 1) atbilstību OPS 1.715 c) punkta noteikumiem nevar sasniegt bez ievērojamas lidmašīnas sistēmu un tāda aprīkojuma nomaiņas, kas nav lidojuma parametru reģistrācijas sistēma; un
 - 2) lidmašīna atbilst OPS 1.720 c) punkta noteikumiem, izņemot, ka OPS 1.720 1. pielikuma A tabulas 15.b parametru nav nepieciešams ierakstīt.

OPS 1.720

Lidojuma parametru reģistratori – 2

(Sk. OPS 1.720 1. pielikumu)

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kuras individuālā lidojumderīguma apliecība izsniegta 1990. gada 1. jūnijā vai vēlāk, bet līdz 1998. gada 31. martam ieskaitot, un kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, vienīgi tad, ja tajā ir lidojuma parametru reģistrators, kurā lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode, un ir pieejama metode ērtai datu iegūšanai no glabāšanas līdzekļa.
- b) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju.
- c) Lidojuma parametru reģistrators, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) parametrus, kas uzskaitīti OPS 1.720 1. pielikuma A tabulā; un
 - 2) lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 27 000 kg – papildu parametrus, kas uzskaitīti OPS 1.720 1. pielikuma B tabulā.
- d) Tām lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir 27 000 kg vai mazāka, ja to pieļauj Iestāde, nav nepieciešams ierakstīt OPS 1.720 1. pielikuma A tabulas 14. un 15.b parametru, ja tiek ievērots jebkurš no šiem nosacījumiem:
 - 1) sensors nav ērti pieejams;
 - 2) lidojuma parametru reģistrācijas sistēmai nav pietiekamas kapacitātes;
 - 3) nepieciešamas izmaiņas datus ģenerējošajā aprīkojumā.

- e) Lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 27 000 kg nav nepieciešams ierakstīt šādus parametrus, ja to pieļauj Iestāde: OPS 1.720 1. pielikuma A tabulas 15.b parametru un 1. pielikuma B tabulas 23., 24., 25., 26., 27., 28., 29., 30. un 31. parametru, ja tiek ievērots jebkurš no šiem nosacījumiem:
- 1) sensors nav ērti pieejams;
 - 2) lidojuma parametru reģistrācijas sistēmai nav pietiekamas kapacitātes;
 - 3) nepieciešamas izmaiņas datus ģenerējošajā aprīkojumā;
 - 4) navigācijas datiem (NAV frekvences izvēle, DME distance, ģeogrāfiskais platums un garums, ātrums attiecībā pret zemi un noneses leņķis) nav pieejami signāli ciparu formātā.
- f) Individuālos parametrus, kuri iegūstami, aprēķinot tos no citiem ierakstītajiem parametriem, nav nepieciešams ierakstīt, ja to atļauj Iestāde.
- g) Dati jāiegūst no tiem lidmašīnas avotiem, kuri nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kas tiek uzrādīta apkalpei.
- h) Lidojuma parametru reģistratoram jāsāk ierakstīt datus, pirms lidmašīna ir spējīga uzsākt kustību ar savu dzinējspēku, un jāapstājas, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- i) Lidojuma parametru reģistratoram jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

OPS 1.725

Lidojuma parametru reģistratori – 3

(Sk. OPS 1.725 1. pielikumu)

- a) Eksploatants ekspluatē turbodzinēju lidmašīnu, kuras individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta pirms 1990. gada 1. jūnija un kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar lidojuma parametru reģistratoru, kurā pielietota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas ciparu metode, un ir pieejama metode ērtai šo datu iegūšanai no uzglabāšanas līdzekļa.
- b) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju.
- c) Lidojuma parametru reģistrators, fiksējot laiku, ieraksta:
- 1) parametrus, kas uzskaitīti OPS 1.725 1. pielikuma A tabulā;
 - 2) tām lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir virs 27 000 kg un kas pieder pie lidmašīnu tipa, kurš pirmo reizi sertificēts pēc 1969. gada 30. septembra, papildu parametrus no šī punkta OPS 1.725 1. pielikuma B tabulas 6. līdz 15.b parametram. Ja Iestāde atļauj, nav nepieciešams ierakstīt šādus parametrus: OPS 1.725 1. pielikuma B tabulas 13., 14. un 15.b parametru, ja tiek ievērots jebkurš no šiem nosacījumiem:
 - i) sensors nav ērti pieejams;
 - ii) lidojuma parametru reģistrācijas sistēmai nav pietiekamas kapacitātes;
 - iii) nepieciešamas izmaiņas datus ģenerējošajā aprīkojumā; un
 - 3) ja lidojuma parametru reģistrācijas sistēmai ir pietiekama kapacitāte, sensors ir ērti pieejams un datus ģenerējošajā aprīkojumā nav nepieciešamas izmaiņas:
 - i) lidmašīnām, kuru individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta 1989. gada 1. janvārī vai vēlāk un kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, bet nav lielāka par 27 000 kg – OPS 1.725 1. pielikuma B tabulas 6. līdz 15.b parametru; un
 - ii) lidmašīnām, kuru individuālā lidojumderīguma apliecība pirmo reizi izsniegta 1987. gada 1. janvārī vai vēlāk un kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 27 000 kg – pārējos OPS 1.725 1. pielikuma B tabulas parametrus.

- d) Individuālos parametrus, kuri iegūstami, aprēķinot tos no citiem ierakstītajiem parametriem, nav nepieciešams ierakstīt, ja to atļauj Iestāde.
- e) Dati jāiegūst no tiem lidmašīnas avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.
- f) Lidojuma parametru reģistratoram jāsāk ierakstīt datus, pirms lidmašīna ir spējīga uzsākt kustību ar savu dzinējspēku, un jāapstājas, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- g) Lidojuma parametru reģistratoram jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

OPS 1.727

Kombinēts reģistrators

- a) Atbilstību prasībām par pilotu kabīnes skaņas reģistratoru un lidojuma datu reģistratoru var nodrošināt ar:
 - 1) vienu kombinētu reģistratoru, ja lidmašīnai jābūt aprīkotai tikai ar pilotu kabīnes skaņas reģistratoru vai ar lidojuma datu reģistratoru; vai
 - 2) vienu kombinētu reģistratoru, ja lidmašīnai ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāk jābūt aprīkotai ar kabīnes skaņas reģistratoru un lidojuma datu reģistratoru; vai
 - 3) diviem kombinētiem reģistratoriem, ja lidmašīnai ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg jābūt aprīkotai ar kabīnes skaņas reģistratoru un lidojuma datu reģistratoru.
- b) Kombinētais reģistrators ir lidojuma reģistrators, kas ieraksta:
 - 1) visus balsu sakarus un akustisko vidi saskaņā ar prasībām attiecīgajā punktā par kabīnes skaņas reģistratoru; un
 - 2) visus parametrus saskaņā ar prasībām attiecīgajā punktā par lidojuma datu reģistratoru, piemērojot šajos punktos noteiktās specifikācijas.

OPS 1.730

Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, drošības jostas ar plecu siksnām un bērnu ierobežotājsistēmas

- a) Eksploatants eksploatē lidmašīnu tikai tad, ja tai ir uzstādīts:
 - 1) sēdekļi vai guļvieta katrai personai, kas ir divus vai vairāk gadus veca;
 - 2) drošības josta ar diagonālo plecu siksnu vai bez tās vai drošības josta ar plecu siksnām katrā pasažieru sēdvietā katram pasažierim, kas ir 2 vai vairāk gadus vecs;
 - 3) bērnu ierobežotājsistēmas, kas pieņemamas Iestādei, katram bērnam;
 - 4) izņemot turpmāk c) apakšpunktā noteikto, drošības josta ar plecu siksnām katram apkalpes locekļa sēdeklim un jebkurai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim ar iemontētu ierīci, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straušajam samazināšanās gadījumā;
 - 5) izņemot turpmāk c) apakšpunktā noteikto, drošības josta ar plecu siksnām katram salona apkalpes locekļa sēdeklim un novērotāja sēdeklim. Tomēr šī prasība neaizliedz salona apkalpes locekļiem izmantot pasažieru sēdekļus, ja salona apkalpes locekļu skaits pārsniedz obligāti noteikto personālsastāva lielumu; un
 - 6) salona apkalpes locekļu sēdekļi līdzās normatīvajos aktos noteiktajām avārijas izejām grīdas līmenī, tomēr, ja salona apkalpes locekļu izvietošana citur atvieglotu pasažieru evakuāciju avārijas gadījumā, ir pieļaujams sēdekļus izvietot citur. Minētie sēdekļi ir vērsti uz priekšu vai uz aizmuguri ar 15° novirzi no lidmašīnas garenvirziena ass.
- b) Visām drošības jostām ar plecu siksnām jābūt atsprādzējamām vienā punktā.

- c) Ja uzstādīt drošības jostas ar plecu siksnām nav praktiski lietderīgi, tās var aizstāt ar drošības jostām ar diagonālu plecu siksnu lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu līdz 5 700 kg un ar drošības jostām lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu līdz 2 730 kg.

OPS 1.731

Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Ekspluatants ekspluatē tikai tādu lidmašīnu, kurā no pilotu kabīnes ir redzamas visas pasažieru sēdvietas, ja vien tajā nav ierīču, kas norāda visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

OPS 1.735

Iekšējās durvis un aizkari

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu vienīgi tad, ja tajā ir uzstādītas šādas ierīces:

- a) lidmašīnā ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk nekā 19 pasažieriem – tādas durvis starp pasažieru nodalījumu un pilotu kabīni, uz kurām ir uzraksts “Tikai apkalpei” un kuras ir aizslēdzamas, lai pasažieri tās nevarētu atvērt bez lidojumu apkalpes locekļa atļaujas;
- b) visām durvīm, kas atdala pasažieru nodalījumu no cita nodalījuma, kurā ir avārijas izeja, – ierīces to atvēršanai. Atvēršanas ierīcēm jābūt viegli pieejamām;
- c) gadījumos, kad, lai no jebkuras pasažieru sēdvietas pasažieru salonā nokļūtu līdz vajadzīgai avārijas izejai citā zonā, ir jāšķērso durvju vai aizkara aile – ierīces, kas attiecīgās durvis vai aizkaru fiksē atvērtā stāvoklī;
- d) uzraksts uz visām iekšējām durvīm vai pie aizkariem, caur ko var nokļūt līdz pasažieru avārijas izejai, ar norādi, ka šīs durvis un aizkari pacelšanās un nosēšanās laikā ir jāfiksē atvērtā stāvoklī; un
- e) līdzekļi, ar ko ikviens apkalpes loceklis var atslēgt jebkuras pasažieriem pieejamas durvis, kuras pasažieri var aizslēgt.

OPS 1.745

Pirmās palīdzības komplekti

- a) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu tikai tad, ja tā ir aprīkota ar lietošanai ērti pieejamiem pirmās palīdzības komplektiem saskaņā ar šo tabulu:

Uzstādīto pasažieru sēdvietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–99	1
100–199	2
200–299	3
300 un vairāk	4

- b) Ekspluatants nodrošina, ka pirmās palīdzības komplektus:
- 1) periodiski pārbauda, lai pēc iespējas pārliecinātos, ka to saturs pastāvīgi ir paredzētajai izmantošanai vajadzīgā stāvoklī; un
 - 2) regulāri atjauno saskaņā ar norādēm uz etiķetēm vai atkarībā no apstākļiem.

OPS 1.755

Medicīnas komplekts ārkārtas gadījumiem

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk nekā 30 pasažieriem vienīgi tad, ja tajā ir medicīnas komplekts ārkārtas gadījumiem, ja jebkurš punkts plānotajā maršrutā ir vairāk nekā 60 minūšu lidojuma attālumā (normālā kreisēšanas ātrumā) no lidlauka, kur būtu pieejama profesionāla medicīniskā palīdzība.
- b) Kapteinis nodrošina, lai medikamentus dotu tikai profesionāli ārsti, medmāsas vai atbilstoši kvalificētas personas.
- c) Pārvadāšanas apstākļi
 - 1) Medicīnas komplektam ārkārtas gadījumiem jābūt izturīgam pret putekļiem un mitrumu, un to pārvadā drošā vietā, ja praktiski iespējams, pilotu kabīnē; un
 - 2) eksploatants nodrošina, ka medicīnas komplektus ārkārtas gadījumiem:
 - i) periodiski pārbauda, lai pēc iespējas pārliecinātos, ka to saturs pastāvīgi ir paredzētajai izmantošanai vajadzīgā stāvoklī; un
 - ii) regulāri atjauno saskaņā ar norādēm uz etiķetēm vai atkarībā no apstākļiem.

OPS 1.760

Pirmās palīdzības skābeklis

- a) Ja lidojumā jāpiedalās salona apkalpes loceklim, eksploatants ekspluatē hermetizētu lidmašīnu augstāk par 25 000 pēdām tikai tad, ja ir nodrošināta tīra skābekļa padeve pasažieriem, kam fizioloģisku iemeslu dēļ kabīnes dehermetizācijas gadījumā varētu būt vajadzīgs skābeklis. Skābekļa krājumu aprēķina, izmantojot vidējo plūsmas intensitāti standarta temperatūrā un spiedienā bez ūdens tvaika (STPD) vismaz 3 litri minūtē uz cilvēku, un atlikušā lidojuma laikā pēc salona dehermetizācijas, atrodoties augstāk par 8 000 pēdām, bet nepārsniedzot 15 000 pēdu augstumu, skābeklim ir jāprietiek vismaz diviem procentiem pārvadājamo pasažieru, bet nekādā gadījumā mazāk kā vienam cilvēkam. Salonā ir pietiekami daudz padeves ierīču, bet nekādā gadījumā mazāk par divām, ar iespēju padevi izmantot salona apkalpei. Padeves ierīces var būt pārnēsājamas.
- b) Konkrētam lidojumam vajadzīgo pirmās palīdzības skābekļa krājumu nosaka, pamatojoties uz salona barometrisko augstumu un lidojuma ilgumu, atbilstīgi ekspluatācijas procedūrām, kas noteiktas katram lidojumam un maršrutam.
- c) Uzstādītās skābekļa padeves ierīces katram lietotājam spēj radīt plūsmu, kuras intensitāte ir vismaz četri litri minūtē, STPD. Var paredzēt līdzekļus, lai jebkurā augstumā samazinātu plūsmas intensitāti līdz diviem litriem minūtē, STPD, bet ne mazāk.

OPS 1.770

Papildu skābeklis – hermetizētas lidmašīnas

(Sk. OPS 1.770 1. pielikumu)

- a) Vispārējas prasības
 - 1) Eksploatants ekspluatē hermetizētu lidmašīnu barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām tikai tad, ja tajā ir papildu skābekļa iekārta, ar ko var uzglabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi šā punkta prasībām.
 - 2) Vajadzīgo papildu skābekļa daudzumu nosaka, ņemot vērā salona barometrisko augstumu, lidojuma ilgumu un pieņemot, ka salona dehermetizācija notiks no skābekļa vajadzības aspekta visnelabvēlīgākajā lidojuma augstumā vai punktā un ka pēc atteices lidmašīna samazinās augstumu saskaņā ar lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktajām avārijas procedūrām līdz drošam maršruta augstumam, kas dos iespēju droši turpināt lidojumu un nosēties.

- 3) Pēc salona hermetizācijas atteices salona barometrisko augstumu uzskata par vienādu ar lidmašīnas barometrisko augstumu, ja vien lestādei nepierāda, ka nekāda salona vai hermetizācijas sistēmas iespējamā atteice nevar izraisīt salona spiediena krišanos līdz augstumam, kas vienāds ar lidmašīnas barometrisko augstumu. Šādos apstākļos pierādīto maksimālo salona barometrisko augstumu var ņemt par pamatu vajadzīgā skābekļa krājuma noteikšanai.
- b) Prasības skābekļa iekārtai un padevei
- 1) Lidojumu apkalpes locekļi
- i) Katru lidojumu apkalpes locekli, kas veic pienākumus pilotu kabīnē, nodrošina ar papildu skābekli saskaņā ar 1. pielikumu. Ja visiem pilotu kabīnes sēdvietās sēdošajiem skābekli piegādā no lidojumu apkalpes locekļiem paredzētā skābekļa padeves avota, tad no skābekļa padeves viedokļa viņus uzskata par lidojumu apkalpes locekļiem, kas veic pienākumus pilotu kabīnē. Pilotu kabīnē sēdošos, kuriem skābekli nepiegādā no lidojumu apkalpes skābekļa avota, no skābekļa padeves viedokļa uzskata par pasažieriem.
- ii) Lidojumu apkalpes locekļus, uz kuriem neattiecas b) apakšpunkta 1) daļas i) iedaļa, no skābekļa padeves viedokļa uzskata par pasažieriem.
- iii) Skābekļa maskas izvieto tā, lai lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā darba vietā, varētu tās nekavējoties aizsniegt.
- iv) Skābekļa maskas, kas paredzētas lidojumu apkalpes locekļiem hermetizētās lidmašīnās, kuras ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdu, ir ātri uzliekama tipa maskas.
- 2) Salona apkalpes locekļi, papildu apkalpes locekļi un pasažieri
- i) Salona apkalpes locekļus un pasažierus apgādā ar papildu skābekli saskaņā ar 1. pielikumu, izņemot gadījumus, kad piemēro v) apakšpunktu turpmāk. Salona apkalpes locekļus, kuri atrodas lidmašīnā papildus noteiktajam minimālajam kabīnes apkalpes locekļu skaitam, un papildu apkalpes locekļus no skābekļa padeves viedokļa uzskata par pasažieriem.
- ii) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdu, nodrošina pietiekami daudz rezerves izvadu un masku un/vai pietiekami daudz pārnēsājamo skābekļa padeves ierīču ar maskām, ko var lietot visi noteikumos paredzētie salona apkalpes locekļi. Rezerves izvadus un/vai pārnēsājamās skābekļa padeves ierīces izvieto vienmērīgi pa visu salonu, lai katram noteikumos paredzētajam salona apkalpes loceklim neatkarīgi no viņa atrašanās vietas brīdī, kad rodas salona hermetizācijas atteice, nekavējoties būtu pieejams skābeklis.
- iii) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdu, katrai sēdošai personai neatkarīgi no sēdvietas atrašanās vietas nodrošina nekavējoties pieejamu skābekļa padeves ierīci, kas pieslēgta skābekļa padeves termināliem. Kopējais padeves ierīču un izvadus skaits pārsniedz sēdvietu skaitu vismaz par 10 %. Papildu padeves ierīcēm jābūt vienmērīgi izvietotām pa visu salonu.
- iv) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdu vai kuras, tās ekspluatējot barometriskajā augstumā 25 000 pēdu vai zemāk, nevar 4 minūšu laikā droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdu un kuru individuālie lidojumu derīguma sertifikāti pirmo reizi izsniegti 1998. gada 9. novembrī vai vēlāk, nodrošina ar automātiski atveramām skābekļa padeves ierīcēm, kas nekavējoties ir pieejamas katrai sēdošai personai neatkarīgi no sēdvietas atrašanās vietas. Kopējais padeves ierīču un izvadus skaits pārsniedz sēdvietu skaitu vismaz par 10 %. Papildu padeves ierīcēm jābūt vienmērīgi izvietotām pa visu salonu.
- v) Lidmašīnās, kas nav sertificētas lidojumiem augstāk par 25 000 pēdu, 1. pielikumā noteiktās prasības skābekļa padevei var samazināt līdz līmenim, kad visā lidojuma laikā salona barometriskajā augstumā no 10 000 un 13 000 pēdu skābekli nodrošina visiem noteikumos paredzētajiem salona apkalpes locekļiem un vismaz 10 % pasažieru, ja visā lidojuma maršrutā lidmašīna spēj 4 minūšu laikā droši samazināt augstumu līdz salona barometriskajam augstumam 13 000 pēdu.

OPS 1.775

Papildu skābeklis – nehermetizētās lidmašīnas

(Sk. OPS 1.775 1. pielikumu)

- a) Vispārējas prasības
- 1) Ekspluatants neekspluatē nehermetizētu lidmašīnu barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdu, ja tajā nav papildu skābekļa iekārtas, ar kuru var uzglabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi prasībām.

- 2) Konkrētam lidojumam vajadzīgo papildu skābekļa daudzumu normālas elpošanas nodrošināšanai nosaka, pamatojoties uz lidojuma augstumu un lidojuma ilgumu, atbilstīgi darbības rokasgrāmatā katram lidojumam noteiktajām ekspluatācijas procedūrām un lidojuma maršrutiem, kā arī darbības rokasgrāmatā izklāstītajām avārijas procedūrām.
 - 3) Lidmašīnu, ko paredzēts ekspluatēt barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdu, aprīko ar iekārtu, kura spēj uzglabāt skābekli un nodrošināt tā vajadzīgo padevi.
- b) Prasības skābekļa padevei
- 1) Lidojumu apkalpes locekļi. Katru lidojumu apkalpes locekli, kas veic pienākumus pilotu kabīnē, nodrošina ar papildu skābekli saskaņā ar 1. pielikumu. Ja visiem pilotu kabīnes sēdvietās sēdošajiem skābekli piegādā no lidojumu apkalpes locekļiem paredzētā skābekļa padeves avota, tad no skābekļa padeves viedokļa viņus uzskata par lidojumu apkalpes locekļiem, kas veic pienākumus pilotu kabīnē.
 - 2) Salona apkalpes locekļi, papildu apkalpes locekļi un pasažieri. Salona apkalpes locekļus un pasažierus apgādā ar skābekli saskaņā ar 1. pielikumu. Salona apkalpes locekļus, kas atrodas lidmašīnā papildus noteiktajam obligātajam kabīnes apkalpes locekļu skaitam, un papildu apkalpes locekļus no skābekļa padeves viedokļa uzskata par pasažieriem.

OPS 1.780

Apkalpes elpošanas aizsargiekārta

- a) Ekspluatants ekspluatē hermetizētu lidmašīnu vai nehermetizētu lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālo apstiprināto sēdvietu konfigurāciju, kurā ir vairāk par 19 sēdvietām vienīgi tad:
 - 1) ja tajā ir ierīces acu, deguna un mutes aizsardzībai katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus pilotu kabīnē, un ja tās nodrošina skābekļa padevi vismaz 15 minūtes. Padevi aizsargājošai elpošanas iekārtai (PBE) var nodrošināt no papildu skābekļa avota atbilstīgi OPS 1.770 b) apakšpunkta 1) daļas vai OPS 1.775 b) apakšpunkta 1) daļas prasībām. Turklāt, ja lidojumu apkalpē ir vairāk par vienu personu un lidmašīnā nav salona apkalpes locekļu, lidmašīnā viena lidojumu apkalpes locekļa acu, deguna un mutes aizsargāšanai jābūt pārnēsājamam PBE, kas nodrošina gāzi elpošanai vismaz 15 minūtes; un
 - 2) ja tajā visu noteikumos paredzēto salona apkalpes locekļu acu, deguna un mutes aizsargāšanai ir pietiekami daudz pārnēsājama PBE, kas nodrošina gāzi elpošanai vismaz 15 minūtes.
- b) PBE iekārtām, kas paredzētas lidojumu apkalpes lietošanai, jābūt parocīgi novietotām pilotu kabīnē un viegli pieejamām tūlītējai lietošanai katram noteikumos paredzētajam lidojumu apkalpes loceklim tā norādītajā darba vietā.
- c) PBE iekārtām, kas paredzētas salona apkalpes lietošanai, jābūt uzstādītām līdzās katra salona apkalpes locekļa darba vietai.
- d) Papildus vienai viegli pieejamai pārnēsājamai PBE jābūt novietotai kopā ar OPS 1.790 c) un d) apakšpunktā paredzētajiem pārnēsājamiem ugunsdzēsības aparātiem vai līdzās tiem, tomēr, ja ugunsdzēsības aparāts ir kravas nodalījumā, PBE ir jānovieto ārpus tā, bet līdzās ieejai šajā nodalījumā.
- e) PBE, to lietojot, nedrīkst traucēt sazināšanos atbilstīgi OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 un OPS 1.850 prasībām.

OPS 1.790

Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu vienīgi tad, ja apkalpes, pasažieru un, ja vajadzīgs, kravas nodalījumos un virtuvēs ir pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

- a) ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēku tipiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt personāla nodalījumos tai līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks;

- b) vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam, kurā kā ugunsdzēsīgā viela izmantots halons-1211 (bromhlordifluormetāns, CBrClF₂) vai tā ekvivalents, jābūt parocīgi novietotam pilotu kabīnē, kur to var lietot lidojumu apkalpe;
- c) vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam jāatrodas vai jābūt viegli pieejamam lietošanai katrā virtuvē, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja;
- d) vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam jābūt pieejamam lietošanai katrā A vai B klases kravas vai bagāžas nodalījumā un katrā E klases kravas nodalījumā, kas apkalpes locekļiem ir pieejams lidojuma laikā; un
- e) vismaz šādam skaitam pārnēsājamo ugunsdzēsības aparātu jābūt ērti izvietotam pasažieru nodalījumā(-os):

Maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija	Ugunsdzēsības aparātu skaits
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 vai vairāk	8

Ja ir vajadzīgi divi vai vairāk ugunsdzēsības aparāti, tiem pasažieru nodalījumā jābūt vienmērīgi izvietotiem.

- f) Vismaz vienā no vajadzīgajiem ugunsdzēsības aparātiem, kas izvietoti pasažieru nodalījumā lidmašīnā ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vismaz 31, bet ne vairāk par 60 pasažieriem, un vismaz divos ugunsdzēsības aparātos, kas izvietoti pasažieru nodalījumā lidmašīnā ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju 61 vai vairāk pasažieriem, kā ugunsdzēsīgajai vielai jābūt halonam-1211 (bromhlordifluormetāns, CBrClF₂) vai tā ekvivalentam.

OPS 1.795

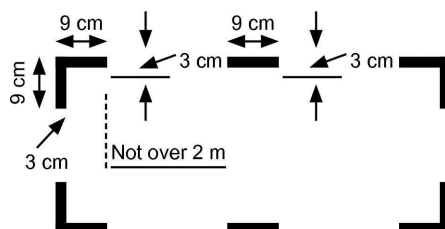
Avārijas cirvji un laužņi

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg vai ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 9 pasažieriem vienīgi tad, ja tās apkalpes kabīnē ir vismaz viens avārijas cirvis vai laužnis. Ja maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija pārsniedz 200 sēdvietu, lidmašīnas tālākajā aizmugurējā virtuves zonā vai tās tuvumā jābūt novietotam papildu avārijas cirvim vai laužnim.
- b) Avārijas cirvji un laužņi, kas atrodas pasažieru nodalījumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

OPS 1.800

Uzlaušanas vietu marķējums

Eksploatants nodrošina, lai tad, ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķēti noteikti laukumi, ko glābšanas brigādes avārijas gadījumā var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šos laukumus marķēt tā, kā norādīts turpmāk. Marķējums ir sarkanā vai dzeltenā krāsā, un, ja vajadzīgs, tā kontūras apvelk ar baltu krāsu, lai kontrastētu ar fonu. Ja stūru marķējumi ir vairāk nekā 2 metru attālumā viens no otra, ievieto papildu līnijas ar izmēru 9 cm x 3 cm, lai attālums starp blakus marķējumiem nepārsniegtu 2 metrus.



OPS 1.805

Avārijas evakuācijas līdzekļi

- a) Eksploatants neekspluatē lidmašīnu, ja pasažieru avārijas izejas sliekšņa augstums:
- 1) ir vairāk par 1,83 metriem (6 pēdām) no zemes, lidmašīnai esot uz zemes ar izlaistu šasiju; vai
 - 2) būtu vairāk par 1,83 metriem (6 pēdām) no zemes pēc tam, kad sabrukusi vai nav varējusi būt izlaista viena vai vairākas no šasijas daļām, un attiecībā uz kuru tipa sertifikāta pieteikums pirmo reizi iesniegts 2000. gada 1. aprīlī vai vēlāk,
- ja vien pie katras avārijas izejas, uz ko attiecas 1) vai 2) apakšpunkts, nav ierīces vai mehānismi, kas pasažieriem un apkalpei avārijas gadījumā ļauj droši sasniegt zemi.
- b) Šādām ierīcēm vai mehānismiem nav jābūt pie izejām virs spārnēm, ja paredzētais beigu punkts evakuācijas ceļam pa lidmašīnas korpusu ir zemāk par 1,83 m (6 pēdām) no zemes, lidmašīnai atrodoties uz zemes ar izlaistām šasijām un aizspārņiem esot pacelšanās vai nosēšanās stāvoklī, atkarībā no tā, kurā stāvoklī tie atrodas augstāk no zemes.
- c) Lidmašīnās, kurās saskaņā ar noteikumiem jābūt atsevišķai avārijas izejai lidojumu apkalpei un:
- 1) kurām avārijas izejas zemākais punkts ir augstāk par 1,83 metriem (6 pēdām) no zemes ar izlaistu šasiju; vai
 - 2) attiecībā uz kurām tipa sertifikāta pieteikums pirmo reizi iesniegts 2000. gada 1. aprīlī vai vēlāk, ja avārijas izeja būtu augstāk par 1,83 metriem (6 pēdām) no zemes pēc tam, kad sabrukusi vai nav varējusi būt izlaista viena vai vairākas no šasijas daļām,
- jābūt mehānismam, kas avārijas gadījumā palīdzētu visiem lidojumu apkalpes locekļiem nolaižoties droši sasniegt zemi.

OPS 1.810

Megafoni

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kuras maksimālā apstiprinātā sēdvietu konfigurācija ir virs 60 un kurā pārvadā vienu vai vairāk pasažieru, vienīgi tad, ja tajā ir apkalpes locekļiem avārijas evakuācijas laikā lietošanai ērti pieejami, pārnēsājami, ar baterijām darbināmi megafoni šādā skaitā:
- 1) katram pasažieru klājam:
- | Pasažieru sēdvietu konfigurācija | Vajadzīgais megafonu skaits |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 61–99 | 1 |
| 100 vai vairāk | 2 |
- 2) lidmašīnās, kurās ir vairāk par vienu pasažieru klāju, visos gadījumos, kad kopējā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk par 60, jābūt vismaz 1 megafonomam.

OPS 1.815

Avārijas apgaismojums

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kurā ir pasažieri un kuras maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir virs 9, vienīgi tad, ja tajā ir neatkarīgam enerģijas avotam pieslēgta avārijas apgaismojuma sistēma, lai atvieglotu evakuāciju no lidmašīnas. Avārijas apgaismojuma sistēmā ir:
- 1) lidmašīnām ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju virs 19:
 - i) kabīnes vispārējā apgaismojuma avoti;
 - ii) iekšējais apgaismojums grīdas līmeņa avārijas izeju zonās; un
 - iii) apgaismotas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes;

- iv) lidmašīnām, kurām pieteikums tipa sertifikāta vai tā ekvivalenta saņemšanai iesniegts pirms 1972. gada 1. maija, lidojot naktī, ārējais avārijas apgaismojums pie visām izejām virs spārniem un pie izejām, kurām saskaņā ar noteikumiem jābūt ar ierīcēm, kas atvieglo nokāpšanu;
 - v) lidmašīnām, kurām pieteikums tipa sertifikāta vai tā ekvivalenta saņemšanai iesniegts 1972. gada 1. maijā vai vēlāk, lidojot naktī, ārējais avārijas apgaismojums pie visām pasažieru avārijas izejām;
 - vi) lidmašīnām, kurām tipa sertifikāts pirmo reizi piešķirts 1958. gada 1. janvārī vai vēlāk, avārijas evakuācijas ceļa apzīmēšanas sistēma grīdas tuvumā pasažieru nodalījumā(-os);
- 2) lidmašīnām ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju 19 vai mazāk, kas ir sertificētas saskaņā ar sertifikācijas specifikācijām CS-25 vai CS-23:
- i) kabīnes vispārējā apgaismojuma avoti;
 - ii) iekšējais apgaismojums avārijas izeju zonās; un
 - iii) apgaismotas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes;
- 3) lidmašīnām ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju 19 vai mazāk, kas nav sertificētas saskaņā ar sertifikācijas specifikācijām CS-25 vai CS-23, kabīnes vispārējā apgaismojuma avoti.
- b) Eksploatants naktī ekspluatē lidmašīnu, kurā ir pasažieri un kuras maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir 9 vai mazāk, vienīgi tad, ja tajā ir kabīnes vispārējā apgaismojuma avots, lai atvieglotu lidmašīnas evakuāciju. Sistēmai var izmantot plafona gaismu vai citus lidmašīnā jau iebūvētus apgaismojuma avotus, kas spēj darboties pēc lidmašīnas akumulatora atslēgšanas.

OPS 1.820

Avārijas atrašanās vietas raidītājs

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kam atļauts pārvadāt vairāk nekā 19 pasažieru, tikai tad, ja tā ir aprīkota vismaz ar:
- 1) vienu automātisku avārijas atrašanās vietas rādītāju (*ELT*) vai diviem jebkura tipa *ELT*; vai
 - 2) diviem *ELT*, no kuriem vienam ir jābūt automātiskam tām lidmašīnām, kuru individuālais lidojumperīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts pēc 2008. gada 1. jūlija.
- b) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu kam atļauts pārvadāt 19 vai mazāk pasažieru tikai tad, ja tā ir aprīkota vismaz ar:
- 1) vienu jebkura tipa *ELT*; vai
 - 2) vienu automātisku *ELT* tām lidmašīnām, kuru individuālais lidojumperīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts pēc 2008. gada 1. jūlija.
- c) Eksploatants nodrošina, ka visi *ELT*, kas atrodas lidmašīnā, lai pildītu iepriekšminētās prasības, darbojas saskaņā ar attiecīgajiem ICAO 10. pielikuma III sējuma noteikumiem.

OPS 1.825

Glābšanas vestes

- a) Sauszemes lidmašīnas. Eksploatants ekspluatē sauszemes lidmašīnu:
- 1) lidojumos virs ūdens un vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta; vai
 - 2) paceļoties vai nolaižoties lidlaukā, kur pacelšanās vai pietuvošanās trajektorija ir tādā mērā virs ūdens, ka neveiksmes gadījumā iespējama piespiedu nolaišanās uz ūdens,

vienīgi tad, ja tajā ir ar signāluginim aprīkotas glābšanas vestes katrai lidmašīnā esošajai personai. Katru glābšanas vesti glābā vietā, kur tā ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai gulvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta. Glābšanas vestes zīdaiņiem var aizstāt ar citām apstiprinātām peldierīcēm, kas aprīkotas ar avārijas signāluginim.

- b) Hidroplāni un amfībijas. Eksploatants ekspluatē hidroplānu vai amfībiju uz ūdens vienīgi tad, ja tajā ir ar signāluginīm aprīkotas glābšanas vestes katrai gaisa kuģī esošajai personai. Katru glābšanas vesti glabā vietā, kur tā ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta. Glābšanas vestes zīdaiņiem var aizstāt ar citām apstiprinātām peldierīcēm, kas aprīkotas ar avārijas signāluginīm.

OPS 1.830

Glābšanas plosti un izdzīvojušo ELT ilgstošiem lidojumiem virs ūdens

- a) Lidojumos virs ūdens eksploatants ekspluatē lidmašīnu tādā attālumā no sauszemes, kur iespējams veikt avārijas nosēšanos, kas attiecīgi pārsniedz:
- 1) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā vai 400 jūras jūdzes, atkarībā no tā, kurš attālums ir mazāks, lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - 2) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā vai 100 jūras jūdzes, atkarībā no tā, kurš attālums ir mazāks, visām citām lidmašīnām
- ar nosacījumu, ka lidmašīnā ir turpmāk b) un c) apakšpunktā paredzētās ierīces.
- b) Pietiekams skaits glābšanas plostu, lai uzņemtu visas lidmašīnā esošās personas. Ja nav papildu plostu ar pietiekamu ietilpību, plostu celtspējai un ietilpībai, kas pārsniedz plostu standarta ietilpību, jānodrošina visu lidmašīnā esošo uzņemšana, ja tiek zaudēts plosts ar lielāko standarta ietilpību. Glābšanas plostiem ir:
- 1) avārijas signāluginis; un
 - 2) dzīvības glābšanas ierīces, tostarp veicamajam lidojumam atbilstoši dzīvības uzturēšanas līdzekļi; un
- c) vismaz divi izdzīvotāju avārijas atrašanās vietas raidītāji (ELT (S)), kas spēj raidīt avārijas frekvencēs saskaņā ar ICAO 10. pielikuma V sējuma 2. nodaļu.

OPS 1.835

Izdzīvošanas ierīces

Eksploatants ekspluatē lidmašīnu virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, vienīgi tad, ja tajā ir šādas ierīces:

- a) signalizēšanas ierīces pirotehnisko avārijas signālu radišanai saskaņā ar ICAO 2. pielikumu;
- b) vismaz viens ELT (S), kas spēj raidīt avārijas frekvencēs saskaņā ar ICAO 10. pielikuma V sējuma 2. nodaļu; un
- c) papildu izdzīvošanas ierīces paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā lidmašīnā esošo personu skaitu,

tomēr c) apakšpunktā minētās ierīces nav vajadzīgas, ja lidmašīna vai nu:

- 1) nepārsniedz attālumu no rajoniem, kuros meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:
 - i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nestrādājošu dzinēju lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā visām citām lidmašīnām, vai
- 2) lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar sertifikācijas specifikācijām CS-25 vai ekvivalentām, ne tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūtēm kreisēšanas ātrumā veikta attāluma, no rajona, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos.

OPS 1.840

Hidroplāni un amfibijas – dažādas ierīces

- a) Eksploatants ekspluatē uz ūdens hidroplānu vai amfibiju, vienīgi tad, ja tai ir:
- 1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglotu gaisa kuģa pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstoši tā izmēram, svaram un vadāmības īpašībām; un
 - 2) vajadzības gadījumā iekārtas skaņas signālu radišanai, kā noteikts attiecīgās daļās Starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
-

OPS 1.715 1. pielikums

Lidojuma datu reģistratori – 1. Reģistrējamo parametru saraksts

A1 tabula. Lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg

Piezīme. Skaitlis kreisajā ailē atspoguļo EUROCAE dokumentā ED55 minētos kārtas skaitļus

Nr.	PARAMETRS
1.	LAIKA VAI RELATĪVĀ LAIKA ATSKAITE
2.	BAROMETRISKAIS AUGSTUMS
3.	INSTRUMENTĀLAIS ĀTRUMS
4.	KURSS
5.	NORMĀLAIS PAĀTRINĀJUMS
6.	GARENSVERES STĀVOKLIS
7.	SĀNSVERES STĀVOKLIS
8.	RADIORAIDĪTĀJA MANUĀLA IESLĒGŠANA
9.	KATRA DZINĒJA VILCE/JAUDA UN VILCES/JAUDAS SVIRU POZĪCIJA PILOTU KABĪNĒ, JA VAJADZĪGS
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PRIEKŠPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSĀS VILCES STĀVOKLIS
13.	LIDMAŠĪNAS SPOILERA POZĪCIJA UN/VAI AERODINAMISKO BREMŽU IZVĒLE
14.	PILNĀ VAI ĀRĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA
15.	AUTOPILOTS, AUTOVILCES UN AFCS REŽĪMS UN IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS
16.	GARENVIKRIENA PAĀTRINĀJUMS (LIDMAŠĪNAS ASS)
17.	LATERĀLAIS (SĀNU) PAĀTRINĀJUMS

A2 tabula. Lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 5 700 kg vai mazāk

Piezīme. Skaitlis kreisajā ailē atspoguļo EUROCAE dokumentā ED55 minētos kārtas skaitļus

Nr.	PARAMETRS
1.	LAIKA VAI RELATĪVĀ LAIKA ATSKAITE
2.	BAROMETRISKAIS AUGSTUMS
3.	INSTRUMENTĀLAIS ĀTRUMS
4.	KURSS
5.	NORMĀLAIS PAĀTRINĀJUMS
6.	GARENSVERES STĀVOKLIS
7.	SĀNSVERES STĀVOKLIS
8.	RADIORAIDĪTĀJA MANUĀLA IESLĒGŠANA
9.	KATRA DZINĒJA VILCE/JAUDA UN VILCES/JAUDAS SVIRU POZĪCIJA PILOTU KABĪNĒ, JA VAJADZĪGS
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PRIEKŠPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSĀS VILCES STĀVOKLIS
13.	LIDMAŠĪNAS SPOILERA POZĪCIJA UN/VAI AERODINAMISKO BREMŽU IZVĒLE
14.	PILNĀ VAI ĀRĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA
15.	AUTOPILOTS, AUTOVILCES UN AFCS REŽĪMS UN IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS
16.	GARENVIKRIENA PAĀTRINĀJUMS (LIDMAŠĪNAS ASS)
17.	LATERĀLAIS (SĀNU) PAĀTRINĀJUMS

B tabula. Papildu parametri lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 27 000 kg

Piezīme. Skaitlis kreisajā ailē atspoguļo EUROCAE dokumentā ED55 minētos kārtas skaitļus

Nr.	PARAMETRS
18.	GALVENĀS VADĪBAS IERĪCES – VADĪBAS VIRSMU POZĪCIJA UN/VAI PILOTA IEVADE (GARENSVERE, SĀNSVERE, ROTĀCIJA AP VERTIKĀLO ASI)
19.	GARENSVERES TRIMMERA STĀVOKLIS
20.	RADIO AUGSTUMS
21.	VERTIKĀLĀ NOVIRZE NO TRAJEKTORIJAS (ILS GLISĀDES VAI MLS PROFILA)
22.	HORIZONTĀLĀ NOVIRZE NO TRAJEKTORIJAS (ILS KURSA VAI MLS AZIMUTA)
23.	MARĶIERA BĀKAS PĀRLIDOŠANA
24.	BRĪDINĀJUMI
25.	REZERVĒTS (IETEICAMA NAVIGĀCIJAS UZTVĒRĒJA FREKVENCES IZVĒLE)
26.	REZERVĒTS (IETEICAMA DME DISTANCE)
27.	ŠASIJAS STATŅU GAISS/ZEME STĀVOKĻA INDIKĀCIJAS SLĒDŽA STĀVOKLIS
28.	ZEMES TUVOŠANĀS BRĪDINĀŠANAS SISTĒMA
29.	UZPLŪDES LENĶIS
30.	ZEMA SPIEDIENA BRĪDINĀJUMS (HIDRAULISKĀ UN PNEIMATISKĀ SISTĒMA)
31.	ĀTRUMS ATTIECĪBĀ PRET ZEMI
32.	ŠASIJAS STATŅU VAI ŠASIJAS SVIRAS POZĪCIJA

C tabula. Lidmašīnas ar elektroniskām displeju sistēmām

Piezīme. Skaitlis vidējā ailē atspoguļo EUROCAE dokumenta ED55 A1.5 tabulā minētos kārtas skaitļus

Nr.	Nr.	PARAMETRS
33.	6	IZVĒLĒTAIS BAROMETRISKAIS SPIEDIENS (KATRA PILOTA DARBA VIETĀ)
34.	7	IZVĒLĒTAIS AUGSTUMS
35.	8	IZVĒLĒTAIS ĀTRUMS
36.	9	IZVĒLĒTAIS MAHA SKAITLIS
37.	10	IZVĒLĒTAIS VERTIKĀLAIS ĀTRUMS
38.	11	IZVĒLĒTAIS KURSS
39.	12	IZVĒLĒTĀ LIDOJUMA TRAJEKTORIJA
40.	13	IZVĒLĒTAIS LĒMUMA PIENĒMŠANAS AUGSTUMS
41.	14	EFIS DISPLEJA FORMĀTS
42.	15	DAUDZFUNKCIONĀLA/DZINĒJA/TRAUKSMES SIGNĀLU DISPLEJA FORMĀTS

OPS 1.720 1. pielikums

Lidojuma datu reģistratori – 2. Reģistrējamo parametru saraksts

A tabula. Lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg

Nr.	PARAMETRS
1.	LAIKA VAI RELATĪVĀ LAIKA ATSKAITE
2.	BAROMETRISKAIS AUGSTUMS
3.	INSTRUMENTĀLAIS ĀTRUMS
4.	KURSS
5.	NORMĀLAIS PAĀTRINĀJUMS
6.	GARENSVERES STĀVOKLIS
7.	SĀNSVERES STĀVOKLIS
8.	RADIORAIDĪTĀJA MANUĀLĀ IESLĒGŠANA, JA NAV NODROŠINĀTI ALTERNATĪVI LĪDZEKĻI FDR UN CVR IERAKSTU SINHRONIZĀCIJAI
9.	KATRA DZINĒJA JAUDA
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PIEKŠPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSĀS VILCES STĀVOKLIS (TIKAI TURBOREAKTĪVAJĀM LIDMAŠĪNĀM)
13.	LIDMAŠĪNAS SPOILERA POZĪCIJA UN/VAI AERODINAMISKO BREMŽU IZVĒLE
14.	ĀRĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA VAI PILNA GAISA TEMPERATŪRA
15.a	AUTOPILOTA IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS
15.b	AUTOPILOTA EKSPLUATĀCIJAS REŽĪMI, AUTOVILCES UN AFCS IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS UN EKSPLUATĀCIJAS REŽĪMI

B tabula. Papildu parametri lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 27 000 kg

Nr.	PARAMETRS
16.	GARENVIKZIENA PAĀTRINĀJUMS
17.	LATERĀLAIS (SĀNU) PAĀTRINĀJUMS
18.	GALVENĀS VADĪBAS IERĪCES – VADĪBAS VIRSMU POZĪCIJA UN/VAI PILOTA IEVADE (GARENSVERE, SĀNSVERE, ROTĀCIJA AP VERTIKĀLO ASI)
19.	GARENSVERES TRIMMERA STĀVOKLIS
20.	RADIO AUGSTUMS
21.	NOVIRZE NO GLISĀDES
22.	NOVIRZE NO ILS KURSA
23.	MARĶIERA BĀKAS PĀRLIDOŠANA
24.	CENTRĀLAIS BRĪDINĀJUMS
25.	NAV 1 UN NAV 2 FREKVENCES IZVĒLE
26.	DME 1 UN DME 2 DISTANCE
27.	ŠASIJAS STATŅU STĀVOKĻA INDIKĀCIJAS SLĒDŽA STĀVOKLIS
28.	ZEMES TUVOŠANĀS BRĪDINĀŠANAS SISTĒMA
29.	UZPLŪDES LEŅĶIS
30.	KATRA HIDRAULISKĀ SISTĒMA (ZEMS SPIEDIENS)
31.	NAVIGĀCIJAS DATI
32.	ŠASIJAS STATŅU VAI ŠASIJAS SVIRAS POZĪCIJA

OPS 1.725 1. pielikums

Lidojuma datu reģistratori – 3. Reģistrējamo parametru saraksts**A tabula. Lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5 700 kg**

Nr.	PARAMETRS
1.	LAIKA VAI RELATĪVĀ LAIKA ATSKAITE
2.	BAROMETRISKAIS AUGSTUMS
3.	INSTRUMENTĀLAIS ĀTRUMS
4.	KURSS
5.	NORMĀLAIS PAĀTRINĀJUMS

B tabula. Papildu parametri lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 27 000 kg

Nr.	PARAMETRS
6.	GARENSVERES STĀVOKLIS
7.	SĀNSVERES STĀVOKLIS
8.	RADIORAIDĪTĀJA MANUĀLĀ IESLĒGŠANA, JA NAV NODROŠINĀTI ALTERNATĪVI LĪDZEKĻI FDR UN CVR IERAKSTU SINHRONIZĀCIJAI
9.	KATRA DZINĒJA JAUDA
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PIEKŠPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSĀS VILCES STĀVOKLIS (TIKAI TURBOREAKTĪVAJĀM LIDMAŠĪNĀM)
13.	LIDMAŠĪNAS SPOILERA POZĪCIJA UN/VAI AERODINAMISKO BREMŽU IZVĒLE
14.	ĀRĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA VAI PILNA GAISA TEMPERATŪRA
15.a	AUTOPILOTA IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS
15.b	AUTOPILOTA EKSPLUATĀCIJAS REŽĪMI, AUTOVILCES UN AFCS IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS UN EKSPLUATĀCIJAS REŽĪMI
16.	GARENVIKZIENA PAĀTRINĀJUMS
17.	LATERĀLAIS (SĀNU) PAĀTRINĀJUMS
18.	GALVENĀS VADĪBAS IERĪCES – VADĪBAS VIRSMU POZĪCIJA UN/VAI PILOTA IEVADE (GARENSVERE, SĀNSVERE, ROTĀCIJA AP VERTIKĀLO ASI)
19.	GARENSVERES TRIMMERA STĀVOKLIS
20.	RADIO AUGSTUMS
21.	NOVIRZE NO GLISĀDES
22.	NOVIRZE NO ILS KURSA
23.	MARĶIERA BĀKAS PĀRLIDOŠANA
24.	CENTRĀLAIS BRĪDINĀJUMS
25.	NAV 1 UN NAV 2 FREKVENCES IZVĒLE
26.	DME 1 UN DME 2 DISTANCE
27.	ŠASIJAS STATŅU STĀVOKĻA INDIKĀCIJAS SLĒDŽA STĀVOKLIS
28.	ZEMES TUVOŠANĀS BRĪDINĀŠANAS SISTĒMA
29.	UZPLŪDES LEŅĶIS
30.	KATRA HIDRAULISKĀ SISTĒMA (ZEMS SPIEDIENS)
31.	NAVIGĀCIJAS DATI (PLATUMS, GARUMS, ĀTRUMS ATTIECĪBĀ PRET ZEMI UN NONESUMA LEŅĶIS)
32.	ŠASIJAS STATŅU VAI ŠASIJAS SVIRAS POZĪCIJA

OPS 1.770 1. pielikums

Skābeklis. Obligātās prasības attiecībā uz papildu skābekli hermetizētām lidmašīnām avārijas nolaišanās laikā un pēc tās

1. tabula

a)	b)
PADEVE:	ILGUMS UN SALONA BAROMETRISKAIS AUGSTUMS
1. Visām personām, kas atrodas pilotu kabīnes sēdvietās un pilda pienākumus	Visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdu, un visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu pēc pirmajām 30 minūtēm šajos barometriskā augstuma līmeņos, bet nekādā gadījumā mazāk par: i) 30 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmeņos, kas nepārsniedz 25 000 pēdu (2. piezīme), ii) 2 stundām lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmeņos virs 25 000 pēdu (3. piezīme).
2. Visiem paredzētajiem salona apkalpes locekļiem	Visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdu, bet ne mazāk kā 30 minūtēm (2. piezīme), un visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu pēc pirmajām 30 minūtēm šajos barometriskā augstuma līmeņos.
3. 100 % pasažieru (5. piezīme)	Visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 15 000 pēdu, bet nekādā gadījumā mazāk kā 10 minūtēm (4. piezīme).
4. 30 % pasažieru (5. piezīme)	Visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 14 000 pēdu, bet nepārsniedz 15 000 pēdu.
5. 10 % pasažieru (5. piezīme).	Visam lidojuma laikam, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 14 000 pēdu pēc pirmajām 30 minūtēm šajos barometriskā augstuma līmeņos.

1. piezīme. Nodrošinātās padeves apjomā ir jāņem vērā salona barometriskais augstums un attiecīgo maršrutu nolaišanās profils.
2. piezīme. Vajadzīgā minimālā skābekļa padeve ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs konstantam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu 10 minūtēs un tad 20 minūtēm 10 000 pēdu augstumā.
3. piezīme. Vajadzīgā minimālā skābekļa padeve ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs konstantam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu 10 minūtēs un tad 110 minūtēm 10 000 pēdu augstumā. Nosakot nepieciešamo daudzumu, var ņemt vērā OPS 1.780 a) apakšpunkta 1) daļā noteikto skābekļa daudzumu.
4. piezīme. Vajadzīgā minimālā skābekļa padeve ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs konstantam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 15 000 pēdu 10 minūtēs.
5. piezīme. Šajā tabulā "pasažieri" nozīmē faktiski pārvadātos pasažierus, tostarp mazus bērnus.

OPS 1.775 1. pielikums

Papildu skābeklis nehermetizētām lidmašīnām

1. tabula

a)	b)
PADEVE:	ILGUMS UN BAROMETRISKAIS AUGSTUMS
1. Visām personām, kas atrodas pilotu kabīnes sēdvietās un pilda pienākumus	Visam lidojuma laikam barometriskā augstuma līmeņos virs 10 000 pēdu.
2. Visiem paredzētajiem salona apkalpes locekļiem	Visam lidojuma laikam barometriskā augstuma līmeņos virs 13 000 pēdu un jebkuram laika periodam, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmeņos, kas pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu.
3. 100 % pasažieru (<i>Sk. piezīmi</i>)	Visam lidojuma laikam barometriskā augstuma līmeņos virs 13 000 pēdu.
4. 10 % pasažieru (<i>Sk. piezīmi</i>)	Visam lidojuma laikam pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmeņos, kas pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu.

Piezīme. Šajā tabulā "pasažieri" nozīmē faktiski pārvadātos pasažierus, tostarp bērnus, kas jaunāki par 2 gadiem.

L APAKŠSADAĻA

SAKARU UN NAVIGĀCIJAS IEKĀRTAS

OPS 1.845

Vispārējs ievads

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu sāk vienīgi tad, ja sakaru un navigācijas ierīces, kas paredzētas šajā apakšsadaļā, ir:
- 1) apstiprinātas un uzstādītas saskaņā ar attiecīgām prasībām, tostarp obligātajiem darbības standartiem un ekspluatācijas un lidojumperīguma prasībām;
 - 2) uzstādītas tā, ka sakariem, navigācijai vai abiem kopā paredzētas vienas atsevišķas vienības atteice neradīs citas sakariem vai navigācijai vajadzīgas vienības atteici;
 - 3) darba kārtībā attiecīgās darbības veikšanai, izņemot gadījumus, kas noteikti MEL (atsauce no OPS 1.030); un
 - 4) tā novietotas, lai tad, ja ierīci paredzēts izmantot vienam lidojumu apkalpes loceklim viņa darba vietā lidojuma laikā, tā būtu ērti darbināma no viņa darba vietas. Ja atsevišķu ierīci ir paredzēts darbināt vairāk nekā vienam lidmašīnas apkalpes loceklim, tā ir jāuzstāda tā, lai būtu ērti darbināma no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts darbināt.
- b) Sakaru un navigācijas ierīču obligātie darbības standarti ir noteikti attiecīgos Eiropas tehnisko standartu rīkojumos (ETSO), kā uzskaitīts attiecīgās Eiropas tehnisko standartu rīkojumu (CS-TSO) specifikācijās, izņemot gadījumus, ja atšķirīgi darbības standarti ir paredzēti ekspluatācijas vai lidojumperīguma normatīvajos aktos. Sakaru un navigācijas ierīces, kas OPS ieviešanas brīdī atbilst tādām konstrukcijas un darbības specifikācijām, kas atšķiras no ETSO noteiktajām, var turpināt ekspluatēt vai uzstādīt, ja vien šajā apakšsadaļā nav paredzētas papildu prasības. Jau apstiprinātām sakaru un navigācijas ierīcēm nav jāatbilst grozīto ETSO prasībām vai grozītas no ETSO atšķirīgas citas specifikācijas prasībām, izņemot gadījumus, kad kāda prasība noteikta ar atpakaļejošu spēku.

OPS 1.850

Radioierīces

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu vienīgi tad, ja tā aprīkota ar radioierīcēm, kas vajadzīgas attiecīgajam ekspluatācijas režīmam.
- b) Ja šajā apakšsadaļā ir paredzētas divas neatkarīgas (atsevišķas un nokomplektētas) radiosistēmas, katrai sistēmai ir jābūt ar neatkarīgu antenas iekārtu, tomēr, ja tiek izmantotas nekustīgi nostiprinātas bezvadu antenas vai citas antenu iekārtas ar līdzvērtīgu izturību, vajadzīga ir tikai viena antena.
- c) Radiosakaru ierīcēm, kam jāatbilst a) apakšpunkta prasībām, ir arī jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

OPS 1.855

Audio pārslēgu panelis

Eksploatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar IFR tikai tad, ja tā ir aprīkota ar katram paredzētajam lidojumu apkalpes loceklim pieejamu audio pārslēgu paneli.

OPS 1.860

Radioierīces darbībām saskaņā ar VFR maršrutos, kuros navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar VFR maršrutos, kuros navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, vienīgi tad, ja tajā ir normāliem ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces šādu darbību veikšanai:

- a) sazināties ar attiecīgajām darba stacijām uz zemes;
- b) sazināties ar attiecīgajiem gaisa satiksmes kontroles punktiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kurā ir paredzēts veikt lidojumus; un
- c) saņemt meteoroloģisku informāciju.

OPS 1.865

Sakaru un navigācijas ierīces darbībām saskaņā ar IFR vai saskaņā ar VFR maršrutos, kuros navigāciju neīsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

- a) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar IFR vai saskaņā ar VFR maršrutos, kuros navigāciju neīsteno, izmantojot vizuālas robežzīmes, vienīgi tad, ja lidmašīnā ir radiosakaru un SSR uztvērējraidītājs un navigācijas ierīces saskaņā ar gaisa satiksmes dienestu prasībām darbības apgabalā(-os).
- b) Radioierīces. Ekspluatants nodrošina, ka radioierīces ir vismaz:
 - 1) divas neatkarīgas radiosakaru ierīces, kas normālos ekspluatācijas režīmos vajadzīgas, lai sazinātos ar attiecīgajām darba stacijām uz zemes no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta; un
 - 2) SSR uztvērējraidītājs, kas vajadzīgs veicamajam maršrutam.
- c) Īsajiem pārvadājumiem NAT MNPS gaisa telpā, kas nešķērso Atlantijas okeāna ziemeļu daļu, lidmašīna var būt aprīkota ar vienu tāldarbības sakaru sistēmu (HF sistēmu) tikai, ja attiecīgajā gaisa telpā ir noteiktas alternatīvas saziņas procedūras.
- d) Navigācijas ierīces. Ekspluatants nodrošina, ka navigācijas ierīces
 - 1) ir vismaz:
 - i) viena VOR uztvērējsistēma, viena ADF sistēma, viena DME, tomēr ADF sistēma nav jāuzstāda, ja ADF izmantošana nav obligāta nevienā plānotā lidojuma fāzē;
 - ii) viena ILS vai MLS, ja ILS vai MLS ir vajadzīga glisādes navigācijai;
 - iii) viena aeronavigācijas bākas signālu uztvērējsistēma, ja aeronavigācijas bāka ir vajadzīga glisādes navigācijai;
 - iv) zonālās navigācijas sistēma, ja zonālā navigācija ir vajadzīga veicamajā maršrutā;
 - v) papildu DME sistēma jebkurā maršrutā vai tā daļā, ja navigācija pamatojas tikai uz DME signāliem;
 - vi) papildu VOR uztvērējsistēma jebkurā maršrutā vai tā daļā, ja navigācija pamatojas tikai uz VOR signāliem;
 - vii) papildu ADF sistēma jebkurā maršrutā vai tā daļā, ja navigācija pamatojas tikai uz NDB signāliem; vai
 - 2) atbilst nepieciešamās navigācijas precizitātes (RNP) tipam, lai veiktu ekspluatāciju attiecīgajā gaisa telpā.

- e) Eksploatants var ekspluatēt lidmašīnu, kurā nav iepriekš c) apakšpunkta 1) daļas vi) un/vai vii) iedaļā noteikto ADF vai navigācijas ierīču, ja tajā ir alternatīvas ierīces, ko attiecīgā maršruta veikšanai apstiprinājusi Iestāde. Alternatīvo ierīču izturībai un precizitātei ir jānodrošina droša navigēšana paredzētajā maršrutā.
- f) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnās, ko ekspluatēs saskaņā ar IFR, uzstādīto VHF sakaru ierīču, ILS lokalizatora un VOR uztvērēju tips ir apstiprināts kā atbilstīgs FM imunitātes prasību standartiem.
- g) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnās, ko ekspluatēs saskaņā ar ETOPS, kurām ir sakaru lidzeklis, ar ko var sazināties ar attiecīgajām darba stacijām uz zemes parastā vai plānotā rezerves augstumā. ETOPS maršrutiem, kur ir pieejams balss sakaru iekārtas, nodrošina balss sakarus. Visām ETOPS darbībām, kuru ilgums pārsniedz 180 minūtes, ir jāuzstāda drošas balss vai datu pārraides sakaru ierīces. Ja balss sakaru ierīces nav pieejamas vai ja balss sakari nav iespējami vai to kvalitāte ir zema, ir jānodrošina sakari, izmantojot alternatīvas sistēmas.

OPS 1.866

Uztvērējraidītājs

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu tikai tad, ja tai ir uzstādīts:
 - 1) SSR uztvērējraidītājs, kas informē par barometrisko augstumu; un
 - 2) jebkura cita ierīce ar SSR uztvērējraidītāja funkcijām, kas vajadzīga konkrētajam maršrutam.

OPS 1.870

Papildu navigācijas ierīces ekspluatācijai MNPS gaisa telpā

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu MNPS gaisa telpā vienīgi tad, ja tajā ir navigācijas ierīces, kas atbilst obligātajām navigācijas precizitātes specifikācijām, kas noteiktas ICAO dokumentā Nr. 7030 kā reģionālās papildu procedūras.
- b) Šajā apakšpunktā paredzētajām navigācijas ierīcēm jābūt katram pilotam redzamām un viņa rīcībā, atrodoties pienākumu izpildes vietā.
- c) Neierobežotai ekspluatācijai MNPS gaisa telpā lidmašīnā ir jābūt divām liela darbības rādiusa navigācijas sistēmām (LRNS).
- d) Ekspluatācijai MNPS gaisa telpā īpašos izziņotos maršrutos lidmašīnā ir jābūt vienai liela darbības rādiusa navigācijas sistēmai (LRNS), ja nav noteikts citādi.

OPS 1.872

Ierīces ekspluatācijai noteiktā gaisa telpā ar samazinātu minimālo vertikālo intervālu (RVSM)

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnās, ko ekspluatē RVSM gaisa telpā, ir:
 - 1) divas neatkarīgas augstuma mērīšanas sistēmas;
 - 2) augstuma brīdināšanas sistēma;
 - 3) automātiska augstuma kontroles sistēma; un
 - 4) sekundārā novērošanas radiolokatora (SSR) uztvērējraidītājs ar augstuma ziņošanas sistēmu, ko var savienot ar izmantoto augstuma mērīšanas sistēmu augstuma uzturēšanai.

OPS 1.873

Elektroniskā navigācijas datu pārvaldība

- a) Eksploatants lieto ar lidmašīnas navigācijas programmu saderīgu navigācijas datu bāzi kā primāro navigācijas līdzekli tikai tad, ja navigācijas datu bāzes ražotājam ir 2. tipa apstiprinājuma vēstule (LoA) vai līdzvērtīgs dokuments.
- b) Ja attiecīgajam ražotājam nav 2. tipa LoA vai līdzvērtīgs dokuments, eksploatants izmanto elektroniskās navigācijas datu produktus tikai tad, ja Iestāde ir apstiprinājusi eksploatanta procedūras izmantotā procesa un produktu atbilstības nodrošināšanai ekvivalentiem integritātes standartiem.
- c) Eksploatants lieto elektroniskās navigācijas datu produktus citām navigācijas lietojumprogrammām tikai tad, ja Iestāde ir apstiprinājusi eksploatanta procedūras izmantoto procesu un produktu atbilstības nodrošināšanai datu paredzamajam lietojumam pieņemamiem integritātes standartiem.
- d) Eksploatants turpina pārraudzīt gan procesu, gan produktus atbilstoši OPS 1.035 prasībām.
- e) Eksploatants ievieš procedūras, kas nodrošina aktuālu un negrozītu navigācijas datu laicīgu sadali visām lidmašīnām, kam tie ir vajadzīgi, un šo datu ievietošanu tajās.

M APAKŠSADAĻA

LIDMAŠĪNU TEHNISKĀ APKOPE

OPS 1.875

Vispārējās prasības

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu vienīgi tad, ja organizācija, kas atbilstīgi apstiprināta/pieņemta saskaņā ar 145. daļu, tai ir veikusi tehnisko apkopi un to nodevusi izmantošanā, tomēr pirmslidojuma pārbaudes drīkst neveikt 145. daļā minēta organizācija.
- b) Lidmašīnas nepārtraukta lidojumderīguma prasības, kas jāievēro, lai panāktu atbilstību OPS 1.180 minētajām ekspluatanta sertifikācijas prasībām, izklāstītas M daļā.

N APAKŠSADAĻA

LIDOJUMU APKALPE

OPS 1.940

Lidojumu apkalpes sastāvs

(Sk. OPS 1.940 1. un 2. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) lidojumu apkalpes sastāvs un lidojumu apkalpes locekļu skaits to attiecīgajās apkalpes darba vietās atbilst un nav mazāks par lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā (AFM) noteikto minimumu;
 - 2) ja to paredz lidojumu specifika, lidojumu apkalpē iekļauj papildu lidojumu apkalpes locekļus, un lidojumu apkalpe nekad nav mazāka par darbības rokasgrāmatā noteikto;
 - 3) visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir Iestādei pieņemamas un spējā esošas apliecības, un viņi ir atbilstoši kvalificēti un kompetenti savu darba pienākumu veikšanai;
 - 4) ir noteiktas Iestādei pieņemamas procedūras, kas izslēdz iespēju iekļaut vienā apkalpē lidojumu apkalpes locekļus ar nepietiekamu lidojumu pieredzi;
 - 5) vienu no lidojumu apkalpes pilotiem, kas saskaņā ar lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumiem kvalificēts kā pilots kapteinis, iecel par lidojumu apkalpes kapteini, un viņam ir atļauts uzticēt lidmašīnas vadīšanu citam atbilstoši kvalificētam pilotam; un
 - 6) ja lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir noteikts, ka lidojumu apkalpes sastāvā lidojumu veikšanai vajadzīgs kvalificēts sistēmas vadības pults operators, lidojumu apkalpē iekļauj personu, kam ir bortinženiera apliecība, vai arī viņš ir atbilstoši kvalificēts un Iestādei pieņemams lidojumu apkalpes loceklis;
 - 7) lidojumu apkalpes locekļi, kas pieņemti darbā kā pašnodarbinātas personas un/vai kā ārštata darbinieki, vai arī nepilna laika darbinieki, ir sagatavoti atbilstīgi N apakšsadaļas prasībām. Īpaša uzmanība jāpievērš gaisa kuģu tipu vai variantu kopējam skaitam, kuros lidojumu apkalpes loceklis var veikt lidojumus komerciālā gaisa transporta nolūkos un kas nedrīkst pārsniegt OPS 1.980 un OPS 1.981 noteikto, tostarp gadījumos, ja viņa pakalpojumus izmanto cits eksploatants. Tie apkalpes locekļi, kas pilda apkalpes kapteiņa pienākumus, pirms patstāvīgu reisa lidojumu sākšanas ir beiguši eksploatanta sākotnējo apkalpes darba optimizācijas (CRM) mācību kursu, ja vien apkalpes loceklis nav jau agrāk beidzis eksploatanta sākotnējo CRM kursu.
- b) Minimālā apkalpe lidojumu veikšanai saskaņā ar Instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR) vai naktī. IFR lidojumiem vai lidojumiem naktī eksploatants nodrošina, ka:
- 1) visām turbo propelleru lidmašīnām ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 9 un visām turboreaktīvajām lidmašīnām minimālā lidojumu apkalpe ir 2 piloti; vai
 - 2) lidmašīnas, kas nav minētas iepriekš b) apakšpunkta 1) daļā, veic lidojumus ar viena pilota apkalpi, nodrošinot OSP 1.940 2. pielikuma prasību izpildi. Ja šīs prasības nav ievērotas, minimālā lidojumu apkalpe ir 2 piloti.

OPS 1.943

Eksploatanta sākotnējās apkalpes darba optimizācijas (CRM) mācības

- a) Ja lidojumu apkalpes loceklis (no jauna darbā pieņemtais vai jau strādājošais) nav agrāk beidzis eksploatanta sākotnējo apkalpes darba optimizācijas mācību kursu, eksploatants nodrošina, ka lidojumu apkalpes loceklis beidz sākotnējo CRM mācību kursu. No jauna pieņemtie darbinieki šo mācību kursu beidz pirmā darba gada laikā.

- b) Ja lidojumu apkalpes loceklis agrāk nav izgājis mācību kursu par cilvēka faktoriem, tad pirms ekspluatanta sākotnējām CRM mācībām vai apvienojot ar tām tas apgūst teorētisku kursu, kura pamatā ir cilvēka spējām un ierobežojumiem veltītā ATPL programma (sk. prasības, ko piemēro lidojumu apkalpes locekļu apliecību izsniegšanai).
- c) Sākotnējās CRM mācības vada vismaz viens Iestādei pieņemams CRM pasniedzējs, kam specifiskās jomās var palīdzēt eksperti.
- d) Sākotnējās CRM mācības veic atbilstoši darbības rokasgrāmatā iekļautai detalizētai mācību programmai.

OPS 1.945

Pārejas mācības un pārbaude

(Sk. OPS 1.945 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants nodrošina, ka:
 - 1) lidojumu apkalpes loceklis, pārejot no viena lidmašīnas tipa uz citu lidmašīnas tipu vai klasi, kam vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme, beidz tipa kvalifikācijas mācību kursu, kas atbilst prasībām, ko piemēro lidojumu apkalpes locekļa apliecību izsniegšanai;
 - 2) pirms reisa lidojumu bez uzraudzības sākšanas lidojumu apkalpes loceklis beidz ekspluatanta pārejas mācību kursu,
 - i) ja pāreja notiek uz lidmašīnu, kurai vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme; vai
 - ii) ja stājas darbā pie cita ekspluatanta;
 - 3) pārejas mācības vada attiecīgi kvalificēts personāls saskaņā ar detalizētu, darbības rokasgrāmatā iekļautu programmu. Ekspluatants nodrošina, ka personāls, kas CRM elementus integrē pārejas mācību kursā, ir atbilstoši kvalificēts;
 - 4) ekspluatanta pārejas mācību kursa vajadzīgo apjomu nosaka, ņemot vērā lidojumu apkalpes locekļa agrāko sagatavotību, kas fiksēta viņa mācību uzskaites materiālos atbilstīgi OPS 1.985;
 - 5) darbības rokasgrāmatā ir noteiktas minimālās lidojumu apkalpes locekļa kvalifikācijas un pieredzes prasības pārejas mācību kursa sākšanai;
 - 6) katram lidojumu apkalpes loceklim pirms uzraudzītu reisa lidojumu sākšanas veic pārbaudes atbilstīgi OPS 1.965 b) apakšpunktam, kā arī rīko mācības un veic pārbaudes atbilstīgi OPS 1.965 d) apakšpunktam;
 - 7) pēc uzraudzītu reisa lidojumu beigšanas veic pārbaudi atbilstīgi OPS 1.965 c) apakšpunktam;
 - 8) ja lidojumu apkalpes loceklis ir sācis ekspluatanta pārejas mācību kursu, viņš līdz šā kursa beigām vai pārtraukšanai nav tiesīgs veikt lidojumu apkalpes locekļa pienākumus cita tipa vai klases lidmašīnās; un
 - 9) pārejas mācību kurss ietver CRM mācību elementus.
- b) Apgūstot jaunu lidmašīnas tipu vai klasi, OPS 1.965 b) apakšpunktā minēto pārbaudi var apvienot ar tipa vai klases kvalifikācijas lidojumu veikšanas prasmes pārbaudi, ievērojot lidojumu apkalpes locekļa apliecības izsniegšanas prasības.
- c) Ekspluatanta pārejas mācību kursu un tipa vai klases kvalifikācijas mācību kursu, kas vajadzīgs lidojumu apkalpes locekļa apliecības izsniegšanai, var apvienot.
- d) Pilots, kas uzsāk mācības bez nepieciešamās prakses lidmašīnā (*ZFTT*).
 - 1) Pēc lidojuma veikšanas prasmes pārbaudes 21 dienas laikā uzsāk lidojumus instruktora uzraudzībā reisa apstākļos.

Ja 21 dienas laikā uzraudzītie lidojumi reisa apstākļos nav sākti, ekspluatants nodrošina atbilstošas mācības saskaņā ar Iestādes prasībām.

- 2) Vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes veic sešas pacelšanās un nosēšanās lidojumu simulatorā, kas sertificēts saskaņā ar prasībām, kuras piemēro sintētisko mācību iekārtām un ko Iestāde ir atļāvusi lietot.

Šo simulāciju veic lidmašīnas tipa kvalifikācijas instruktors, (TRI(A)) atrodoties pilota sēdvietā.

Pacelšanās un nosēšanās skaitu var samazināt, ja to iesaka Apvienotā darbības novērtējuma komiteja (JOEB) un atbalsta Iestāde.

Ja 21 dienas laikā minētā pacelšanās un nosēšanās netika veikta, ekspluatants nodrošina aktuālākas mācības saskaņā ar Iestādes prasībām.

- 3) Pirmās četras pacelšanās un nosēšanās jāveic lidmašīnā, kur pilota sēdvietā atrodas lidmašīnas tipa kvalifikācijas instruktors (TRI(A)).

Pacelšanās un nosēšanās skaitu var samazināt, ja to iesaka Apvienotā darbības novērtējuma komiteja (JOEB) un atbalsta Iestāde.

OPS 1.950

Atšķirību un iepazīšanas mācības

- a) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu apkalpes loceklis ir beidzis:
- 1) Atšķirību mācības, kur vajadzīgs apgūt papildu zināšanas un iemaņas, izmantojot lidmašīnai atbilstošu mācību iekārtu:
 - i) ekspluatējot viena lidmašīnas tipa citu variantu vai vienas lidmašīnu klases citu tipu; vai
 - ii) ja maina ierīces un/vai procedūras ekspluatējamajā lidmašīnas tipā vai variantā;
 - 2) iepazīšanas mācības, kur jāapgūst papildu zināšanas:
 - i) ekspluatējot tā paša tipa vai varianta citu lidmašīnu; vai
 - ii) ja maina ierīces un/vai procedūras ekspluatējamajā lidmašīnas tipā vai variantā.
- b) Ekspluatants darbības rokasgrāmatā nosaka, kad šādas atšķirību un iepazīšanas mācības ir vajadzīgas.

OPS 1.955

Kapteiņa iecelšana

- a) Ekspluatants nodrošina, ka otrajam pilotam, kas tiek paaugstināts par kapteini, un personām, ko ekspluatants pieņem darbā par kapteiņiem:
- 1) minimālais Iestādei pieņemamais pieredzes līmenis ir noteikts darbības rokasgrāmatā; un
 - 2) apkalpē, kurā ir vairāki locekļi, pilots beidz attiecīgus kapteiņa kursus.
- b) Kapteiņa kursiem, ko paredz augšminētā a) apakšpunkta 2) daļa, jābūt iekļautiem darbības rokasgrāmatā, un tajos jābūt vismaz šādām daļām:
- 1) mācības STD trenāzierī (tostarp mācības lidojumam reisa apstākļos) un/vai mācību lidojumi lidmašīnā;
 - 2) ekspluatanta profesionalitātes pārbaude, pildot kapteiņa pienākumus;

- 3) kapteiņa pienākumu un atbildības apraksts;
- 4) mācības uzraudzītā lidojumā reisa apstākļos kapteiņa statusā. Pilotiem, kam jau ir attiecīgā lidmašīnas tipa kvalifikācijas atzīme, jāveic vismaz 10 maršruta sektori;
- 5) kapteiņa pārbaude lidojumā reisa apstākļos, kā noteikts OPS 1.965 c) apakšpunktā, un maršrutu un lidlauku kompetences kvalifikācija, kā noteikts OPS 1.975; un
- 6) apkalpes darba optimizācijas elementi.

OPS 1.960

Kapteiņi ar komercpilota apliecību

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
 - 1) komercpilota apliecības (CPL) īpašnieks veic lidojumus kā kapteinis lidmašīnā, kas lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā sertificēta lidojumiem ar viena pilota apkalpi, vienīgi tad, ja:
 - i) veicot pasažieru pārvadājumus saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) tālāk par 50 jūras jūdžu rādīšu no izlidošanas lidlauka, pilotam ir vismaz 500 lidmašīnā nolidotu stundu stāžs vai derīga instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīme; vai
 - ii) veicot lidojumus ar daudzdzinēju lidmašīnu saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR), pilotam ir vismaz 700 lidmašīnā nolidotu stundu stāžs, tostarp 400 stundu kā kapteinim (saskaņā ar prasībām par lidojumu apkalpes apliecībām), no kurām 100 stundas saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR), tostarp 40 stundu ar daudzdzinēju lidmašīnu. 400 stundu kapteiņa nolidojumu var aizstāt ar otrā pilota nolidojumu, pielīdzinot divas stundas otrā pilota nolidojuma vienai stundai kapteiņa nolidojuma, ar nosacījumu, ka šis nolidojums iegūts, veicot lidojumus vairāku pilotu lidojumu apkalpes sistēmā, kā noteikts darbības rokasgrāmatā;
 - 2) papildus iepriekš a) apakšpunkta 1) daļas ii) apakšdaļā noteiktajam lidojumos ar viena pilota apkalpi saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR) ir ievērotas OPS 1.940 2. pielikuma prasības; un
 - 3) izmantojot lidojumu apkalpi vairāku locekļu sastāvā, papildus iepriekš a) apakšpunkta 1) daļā noteiktajam un pirms pilots sāk lidojumus kā kapteinis, viņš ir pabeidzis OPS 1.955 a) apakšpunkta 2) daļā paredzētos kapteiņa kursus.

OPS 1.965

Periodiskās mācības un pārbaude

(Sk. OPS 1.965 1. un 2. pielikumu)

- a) Vispārējās prasības. Eksploatants nodrošina, ka:
 - 1) visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir periodiskas mācības un pārbaudes, un visas šīs mācības un pārbaudes attiecas uz to lidmašīnas tipu un variantu, ar ko lidojumu apkalpes loceklis veic lidojumus;
 - 2) periodisko mācību un pārbažu programma ir iekļauta darbības rokasgrāmatā, un to ir apstiprinājusi Iestāde;
 - 3) periodiskās mācības vada šāds personāls:
 - i) mācības uz zemes un zināšanu atsvaidzināšana – attiecīgi kvalificēts personāls;
 - ii) mācības lidmašīnā/STD trenāzierī – tipa kvalifikācijas instruktors (TRI), klases kvalifikācijas instruktors (CRI) vai – mācībām ar komplekso trenāzieri – trenāziera lidojumu instruktors (SFI) ar noteikumu, ka TRI, CRI vai SFI sagatavotības līmenis un pieredze apmierina ekspluatanta prasības un ir pietiekama, lai mācītu OPS 1.965 1. pielikuma a) apakšpunkta 1) daļas i) iedaļas A) un B) apakšiedaļā minētas tēmas;
 - iii) mācības avārijas un drošības ierīču lietošanā – atbilstoši kvalificēts personāls; un

- iv) apkalpes darba optimizācijas (CRM) mācības:
 - A) CRM elementu integrācija visās periodisko mācību fāzēs – visi speciālisti, kas vada periodiskās mācības. Eksploatants nodrošina, ka viss personāls, kas vada periodiskās mācības, ir pietiekami kvalificēts, lai šajās mācībās integrētu CRM elementus;
 - B) modulārās CRM mācības – vismaz viens Iestādei pieņemams pasniedzējs, kam specifiskās jomās var palīdzēt eksperti;
- 4) periodiskās pārbaudes veic šāds personāls:
 - i) eksploatanta profesionalitātes pārbaudes tipa kvalifikācijas eksaminētājs (TNE), klases kvalifikācijas eksaminētājs (CRE) vai, ja pārbaudi veic STD trenāžieri, TNE, CRE vai trenāžiera lidojumu eksaminētājs (SFE), kas apguvis CRM nostādnes un CRM iemaņu novērtējumu;
 - ii) pārbaudes reisa apstākļos eksploatanta iecelti un Iestādei pieņemami attiecīgi kvalificēti kapteiņi;
 - iii) pārbaudes avārijas un drošības ierīču lietošanā – attiecīgi kvalificēts personāls.
- b) Eksploatanta profesionalitātes pārbaude
 - 1) Eksploatants nodrošina, ka:
 - i) katram lidojumu apkalpes loceklim veic eksploatanta profesionalitātes pārbaudi, lai demonstrētu viņa prasmi veikt normālas, nestandarta un avārijas procedūras; un
 - ii) pārbaudi veic bez ārējiem vizuāliem orientieriem, ja lidojumu apkalpes loceklim būs jāveic eksploatācija saskaņā ar IFR;
 - iii) katram lidojumu apkalpes loceklim veic eksploatanta profesionalitātes pārbaudi normālā lidojumu apkalpes sastāvā.
 - 2) Eksploatanta profesionalitātes pārbaudes derīguma termiņš ir 6 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā eksploatanta profesionalitātes pārbaude ir veikta 3 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa, tad pārbaudes derīguma periods ir 6 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās eksploatanta profesionalitātes pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa.
- c) Pārbaude reisa apstākļos. Eksploatants nodrošina, ka katram lidojumu apkalpes loceklim tiek veikta pārbaude lidmašīnā reisa apstākļos, lai demonstrētu viņa prasmi veikt normālu reisa lidojumu atbilstīgi darbības rokasgrāmatas prasībām. Pārbaudes reisa apstākļos derīguma termiņš ir 12 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā pārbaude reisa apstākļos ir veikta 3 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa, tad pārbaudes derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās pārbaudes reisa apstākļos derīguma perioda beigu termiņa.
- d) Mācības un pārbaudes avārijas un drošības ierīču lietošanā. Eksploatants nodrošina, ka katrs lidojumu apkalpes loceklis iziet mācības un pārbaudes par visu lidmašīnā esošo avārijas un drošības ierīču izvietojumu un lietošanu. Avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaudes derīguma termiņš ir 12 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude ir veikta 3 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa, tad pārbaudes derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa.
- e) CRM. Eksploatants nodrošina, ka:
 - 1) CRM elementi ir integrēti visās attiecīgajās periodisko mācību fāzēs; un
 - 2) katrs lidmašīnas apkalpes loceklis iziet īpašas modulāras CRM mācības. Visas būtiskākās CRM mācību tēmas izskata ne ilgāk kā 3 gadu laikā.
- f) Mācības uz zemes un zināšanu atsvaidzināšana. Eksploatants nodrošina, ka katrs lidojumu apkalpes loceklis iziet mācības uz zemes un zināšanu atsvaidzināšanas kursu vismaz reizi 12 kalendārajos mēnešos. Ja mācības veic 3 kalendāro mēnešu laikā pirms 12 kalendāro mēnešu perioda beigu termiņa, nākošās mācības uz zemes un zināšanu atsvaidzināšanas kursu beidz 12 kalendāro mēnešu laikā, skaitot no iepriekšējā mācību uz zemes un zināšanu atsvaidzināšanas kursa derīguma perioda beigu termiņa.

- g) Mācības lidmašīnā/STD trenāžierī. Eksploatants nodrošina, ka katrs lidojumu apkalpes loceklis iziet mācības lidmašīnā/STD trenāžierī vismaz reizi 12 kalendārajos mēnešos. Ja mācības veic 3 kalendāro mēnešu laikā pirms 12 kalendāro mēnešu perioda beigu termiņa, nākošās mācības lidmašīnā/STD trenāžierī beidz 12 kalendāro mēnešu laikā, skaitot no iepriekšējā mācību lidmašīnā/STD trenāžierī derīguma perioda beigu termiņa.

OPS 1.968

Pilota kvalifikācija, lai vadītu lidmašīnu no jebkura pilota sēdekļa

(Sk. OPS 1.968 1. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) pilots, ko var norīkot lidojumu veikšanai no jebkura pilota sēdekļa, beidz attiecīgas mācības un pārbaudes; un
 - 2) mācību un pārbažu programmas ir noteiktas darbības rokasgrāmatā un lestādei pieņemamas.

OPS 1.970

Nesenā pieredze

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) pilotam uztic vadīt lidmašīnu minimālās sertificētas apkalpes sastāvā kā pilotējošam vai nepilotējošam pilotam tikai tad, ja viņš iepriekšējo 90 dienu laikā ir veicis trīs pacelšanās un trīs nosēšanās kā pilotējošais pilots tā paša tipa/klares lidmašīnā vai trenāžierī;
 - 2) pilotam, kam nav derīgas instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmes, uztic vadīt lidmašīnu nakts laikā kā kapteinim tikai tad, ja viņš iepriekšējo 90 dienu laikā ir veicis vismaz vienu nosēšanos nakts laikā kā pilotējošais pilots tā paša tipa/klares lidmašīnā vai trenāžierī.
- b) Iepriekš a) apakšpunkta 1) un 2) daļā minēto 90 dienu periodu var pagarināt līdz maksimāli 120 dienām, ja lidojumus reisa apstākļos veic tipa kvalifikācijas instruktora vai eksaminētāja uzraudzībā. Ja pārtraukums lidojumos ir lielāks par 120 dienām, nesenās pieredzes prasības ir izpildītas, veicot mācību lidojumu, vai izmantojot lidojumu trenāžieri vai atbilstošu lidmašīnas tipu.

OPS 1.975

Maršruta un lidlauka kompetences kvalifikācija

- a) Eksploatants nodrošina, ka, pilots, pirms viņu norīko par kapteini vai par pilotu, kam kapteinis var uzticēt lidmašīnas vadību, ir ieguvis atbilstošas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu, lidlaukiem (tostarp rezerves lidlaukiem), iekārtām un lidojuma procedūrām.
- b) Maršruta un lidlauka kompetences kvalifikācijas derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši papildus atlikušajam no:
- 1) kvalifikācijas mēneša; vai
 - 2) mēneša, kad tika veikts pēdējais lidojums konkrētajā maršrutā vai uz konkrēto lidlauku.
- c) Maršruta un lidlauka kompetences kvalifikāciju atjauno, veicot lidojumus attiecīgajā maršrutā vai uz attiecīgo lidlauku iepriekš b) apakšpunktā noteiktā derīguma perioda laikā.
- d) Ja maršruta un lidlauka kompetences kvalifikāciju atjauno 3 mēnešu laikā pirms tās derīguma perioda beigām, tad kvalifikācijas derīguma perioda beigu termiņu pagarina līdz 12 kalendāriem mēnešiem, skaitot no iepriekšējā maršruta un lidlauka kompetences kvalifikācijas derīguma perioda beigu termiņa.

OPS 1.978

Alternatīvā mācību un kvalifikācijas programma

(Sk. OPS 1.978 1.pielikumu)

- a) Eksploatētājs pēc vismaz divu gadu nepārtrauktas eksploatācijas var aizstāt lidmašīnas apkalpes mācības un pārbaudes prasības, kas minētas OPS 1.978 a) 1. pielikumā, ar alternatīvu mācību un kvalifikācijas programmu (ATQP), ko apstiprinājusi Iestāde. Obligāto divu gadu eksploatācijas periodu var samazināt pēc Iestādes piekrišanas.
- b) ATQP jābūt iekļautām tādām mācībām un pārbaudēm, kuru rezultātā noteiktais un esošais kvalifikācijas līmenis ir vismaz tāds pats kā kvalifikācijas līmenis, kas sasniegts atbilstīgi OPS 1.945, 1.965 un 1.970 noteikumiem. Pirms ievieš ATQP, jānosaka lidmašīnas apkalpes mācību un kvalifikācijas standarts, kā arī vajadzīgie ATQP mācību un kvalifikācijas standarti.
- c) Eksploatētājs, kas iesniedz pieteikumu ATQP apstiprināšanai, sniedz Iestādei arī īstenošanas plānu saskaņā ar OPS 1.978 1. pielikuma c) punktu.
- d) Papildus OPS 1.965 un 1.970 punktā noteiktajām pārbaudēm eksploatētājs nodrošina, ka katrs lidmašīnas apkalpes loceklis ir pabeidzis reisa apstākļiem piemērotu programmu (LOE).
 - 1) LOE veic simulatorā. To var veikt arī citās apstiprinātās alternatīvās mācību un kvalifikācijas programmās.
 - 2) LOE ir derīga 12 mēnešus, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja LOE ir veikta 3 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās LOE derīguma perioda beigu termiņa, tad novērtējuma derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās LOE derīguma perioda beigu termiņa.
- e) Pēc divu gadu darbības apstiprinātā ATQP eksploatētājs drīkst ar Iestādes atļauju pagarināt derīguma perioda beigu termiņu OPS 1.965 un 1.970 šādi.
 - 1) Eksploatanta profesionalitātes pārbaude – 12 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā eksploatanta profesionalitātes pārbaude ir veikta 3 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa, tad pārbaudes derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās eksploatanta profesionalitātes pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa.
 - 2) Pārbaude reisa apstākļos – 24 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā pārbaude reisa apstākļos ir veikta 6 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa, tad pārbaudes derīguma periods ir 24 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās pārbaudes reisa apstākļos derīguma perioda beigu termiņa. Ar Iestādes atļauju pārbaudi reisa apstākļos var apvienot ar reisa apstākļiem piemērotu kvalitātes programmu (LPQE).
 - 3) Mācības un pārbaudes avārijas un drošības ierīču lietošanā – 24 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude ir veikta 6 kalendāro mēnešu laikā pirms iepriekšējās pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa, tad pārbaudes derīguma periods ir 24 kalendārie mēneši, skaitot no iepriekšējās avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaudes derīguma perioda beigu termiņa.
- f) Par ATQP ir atbildīga attiecīga amatpersona.

OPS 1.980

Vairāku lidmašīnu tipu vai variantu eksploatācija

(Sk. OPS 1.980 1. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu apkalpes loceklis eksploatē vairāk nekā vienu lidmašīnas tipu vai variantu tikai tad, ja viņš ir attiecīgi sagatavots.
- b) Apsverot iespējas eksploatēt vairāk nekā vienu lidmašīnas tipu vai variantu, eksploatants nodrošina, ka lidmašīnu attiecīgās atšķirības vai līdzības attaisno šādu eksploatāciju, ņemot vērā:
 - 1) tehnoloģiju līmeni;
 - 2) eksploatācijas procedūras;
 - 3) vadāmības īpašības.

- c) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu apkalpes loceklis, kas ekspluatē vairāk nekā vienu lidmašīnas tipu vai variantu, atbilst visām N apakšsadaļas prasībām attiecībā uz katru tipu un variantu, ja vien Iestāde nav apstiprinājusi atvieglojumus attiecībā uz mācībām, pārbaudēm un neseno pieredzi.
- d) Eksploatants darbības rokasgrāmatā nosaka Iestādes apstiprinātas atbilstošas procedūras un/vai ekspluatācijas ierobežojumus jebkuram gadījumam, kad ekspluatē vairāk par vienu lidmašīnas tipu vai variantu, tostarp:
- 1) lidojumu apkalpes locekļa minimālo pieredzes līmeni;
 - 2) minimālo pieredzi ar viena tipa vai varianta lidmašīnu, pirms sākt mācības cita lidmašīnas tipa vai varianta ekspluatācijai;
 - 3) procesu, kādā lidojumu apkalpi, kas ir kvalificēta vienam lidmašīnas tipam vai variantam, māca un pārkvalificē citam lidmašīnas tipam vai variantam;
 - 4) visas piemērojamās nesēnās pieredzes prasības katram tipam vai variantam.

OPS 1.981

Helikopteru un lidmašīnu ekspluatācija

- a) Ja lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē gan helikopterus, gan lidmašīnas:
- 1) eksploatants nodrošina, ka ir spēkā ierobežojums, kas pieļauj ekspluatēt tikai vienu helikoptera tipu un vienu lidmašīnas tipu;
 - 2) eksploatants darbības rokasgrāmatā nosaka Iestādes apstiprinātas atbilstošas procedūras un/vai ekspluatācijas ierobežojumus.

OPS 1.985

Mācību dokumentācija

- a) Eksploatants:
- 1) saglabā visus OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 un 1.975 paredzēto lidojumu apkalpes locekļa veikto mācību, pārbaūžu un kvalifikāciju ierakstus; un
 - 2) pēc pieprasījuma nodrošina pārejas kursu un periodisko mācību un pārbaūžu dokumentācijas pieejamību attiecīgajam lidojumu apkalpes loceklim.

—

OPS 1.940 1. pielikums

Lidojumu apkalpes locekļu aizvietošana lidojumā

- a) Lidojumu apkalpes locekli lidojumā var aizvietot cits atbilstoši kvalificēts lidojumu apkalpes loceklis.
- b) Kapteiņa aizvietošana:
- 1) kapteinis lidojuma vadīšanu var deleģēt:
 - i) citam kvalificētam kapteinim; vai
 - ii) veicot lidojumus augstāk par FL 200, pilotam, kura kvalifikācija noteikta turpmāk c) apakšpunktā.
- c) Minimālās prasības pilotam, kas aizvieto kapteini:
- 1) derīga aviolīniju transporta pilota apliecība;
 - 2) pārejas mācības un pārbaudes (tostarp tipa kvalifikācijas mācības), kā noteikts OPS 1.945;
 - 3) visas periodiskās mācības un pārbaudes, kā noteikts OPS 1.965 un OPS 1.968; un
 - 4) maršruta kompetences kvalifikācija, kā noteikts OPS 1.975.
- d) Otrā pilota aizvietošana:
- 1) otro pilotu var aizvietot:
 - i) cits atbilstoši kvalificēts pilots; vai
 - ii) kreisēšanas lidojumā aizvietojošais otrais pilots, kura kvalifikācija noteikta e) apakšpunktā turpmāk.
- e) Minimālās prasības otrajam pilotam, kas aizvieto kreisēšanas lidojumā:
- 1) derīga komercpilota apliecība ar instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmi;
 - 2) pārejas mācības un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas mācības, kā noteikts OPS 1.945, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās mācībām;
 - 3) visas periodiskās mācības un pārbaudes, kā noteikts OPS 1.965, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās mācībām; un
 - 4) pildīt otrā pilota funkcijas tikai kreisēšanas lidojumā un ne zemāk par FL 200;
 - 5) nesena pieredze, kā noteikts OPS 1.970, nav obligāta. Tomēr pilotam jāveic lidojumu trenāžiera pieredzes un lidojumu prasmes atsvaidzināšanas mācības ar intervālu, kas nepārsniedz 90 dienas. Atsvaidzināšanas mācības var apvienot ar mācībām, kas noteiktas OPS 1.965.
- f) Sistēmas vadības pults operatora aizvietošana. Sistēmas vadības pults operatoru lidojumā var aizvietot lidojumu apkalpes loceklis, kam ir bortinženiera apliecība, vai lidojumu apkalpes loceklis, kura kvalifikācija atbilst Iestādes prasībām.

OPS 1.940 2. pielikums

Ekspluatācija ar viena pilota apkalpi saskaņā ar IFR vai nakts apstākļos

- a) OPS 1.940 b) apakšpunkta 2) daļā minētās lidmašīnas drīkst ekspluatēt viens pilots saskaņā ar IFR vai nakts laikā, ņemot vērā šādas prasības:
- 1) ekspluatants darbības rokasgrāmatā iekļauj pilotu pārejas un periodisko mācību programmu, kas nosaka papildu prasības ekspluatācijai ar viena pilota apkalpi;
 - 2) konkrēti – pilotu kabīnes procedūrās ir šādi elementi:
 - i) dzinēju ekspluatācija un rīcība avārijas situācijās;
 - ii) normālo, nestandarta un avārijas situāciju kontrolesarakstu lietošana;
 - iii) ATC radiosakari;
 - iv) izlidošanas un glisādes procedūras;
 - v) autopilota lietošana; un
 - vi) vienkāršotas lidojuma dokumentācijas lietošana;
 - 3) OPS 1.965 noteiktās periodiskās pārbaudes veic ekspluatācijai raksturīgā vidē, atbilstoši lidmašīnas tipam vai klasei, viena pilota apkalpes lomā;
 - 4) pilots attiecīgā tipa vai klases lidmašīnā saskaņā ar IFR ir nolidojis vismaz 50 stundu, no kurām vismaz 10 stundas kā kapteinis; un
 - 5) minimālā vajadzīgā nesena lidojumu pieredze pilotam, kas veic lidojumus viena pilota apkalpē saskaņā ar IFR vai nakts apstākļos, ir 5 IFR lidojumi, tostarp 3 instrumentālās glisādes manevri, kas veikti iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu viena pilota apkalpes lomā. Šo prasību var aizstāt ar pārbaudi, veicot IFR instrumentālās glisādes manevru, izmantojot attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu.
-

OPS 1.945 1. pielikums

Ekspluatanta pārejas mācību kurss

- a) Ekspluatanta pārejas mācību kursā ir:
- 1) mācības un pārbaudes uz zemes, tostarp lidmašīnu sistēmas, normālās, nestandarta un avārijas procedūras;
 - 2) avārijas un drošības ierīču mācības un pārbaudes, kurām jābūt pabeigtām, pirms sāk treniņa lidojumus;
 - 3) mācības un pārbaudes lidmašīnā/trenažierī; un
 - 4) uzraudzīti lidojumi reisa apstākļos un pārbaudes reisa apstākļos.
- b) Pārejas mācību kursu veic iepriekš a) apakšpunktā norādītajā secībā.
- c) Apkalpes darba organizācijas elementi ir integrēti pārejas mācību kursa programmā, un to vada atbilstoši kvalificēts personāls.
- d) Ja lidojumu apkalpes loceklis agrāk nav beidzis ekspluatanta pārejas mācību kursu, ekspluatants nodrošina, ka papildus iepriekš a) apakšpunktā minētajam lidojumu apkalpes loceklis beidz vispārīgo pirmās medicīniskās palīdzības mācību kursu un, ja vajadzīgs, avārijas nosēšanās uz ūdens, izmantojot iekārtas ūdenī, mācību kursu.
-

OPS 1.965 1. pielikums

Periodiskās mācības un pārbaudes – piloti

- a) Periodiskās mācības. Periodiskajās mācībās ir:
- 1) Mācības uz zemes un zināšanu atsvaidzināšana
 - i) Mācībās uz zemes un zināšanu atsvaidzināšanas programmā ir:
 - A) lidmašīnas sistēmas;
 - B) ekspluatācijas procedūras un prasības, tostarp atleidošanas un pretapleidošanas procedūras un pilota darba nespēja; un
 - C) nelaimes gadījumu/starpgadījumu un atgadījumu apskats.
 - ii) Zināšanas, kas iegūtas mācībās uz zemes un atsvaidzināšanas mācībās, pārbauda ar anketu vai citu piemērotu metodi.
 - 2) Mācības lidmašīnā/STD trenāžierī
 - i) Mācību programmu lidmašīnā/STD trenāžierī ievieš tā, lai visas galvenās lidmašīnas sistēmas atteices un ar tām saistītās procedūras būtu aptvertas iepriekšējo 3 gadu periodā.
 - ii) Ja manevrus ar dzinēja atteici veic lidmašīnā, dzinēja atteici imitē.
 - iii) Mācības lidmašīnā/STD trenāžierī var apvienot ar ekspluatanta profesionalitātes pārbaudi.
 - 3) Mācības avārijas un drošības ierīču lietošanai
 - i) Mācības avārijas un drošības ierīču lietošanai var apvienot ar avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaudi, un tās veic lidmašīnā vai atbilstošā alternatīvā treniņa ierīcē.
 - ii) Katru gadu mācībās avārijas un drošības ierīču lietošanai iekļauj:
 - A) glābšanas vestes praktisku lietošanu, ja glābšanas vestes ir paredzētas;
 - B) elpošanas aizsargierīču praktisku lietošanu, ja šādas ierīces ir paredzētas;
 - C) ugunsdzēsības aparātu praktisku lietošanu;
 - D) instruktažu par visu lidmašīnā esošo avārijas un drošības ierīču izvietošanu un lietošanu;
 - E) instruktažu par visu veidu izeju izvietošanu un lietošanu; un
 - F) aviācijas drošības procedūras.
 - iii) Katrus 3 gadus mācību programmā iekļauj:
 - A) visu veidu izeju praktisku ekspluatāciju;
 - B) piepūšamo trapu ekspluatācijā izmantojamās metodes demonstrāciju, ja traps ir paredzēts;
 - C) praktiskus ugunsdzēsības pasākumus, lietojot ierīces, kas atbilst lidmašīnā esošajām, dzēšot īstu vai imitētu uguni, izņemot ugunsdzēsības aparātus ar halonu, kad var izmantot Iestādei pieņemamas alternatīvas metodes;
 - D) dūmu efektu slēgtā telpā un praktisku visu attiecīgo ierīču lietošanu imitētā dūmu piepildītā vidē;
 - E) praktisku īstas vai imitētas pirotehnikas lietošanu, ja šādas ierīces ir paredzētas; un
 - F) glābšanas plosa(-u) lietošanas demonstrāciju, ja glābšanas plosti ir paredzēti;

- 4) Apkalpes darba optimizācijas (CRM) mācības
- i) CRM elementi ir integrēti visās attiecīgajās periodisko mācību fāzēs; un
 - ii) tiek ieviesta īpaša modulārā CRM mācību programma tā, lai periodā, kas nepārsniedz 3 gadus, būtu aptvertas visas galvenās CRM mācību tēmas saskaņā ar šo:
 - A) cilvēka kļūdas un uzticamība, kļūdu virkne, kļūdu novēršana un atklāšana;
 - B) uzņēmuma drošības kultūra, standarta ekspluatācijas procedūras (SOP), organizatoriskie faktori;
 - C) stress, stresa pārvaldība, nogurums un modrība;
 - D) informācijas iegūšana un apstrāde, situācijas apzināšanās, darba slodzes pārvaldība;
 - E) lēmumu pieņemšana;
 - F) sazināšanās un koordinācija pilotu kabīnē un ārpus tās;
 - G) vadība un komandas uzvedība, sinerģija;
 - H) automatizācija un automatizācijas izmantošanas filosofija (ja piemērojama tipam);
 - I) īpašas atšķirības, kas attiecas uz konkrēto tipu;
 - J) mācības, kas balstītas uz konkrētiem atgadījumiem;
 - K) citas tēmas, kam pievēršama īpaša uzmanība, kuras minētas nelaimes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmā (sk. OPS 1.037);
 - iii) ekspluatētāji nosaka procedūras, lai atjauninātu savu CRM periodisko mācību programmu. Programmu pārskata laikposmā, kas nepārsniedz 3 gadus. Pārskatot programmu, vērā ņem apkalpes CRM novērtējuma rezultātus un informāciju, kas noteikta nelaimes gadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmā.
- b) Periodiskās pārbaudes. Periodiskajās pārbaudēs ietilpst:
- 1) Ekspluatanta profesionalitātes pārbaudes
 - i) Ja piemērojams, ekspluatanta profesionalitātes pārbaudēs iekļauj šādus manevrus:
 - A) pārtrauktu pacelšanos, ja ir pieejams trenāžieris, citādi tikai vingrinājumus ar pieskaršanos;
 - B) pacelšanos ar dzinēja atteici starp V1 un V2 vai tiklīdz to atļauj drošības apsvērumi;
 - C) precīzo instrumentālo glisādi līdz minimumam ar vienu nestrādājošu dzinēju daudzdzinēju lidmašīnā;
 - D) neprecizēto glisādi līdz minimumam;
 - E) aiziešanu nākamajā aplī no minimuma instrumentālā glisādē ar vienu nestrādājošu dzinēju daudzdzinēju lidmašīnā; un
 - F) nosēšanos ar vienu nestrādājošu dzinēju. Lidmašīnā ar vienu dzinēju jāveic mācību piespiedu nosēšanās.
 - ii) Veicot lidmašīnā manevrus ar dzinēja atteici, dzinēja atteici jābūt imitētai.
 - iii) Papildus pārbaudēm, kas noteiktas i) apakšpunkta A) un F) daļā iepriekš, prasības, kas noteiktas lidojumu apkalpes locekļu apliecību izsniegšanai, jāizpilda ik pēc 12 mēnešiem, un tās var apvienot ar ekspluatanta profesionalitātes pārbaudi.

- iv) Pilotam, kas veic lidojumus tikai saskaņā ar VFR, pārbaudes, kas minētas i) apakšpunkta C)–E) daļā iepriekš, var izlaist, izņemot nosēšanos un aiziešanu nākamajā aplī daudzdzinēju lidmašīnā ar vienu nestrādājošu dzinēju.
 - v) Eksploatanta profesionalitātes pārbaudes veic tipa kvalifikācijas eksaminētājs.
- 2) Avārijas un drošības ierīču pārbaudes. Pārbauda ierīces, par kurām ir veiktas mācības saskaņā a) apakšpunkta 3) daļu.
- 3) Pārbaudes reisa apstākļos
- i) Pārbaudēm reisa apstākļos jānosaka apkalpes locekļa spēja apmierinoši veikt pilnīgu ekspluatāciju reisa apstākļos, tostarp pirmslidojuma un pēclidojuma procedūras un esošo ierīču lietošanu, kā noteikts darbības rokasgrāmatā.
 - ii) Lidojumu apkalpei novērtē tās apkalpes darba optimizācijas CRM prasmi saskaņā ar Iestādei pieņemamu un darbības rokasgrāmatā publicētu metodoloģiju. Šis novērtēšanas mērķis ir:
 - A) nodrošināt atgriezenisko saiti apkalpei komandas sastāvā un individuāli, kā arī palīdzēt noteikt atkārtotu mācību nepieciešamību; un
 - B) uzlabot CRM mācību sistēmu.
 - iii) Tikai CRM novērtējums nevar būt par iemeslu tam, ka pārbaude reisa apstākļos nav izturēta.
 - iv) Ja pilotu norīko gan pilotējošā, gan nepilotējošā pilota pienākumiem, viņu pārbauda abās šajās funkcijās.
 - v) Pārbaudes reisa apstākļos veic lidmašīnā.
 - vi) Pārbaudes reisa apstākļos veic eksploatanta norīkoti un Iestādei pieņemami kapteiņi. OPS 1.965 a) apakšpunkta 4) daļas ii) iedaļā aprakstītā persona, kas veic pārbaudi reisa apstākļos, ir apguvusi CRM nostādnes un CRM iemaņu novērtējumu un sēž novērotāja sēdvietā, ja tāda ir. Ilgstošos pārlidojumos, ja lidmašīnā ir papildu lidojumu apkalpes locekļi, šī persona var veikt rezerves kreisēšanas pilota funkcijas, neaizņemot neviena pilota sēdvietu pacelšanās, izlidošanas, sākotnējās kreisēšanas, augstuma samazināšanas, glisādes un nosēšanās fāzē. CRM novērtējumi, ko šī persona veic, balstās tikai uz veiktajiem novērojumiem sākotnējās instruktāžas, kabīnes instruktāžas, pilotu kabīnes instruktāžas laikā un laikā, kad tā atradās novērotāja sēdvietā.

OPS 1.965 2. pielikums

Periodiskās mācības un pārbaudes – sistēmas vadības pulsts operatori

- a) Periodiskās mācības un pārbaudes sistēmas vadības pulsts operatoriem atbilst prasībām, kādas noteiktas pilotiem, papildinot ar specifiskajiem pienākumiem, izlaižot tos jautājumus, kas neattiecas uz sistēmas vadības pulsts operatoriem.
 - b) Periodiskās mācības un pārbaudes sistēmas vadības pulsts operatoriem, ja iespējams, veic vienlaikus ar pilota periodiskajām mācībām un pārbaudēm.
 - c) Pārbaudi reisa apstākļos veic ekspluatanta norīkots Iestādei pieņemams kapteinis vai sistēmas vadības pulsts operatora tipa kvalifikācijas instruktors vai eksaminētājs.
-

OPS 1.968 1. pielikums

Pilota kvalifikācija, lai vadītu lidmašīnu no jebkura pilota sēdekļa

- a) Kapteiņi, kuru pienākumos ietilpst arī veikt lidojumus, atrodoties labās puses sēdekļi un veicot otrā pilota pienākumus, vai kapteiņi, kuriem jāveic mācīšanas vai eksaminācijas pienākumi, atrodoties labās puses sēdekļi, pabeidz papildu mācības un pārbaudes, kā noteikts darbības rokasgrāmatā, vienlaikus ar ekspluatanta profesionalitātes pārbaudēm, kas paredzētas OPS 1.965 b) apakšpunktā. Šajās papildu mācībās iekļauj vismaz šo:
- 1) dzinēja atteici pacelšanās laikā;
 - 2) glisādi un aiziešanu nākamajā aplī ar vienu nestrādājošu dzinēju; un
 - 3) nosēšanos ar vienu nestrādājošu dzinēju.
- b) Ja manevrus ar nestrādājošu dzinēju veic lidmašīnā, dzinēja atteici imitē.
- c) Veicot lidojumus, atrodoties labās puses sēdekļi, OPS noteiktajām pārbaudēm lidojumu veikšanai no kreisās puses sēdekļa ir papildus jābūt derīgām un spēkā esošām.
- d) Pilots, kas aizvieto kapteini, vienlaikus ar OPS 1.965 b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta profesionalitātes pārbaudēm ir demonstrējis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām aizvietojošais pilots parasti nav atbildīgs. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas (piemēram, lietojot autopilotu), šo prasmi var demonstrēt jebkurā sēdekļi.
- e) Pilots, kas nav kapteinis, vienlaikus ar OPS 1.965 b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta profesionalitātes pārbaudēm demonstrē prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, kas citādi būtu kapteiņa kā nepilotējoša pilota atbildībā. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas (piemēram, lietojot autopilotu), šo prasmi var demonstrēt jebkurā sēdekļi.
-

OPS 1.978 1. pielikums

Alternatīvā mācību un kvalifikācijas programma (ATQP)

- a) Eksploatanta ATQP drīkst piemērot šādas ar izglītību un mācībām saistītas prasības:
- 1) OPS 1.450 un OPS 1.450 1. pielikums – Eksploatacija sliktas redzamības apstākļos – mācības un kvalifikācija;
 - 2) OPS 1.945 Pārejas mācības un pārbaude un OPS 1.945 1. pielikums;
 - 3) OPS 1.950 Atšķirību un iepazīšanas mācības;
 - 4) OPS 1.955 b) punkts – Iecelšana par kapteini;
 - 5) OPS 1.965 Atkārtotas mācības un pārbaude un OPS 1.965 1. un 2. pielikums;
 - 6) OPS 1.980 Vairāk nekā viens tips vai variants un OPS 1.980. 1. pielikums.
- b) ATQP sastāvdaļas – alternatīvā mācību un kvalifikācijas programmā jāiekļauj:
- 1) dokumentācija, kurā sīki izklāstīta programmas darbības joma un prasības;
 - 2) uzdevuma analīze, lai noteiktu kādi uzdevumi būs jāanalizē saistībā ar:
 - i) zināšanām;
 - ii) vajadzīgajām prasmēm;
 - iii) saistītām mācībām, pamatojoties uz iegūtajām prasmēm;
un vajadzības gadījumā
 - iv) apstiprinātām uzvedības pazīmēm;
 - 3) mācību programmas – mācību programmas struktūru un saturu nosaka, ņemot vērā uzdevuma analīzi un iekļaujot kvalifikācijas mērķus, tostarp informāciju par to, kad un kā tie tiks sasniegti. Mācību programmas izstrādes process ir jāsaskaņo ar Iestādi;
 - 4) īpaša mācību programma:
 - i) katram lidmašīnas tipam/klasei ATQP;
 - ii) instruktoriem (klases kvalifikācijas instruktora kvalifikācija/trenažiera lidojumu instruktora apstiprināšana/tipa kvalifikācijas instruktora kvalifikācija – CRI/SFI/TRI) un pārējam personālam, kas veic lidojuma apkalpes instruktāžu;
 - iii) eksaminētājiem (klases kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs/trenažiera lidojumu eksaminētājs/tipa kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs – CRE/SFE/TRE), lai iekļautu instruktoru un eksaminētāju standartizācijas metodi;
 - 5) informācijas aprites sistēma, lai apstiprinātu un pilnveidotu mācību programmu un pārliecinātos, ka programma atbilst tās kvalifikācijas mērķiem;
 - 6) lidmašīnas apkalpes novērtējuma metode pārkvalifikācijas, mācību un pārbaudes gadījumā. Novērtējuma procesā iekļauj uz notikumu orientētu novērtējumu kā daļu no LOE. Novērtējuma metodei ir jāatbilst OPS 1.965 noteikumiem;
 - 7) integrēta kvalitātes kontroles sistēma, kas nodrošina atbilstību visām prasībām, programmas procesiem un procedūrām;
 - 8) process, kurā aprakstīta metode, ko izmanto, ja programmu uzraudzība un novērtējums nenodrošina atbilstību noteiktajiem lidmašīnas apkalpes kvalifikācijas un kompetences normu standartiem;
 - 9) datu uzraudzības/analīzes programma.

- c) Ieviešana – ekspluatants izstrādā novērtējuma un ieviešanas stratēģiju, saskaņojot ar Iestādi, un atbilstīgi šādām prasībām.
- 1) Ieviešanas procesā ir šādi posmi:
 - i) drošumu apliecināšana dokumentācija, kas pamato:
 - A) pārskatītos mācību un kvalifikācijas standartus, tos salīdzinot ar standartiem, kas sasniegti saskaņā ar OPS 1 pirms ATQP ieviešanas;
 - B) jebkuras jaunas mācību metodes, kas iekļautas ATQP.Ekspluatants var noteikt drošumu apliecināšanas dokumentācijas metodei citu līdzvērtīgu metodi, ja to apstiprina Iestāde;
 - ii) uzdevuma analīze, kā minēts iepriekš 2.b) punktā, lai noteiktu ekspluatanta mācību programmu un ar to saistītos mērķus;
 - iii) ekspluatācijas periods, kamēr tiek savākti un izanalizēti dati, lai nodrošinātu drošumu apliecināšanas dokumentācijas vai līdzvērtīgas metodes efektivitāti un uzdevuma analīzes derīgumu. Šajā periodā ekspluatants turpina darboties atbilstīgi OPS 1 prasībām, jo ATQP nav vēl ieviesta. Par minētā perioda ilgumu vienojas ar Iestādi.
 - 2) Tad ekspluatants saņem apstiprinājumu vadīt mācības un nodrošināt kvalifikāciju saskaņā ar ATQP.
-

OPS 1.980 1. pielikums

Vairāku lidmašīnu tipu vai variantu ekspluatācija

- a) Ja lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē vairāk par vienu lidmašīnas klasi, tipu vai variantu, kas uzskaitīti piemērojamajos lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumos un saistītajās procedūrās attiecībā uz lidmašīnas klases un/vai tipu ar vienu pilotu, bet ne ar vienu pilota apliecības apstiprinājumu, ekspluatants ievēro šo:
- 1) lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē ne vairāk kā:
 - i) trīs virzuļdzinēju lidmašīnu tipus vai variantus; vai
 - ii) trīs turbopropelleru lidmašīnu tipus vai variantus; vai
 - iii) vienu turbopropelleru lidmašīnas tipu un vienu virzuļdzinēja lidmašīnas tipu vai variantu; vai
 - iv) vienu turbopropelleru lidmašīnas tipu vai variantu un jebkuru konkrētas klases lidmašīnu;
 - 2) OPS 1.965 prasības jebkuram ekspluatējamās lidmašīnas tipam vai variantam, ja vien ekspluatants nav demonstrējis Iestādei pieņemamas īpašas procedūras un/vai ekspluatācijas ierobežojumus.
- b) Ja lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē vairāk par vienu lidmašīnas tipu vai variantu ar vienu vai vairākiem pilota apliecības apstiprinājumiem, kā noteikts lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumos un saistītajās procedūrās attiecībā uz lidmašīnas tipu ar vairākiem pilotiem, ekspluatants nodrošina, ka:
- 1) minimālais darbības rokasgrāmatā noteiktais lidojumu apkalpes sastāvs ekspluatācijā ir vienāds katram tipam vai variantam;
 - 2) lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē ne vairāk kā divus lidmašīnu tipus un variantus, kam vajadzīgs atsevišķs apstiprinājums pilota apliecībā; un
 - 3) vienā lidojumu darba laika periodā ekspluatē tikai lidmašīnas ar vienu pilota apliecības apstiprinājumu, ja vien ekspluatants nav ieviesis procedūras, lai nodrošinātu pietiekamu sagatavošanās laiku.
- Piezīme.* Gadījumos, kad vajadzīgs vairāk par vienu apstiprinājumu apliecībā, sk. c) un d) apakšpunktu turpmāk.
- c) Ja lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē vairāk par vienu lidmašīnas tipu vai variantu, kas uzskaitīti lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumos un saistītajās procedūrās attiecībā uz lidmašīnas tipu ar vienu pilotu un vairākiem pilotiem, bet ne ar vienu pilota apliecības apstiprinājumu, ekspluatants ievēro šo:
- 1) iepriekš minētā b) apakšpunkta 1), 2) un 3) daļu;
 - 2) turpmāk minēto d) apakšpunktu.
- d) Ja lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē vairāk par vienu lidmašīnas tipu vai variantu, kas uzskaitīti lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumos un saistītajās procedūrās attiecībā uz lidmašīnas tipu ar vairākiem pilotiem, bet ne ar vienu pilota apliecības apstiprinājumu, ekspluatants ievēro šo:
- 1) iepriekš minētā b) apakšpunkta 1), 2) un 3) daļu;
 - 2) pirms divu pilota apliecības apstiprinājumu privilēģiju izmantošanas:
 - i) lidojumu apkalpes locekļi ir izgājuši divas secīgas ekspluatanta profesionalitātes pārbaudes un ir nolidojuši 500 stundu attiecīgā apkalpes locekļa statusā komerciālā gaisa transporta ekspluatācijā pie viena un tā paša ekspluatanta;
 - ii) gadījumā, ja pilots ir guvis pieredzi pie ekspluatanta, izmantojot apliecības divu apstiprinājumu priekšrocības, un tad viņu pie tā paša ekspluatanta paaugstina par kapteini vienā no šiem tiptiem, vajadzīgā minimālā pieredze kā kapteinim ir 6 mēnešu periods un 300 stundu nolidojums, un viņam jābeidz divas secīgas ekspluatanta profesionalitātes pārbaudes, pirms viņš atkal ir tiesīgs izmantot divu apliecības apstiprinājumu priekšrocības;

- 3) pirms sākt mācības un ekspluatāciju ar citu tipu vai variantu, lidojumu apkalpes locekļu pieredzei jābūt 3 mēnešu periodam un 150 stundu nolidojumam ar bāzes lidmašīnu, ietverot vismaz vienu profesionalitātes pārbaudi;
 - 4) pēc sākotnējās pārbaudes reisa apstākļos ar jauno tipu veic 50 stundu nolidojumu vai 20 sektorus vienīgi ar jaunā tipa lidmašīnu;
 - 5) OPS 1.970 katram ekspluatējamajam tipam, ja vien Iestāde nav atļāvusi piemērot atlaides saskaņā ar šā apakšpunkta 7) daļu turpmāk;
 - 6) periodam, kurā vajadzīga lidojumu pieredze reisa apstākļos ar katru tipu, jābūt noteiktam darbības rokasgrāmatā;
 - 7) ja ekspluatants lūdz atlaides, lai samazinātu mācību, pārbaudžu un nesenās pieredzes prasības starp lidmašīnas tipiem, tas parāda Iestādei attiecībā uz katru tipu vai variantu, kurus jautājumus to savstarpējās līdzības dēļ nevar atkārtot:
 - i) saskaņā ar OPS 1.965 b) apakšpunkta prasībām katru gadu ir jāveic divas ekspluatanta profesionalitātes pārbaudes. Ja saskaņā ar iepriekšējo 7) daļu atlaides piešķir operatora profesionalitātes pārbaudēm, gadījumiem, kad ekspluatē pārmaiņus divus tipus, katra ekspluatanta profesionalitātes pārbaude no jauna apstiprina ekspluatanta profesionalitātes pārbaudi otram tipam. Ar nosacījumu, ka periods starp profesionalitātes pārbaudēm tipa kvalifikācijas apstiprināšanai vai atjaunošanai nepārsniedz to, kas noteikts lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumos katram tipam, attiecīgās lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumu prasības ir izpildītas. Papildus darbības rokasgrāmatā jābūt noteiktām atbilstošām un apstiprinātām periodiskajām mācībām;
 - ii) saskaņā ar OPS 1.965 c) apakšpunkta prasībām katru gadu ir jāveic viena pārbaude reisa apstākļos. Ja saskaņā ar iepriekšējo šā apakšpunkta 7) daļu atlaides piešķir pārbaudēm reisa apstākļos, gadījumiem, kad ekspluatē pārmaiņus divus tipus, katra pārbaude reisa apstākļos no jauna apstiprina pārbaudi reisa apstākļos otram tipam;
 - iii) ikgadējās avārijas un drošības ierīču mācībās un pārbaudēs ietver visas prasības katram tipam;
 - 8) OPS 1.965 katram ekspluatējamajam tipam vai variantam, ja vien Iestāde nav atļāvusi piemērot atlaides saskaņā ar šā apakšpunkta 7) daļu iepriekš.
- e) Ja lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē lidmašīnu tipu vai variantu kombinācijas, kā norādīts lidojumu apkalpes licencēšanas noteikumos un saistītajās procedūrās attiecībā uz lidmašīnas klasi ar vienu pilotu un lidmašīnas tipu ar vairākiem pilotiem, ekspluatants pierāda, ka īpašas procedūras un/vai ekspluatācijas ierobežojumi ir apstiprināti saskaņā ar OPS 1.980 d) apakšpunktu.

O APAKŠSADAĻA

SALONA APKALPE

OPS 1.988

Piemērojamība

Ekspluatants nodrošina, ka visi salona apkalpes locekļi atbilst šīs apakšsadaļas prasībām un jebkurām citām salona apkalpei piemērojamām drošības prasībām.

Šajā regulā "salona apkalpes loceklis" ir ikviens apkalpes loceklis, kas nav lidojumu apkalpes loceklis un kas pasažieru drošības interesēs veic pienākumus, ko viņam uzticējis ekspluatants vai kapteinis lidmašīnas kabīnē.

OPS 1.989

Identifikācija

- a) Ekspluatants nodrošina, ka visi kabīnes apkalpes locekļi valkā salona apkalpes formas tērpu un ir pasažieriem skaidri identificējami kā salona apkalpes locekļi.
- b) Pārējais personāls, piemēram, medicīniskais personāls, apsardzes personāls, bērnu pieskatītāji, eskortētāji, tehniskais personāls, izklaides darbinieki, tulki, kas veic savus pienākumus kabīnē, nevalkā tādu formas tērpu, kas varētu likt pasažieriem tos uzskatīt par salona apkalpes locekļiem, ja vien viņi neatbilst šīs apakšsadaļas prasībām un jebkurām citām piemērojamām šīs regulas prasībām.

OPS 1.990

Salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs

- a) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu ar apstiprināto maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 19, pārvadājot vienu vai vairākus pasažierus, vienīgi tad, ja apkalpē ir iekļauts vismaz viens salona apkalpes loceklis tādu pienākumu veikšanai, kas norādīti darbības rokasgrāmatā, pasažieru drošības interesēs.
- b) Ievērojot iepriekšējo a) apakšpunktu, ekspluatants nodrošina, ka minimālais salona apkalpes locekļu skaits ir lielāks no šiem:
 - 1) viens salona apkalpes loceklis uz katrām 50 vai daļas no 50 pasažieru sēdvietām, kas uzstādītas vienā lidmašīnas klājā; vai
 - 2) salona apkalpes locekļu skaits, kas aktīvi piedalījās darbā lidmašīnas salonā attiecīgajā ārkārtas evakuācijas demonstrācijā vai kas bija uzskatāmi par tādiem, kas piedalījušies attiecīgajā analīzē, izņemot, ja maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir mazāka par demonstrācijas laikā evakuēto skaitu vismaz par 50 vietām, salona apkalpes locekļu skaitu var samazināt par 1 uz katru pilno 50 vietu kopumu, par kādu maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir mazāka par sertificēto maksimālo ietilpību.
- c) Izņēmuma apstākļos Iestāde var prasīt ekspluatantam iekļaut apkalpē papildu salona apkalpes locekļus.
- d) Neparedzētos apstākļos nepieciešamo salona apkalpes locekļu skaitu var samazināt ar nosacījumu, ka:
 - 1) saskaņā ar darbības rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām ir samazināts pasažieru skaits; un
 - 2) pēc lidojuma Iestādei tiek iesniegts ziņojums par to.
- e) Ekspluatants nodrošina, ka, izmantojot tādu salona apkalpes locekļu pakalpojumus, kuri ir pašnodarbināti un/vai strādā kā ārštata darbinieki, vai arī nepilna laika darbinieki, tiek ievērotas O apakšsadaļas prasības. Šajā ziņā īpaša uzmanība jāpievērš kopējam gaisa kuģu tipu vai variantu skaitam, kādā salona apkalpes loceklis var lidot komerciāla aviopārvadājuma nolūkā, kas nedrīkst pārsniegt OPS 1.1030 paredzētās prasības, tostarp gadījumus, kad viņa pakalpojumus izmanto cits ekspluatants.

OPS 1.995

Minimālās prasības

Ekspluatants nodrošina, ka katrs kabīnes apkalpes loceklis:

- a) ir vismaz 18 gadu vecs;
- b) ir ar regulāriem starplaikiem izgājis medicīnisko apskati vai novērtējumu atbilstīgi Iestādes prasībām, lai pārbaudītu medicīnisko piemērotību viņa pienākumu veikšanai;
- c) ir sekmīgi beidzis sākotnējās mācības saskaņā ar OPS 1.1005 un viņam ir atestāts par mācībām drošības jomā;
- d) ir beidzis attiecīgas pārejas un/vai atšķirību mācības, kas ietver vismaz tos priekšmetus, kas uzskaitīti OPS 1.1010;
- e) iziet periodiskas mācības atbilstīgi OPS 1.1015 noteikumiem;
- f) ir kompetents savu pienākumu veikšanai atbilstīgi darbības rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.

OPS 1.1000

Vecākie salona apkalpes locekļi

- a) Ekspluatants ieceļ vecāko salona apkalpes locekli ikreiz, kad ir norīkots vairāk par vienu salona apkalpes locekli. Darbībās, kad ir norīkots vairāk par vienu salona apkalpes locekli, bet ir vajadzīgs tikai viens salona apkalpes loceklis, ekspluatants norīko vienu salona apkalpes locekli, kas atbild kapteinim.
- b) Vecākais salona apkalpes loceklis atbild kapteinim par darbības rokasgrāmatā paredzētās normālās un ārkārtas procedūras(-u) veikšanu un koordinēšanu. Gadījumā, ja turbulences laikā nav norāžu no lidojumu apkalpes, vecākais salona apkalpes loceklis ir tiesīgs pārtraukt ar drošību nesaisīto pienākumu izpildi un informēt lidojumu apkalpes locekļus par jūtamo turbulences stiprumu un vajadzību ieslēgt norādes par drošības jostu piesprādzēšanu. Pēc tam salona apkalpei jāpastiprina drošība pasažieru salonā un citās piemērojamās zonās.
- c) Ja saskaņā ar OPS 1.990 ir jānorīko vairāk par vienu salona apkalpes locekli, ekspluatants vecākā salona apkalpes locekļa postenī ieceļ tikai tādu personu, kam ir vismaz viena gada pieredze kā operatīvajam salona apkalpes loceklim un kas beidzis attiecīgu kursu, kas aptver vismaz šādas tēmas:
 - 1) pirmslidojuma instruktāža:
 - i) darbība kā apkalpei;
 - ii) salona apkalpes darba vietu izvietojums un apkalpes locekļu pienākumi;
 - iii) konkrētā lidojuma specifikas izskatīšana, tostarp lidmašīnas tips, iekārtas, ekspluatācijas darbības apgabals un veids un pasažieru kategorijas, īpašu uzmanību pievēršot pasažieriem ar īpašām vajadzībām, maziem bērniem un slimniekiem uz nestuvēm; un
 - 2) apkalpes sadarbība savā starpā:
 - i) disciplīna, pienākumi un subordinācija;
 - ii) koordinācijas un saziņas svarīgums;
 - iii) pilota darbnespēja; un
 - 3) ekspluatanta prasību un juridisko prasību pārskats:
 - i) pasažieru drošības instruktāža, drošības informācijas kartes;
 - ii) lidmašīnas virtuves nodrošināšana;

- iii) salona bagāžas izvietojums;
 - iv) elektroniskās ierīces;
 - v) procedūras, uzpildot degvielu, ja lidmašīnā ir pasažieri;
 - vi) turbulence,
 - vii) dokumentācija; un
- 4) cilvēka faktori un apkalpju darba optimizācija; un
- 5) ziņojumu sniegšana par negadījumiem un starpgadījumiem; un
- 6) lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.
- d) Eksploatants nosaka procedūras, kā izvēlēties nākamo kvalifikācijas ziņā piemērotāko salona apkalpes locekli, kas darbotos kā vecākais salona apkalpes loceklis gadījumā, ja ieceltais salona apkalpes loceklis kļūtu darbnespējīgs. Šīm procedūrām jābūt lestādei pieņemamām, un tajās jāņem vērā salona apkalpes locekļu darbības pieredze.
- e) CRM mācības. Eksploatants nodrošina, ka visi attiecīgie OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. pielikuma, 1. tabulas a) ailē uzskaitītie elementi ir ietverti mācībās un izskatīti f) ailē – vecāko salona apkalpes locekļu kurss – noteiktajā līmenī.

OPS 1.1002

Vienīgā salona apkalpes locekļa darbība

- a) Eksploatants nodrošina, ka katrs salona apkalpes loceklis, kam nav attiecīgas agrākās pieredzes, pirms sākt darbu kā vienīgais salona apkalpes loceklis, pabeidz:
- 1) mācības papildus tām, kas noteiktas OPS 1.1005 un OPS 1.1010, kur īpaši uzsvērta šāda vienīgā salona apkalpes locekļa darbības specifika:
- i) atbildība kapteiņa priekšā par darbības rokasgrāmatā paredzētās salona drošības un ārkārtas procedūras(-u) īstenošanu;
 - ii) koordinācijas un saziņas ar lidojumu apkalpi svarīgums, nepakļāvīgu vai traucējošu pasažieru savaldīšana;
 - iii) eksploatanta prasību un juridisko prasību pārskats;
 - iv) dokumentācija;
 - v) ziņojumu sniegšana par negadījumiem un starpgadījumiem;
 - vi) lidojumu un darba laika ierobežojumi;
- 2) iepazīšanas lidojumus – vismaz 20 stundas un 15 sektorus. Iepazīšanas lidojumus veic attiecīgu pieredzi ieguvuša salona locekļa uzraudzībā tāda tipa lidmašīnā, kas tiks ekspluatēta.
- b) Eksploatants nodrošina, ka, pirms norīkot salona apkalpes locekli darbā kā vienīgo salona apkalpes locekli, šis salona apkalpes loceklis ir kompetents savu pienākumu veikšanai saskaņā ar darbības rokasgrāmatā noteiktajām procedūrām. Atbilstību vienīgā salona apkalpes locekļa darbībām iekļauj salona apkalpes locekļu izvēles, darbā pieņemšanas, mācīšanas un kompetences izvērtēšanas kritērijos.

OPS 1.1005

Sākotnējās drošības mācības

(Sk. OPS 1.1005 1. pielikumu un OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka ikviens salona apkalpes loceklis, pirms sākt pārejas mācības, ir sekmīgi pabeidzis sākotnējās drošības mācības, kur iekļauti vismaz OPS 1.1005 1. pielikumā uzskaitītie priekšmeti.

- b) Mācību kursus pēc Iestādes ieskatiem un ar tās apstiprinājumu sniedz:
vai nu
- 1) ekspluatants
 - tieši vai
 - netieši ar mācību organizācijas starpniecību, kas rīkojas ekspluatanta vārdā; vai
 - 2) apstiprināta mācību organizācija.
- c) Sākotnējo mācību kursu programma un struktūra atbilst piemērojamajām prasībām, un to iepriekš apstiprina Iestāde.
- d) Pēc Iestādes ieskatiem Iestāde, ekspluatants vai apstiprinātā mācību organizācija, kas sniedz mācību kursu, salona apkalpes loceklim pēc tam, kad viņš ir beidzis sākotnējo mācību kursu un sekmīgi izturējis OPS 1.1025 minēto pārbaudi, izsniedz atestātu par drošības mācībām.
- e) Gadījumos, kad Iestāde pilnvaro ekspluatantu vai apstiprinātu mācību organizāciju izsniegt salona apkalpes loceklim atestātu par drošības mācībām, šādā atestātā skaidri norāda atsauci uz Iestādes apstiprinājumu.

OPS 1.1010

Pārejas un atšķirību mācības

(Sk. OPS 1.1010 1. pielikumu un OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. pielikumu)

- a) Ekspluatants nodrošina, ka ikviens kabīnes apkalpes loceklis ir pabeidzis atbilstošu pārejas un atšķirību mācību kursu saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem un vismaz tos priekšmetus, kas uzskaitīti OPS 1.1010 1. pielikumā. Mācību kurss ir izklāstīts darbības rokasgrāmatā. Mācību kursa programmu un struktūru iepriekš apstiprina Iestāde.
- 1) Pārejas mācības: pārejas kurss jābeidz, pirms:
 - i) ekspluatants pirmo reizi norīko darbā kā salona apkalpes locekli; vai
 - ii) saņemts norīkojums darbā cita tipa lidmašīnā; un
 - 2) atšķirību mācības: atšķirību mācības jābeidz, pirms sāk darbu:
 - i) pašreiz ekspluatēta lidmašīnas tipa citā variantā; vai
 - ii) ar atšķirīgām drošības ierīcēm, atšķirīgu drošības ierīču izvietojumu vai atšķirīgām parastām un ārkārtas drošības procedūrām pašreiz ekspluatējamās lidmašīnas tipos vai variantos.
- b) Ekspluatants nosaka pārejas un atšķirību mācību saturu, ņemot vērā salona apkalpes locekļa agrākās mācības, kādas reģistrētas salona apkalpes locekļa mācību dokumentācijā, kas paredzēta ar OPS 1.1035.
- c) Neskarot OPS 1.995 c) apakšpunkta prasības, sākotnējo mācību (OPS 1.1005) un pārejas un atšķirību mācību (OPS 1.1010) saistītos elementus var apvienot.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka:
- 1) pārejas mācības vada strukturētā un reālā veidā saskaņā ar OPS 1.1010 1. pielikumu;
 - 2) atšķirību mācības vada strukturētā veidā; un
 - 3) pārejas mācībās un vajadzības gadījumā atšķirību mācībās ietver visu drošības ierīču lietojumu un visas parastās un ārkārtas procedūras, kas piemērojamas attiecīgajā lidmašīnas tipā vai variantā, un mācības un praksi vai nu atbilstošā mācību iekārtā, vai istā lidmašīnā.

- e) Eksploatants nodrošina, ka katrs salona apkalpes loceklis, pirms to pirmo reizi norīko veikt darba pienākumus, pabeidz eksploatanta CRM mācības un lidmašīnas tipa CRM saskaņā ar OPS 1.1010 j) apakšpunkta 1. pielikumu. Salona apkalpes locekļi, kas jau strādā pie eksploatanta kā salona apkalpes locekļi un nav agrāk beiguši eksploatanta CRM mācības, beidz šīs mācības līdz nākamajām obligātajām periodiskajām mācībām un pārbaudei saskaņā ar OPS 1.1010 j) apakšpunkta 1. pielikumu, tostarp lidmašīnas tipa CRM, ja vajadzīgs.

OPS 1.1012

Iepazīšanas lidojumi

Eksploatants nodrošina, ka pēc pārejas mācību beigšanas katrs salona apkalpes loceklis, pirms sākt darbu kā vienam no OPS 1.990 paredzētā minimālā salona apkalpes locekļu skaita, veic vajadzīgos iepazīšanas lidojumus.

OPS 1.1015

Periodiskās mācības

(Sk. OPS 1.1015 1. pielikumu un OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka ikviens kabīnes apkalpes loceklis iziet periodiskās mācības, kas ietver katram apkalpes loceklim uzticētās darbības parastajās un ārkārtas procedūrās un vingrinājumus, kas attiecas uz to lidmašīnas tipu(-iem) un/vai variantu(-iem), kur šie apkalpes locekļi strādā saskaņā ar OPS 1.1015 1. pielikumu.
- b) Eksploatants nodrošina, ka Iestādes apstiprinātajā periodisko mācību programmā ir ietvertas teorētiskās un praktiskās mācības kopā ar individuālo praksi, kā paredzēts OPS 1.1015 1. pielikumā.
- c) Periodisko mācību un ar to saistīto OPS 1.1025 noteikto pārbaūžu derīguma termiņš ir 12 kalendārie mēneši papildus izdošanas mēneša atlikušajai daļai. Ja atestāts izdots iepriekšējās pārbaudes derīguma termiņa beidzamo trīs mēnešu laikā, tad derīguma termiņš sniedzas no izdošanas datuma līdz 12 kalendāro mēnešu beigām, sākot no iepriekšējās pārbaudes derīguma termiņa beigu datuma.

OPS 1.1020

Atsvaidzināšanas mācības

(Sk. OPS 1.1020 1. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka ikviens salona apkalpes loceklis, kas nav pildījis savus ar lidojumiem saistītos pienākumus ilgāk kā 6 mēnešus, bet kam vēl nav beidzies iepriekšējās pārbaudes derīguma termiņš saskaņā ar OPS 1.1025 b) apakšpunkta 3) daļu, pabeidz darbības rokasgrāmatā paredzēto atsvaidzināšanas mācību kursu atbilstīgi OPS 1.1020 1. pielikumam.
- b) Eksploatants nodrošina, ka salona apkalpes loceklis, kas ir veicis savus ar lidojumiem saistītos pienākumus, taču iepriekšējo 6 mēnešu laikā nav pildījis pienākumus konkrētā tipa lidmašīnā kā salona apkalpes loceklis, kā noteikts OPS 1.990 b) apakšpunktā, pirms uzņemties šādus pienākumus minētā tipa lidmašīnā vai nu:
- 1) pabeidz atsvaidzināšanas mācību kursu šā tipa lidmašīnā; vai
 - 2) vada divus atkārtotas iepazīšanās lidojumu sektorus komerciālas eksploatācijas laikā šā tipa lidmašīnā.

OPS 1.1025

Pārbaudes

- a) Pēc Iestādes ieskatiem Iestāde, eksploatants vai apstiprinātā mācību organizācija, kas sniedz mācību kursu, nodrošina, ka OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 un 1.1020 paredzēto mācību laikā vai pēc to beigšanas katram salona apkalpes loceklim veic pārbaudi saņemto mācību apjomā, lai apstiprinātu viņa profesionalitāti parasto un ārkārtas drošības pienākumu veikšanā.

Pēc Iestādes ieskatiem Iestāde, ekspluatants vai apstiprinātā mācību organizācija, kas sniedz mācību kursu, nodrošina, ka personāls, kas veic šīs pārbaudes, ir atbilstoši kvalificēts.

- b) Ekspluatants nodrošina, ka ikvienam salona apkalpes loceklim veic šādas pārbaudes:
- 1) sākotnējā drošības mācība – OPS 1.1005 1. pielikumā uzskaitītās tēmas;
 - 2) pārejas un atšķirību mācības – OPS 1.1010 1. pielikumā uzskaitītās tēmas;
 - 3) periodiskās mācības – OPS 1.1015 1. pielikumā uzskaitītās tēmas pēc vajadzības; un
 - 4) atsvaidzināšanas mācības – OPS 1.1020 1. pielikumā uzskaitītās tēmas.

OPS 1.1030

Vairāku lidmašīnu tipu vai variantu ekspluatācija

- a) Ekspluatants nodrošina, ka katrs salona apkalpes loceklis strādā ne vairāk kā trīs tipu lidmašīnās, tomēr ar Iestādes apstiprinājumu salona apkalpes loceklis var strādāt četru tipu lidmašīnās ar nosacījumu, ka vismaz divos no šiem tiem:
- 1) tipam nespecifiskās parastās un ārkārtas procedūras ir identiskas; un
 - 2) drošības ierīces un parastās un ārkārtas procedūras ir līdzīgas.
- b) Iepriekšējā a) apakšpunkta izpratnē lidmašīnas tipa variantus uzskata par atšķirīgiem tiem, ja tie nav līdzīgi visos šeit uzskaitītajos aspektos:
- 1) avārijas izeju darbība;
 - 2) pārnēsājamo drošības ierīču izvietojums un tips; un
 - 3) tipam specifiskas ārkārtas procedūras.

OPS 1.1035

Mācību dokumentācija

Ekspluatants:

- 1) uztur visu OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 un 1.1025 paredzēto mācību un pārbažu dokumentāciju; un
- 2) saglabā drošības mācību beigšanas atestātu kopijas; un
- 3) regulāri atjaunina informāciju mācību dokumentācijā un medicīnisko apskašu un vērtējumu dokumentācijā, mācību ierakstos norādot veikto pārejas, atšķirību un periodisko mācību datumu un saturu; un
- 4) pēc salona apkalpes locekļa pieprasījuma nodrošina viņam piekļuvi visai pieejamai sākotnējo, pārejas un periodisko mācību un pārbažu dokumentācijai.

OPS 1.1005 1. pielikums

Sākotnējās drošības mācības

Priekšmetu minimums, kas jāiekļauj OPS 1.1005 paredzēto sākotnējo drošības mācību kursā, ir šāds:

a) uguns un dūmu mācības:

- 1) uzsvāru liek uz salona apkalpes atbildību nekavējoties rīkoties ārkārtas situācijās, kas saistītas ar ugunsgrēku un dūmiem, konkrēti uzsverot, cik svarīgi ir noteikt faktisko degšanas avotu;
- 2) svarīgums nekavējoties informēt lidojumu apkalpi, kā arī konkrētā rīcība, kāda vajadzīga koordinācijai un palīdzības sniegšanai, kad konstatēta degšana vai dūmi;
- 3) vajadzība bieži pārbaudīt potenciālās ugunsgrēka riska zonas, tostarp tualetes, un attiecīgos dūmu detektorus;
- 4) ugunsgrēku klasifikācija un atbilstošais ugunsdzēsīgo vielu veids, un procedūras konkrētās ugunsgrēka situācijās, ugunsdzēsīgo vielu lietošanas metodes, sekas nepareizam lietojumam un lietojumam slēgtās telpās; un
- 5) uz zemes esošo avārijas dienestu vispārīgās procedūras lidlaukos;

b) mācības izdzīvošanā uz ūdens:

reāla individuālo peldēšanas līdzekļu uzvilšana un lietošana ūdenī. Pirms pirmo reizi sākt darbu lidmašīnā, kurā ir glābšanas plosti vai citas līdzīgas ierīces, jāsniedz mācības šo ierīču lietošanā, kā arī reāla prakse ūdenī;

c) izdzīvošanas mācības:

izdzīvošanas mācības ir piemērotas ekspluatācijas apgabaliem (piemēram, polārie apgabali, tuksnesis, džungļi vai jūrā);

d) medicīniskie jautājumi un pirmā palīdzība:

- 1) instruktāža par medicīnas jautājumiem pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā un pirmās palīdzības aptiecināšanā, to saturu un avārijas medicīnas ierīcēm;
- 2) pirmā palīdzība saistībā ar izdzīvošanas mācībām un atbilstošu higiēnu; un
- 3) lidošanas fizioloģiskā ietekme, īpaši uzsverot hipoksiju;

e) darbs ar pasažieriem:

- 1) ieteikumi par tādu pasažieru atpazīšanu un apvaldīšanu, kas ir alkohola ietekmē, narkotiku ietekmē vai ir agresīvi;
- 2) metodes, kādas izmanto pasažieru motivēšanā un pūļa vadīšanā, kas vajadzīgs, lai paātrinātu lidmašīnas evakuāciju;
- 3) noteikumi, kas attiecas uz salona bagāžas (ieskaitot salona dienesta priekšmetus) drošu novietošanu un risku, ka tā varētu apdraudēt salonā esošos vai kā citādi aizšķērsot vai bojāt avārijas ierīces vai lidmašīnas iezes;
- 4) pareiza pasažieru izvietoējuma svarīgums, ievērojot lidmašīnas masu un līdzsvaru. Īpaši jāuzsver pasažieru ar īpašām vajadzībām nosēdināšana un vajadzība veselos un spēcīgos pasažierus sēdināt pie neuzraudzītām izejām;
- 5) pienākumi, kas jāveic, lidmašīnai iekļūstot turbulencē, tostarp salona nodrošināšana;
- 6) pasākumi, kas jāveic, ja salonā pārvadā dzīvus dzīvniekus;
- 7) mācības par bīstamām kravām, tostarp R apakšsadaļā minētie noteikumi;
- 8) drošības procedūras, tostarp S apakšsadaļā minētie noteikumi;

- f) saziņa:
- mācībās jāuzsver, cik svarīga ir efektīva saziņa starp salona apkalpi un lidojumu apkalpi, tostarp metodes, kopēja valoda un terminoloģija;
- g) disciplīna un atbildība:
- 1) svarīgi, lai salona apkalpe pienākumus veiktu saskaņā ar darbības rokasgrāmatu;
 - 2) nepārtraukta kompetence un piemērotība darbam kā salona apkalpes loceklim, īpaši ņemot vērā lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas laika prasības;
 - 3) izpratne par aviācijas noteikumiem un civilās aviācijas iestādes lomu attiecībā uz salona apkalpi;
 - 4) vispārīgas zināšanas par attiecīgo aviācijas terminoloģiju, lidojumu teoriju, pasažieru izvietojumu, meteoroloģiju un lidojumu apgabaliem;
 - 5) salona apkalpes pirmslidojumu instruktāža un vajadzīgā drošības informācija attiecībā uz specifiskajiem salona apkalpes locekļu pienākumiem;
 - 6) svarīgi nodrošināt, lai informācija attiecīgajos dokumentos un rokasgrāmatās tiktu atjaunināta ar ekspluatanta sniegtajiem grozījumiem;
 - 7) svarīgi prast noteikt, kad salona apkalpes locekļiem ir tiesības un atbildība sākt evakuāciju un citas ārkārtas procedūras; un
 - 8) drošības pienākumu un atbildības svarīgums, kā arī vajadzība ātri un efektīvi reaģēt uz ārkārtas situācijām;
 - 9) izpratne par virsmas piesārņojumu un vajadzību informēt lidojuma apkalpi par jebkuru novērotu virsmas piesārņojumu;
- h) apkalpes darba optimizācija:
- 1) CRM ievadkurss:
 - i) salona apkalpes loceklis, pirms to pirmo reizi norīko darbā par salona apkalpes locekli, beidz CRM ievadkursu. Salona apkalpes locekļi, kas jau strādā par salona apkalpes locekļiem komerciālajos gaisa pārvadājumos un kas agrāk nav beiguši ievadkursu, beidz CRM ievadkursu līdz nākamajām periodiskajām mācībām un/vai pārbaudei;
 - ii) mācību elementus, kas minēti OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 2. pielikuma 1. tabulas a) ailē, aplūko tādā līmenī, kāds noteikts b) ailē – CRM ievadkurss;
 - iii) CRM ievadkursu vada vismaz viens salona apkalpes CRM instruktors.
-

OPS 1.1010 1. pielikums

Pārejas un atšķirību mācības

a) Vispārējās prasības

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) pārejas un atšķirību mācības vada attiecīgi kvalificēts personāls; un
- 2) pārejas un atšķirību mācībās apgūst visu lidmašīnā esošo drošības un izdzīvošanas ierīču izvietojumu, paņemšanu un lietošanu, kā arī visas parastās un ārkārtas procedūras, kas saistītas ar ekspluatējamo lidmašīnas tipu, variantu un konfigurāciju.

b) Uguns un dūmu mācības

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) katram salona apkalpes loceklim sniedz reālas un praktiskas mācības, kā lietot visas ugunsdzēsības ierīces, tostarp aizsargapģērbus, kas atbilst tām, kādas ir lidmašīnā. Šajās mācībās ietverti šādi elementi:
 - i) tādas uguns dzēšana, kas raksturīga ugunsgrēkam lidmašīnas iekšpusē, izņemot, ja ugunsdzēsības aparāti ir ar halonu, tad var lietot alternatīvu ugunsdzēsīgo vielu; un
 - ii) elpošanas aizsargierīču uzvilkšana un lietošana slēgtā telpā, kas mākslīgi piepildīta ar dūmiem.

c) Durvju un izeju ekspluatācija

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) katrs salona apkalpes loceklis darbina un reāli atver katra tipa vai varianta parastās un avārijas izejas normālā un avārijas režīmā, ieskaitot papildu sistēmas, ja tādas ir, elektrības padeves trūkuma gadījumā. Tas nozīmē to, ka vajadzīgs atbilstošs roku tvēriens un spēks, lai iedarbinātu un atritinātu evakuācijas trapu. Šīs mācības veic lidmašīnā vai attiecīgā mācību ierīcē; un
- 2) ir parādīts, kā atver visas citas izejas, piemēram, pilotu kabīnes logus.

d) Mācības avārijas trapa lietošanai

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) katrs salona apkalpes loceklis nolaižas pa avārijas trapu no augstuma, kas atbilst lidmašīnas galvenā klāja sliekšņa augstumam;
- 2) avārijas traps ir piestiprināts lidmašīnai vai attiecīgai mācību ierīcei; un
- 3) veic vēl vienu nolaišanos, kad salona apkalpes loceklis kvalificējas darbam tādā lidmašīnas tipā, kur galvenā klāja izejas sliekšņa augstums būtiski atšķiras no tā, kāds bijis jebkurā iepriekš ekspluatētā lidmašīnas tipā.

e) Evakuācijas procedūras un citas ārkārtas situācijas

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) avārijas evakuācijas mācības ietver plānotu vai neplānotu evakuāciju pazišanu uz zemes vai ūdenī. Šajās mācībās jāietver izpratne par to, kad nevar izmantot izejas vai lietot evakuācijas ierīces; un
- 2) ikvienam salona apkalpes loceklim iemāca, kā rīkoties šādās situācijās:
 - i) ugunsgrēks lidojuma laikā, īpaši uzsverot degšanas avota identificēšanu;

- ii) spēcīga gaisa turbulence;
 - iii) pēkšņa dehermetizācija, tostarp nodrošinot, ka katrs salona apkalpes loceklis uzvelk pārnēsājamo skābekļa ierīci; un
 - iv) citas ārkārtas situācijas lidojuma laikā.
- f) Pūļa kontrole

Ekspluatants nodrošina, ka sniedz mācības par pūļa kontroles praktiskajiem aspektiem dažādās ārkārtas situācijās attiecīgajā lidmašīnas tipā.

- g) Pilota darbnespēja

Ekspluatants nodrošina, ka, ja vien minimālais lidojumu apkalpes locekļu skaits nav vairāk par divi, katram salona apkalpes loceklim iemāca lidojumu apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā lietojamās procedūras un liek darbināt sēdvietu un drošības jostu mehānismus. Mācības lidojumu apkalpes locekļu skābekļa sistēmas un lidojumu apkalpes locekļu kontrolsaraksta, ja ekspluatanta SOP to paredz, izmantošanā veic ar praktisku demonstrāciju.

- h) Drošības ierīces

Ekspluatants nodrošina, ka ikvienam salona apkalpes loceklim sniedz realitātei tuvas mācības un demonstrē drošības iekārtu izvietojumu un lietojumu, tostarp šādām drošības ierīcēm:

- 1) avārijas trapi un, ja trapiem nav pašiem sava nostiprinājuma, visu ar tiem saistīto virvju lietojums;
 - 2) glābšanas plosti un trapi–plosti, tostarp ierīces, kas piestiprinātas plostam un/vai tajā tiek pārvadātas;
 - 3) glābšanas vestes, bērnu glābšanas vestes un piepūšamās glābšanas gultiņas;
 - 4) automātiskā skābekļa padeves sistēma;
 - 5) pirmās palīdzības skābeklis;
 - 6) ugunsdzēsības aparāti;
 - 7) ugunsdzēsības cirvis vai lauznis;
 - 8) avārijas gaismas, tostarp lukturi;
 - 9) sakaru ierīces, tostarp megafoni;
 - 10) izdzīvošanas komplekti, tostarp to saturs;
 - 11) pirotehnika (reāla vai kā uzskates līdzeklis);
 - 12) pirmās palīdzības aptieciņas un avārijas aptieciņas, to saturs un avārijas medicīnas ierīces; un
 - 13) pārējās salona drošības ierīces un sistēmas, ja tādas ir.
- i) Pasažieru instruktāža/drošības demonstrējumi
- Ekspluatants nodrošina, ka veic mācības pasažieru sagatavošanai parastām un ārkārtas situācijām saskaņā ar OPS 1.285.
- j) Ja sākotnējās mācībās par medicīniskajiem jautājumiem un pirmo palīdzību nav iekļauta izvairīšanās no infekcijas slimībām, jo īpaši tropu un subtropu klimatā, šādas mācību nodrošina, ja šādi apgabali nonāk ekspluatanta maršrutu pārklājumā paplašināšanas vai izmaiņu rezultātā.

- k) Apkalpes darba optimizācija. Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) katrs salona apkalpes loceklis beidz eksploatanta CRM mācības, apgūstot OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. pielikuma 1. tabulas a) ailē minētos elementus līdz c) ailē noteiktajam līmenim, pirms sāk turpmākās lidmašīnas tipam specifiskās CRM un/vai periodiskās CRM mācības;
 - 2) ja salona apkalpes loceklis sāk pārejas kursu uz citu lidmašīnas tipu, apgūst OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. pielikuma 1. tabulas a) ailē minētos elementus līdz līmenim, kāds noteikts d) ailē – lidmašīnas tipam specifiskās CRM;
 - 3) eksploatanta CRM mācības un lidmašīnas tipam specifiskās CRM mācības vada vismaz viens salona apkalpes CRM instruktors.
-

OPS 1.1015 1. pielikums

Periodiskās mācības

- a) Eksploatants nodrošina, ka periodiskās mācības vada attiecīgi kvalificēts personāls.
- b) Eksploatants nodrošina, ka katrus 12 kalendāros mēnešus praktiskās mācības ietver šādus jautājumus:
- 1) ārkārtas procedūras, tostarp pilota darbnespējas gadījumā;
 - 2) evakuācijas procedūras, tostarp pūļa kontroles metodes;
 - 3) katra salona apkalpes locekļa praktiski veikti vingrinājumi parasto un avārijas izeju atvēršanā pasažieru evakuācijai;
 - 4) avārijas ierīču, tostarp skābekļa sistēmu, izvietojums un lietošana, katrs salona apkalpes loceklis uzvelk glābšanas vesti, uzliek pārnēsājamo skābekļa ierīci un elpošanas aizsardzības ierīci (PBE);
 - 5) medicīniskie jautājumi un pirmā palīdzība, pirmās palīdzības aptiecināšana, avārijas aptiecināšana, to saturs un avārijas medicīnas iekārtas;
 - 6) priekšmetu izvietojums salonā;
 - 7) drošības procedūras;
 - 8) negadījumu un starpgadījumu pārskats; un
 - 9) informētība par virsmas piesārņojuma ietekmi un vajadzību informēt lidojuma apkalpi par jebkuru novērotu virsmas piesārņojumu, un
 - 10) apkalpes darba optimizācija. Eksploatants nodrošina, ka CRM mācības atbilst šādiem nosacījumiem:
 - i) OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 2. pielikuma 1. tabulas a) ailē minētos elementus apgūst trīs gadu laikposmā līdz līmenim, kāds noteikts e) ailē – ikgadējās periodiskās CRM mācības;
 - ii) šīs mācību programmas noteikšanu un ieviešanu vada salona apkalpes CRM instruktors;
 - iii) ja CRM mācības tiek īstenotas atsevišķu moduļu veidā, tās vada vismaz viens salona apkalpes CRM instruktors.
- c) Eksploatants nodrošina, ka ar intervālu, kas nepārsniedz 3 gadus, periodiskajās mācībās ietver arī šos jautājumus:
- 1) katrs salona apkalpes loceklis, kas darbina un reāli atver katra tipa vai varianta parastās un avārijas izejas normālā un avārijas režīmā, ieskaitot papildu sistēmas, ja tādas ir, elektrības padeves trūkuma gadījumam. Tas nozīmē to, ka vajadzīgs atbilstošs roku tvēriens un spēks, lai iedarbinātu un atritinātu evakuācijas trapu. Šīs mācības veic lidmašīnā vai attiecīgā mācību ierīcē;
 - 2) visu pārējo izeju, tostarp pilotu kabīnes logu, darbības demonstrācija;
 - 3) reālas un praktiskas mācības katram salona apkalpes loceklim, kā lietot visas ugunsdzēsības ierīces, tostarp aizsargapģērbu, kādas var būt attiecīgajā gaisa kuģī.
- Šajās mācībās ietverti šādi elementi:
- i) katram salona apkalpes loceklim jādzēs tāda uguns, kas raksturīga ugunsgrēkam lidmašīnas iekšpusē, izņemot, ja ugunsdzēsības aparāti ir ar halonu, tad var lietot alternatīvu ugunsdzēsīgo vielu; un
 - ii) katram salona apkalpes loceklim jāuzvelk un jālieto elpošanas aizsargierīces slēgtā telpā, kas maksimāli papildināta ar dūmiem;

- 4) pirotehnikas (reālas vai uzskates līdzekļa) lietojums; un
 - 5) glābšanas plostas vai trapa-plostas, ja tādi ir, lietojuma demonstrēšana;
 - 6) ekspluatants nodrošina, ka, ja vien minimālais lidojumu apkalpes locekļu skaits nav vairāk par divi, katram salona apkalpes loceklim iemāca lidojumu apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā lietojamās procedūras un liek darbināt sēdvietu un drošības jostu mehānismus. Mācības lidojumu apkalpes locekļu skābekļa sistēmas un lidojumu apkalpes locekļu kontrolsaraksta, ja ekspluatanta *SOP* to paredz, izmantošanā veic ar praktisku demonstrāciju.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka salona apkalpes locekļu mācību kursā iekļauj visas attiecīgās III pielikuma OPS 1 prasības.
-

*OPS 1.1020 1. pielikums***Atsvaidzināšanas mācības**

Ekspluatants nodrošina, ka atsvaidzināšanas mācības vada attiecīgi kvalificētas personas un ka katra salona apkalpes locekļa mācībās ir vismaz šādi elementi:

- 1) ārkārtas procedūras, tostarp pilota darbnespējas gadījumā;
 - 2) evakuācijas procedūras, tostarp pūļa kontroles metodes;
 - 3) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju darbība un reāla atvēršana normālā un avārijas režīmā, ieskaitot papildu sistēmas, ja tādas ir, elektrības padeves trūkuma gadījumam. Tas nozīmē to, ka vajadzīgs atbilstošs roku tvēriens un spēks, lai iedarbinātu un atritinātu evakuācijas trapu. Šīs mācības veic lidmašīnā vai attiecīgā mācību ierīcē;
 - 4) visu pārējo izeju, tostarp pilotu kabīnes logu, darbības demonstrācija; un
 - 5) avārijas ierīču, tostarp skābekļa sistēmu, izvietojums un lietošana, kā arī glābšanas vestu, pārnēsājamo skābekļa masku un elpošanas aizsargierīču uzvilkšana.
-

OPS 1.1005/1.1010/1.1015 2. pielikums

Mācības

- 1) CRM mācību programmu līdz ar CRM metodoloģiju un terminoloģiju iekļauj darbības rokasgrāmatā.
- 2) Turpmāk 1. tabulā ir norādīts, kādus CRM elementus iekļauj katrā no mācību veidiem.

1.tabula

CRM mācības

Mācību elementi a)	CRM ievadkurss b)	Ekspluatanta CRM mācības c)	Lidmašīnas tipam specifiskās CRM d)	Gadskārtējas atkārtotas mācības un pārbaude e)	Augstāko salona apkalpes locekļu kurss f)
Vispārējie principi					
Cilvēka faktori aviācijā Vispārīgas instrukcijas par CRM principiem un mērķiem	Padziļināti	Nav vajadzīgs	Nav vajadzīgs	Nav vajadzīgs	Pārskats
Cilvēka darbības spējas un ierobežojumi					
Attiecībā uz konkrētu salona apkalpes locekli					
Personības apzināšanās, cilvēka kļūdas un uzticamība, attieksme un uzvedība, pašnovērtējums	Padziļināti	Nav vajadzīgs	Nav vajadzīgs	Pārskats (3 gadu cikls)	Nav vajadzīgs
Stress un stresa vadība					
Nogurums un modrība					
Pašpārliecinātība					
Situācijas izpratne, informācijas iegūšana un apstrādāšana					
Attiecībā uz visu lidmašīnas apkalpi					
Kļūdu novēršana un atklāšana	Nav vajadzīgs	Padziļināti	Attiecībā uz konkrēto tipu(-iem)	Pārskats (3 gadu cikls)	Pastiprināšana (attiecībā uz augstāko salona apkalpes locekļu pienākumiem)
Kopīga situācijas izpratne, informācijas iegūšana un apstrāde					
Darba slodzes vadība					
Efektīva visu apkalpes locekļu, tostarp lidojumu apkalpes un nepieredzējušu salona apkalpes locekļu saziņa un koordinācija, kultūras atšķirības					
Līderība, sadarbība, sinerģija, lēmumu pieņemšana, deleģēšana					
Individuāli un komandas pienākumi, lēmumu pieņemšana un rīcība					
Pasažieru cilvēka faktoru identifikācija un vadība: pūļa kontrole, pasažieru stress, konfliktu vadība, medicīniskie faktori					
Parametri, kas attiecas uz lidmašīnu tipu (šaurš/plats korpuss, ar vienu/vairākiem klājiem), lidojumu apkalpes un salona apkalpes sastāvs un pasažieru skaits	Nav vajadzīgs	Padziļināti			

Mācību elementi a)	CRM ievadkurss b)	Ekspluatanta CRM mācības c)	Lidmašīnas tipam specifiskās CRM d)	Gadskārtējas atkārtotas mācības un pārbaude e)	Augstāko salona apkalpes locekļu kurss f)
Attiecībā uz ekspluatantu un organizāciju					
Uzņēmuma drošības kultūra, SOP, organizatoriskie faktori, faktori, kas saistīti ar operāciju veidiem	Nav vajadzīgs	Padziļināti	Attiecībā uz konkrēto tipu(-iem)	Pārskats (3 gadu cikls)	Pastiprināšana (attiecībā uz augstāko salona apkalpes locekļu pie- ņēmumiem)
Efektīva saziņa un koordinācija ar citu ekspluatācijas personālu un dienestiem uz zemes					
Dalība kabīnes drošības starpgadījumu un negadījumu ziņošanā					
Konkrētu gadījumu pētījumi (sk. piezīmi)		Vajadzīgs			
<p><i>Piezīme.</i> d) ailē, ja piemēroti attiecīgajam lidmašīnas tipam specifiski konkrētu gadījumu pētījumi nav pieejami, jāaplūko ekspluatācijas apjomam un mērogam atbilstoši konkrētu gadījumu pētījumi.</p>					

OPS 1.1005/1.1010/1.1015 3. pielikums

Medicīnas jautājumu un pirmās palīdzības mācības

- a) Medicīnas jautājumu un pirmās palīdzības mācībās iekļauj šādas tēmas:
- 1) lidošanas fizioloģiskā ietekme, iekļaujot skābekļa vajadzību un hipoksiju;
 - 2) medicīniskās palīdzības sniegšanas gadījumi aviācijā, ieskaitot:
 - i) astmu;
 - ii) smakšanu;
 - iii) sirdslēkmes;
 - iv) reakciju uz stresu un alerģiskas reakcijas;
 - v) šoku;
 - vi) trieku;
 - vii) epilepsiju;
 - viii) diabētu;
 - ix) kinetozi;
 - x) hiperventilāciju;
 - xi) kuņģa un zarnu trakta darbības traucējumus; un
 - xii) dzemdības;
 - 3) katram salona apkalpes loceklim praktiski jāveic atdzīvināšana ar elpināšanu un sirds masāžu, ņemot vērā apstākļus lidmašīnā un izmantojot īpašu manekenu;
 - 4) elementārā pirmā palīdzība un izdzīvošanas mācība, iekļaujot medicīnisko palīdzību:
 - i) bezsamaņā esošajiem;
 - ii) apdegumu gadījumā;
 - iii) brūču gadījumā; un
 - iv) lūzumu un mīksto audu traumu gadījumā;
 - 5) veselības aprūpe un higiēna ceļojumā, iekļaujot:
 - i) saskares risku ar infekcijas slimībām, jo īpaši strādājot tropu un subtropu apgabalos. Ziņošanu par infekcijas slimībām, aizsardzību pret inficēšanos un izvairīšanos no saslimšanas ūdens vai pārtikas uzņemšanas rezultātā. Mācībās iekļauj līdzekļus šāda riska samazināšanai;
 - ii) higiēnu lidmašīnā;
 - iii) nāves gadījumu lidmašīnā;
 - iv) rīcību ar klīniskajiem atkritumiem;
 - v) gaisa kuģa dezinficēšanu; un
 - vi) modrības uzturēšanu, noguruma fizioloģisko ietekmi, miega fizioloģiju, diennakts ritmu un laika joslu maiņu;
 - 6) atbilstoša lidmašīnas aprīkojuma, tostarp pirmās palīdzības aptieciņu, ārkārtas medicīniskās palīdzības aptieciņu, pirmās palīdzības skābekļa iekārtu un ārkārtas medicīnisko iekārtu izmantošana.

P APAKŠSADAĻA

ROKASGRĀMATAS, ŽURNĀLI UN IERAKSTI

OPS 1.1040

Vispārīgie noteikumi darbības rokasgrāmatām

- a) Eksploatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatā ir visas eksploatācijas personālam pienākumu veikšanai vajadzīgās instrukcijas un informācija.
- b) Eksploatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatas saturs, tostarp ar visiem grozījumiem un labojumiem, nav pretrunā Gaisa kuģa eksploatanta apliecības (AOC) nosacījumiem vai citiem piemērojamiem noteikumiem un ir pieņemams Iestādei vai, kur piemērojams, Iestāde to ir apstiprinājusi.
- c) Ja Iestāde nav apstiprinājusi citādi vai ja citādi nav noteikts valsts normatīvajos aktos, eksploatantam rokasgrāmatā jāsigatavo angļu valodā. Papildus eksploatants var tulkot un lietot šo rokasgrāmatu vai tās daļas citā valodā.
- d) Ja eksploatantam rodas vajadzība izdot jaunas darbības rokasgrāmatas vai lielas to daļas/sējumus, viņam jāievēro iepriekšējā c) apakšpunkta noteikumi.
- e) Eksploatants var izdot darbības rokasgrāmatu atsevišķos sējumos.
- f) Eksploatants nodrošina, ka visam eksploatācijas personālam ir ērti pieejams katrs rokasgrāmatas tās daļas eksemplārs, kas attiecas uz viņa pienākumiem. Papildus eksploatants katram apkalpes loceklim piešķir personīgu rokasgrāmatas A un B daļu eksemplāru vai izvilcumus, kas vajadzīgi personīgām studijām.
- g) Eksploatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatā izdara grozījumus vai labojumus, tādējādi atjauninot tajā ietvertās instrukcijas un informāciju. Eksploatants nodrošina, ka viss eksploatanta personāls iepazīstas ar grozījumiem, kas attiecas uz viņu pienākumiem.
- h) Katrs darbības rokasgrāmatas vai attiecīgo tās daļu turētājs nodrošina tās atjaunināšanu ar grozījumiem vai labojumiem, ko veicis eksploatants.
- i) Eksploatants pirms plānoto grozījumu un labojumu spēkā stāšanās nosūta tos Iestādei. Ja grozījums skar tādu rokasgrāmatas daļu, kas jāapstiprina saskaņā ar OPS, šo apstiprinājumu iegūst, pirms grozījums stājas spēkā. Ja drošības apsvērumu dēļ vajadzīgi steidzami grozījumi vai labojumi, tos var publicēt un piemērot nekavējoties ar nosacījumu, ka pieteikums attiecīgā apstiprinājuma saņemšanai ir iesniegts.
- j) Eksploatants veic visus Iestādes pieprasītos grozījumus un labojumus.
- k) Eksploatantam jānodrošina, ka informāciju no apstiprinātiem dokumentiem un visus grozījumus šādos apstiprinātos dokumentos precīzi atspoguļo darbības rokasgrāmatā un ka darbības rokasgrāmatā nav informācijas, kas ir pretrunā jebkuriem apstiprinātiem dokumentiem. Tomēr šī prasība neaizliedz eksploatantam izmantot piesardzīgākus datus un procedūras.
- l) Eksploatantam jānodrošina, ka darbības rokasgrāmatas saturs ir tādā formā, lai to varētu lietot bez grūtībām. Rokasgrāmatas struktūrā ievēro cilvēka faktora principus.
- m) Iestāde var atļaut eksploatantam visu darbības rokasgrāmatu vai tās daļu sniegt citā formātā, nevis drukātu uz papīra. Šādos gadījumos jānodrošina pieņemams pieejamības, lietojamības un uzticamības līmenis.
- n) Darbības rokasgrāmatas saīsinātas formas izmantošana neatbrīvo eksploatantu no OPS 1.130 prasībām.

OPS 1.1045

Darbības rokasgrāmatas struktūra un saturs

(Sk. OPS 1.1045 1. pielikumu)

- a) Eksploatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatai ir šāda galvenā struktūra:
- A daļa: vispārīgi/pamata jautājumi
- Šajā daļā ir visas ar konkrētu tipu nesaistītās ekspluatācijas nostādnes, instrukcijas un procedūras, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai.
- B daļa: lidmašīnas ekspluatācijas jautājumi
- Šajā daļā ir visas ar konkrētu tipu saistītas instrukcijas un procedūras, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai. Tajā jāņem vērā visas atšķirības starp ekspluatanta lietotajiem tiptiem, variantiem vai atsevišķām lidmašīnām.
- C daļa: instrukcijas un informācija par maršrutiem un lidlaukiem
- Šajā daļā ir visas instrukcijas un informācija, kas vajadzīga attiecīgajā ekspluatācijas reģionā.
- D daļa: mācības
- Šajā daļā ir visas personāla mācību instrukcijas, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai.
- b) Eksploatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatas saturs atbilst OPS 1.1045 1. pielikuma prasībām un attiecas uz ekspluatācijas reģionu un raksturu.
- c) Eksploatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatas detalizēta struktūra ir Iestādei pieņemama.

OPS 1.1050

Lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmata

Eksploatantam ir spēkā esoša lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmata vai tai līdzvērtīgs dokuments katrai lidmašīnai, kuru tas ekspluatē.

OPS 1.1055

Lidojuma žurnāls

- a) Eksploatants par katru lidojumu saglabā lidojuma žurnāla formā šādu informāciju:
- 1) lidmašīnas reģistrācija;
 - 2) datums;
 - 3) apkalpes locekļu vārds(-i) un uzvārds(-i);
 - 4) apkalpes loceklim(-ļiem) uzticētie darba pienākumi;
 - 5) izlidošanas vieta;
 - 6) ielidošanas vieta;
 - 7) izlidošanas laiks (riteņu atbloķēšanas laiks);
 - 8) ierašanās laiks (riteņu bloķēšanas laiks);

- 9) lidojuma ilgums;
 - 10) lidojuma veids;
 - 11) starpgadījumi, novērojumi (ja tādi ir); un
 - 12) kapteiņa paraksts (vai tā ekvivalents).
- b) Iestāde ekspluatantam var atļaut nelietot lidojuma žurnālu vai kādu tā daļu, ja attiecīgā informācija ir pieejama citos dokumentos.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka visus ierakstus veic vienlaikus un ka tie nav viegli izdzēšami.

OPS 1.1060

Operatīvais lidojuma plāns

- a) Ekspluatants nodrošina, ka izmantotajā operatīvajā lidojuma plānā un lidojuma laikā veiktajos ierakstos ir šādi punkti:
- 1) lidmašīnas reģistrācija;
 - 2) lidmašīnas tips un variants;
 - 3) lidojuma datums;
 - 4) lidojuma identifikācija;
 - 5) lidojumu apkalpes locekļu vārdi un uzvārdi;
 - 6) lidojumu apkalpes locekļu darba pienākumi;
 - 7) izlidošanas vieta;
 - 8) izlidošanas laiks (faktiskais riteņu atbloķēšanas laiks, pacelšanās laiks);
 - 9) ierašanās vieta (plānotā un faktiskā);
 - 10) ierašanās laiks (faktiskais nosēšanās un riteņu atbloķēšanas laiks);
 - 11) ekspluatācijas veids (*ETOPS*, *VFR*, pārtransportēšanas lidojums utt.);
 - 12) maršruts un maršruta segmenti ar kontrolpunktiem/maršruta punktiem, attālumiem, laiku un trekiem;
 - 13) plānotais kreisēšanas ātrums un lidojuma laiks starp kontrolpunktiem/maršruta punktiem. Aprēķinātais un faktiskais pārlidojuma laiks;
 - 14) drošie augstumi un minimālie līmeņi;
 - 15) plānotie augstumi un lidojuma līmeņi;
 - 16) degvielas aprēķini (ieraksti par lidojumā veiktajām degvielas pārbaudēm);
 - 17) lidmašīnā esošā degviela, iedarbinot dzinējus;
 - 18) galapunkta un, kur piemērojams, pacelšanās un maršruta rezerves lidlauka variants(-i), ietverot šā apakšpunkta 12), 13), 14) un 15) daļā minēto informāciju;
 - 19) sākotnējā *ATS* lidojuma plāna atļauja un turpmākā otrreizējā atļauja;
 - 20) lidojumā veiktie pārplānojuma aprēķini; un
 - 21) attiecīgā meteoroloģiskā informācija.

- b) Punktus, par kuriem informācija ir viegli pieejama citos dokumentos vai no cita pieņemama avota vai kuri nav būtiski konkrētajam lidojuma tipam, no operatīvā lidojuma plāna var izlaist.
- c) Eksploatants nodrošina, ka operatīvais lidojuma plāns un tā izmantošana ir aprakstīta darbības rokasgrāmatā.
- d) Eksploatants nodrošina, ka visus ierakstus operatīvajā lidojuma plānā veic vienlaikus un ka tie nav viegli izdzēšami.

OPS 1.1065

Dokumentu saglabāšanas ilgums

Eksploatants nodrošina, ka visus ierakstus un visu svarīgo ekspluatācijas un tehnisko informāciju katram atsevišķam lidojumam saglabā tik ilgi, cik noteikts OPS 1.1065 1. pielikumā.

OPS 1.1070

Eksploatanta nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas

Eksploatantam ir pašreizējs apstiprināts nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pašraksturojums, kā noteikts M daļas M.A.704. punktā – Nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pašraksturojums.

OPS 1.1071

Lidmašīnas tehniskais žurnāls

Eksploatants uztur lidmašīnas tehnisko žurnālu, kā noteikts M daļas M.A.306. punktā – Eksploatanta tehniskais žurnāls.

—

OPS 1.1045 1. pielikums

Darbības rokasgrāmatas saturs

Ekspluatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatā ir šāda informācija:

A. VISPĀRĪGI/PAMATA JAUTĀJUMI**0. DARBĪBAS ROKASGRĀMATAS ADMINISTRĒŠANA UN KONTROLE****0.1. Ievads**

- a) Paziņojums, ka rokasgrāmata atbilst visu piemērojamo normatīvo aktu prasībām un piemērojamās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības noteikumiem un nosacījumiem.
- b) Paziņojums, ka rokasgrāmatā ir ekspluatācijas instrukcijas, kas jāievēro attiecīgajam personālam.
- c) Rokasgrāmatas daļu uzskaitījums, īss to saturs, piemērošanas jomas un lietojuma apraksts.
- d) Rokasgrāmatas lietošanai vajadzīgo terminu un vārdu skaidrojumi un definīcijas.

0.2. Grozījumu un labojumu sistēma

- a) Ziņas par personu(-ām), kas atbild par grozījumu un labojumu izstrādi un ieviešanu.
- b) Grozījumu un labojumu saraksts ar ieviešanas datumiem un spēkā stāšanās datumiem.
- c) Paziņojums, ka ar roku rakstīti grozījumi un labojumi nav atļauti, izņemot situācijas, kad tūlītējs grozījums vai labojums vajadzīgs drošības apsvērumu dēļ.
- d) Lappušu anotēšanas sistēmas apraksts un to spēkā stāšanās datumi.
- e) Spēkā esošo lappušu saraksts.
- f) Piezīmes par grozījumiem (teksta lappusēs un, ciktāl tas praktiski iespējams, shēmās un diagrammās).
- g) Pagaidu labojumi.
- h) Rokasgrāmatu, grozījumu un labojumu izplatīšanas sistēmas apraksts.

1. ORGANIZĀCIJA UN ATBILDĪBA

- 1.1. Organizācijas struktūra. Organizācijas struktūras apraksts, tostarp uzņēmuma vispārīgā struktūrshēma un ekspluatācijas nodaļas struktūrshēma. Struktūrshēmā jāataino ekspluatācijas nodaļas saistība ar pārējām uzņēmuma nodaļām. Jo īpaši jānorāda visas tās struktūrvienību, nodaļu u. c. savstarpējās subordinācijas un atskaitīšanās līnijas, kas attiecas uz lidojumu ekspluatācijas drošību.
- 1.2. Atbildīgās amatpersonas. Katras par lidojumu ekspluatāciju, tehniskās apkopes sistēmu, apkalpju mācībām un ekspluatāciju uz zemes atbildīgās amatpersonas, kas paredzēta OPS 1.175 i) apakšpunktā, vārds un uzvārds. Iekļauj arī viņu funkciju un atbildības aprakstu.
- 1.3. Vadošā ekspluatācijas personāla atbildība un pienākumi. To vadošā ekspluatācijas personāla pienākumu, atbildības un pilnvaru apraksts, kas attiecas uz lidojumu ekspluatācijas drošību un atbilstību piemērojamiem normatīviem.
- 1.4. Kapteiņa pilnvaras, pienākumi un atbildība. Paziņojums, kas nosaka kapteiņa pilnvaras, pienākumus un atbildību.
- 1.5. Apkalpes locekļu, kas nav kapteiņi, pienākumi un atbildība.

2. EKSPLUATĀCIJAS KONTROLE UN UZRAUDZĪBA
 - 2.1. Eksploatācijas uzraudzība, ko veic ekspluatants. Eksploatanta veiktās eksploatācijas uzraudzības sistēmas apraksts (sk. OPS 1.175 g) apakšpunktu). Tajā jāparāda, kā uzrauga lidojumu eksploatācijas drošību un personāla kvalifikāciju. Jo īpaši jāapraksta procedūras, kas saistītas ar šādiem jautājumiem:
 - a) apliecību un kvalifikācijas derīgums;
 - b) eksploatācijas personāla kompetence; un
 - c) ierakstu, lidojuma dokumentu, papildu informācijas un datu kontrole, analīze un glabāšana.
 - 2.2. Papildu eksploatācijas instrukciju un informācijas izsludināšanas sistēma. Jebkuras sistēmas, kas paredzēta tādas darbības rokasgrāmatā neiekļautas papildu informācijas izsludināšanai, kurai var būt ietekme uz eksploatāciju, apraksts. Iekļauj arī ziņas par šīs informācijas piemērojamību personām, kas atbild par tās izsludināšanu.
 - 2.3. Negadījumu novēršanas un lidojumu drošības programma. Lidojumu drošības programmas galveno aspektu apraksts.
 - 2.4. Operatīvā kontrole. Vajadzīgo procedūru un atbildību apraksts operatīvās kontroles veikšanai attiecībā uz lidojumu drošību.
 - 2.5. Iestādes pilnvaras. Iestādes pilnvaru apraksts un ieteikumi darbiniekiem, kā atvieglot Iestādes personāla veiktās pārbaudes.
3. KVALITĀTES PĀRVALDĪBAS SISTĒMA
Pieņemtās kvalitātes pārvaldības sistēmas apraksts, iekļaujot vismaz:
 - a) kvalitātes politiku;
 - b) kvalitātes pārvaldības sistēmas organizācijas aprakstu; un
 - c) pienākumu un atbildības sadali.
4. APKALPES SASTĀVS
 - 4.1. Apkalpes sastāvs. Apkalpes sastāva noteikšanas metodes apraksts, ņemot vērā šādus faktoros:
 - a) izmantojamās lidmašīnas tips;
 - b) veicamās eksploatācijas reģions un veids;
 - c) lidojuma fāze;
 - d) minimālais apkalpes sastāvs un plānotais lidojuma darba laika posms;
 - e) apkalpes locekļu pieredze (kopējā un konkrētajā lidmašīnas tipā), nesēnā lidojumu veikšana un kvalifikācija; un
 - f) kapteiņa iecelšana un, ja vajadzīgs lidojuma ilguma dēļ, procedūras kapteiņa vai citu lidojumu apkalpes locekļu aizvietošanai atpūtas laikā (sk. OPS 1.940 1. pielikumu).
 - g) vecākā salona apkalpes locekļa iecelšana un, ja vajadzīgs lidojuma ilguma dēļ, procedūras vecākā salona apkalpes locekļa vai citu salona apkalpes locekļu aizvietošanai atpūtas laikā.
 - 4.2. Kapteiņa iecelšana. Kapteiņa iecelšanai piemērojamie noteikumi.
 - 4.3. Lidojumu apkalpes rīcībnespēja. Instrukcija par kapteiņa pienākumu pārejas secību lidojumu apkalpes rīcībnespējas gadījumā.

- 4.4. Vairāk nekā viena tipa lidmašīnu ekspluatācija. Paziņojums ar norādījumu, kuras lidmašīnas uzskatāmas par viena tipa lidmašīnām nolūkā:
- plānot lidojumu apkalpes darbu; un
 - plānot salona apkalpes darbu.
5. KVALIFIKĀCIJAS PRASĪBAS
- 5.1. Apraksts par ekspluatācijas personāla pienākumu veikšanai vajadzīgajām apliecībām, kategoriju(-ām), kvalifikāciju/kompetenci (piem., maršrutiem un lidlaukiem), pieredzi, mācībām, pārbaudēm un neseno darbību. Jāņem vērā lidmašīnas tips, ekspluatācijas veids un apkalpes sastāvs.
- 5.2. Lidojumu apkalpe
- Kapteinis
 - Pilots, kas aizvieto kapteini
 - Otrais pilots
 - Uzraugāmais pilots
 - Sistēmas vadības pulsts operators
 - Vairāk nekā viena tipa vai varianta lidmašīnas ekspluatācija
- 5.3. Salona apkalpe
- Vecākais salona apkalpes loceklis
 - Salona apkalpes loceklis
 - Obligāti vajadzīgais salona apkalpes loceklis
 - Papildu salona apkalpes loceklis un salona apkalpes loceklis iepazīšanās lidojumā
 - Vairāk nekā viena tipa vai varianta lidmašīnas ekspluatācija
- 5.4. Mācību, pārbauzu un uzraudzības personāls
- Lidojumu apkalpei
 - Salona apkalpei
- 5.5. Pārējais ekspluatācijas personāls
6. PIESARDZĪBAS PASĀKUMI ATTIECĪBĀ UZ APKALPES VESELĪBU
- 6.1. Piesardzības pasākumi attiecībā uz apkalpes veselību. Attiecīgie noteikumi un norādījumi apkalpes locekļiem attiecībā uz veselību, tostarp:
- alkohols un citi apreibinoši dzērieni;
 - narkotikas;
 - medikamenti;
 - miega zāles;
 - farmaceitiskie preparāti;
 - imunizācija;
 - dziļūdēns niršana;

- h) asins nodošana;
 - i) piesardzība attiecībā uz ēdienu pirms lidojuma un tā laikā;
 - j) miegs un atpūta; un
 - k) ķirurģiskas operācijas.
7. LIDOJUMA LAIKA IEROBEŽOJUMI
- 7.1. Lidojuma un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības. Eksploatanta izstrādāta shēma saskaņā ar piemērojamām prasībām.
- 7.2. Lidojuma un darba laika ierobežojumu pārsniegšana un/vai atpūtas periodu samazināšana. Apstākļi, kādos var pārsniegt lidojuma un darba laiku vai saīsināt atpūtas periodus, un izmantojamās procedūras šo izmaiņu paziņošanai.
8. EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS
- 8.1. Lidojuma sagatavošanas instrukcijas. Kā piemērojams attiecīgajai ekspluatācijai:
- 8.1.1. Minimālie lidojuma augstumi. Minimālo augstumu noteikšanas un piemērošanas metodes apraksts, tostarp:
- a) procedūra minimālo augstumu/lidojuma līmeņu noteikšanai *VFR* lidojumiem; un
 - b) procedūra minimālo augstumu/lidojuma līmeņu noteikšanai *VFR* lidojumiem.
- 8.1.2. Kritēriji un atbildība lidlauku izmantošanas atļauju piešķiršanā, ievērojot piemērojamās D, E, F, G, H, I un J apakšsadaļas prasības.
- 8.1.3. Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodes. Lidlauka ekspluatācijas minimuma noteikšanas metode *IFR* lidojumiem saskaņā ar OPS 1 E apakšsadaļu. Sniedz atsauci uz procedūrām redzamības un/vai redzamības uz skrejceļa noteikšanai un pilotu novērotās faktiskās redzamības, paziņotās redzamības un paziņotās redzamības uz skrejceļa piemērošanai.
- 8.1.4. Maršruta ekspluatācijas minimumi *VFR* lidojumiem vai *VFR* lidojumu posmiem un, ja izmanto viendzinēja lidmašīnas, instrukcijas maršruta izvēlei, ievērojot tādu virsmu pieejamību, kur iespējama droša piespiedu nosēšanās.
- 8.1.5. Lidlauka un maršruta ekspluatācijas minimumu sniegšana un piemērošana.
- 8.1.6. Meteoroloģiskās informācijas interpretācija. Skaidrojošs materiāls par *MET* prognožu un *MET* ziņojumu atšifrēšanu, tostarp apstākļus raksturojošu izteicienu interpretāciju.
- 8.1.7. Pārvadājamā degvielas, eļļas un ūdens metanola daudzuma noteikšana. Metodes, ar kuru palīdzību lidojuma laikā nosaka un uzrauga līdzī vedamo degvielas, eļļas un ūdens metanola daudzumu. Šajā nodaļā jāiekļauj arī instrukcijas par lidmašīnā pārvadājamā šķidruma mērīšanu un sadali. Šādās instrukcijās jāņem vērā visi apstākļi, kas lidojumā var gadīties, tostarp pārplānošanas iespēja lidojuma laikā un viena vai vairāku lidmašīnas elektrības generatoru atteice. Jāapraksta arī sistēma degvielas un eļļas izmantošanas ierakstu veikšanai.
- 8.1.8. Masa un smaguma centrs. Vispārīgie masas un smaguma centra principi, tostarp:
- a) definīcijas;
 - b) masas un smaguma centra aprēķinu sagatavošanas un pieņemšanas metodes, procedūras un atbildība;
 - c) standarta un/vai faktiskās masas izmantošanas politika;
 - d) metode piemērojamās pasažieru, bagāžas un kravas masas noteikšanai;
 - e) piemērojamās pasažieru un bagāžas masas dažādiem ekspluatācijas veidiem un lidmašīnu tipiem;

- f) vispārīgas instrukcijas un informācija, kas vajadzīga dažādu izmantojamo masas un līdzsvara dokumentācijas veidu pārbaudei;
 - g) procedūras pēdējā brīža izmaiņām;
 - h) degvielas, eļļas un ūdens metanola īpatnējais svars; un
 - i) pasažieru izvietošanas politika/procedūras.
- 8.1.9. ATS lidojuma plāns. Gaisa satiksmes servisa lidojuma plāna sagatavošanas un iesniegšanas procedūras un atbildība. Starp faktoriem, kas jāņem vērā, ir kā atsevišķu, tā daudzkārtēju lidojumu plānu iesniegšanas veids.
- 8.1.10. Operatīvais lidojuma plāns. Operatīvā lidojuma plāna sagatavošanas un iesniegšanas procedūras un atbildība. Jāapraksta operatīvā lidojuma plāna izmantošana, tostarp jāsniedz pašlaik lietoto operatīvā lidojuma plāna formātu paraugi.
- 8.1.11. Eksploatanta lidmašīnas tehniskais žurnāls. Jāapraksta atbildība par eksploatanta lidmašīnas tehnisko žurnālu, kā arī tā lietošana, tostarp jāsniedz lietoto formātu paraugi.
- 8.1.12. Pārvadājamo dokumentu, veidlapu un papildu informācijas saraksts.
- 8.2. Instrukcijas par apkalpošanu uz zemes
- 8.2.1. Degvielas procedūras. Degvielas procedūru apraksts, tostarp:
- a) drošības pasākumi degvielas uzpildes un noliešanas laikā, tostarp kad darbojas APU vai kad darbojas turbo-dzinējs un ir ieslēgtas propellera bremzes;
 - b) degvielas uzpildīšana un noliešana laikā, kad pasažieri iekāpj lidmašīnā, ir lidmašīnā vai izkāpj no lidmašīnas; un
 - c) piesardzības pasākumi, lai novērstu degvielu sajaukšanu.
- 8.2.2. Lidmašīnas, pasažieru un kravas apkalpošanas procedūras saistībā ar drošību. Rīcības procedūru, ko izmanto pasažieru izvietošanā un pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas laikā, un lidmašīnas iekraušanas un izkraušanas laikā, apraksts. Tāpat jāapraksta arī citas procedūras, kuru nolūks ir panākt drošību, kamēr lidmašīna atrodas pie trapa. Rīcības procedūrās jābūt šādiem punktiem:
- a) bērni/zīdaiņi, slimi pasažieri un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
 - b) nepieļaujamu pasažieru, izsūtītu vai apcietinātu personu pārvadāšana;
 - c) rokas bagāžas pieļaujamais izmērs un svars;
 - d) priekšmetu iekraušana un nostiprināšana lidmašīnā;
 - e) īpašas kravas un kravas nodaļojumu klasifikācija;
 - f) zemes iekārtu novietošana;
 - g) lidmašīnas durvju ekspluatācija;
 - h) drošība uz trapa, tostarp ugunsdrošība, dzinēju izplūdes un iesūces zonas;
 - i) dzinēju iedarbināšana, procedūras aizbraukšanai no trapa un piebraukšanai pie tā, tostarp atpakaļ stumšanas un vilkšanas darbības;
 - j) lidmašīnu apkope; un
 - k) dokumenti un veidlapas attiecībā uz rīcību ar lidmašīnu;
 - l) vairāku pasažieru nosēdināšana vienā lidmašīnas sēdvietā.

- 8.2.3. Procedūras iekāpšanas atteikumam. Procedūras, lai nodrošinātu, ka personām, kas šķiet iereibušas vai kuru uzvedība vai fiziskais stāvoklis liecina, ka tās ir medikamentu iespaidā, izņemot medicīnas pacientus ar attiecīgu aprūpi, iekāpšanu atsaka. Tas neattiecas uz medicīnas pacientiem ar attiecīgu aprūpi.
- 8.2.4. Atlidošanas un ledus novēršanas pasākumi uz zemes. Atlidošanas un ledus novēršanas pasākumu politikas un procedūru apraksts lidmašīnām, kas atrodas uz zemes. Tajā ietver aprakstus par apledošanas un citu sārņu veidiem un iespaidu uz lidmašīnu, tai stāvēt, manevrējot pa zemi un paceļoties. Papildus jāapraksta izmantoto šķidrumu veidi, tostarp minot:
- a) patentētos vai komerciālos nosaukumus;
 - b) raksturīgās īpašības;
 - c) ietekmi uz lidmašīnas tehnisko veiktspēju;
 - d) efektivitātes laikus; un
 - e) drošības pasākumus lietošanas laikā.
- 8.3. Lidojumu procedūras
- 8.3.1. *VFR/IFR* politika. Politikas apraksts par to, kā atļauj veikt lidojumus saskaņā ar *VFR* vai pieprasa veikt lidojumus saskaņā ar *IFR*, vai vienu maina pret otru.
- 8.3.2. Navigācijas procedūras. Visu to navigācijas procedūru apraksts, kas attiecas uz ekspluatācijas veidu(-iem) un reģionu(-iem). Jāņem vērā:
- a) standarta navigācijas procedūras, tostarp tastatūras ievades neatkarīgu savstarpējo pārbaužu veikšanas politika, kur šī ievade ietekmē lidmašīnas lidojuma trajektoriju;
 - b) *MNPS* un *POLAR* navigācija un navigācija citos noteiktajos apgabalos;
 - c) *RNAV*;
 - d) pārplānošana lidojumā; un
 - e) procedūras sistēmu degradācijas gadījumā; un
 - f) *RVSM*.
- 8.3.3. Altimetra iestatīšanas procedūras, tostarp, vajadzības gadījumā,
- metriskā altimetrija un konvertēšanas tabulas,
- un
- *QFE* ekspluatācijas procedūras.
- 8.3.4. Augstuma brīdināšanas sistēmas procedūras.
- 8.3.5. Zemes tuvuma brīdināšanas sistēma/brīdināšanas sistēma sadursmes ar zemi novēršanai. Vajadzīgās procedūras un instrukcijas, lai novērstu sadursmi ar zemes reljefu kontrolēta lidojuma laikā, tostarp straujas augstuma samazināšanas ierobežojumi, atrodoties tuvu zemes virsmai (attiecīgās prasības mācībām ir iekļautas D.2.1).
- 8.3.6. *TCAS/ACAS* lietošanas politika un procedūras.
- 8.3.7. Degvielas kontroles politika un procedūras lidojuma laikā.

- 8.3.8. Nelabvēlīgi un potenciāli bīstami atmosfēras apstākļi. Procedūras ekspluatācijai nelabvēlīgos vai potenciāli bīstamos atmosfēras apstākļos un/vai procedūras, kā izvairīties no šādiem apstākļiem, tostarp:
- a) pērkona negaisi;
 - b) apledojuuma apstākļi;
 - c) turbulence;
 - d) pēkšņas vēja virziena un/vai stipruma maiņas;
 - e) reaktīvās gaisa plūsmas;
 - f) vulkānisko pelnu mākoņi;
 - g) spēcīgi nokrišņi;
 - h) smilšu vētras;
 - i) kalnu viļņi; un
 - j) būtiskas temperatūras svārstības.
- 8.3.9. Ierosinātā turbulence. Ierosinātās turbulences atdalīšanas kritēriji, ņemot vērā lidmašīnu tipus, vēju un skrejceļa izvietojumu.
- 8.3.10. Apkalpes locekļi savās darba vietās. Prasības apkalpes darbiniekiem ieņemt savas noteiktās darba vietas vai sēdvietas dažādās lidojuma fāzēs vai kad vien tas uzskatāms par vajadzīgu drošības interesēs, kā arī iekļaujot procedūras kontrolētai atpūtai pilotu kabīnē.
- 8.3.11. Drošības jostu lietošana apkalpei un pasažieriem. Prasības apkalpes locekļiem un pasažieriem lietot drošības jostas un/vai plecu siksnas dažādās lidojuma fāzēs vai kad vien tas uzskatāms par vajadzīgu drošības interesēs.
- 8.3.12. Iekļūšana pilotu kabīnē. Nosacījumi tādu personu iekļūšanai pilotu kabīnē, kas nav lidojumu apkalpes locekļi. Jāiekļauj arī politika attiecībā uz Iestādes inspektoru iekļūšanu.
- 8.3.13. Brīvo apkalpes sēdekļu izmantošana. Nosacījumi un procedūras brīvo apkalpes sēdekļu izmantošanai.
- 8.3.14. Apkalpes locekļu rīcībnespēja. Procedūras, kas jāievēro lidojumā apkalpes locekļu rīcībnespējas gadījumā. Jāiekļauj arī dažādu rīcībnespējas veidu piemēri un līdzekļi to atpazīšanai.
- 8.3.15. Salona drošības prasības. Procedūras, kurās ietilpst:
- a) salona sagatavošana lidojumam, prasības lidojuma laikā un sagatavošana pirms nosēšanās, tostarp procedūras salona un virtuvju nostiprināšanai;
 - b) procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažierus nosēdina vietās, kur avārijas evakuācijas vajadzības gadījumā viņi labāk varētu palīdzēt, nevis kavēt evakuāciju no lidmašīnas;
 - c) procedūras, kas jāievēro pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas laikā; un
 - d) procedūras degvielas uzpildei/noliešanai laikā, kad pasažieri iekāpj lidmašīnā, atrodas tajā vai izkāpj no tās;
 - e) smēķēšana lidmašīnā.
- 8.3.16. Pasažieru instruktāžas procedūras. Pasažieru instruktāžas saturs, līdzekļi un laiks saskaņā ar OPS 1.285.
- 8.3.17. Procedūras lidmašīnām, ko ekspluatē ar nepieciešamajām kosmiskās vai saules radiācijas noteikšanas ierīcēm. Procedūras kosmiskās vai saules radiācijas noteikšanas ierīču lietošanai un to rādījumu reģistrēšanai, tostarp darbības, ko veic, ja tiek pārsniegtas darbības rokasgrāmatā noteiktās robežvērtības. Papildus arī procedūras, tostarp ATS procedūras, kas jāievēro gadījumos, ja pieņem lēmumu nolaisties vai mainīt maršrutu.

- 8.3.18. Autopilota un autojaudas izmantošanas politika.
- 8.4. Eksploatācija visos laika apstākļos. Ar eksploatāciju visos laika apstākļos saistīto eksploatācijas procedūru apraksts (sk. arī OPS D un E apakšsadaļu).
- 8.5. *ETOPS*. *ETOPS* eksploatācijas procedūru apraksts.
- 8.6. Minimālā ierīču komplekta un konfigurācijas noviržu saraksta(-u) lietošana.
- 8.7. Nekomerciālie lidojumi. Procedūras un ierobežojumi:
- mācību lidojumiem;
 - izmēģinājuma lidojumiem;
 - piegādes lidojumiem;
 - pārtransportēšanas lidojumiem;
 - demonstrācijas lidojumiem; un
 - pozicionēšanas lidojumiem, tostarp norādot, kādas personas var pārvadāt šādos lidojumos.
- 8.8. Prasības attiecībā uz skābekli.
- 8.8.1. Skaidrojums par apstākļiem, kādos jānodrošina un jāizmanto skābeklis.
- 8.8.2. Prasības attiecībā uz skābekli, kas vajadzīgs:
- lidojumu apkalpei;
 - salona apkalpei; un
 - pasāžieriem.
9. BĪSTAMAS KRAVAS UN IEROČI
- 9.1. Informācija, instrukcijas un vispārīgi norādījumi par bīstamu kravu transportēšanu, tostarp:
- eksploatanta politika attiecībā uz bīstamu priekšmetu transportēšanu;
 - norādījumi par bīstamu kravu pieņemšanu, marķēšanu, pārvietošanu, izvietošanu un nodalīšanu;
 - īpašas paziņošanas prasības nelaimes gadījuma vai atgadījumā, pārvadājot bīstamas kravas;
 - procedūras reaģēšanai avārijas situācijās, kurās iesaistītas bīstamas kravas;
 - visa iesaistītā personāla pienākumi saskaņā ar OPS 1.1215; un
 - instrukcijas par eksploatanta darbinieku pārvadāšanu.
- 9.2. Nosacījumi, saskaņā ar kuriem var pārvadāt ieročus, kaujas municiju un sporta ieročus.
10. DROŠĪBA
- 10.1. Drošības instrukcijas un norādījumi, kas nav konfidenciāli un kuros jāiekļauj eksploatācijas personāla pilnvaras un atbildība. Jāietver arī politika un procedūras par rīcību, ja lidmašīnā tiek veikti tādi noziegumi kā nelikumīga iejaukšanās, sabotāža, spridzināšanas draudi un gaisa pirātisms, kā arī par ziņošanu par šiem noziegumiem.
- 10.2. Preventīvu drošības pasākumu un mācību apraksts.

Piezīme. Atsevišķas drošības instrukciju un norādījumu daļas var būt konfidenciālas.

11. RĪCĪBA ATGADĪJUMU LAIKĀ, INFORMĒŠANA UN ZIŅOŠANA PAR TIEM

Procedūras rīcībai atgadījumu laikā, informēšanai un ziņošanai par tiem. Šajā sadaļā jāiekļauj:

- a) atgadījumu definīcijas un visu iesaistīto personu konkrētā atbildība;
- b) veidlapu, ko izmanto, lai ziņotu par dažādiem atgadījumiem, attēli (vai pašu veidlapu kopijas), instrukcijas par to aizpildīšanu, adreses, kurp tās būtu jāšūta, un šīm darbībām atvēlētais laiks;
- c) ja notiek nelaimes gadījums, apraksti par to, kādas aviokompānijas nodaļas, iestādes un citas organizācijas ir jāinformē, kā tas jā dara un kādā secībā;
- d) procedūras gaisa satiksmes apkalpošanas dienestu vienību mutiskai informēšanai par starpgadījumiem, kas saistīti ar ACAS RA, putnu draudiem un bīstamiem apstākļiem;
- e) procedūras rakstisku ziņojumu iesniegšanai par gaisa satiksmes starpgadījumiem, ACAS RA, sadursmēm ar putniem, starpgadījumiem vai nelaimes gadījumiem ar bīstamām kravām un par nelikumīgu iejaukšanos;
- f) ziņošanas procedūras, lai nodrošinātu atbilstību OPS 1.085 b) apakšpunktam un 1.420. Šajās procedūrās jāiekļauj ar iekšējo drošību saistītas ziņošanas procedūras, kas jāievēro apkalpes locekļiem un kas ir izstrādātas, lai nodrošinātu, ka kapteini nekavējoties informē par jebkuru starpgadījumu, kas ir apdraudējis vai būtu varējis apdraudēt drošību lidojumu laikā, un ka viņam sniedz visu būtisko informāciju.

12. GAISA NOTEIKUMI

Gaisa noteikumi, tostarp:

- a) vizuālo un instrumentālo lidojumu noteikumi;
- b) gaisa noteikumu teritoriālā piemērošana;
- c) sakaru procedūras, tostarp COM atteices procedūras;
- d) ar civilo lidmašīnu pārtveršanu saistītā informācija un instrukcijas;
- e) apstākļi, kādos jāveic pastāvīga radio uzraudzība;
- f) signāli;
- g) ekspluatācijā izmantojamā laika atskaites sistēmas;
- h) ATC atļaujas, lidojuma plāna stingra ievērošana un ziņojumi par atrašanās vietu;
- i) vizuālie brīdinājuma signāli lidmašīnām, kas bez atļaujas lido ierobežotā, aizliegtā vai bīstamā lidojumu zonā vai tuvojas tai;
- j) procedūras pilotiem, kas redz nelaimes gadījumu vai uztver pārraidītus briesmu signālus;
- k) zemes/gaisa vizuālie kodi, kas jālieto dzīvi palikušajiem, signalizācijas līdzekļu apraksts un lietošana; un
- l) briesmu un avārijas signāli.

13. NOMA

Nomas ekspluatācijas pasākumu, ar to saistīto procedūru un vadības atbildības apraksts.

B. LIDMAŠĪNAS EKSPLUATĀCIJAS JAUTĀJUMI, KAS SAISTĪTI AR KONKRĒTO TIPU

Ņemot vērā atšķirības starp tipiem un tipu variantiem, ir sadaļas ar šādiem virsrakstiem.

0. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA UN MĒRVIENĪBAS

- 0.1. Vispārīga informācija (piem., lidmašīnas gabarīti), tostarp apraksts par mērvienībām, ko izmanto attiecīgā lidmašīnas tipa ekspluatācijā, un konvertēšanas tabulas.

1. IEROBEŽOJUMI

- 1.1. Sertificēto ierobežojumu un piemērojamo ekspluatācijas ierobežojumu apraksts, tostarp:

- a) sertifikācijas statuss (piemēram, CS-23, CS-25, ICAO 16. pielikums (CS-36 un CS-34) utt.);
- b) pasažieru sēdvietu konfigurācija katrai lidmašīnai, tostarp grafiskais attēlojums;
- c) apstiprinātie ekspluatācijas veidi (piem., *VFR/IFR*, *CAT II/III* kategorija, *RNP* tips, lidojums zināmos apļedojuma apstākļos utt.);
- d) apkalpes sastāvs;
- e) masa un smaguma centrs;
- f) ātruma ierobežojumi;
- g) lidojuma režīmu diapazons(-i);
- h) vēja radīti ierobežojumi, tostarp ekspluatācija uz piesārņotiem skrejceļiem;
- i) tehnisko raksturojumu ierobežojumi piemērojamajai konfigurācijai;
- j) skrejceļa slīpums;
- k) ierobežojumi uz slapjiem vai piesārņotiem skrejceļiem;
- l) lidmašīnas korpasa piesārņojums; un
- m) sistēmu ierobežojumi.

2. PARASTĀS PROCEDŪRAS

- 2.1. Apkalpei uzticētās parastās procedūras un pienākumi, attiecīgās kontrolkartes, kontrolkaršu izmantošanas sistēma un paziņojums par vajadzīgajām koordinācijas procedūrām starp lidojumu apkalpi un salona apkalpi. Jāiekļauj šādas parastās procedūras un pienākumi:

- a) pirms lidojuma;
- b) pirms izlidošanas;
- c) altimetra iestatīšana un pārbaude;
- d) manevrēšana uz zemes, pacelšanās un augstuma uzņemšana;
- e) trokšņa samazināšana;
- f) kreisēšana un augstuma samazināšana;
- g) glisāde, sagatavošanās, lai nosēstos, un instruktāža;
- h) *VFR* glisāde;
- i) instrumentālā glisāde;
- j) vizuālā glisāde un riņķošana;

- k) pārtraukta glisāde (aiziešana nākamajā riņķī);
- l) parasta nosēšanās;
- m) pēc nosēšanās; un
- n) ekspluatācija uz slapjiem un piesārņotiem skrejceļiem.

3. ĀRKĀRTAS UN AVĀRIJAS PROCEDŪRAS

3.1. Apkalpei uzticētās ārkārtas un avārijas procedūras un pienākumi, attiecīgās kontrolkartes, kontrolkaršu izmantošanas sistēma un paziņojums par vajadzīgajām koordinācijas procedūrām starp lidojumu apkalpi un salona apkalpi. Jāiekļauj šādas ārkārtas un avārijas procedūras un pienākumi:

- a) apkalpes rīcībnespēja;
- b) rīcība uguns vai dūmu gadījumā;
- c) lidojums, ja pilnīgi vai daļēji zaudēta hermetizācija;
- d) konstrukcijas ierobežojumu pārsniegšana, piemēram, nosēšanās, ja lidmašīnas svars pārsniedz atļauto;
- e) kosmiskās radiācijas ierobežojumu pārsniegšana;
- f) zibens trāpījumi;
- g) saziņa briesmu gadījumā un ATC brīdināšana par avārijas situāciju;
- h) dzinēja atteice;
- i) sistēmu atteices;
- j) norādījumi lidojuma maršruta maiņai nopietnas tehniskās atteices gadījumā;
- k) zemes tuvošanās brīdinājums;
- l) TCAS brīdinājums;
- m) pēkšņas vēja virziena un/vai stipruma maiņas; un
- n) avārijas nosēšanās uz zemes/uz ūdens; un
- o) procedūras neparedzētiem atgadījumiem izlidošanas laikā.

4. TEHNISKIE RAKSTUROJUMI

4.0. Tehniskos raksturojumus nodrošina tādā formā, lai tos varētu izmantot bez grūtībām.

4.1. Tehnisko raksturojumu dati. Jāiekļauj tehnisko raksturojumu materiāli, kas nodrošina atbilstību OPS 1 F, G, H un I apakšsadaļā izklāstītajām tehnisko raksturojumu prasībām, lai varētu noteikt:

- a) pacelšanās augstuma uzņemšanas ierobežojumus – masa, augstums, temperatūra;
- b) pacelšanās laukuma garumu (sauss, slapjš, piesārņots);
- c) tīrās lidojuma trajektorijas datus šķēršļu pārvarēšanas aprēķināšanai vai, ja piemērojams, pacelšanās lidojuma trajektoriju;
- d) gradienta zudumus, strauji uzņemot augstumu, vienlaikus sasveroties uz sāniem;
- e) augstuma uzņemšanas ierobežojumus maršrutā;
- f) augstuma uzņemšanas ierobežojumus glisādē;

- g) augstuma uzņemšanas ierobežojumus nosēšanās fāzē;
 - h) nosēšanās aukuma garumu (saus, slapjš, piesārņots), tostarp sistēmas vai ierīces atteices sekas lidojumā, ja tas ietekmē nosēšanās distanci;
 - i) bremžu absorbētās enerģijas ierobežojumus; un
 - j) dažādām lidojuma fāzēm piemērojamos ātrumus (ņemot vērā arī slapjus vai piesārņotus skrejceļus).
- 4.1.1. Papildu dati par lidojumiem apledošanas apstākļos. Jāiekļauj jebkuri sertificēti tehniskie raksturlielumi, kas saistīti ar pieļaujamo konfigurāciju vai novirzi no konfigurācijas, piemēram, nestrādājošu pretslidēšanas ierīci.
- 4.1.2. Ja apstiprinātājā lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā nav iekļauti attiecīgajai tehnisko raksturojumu klasei noteiktie tehnisko raksturojumu dati, jāiekļauj citi lestadēi pieņemami dati. Kā alternatīva darbības rokasgrāmatā var būt norāde uz citiem lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļautiem apstiprinātiem datiem, ja šādus datus, vis ticamāk, neizmanto bieži vai avārijas gadījumos.
- 4.2. Papildu tehnisko raksturojumu dati. Papildu tehnisko raksturojumu dati, ja piemērojams, tostarp:
- a) augstuma uzņemšanas gradienti ar visiem strādājošiem dzinējiem;
 - b) lejupslīdes dati;
 - c) apledošanas novēršanas un pretapledošanas šķidrumu ietekme;
 - d) lidojums ar izlaistu šasiju;
 - e) lidmašīnām ar 3 vai vairāk dzinējiem, pārtransportēšanas lidojumi ar vienu nestrādājošu dzinēju; un
 - f) lidojumi, ko veic saskaņā ar CDL nosacījumiem.
5. LIDOJUMA PLĀNOŠANA
- 5.1. Pirmslidojuma un lidojuma plānošanai nepieciešamie dati un instrukcijas, tostarp tādi faktori kā noteiktie ātruma un dzinēja režīmi. Ja piemērojams, jāiekļauj procedūras ekspluatācijai ar nestrādājošu(-iem) dzinēju(-iem), *ETOPS* (jo īpaši kreisēšanas ātrumam ar vienu nestrādājošu dzinēju un maksimālajam attālumam līdz piemērotam lidlaukam saskaņā ar OPS 1.245) un lidojumiem uz izolētiem lidlaukiem.
- 5.2. Metode vajadzīgā degvielas daudzuma aprēķināšanai dažādiem lidojuma posmiem saskaņā ar OPS 1.255.
- 5.3. Tehnisko raksturojumu dati *ETOPS* ārkārtas degvielas rezervju un ekspluatācijas apgabala vajadzībām, ieskaitot pieņemamus datus, lai pamatotu ārkārtas degvielas rezervju un ekspluatācijas apgabala aprēķinu, kas pamatots uz apstiprinātiem lidmašīnas tehnisko parametru datiem. Vajadzīgi šādi dati:
- a) detalizēti tehniskie parametri ar nedarbojošos dzinēju(-iem), iekļaujot degvielas plūsmu standarta un nestandarta atmosfēras apstākļos un izsakot kā gaisa ātruma un dzinēja režīma funkciju, pēc vajadzības sniedzot informāciju par:
 - i) lejupslīdes datiem (iekļaujot tiros darbības rādītājus), attiecīgos gadījumos sk. OPS 1.505;
 - ii) kreisēšanas augstumiem, ieskaitot kreisēšanu 10 000 pēdu augstumā;
 - iii) gaidīšanas režīmu;
 - iv) augstuma sasniegšanas spēju (iekļaujot tiros darbības rādītājus); un
 - v) pārtrauktām glisādēm;
 - b) detalizēti tehniskie parametri, darbojoties visiem dzinējiem, ieskaitot nominālās degvielas plūsmas datus standarta un nestandarta atmosfēras apstākļos un izsakot kā gaisa ātruma un dzinēja režīma funkciju, pēc vajadzības sniedzot informāciju par:
 - i) kreisēšanu (kreisēšanas augstumi, ieskaitot kreisēšanu 10 000 pēdu augstumā); un
 - ii) gaidīšanas režīmu;

- c) dati par jebkuriem citiem apstākļiem saistībā ar *ETOPS* ekspluatāciju, kas var radīt būtisku tehnisko rādītāju pasliktināšanos, piemēram, lidmašīnas neaizsargāto virsmu apledošana, dinamiskās plūsmas gaisa spiediena turbīnas (*RAT*) iedarbināšanos, vilkmes pretēja virziena režīma iedarbināšanās utt.

Augstums, gaisa ātrums, vilkmes režīms un degvielas plūsma, ko izmanto, nosakot *ETOPS* ekspluatācijas apgabalu katrai korpusa–dzinēja kombinācijai, jāizmanto, demonstrējot brīvo attālumu starp reljefu un šķēršļiem saskaņā ar šiem noteikumiem.

6. MASA UN LĪDZSVARS

Instrukcijas un dati masas un līdzsvara aprēķināšanai, arī:

- a) aprēķinu sistēma (piem., indeksu sistēmu);
- b) informācija un instrukcijas masas un līdzsvara dokumentēšanai, tostarp rakstot ar roku un ģenerējot ar datoru;
- c) dažādu ekspluatanta izmantoto tipu, variantu vai atsevišķu lidmašīnu masas un smaguma centra ierobežojumi; un
- d) sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais smaguma centrs vai indekss.

7. IEKRAUŠANA

Procedūras un nosacījumi kravas iekraušanai un nostiprināšanai lidmašīnā.

8. KONFIGURĀCIJAS NOVIRZES SARAKSTS

Konfigurācijas novirzes saraksts(-i) (*CDL*), ja to nodrošinājis izgatavotājs, ņemot vērā ekspluatējamo lidmašīnu tipus un variantus, tostarp procedūras, kas jāievēro, ja lidmašīnu nosūta lidojumā saskaņā ar tās *CDL* nosacījumiem.

9. MINIMĀLĀS IERĪČU KOMPLEKTĀCIJAS SARAKSTS

Minimālās ierīču komplektācijas saraksts (*MEL*), ņemot vērā ekspluatējamo lidmašīnu tipus un variantus un ekspluatācijas veidu(s)/reģionu(s). *MEL* jāiekļauj navigācijas ierīces un jāņem vērā vajadzīgie tehniskie raksturlielumi maršrutā un ekspluatācijas reģionā.

10. IZDZĪVOŠANAS UN AVĀRIJAS IERĪCES, TOSTARP SKĀBEKLIS

- 10.1. Veicamajos maršrutos līdzī vedamo izdzīvošanas ierīču saraksts un procedūras ierīču tehniskās funkcionalitātes pārbaudei pirms pacelšanās. Jāiekļauj arī instrukcijas attiecībā uz izdzīvošanas un avārijas ierīču atrašanās vietu, pieejamību un lietošanu un ar to saistītās kontrolkartes.
- 10.2. Vajadzīgā skābekļa apjoma un pieejamā daudzuma noteikšanas procedūra. Jāņem vērā lidojuma profils, pasažieru skaits un iespējamā salona dehermetizācija. Informācijai jābūt tādā formā, lai to varētu izmantot bez grūtībām.

11. AVĀRIJAS EVAKUĀCIJAS PROCEDŪRAS

- 11.1. Instrukcijas par sagatavošanos avārijas evakuācijai, tostarp apkalpes koordinācija un avārijas pienākumu sadale.
- 11.2. Avārijas evakuācijas procedūras. Visu apkalpes locekļu pienākumu apraksts ātrai lidmašīnas evakuācijai un rīcībai ar pasažieriem, ja veic piespiedu nosēšanos uz zemes vai ūdens vai citos avārijas gadījumos.

12. LIDMAŠĪNAS SISTĒMAS

Lidmašīnas sistēmu, attiecīgo vadības ierīču un indikāciju, un ekspluatācijas instrukciju apraksts.

C. MARŠRUTA UN LIDLAIKU INSTRUKCIJAS UN INFORMĀCIJA

1. Ar sakariem, navigāciju un lidlaukiem saistītās instrukcijas un informācija, tostarp minimālie lidojuma līmeņi un augstumi katram veicamajam maršrutam un ekspluatācijas minimumi katram lidlaukam, kuru plānots izmantot, tostarp:
 - a) minimālais lidojuma līmenis/augstums;
 - b) ekspluatācijas minimumi izlidošanai, galamērķim un rezerves lidlaukiem;
 - c) sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi;
 - d) skrejceļa dati un lidlauka iekārtas;
 - e) glisādes, aiziešanas nākamajā riņķī un izlidošanas procedūras, tostarp trokšņa samazināšanas procedūras;
 - f) COM atteices procedūras;
 - g) meklēšanas un glābšanas iespējas apvidū, virs kura lidmašīnai jālido;
 - h) lidmašīnā līdzī vedamo aeronavigācijas karšu apraksts saistībā ar lidojuma tipu un veicamo maršrutu, tostarp metodes to derīguma pārbaudei;
 - i) aeronavigācijas informācijas un MET pakalpojumu pieejamība;
 - j) COM/NAV procedūras lidojumā;
 - k) lidlauku iedalījums kategorijās saistībā ar lidojumu apkalpes kompetences kvalifikāciju;
 - l) īpašie lidlauku ierobežojumi (tehnisko raksturlielumu ierobežojumi un ekspluatācijas procedūras).

D. MĀCĪBAS

1. Mācību un pārbažu programmas visam ekspluatācijas personālam, kas norikots ekspluatācijas pienākumu veikšanai saistībā ar lidojuma sagatavošanu un/vai veikšanu.
2. Mācību un pārbažu programmās jāiekļauj:
 - 2.1. lidojumu apkalpei – visi E un N apakšsadaļā noteiktie attiecīgie punkti;
 - 2.2. salona apkalpei – visi O apakšsadaļā noteiktie attiecīgie punkti;
 - 2.3. attiecīgajam ekspluatācijas personālam, tostarp apkalpes locekļiem:
 - a) visi R apakšsadaļā noteiktie attiecīgie punkti (bīstamu kravu pārvadājumi ar gaisa transportu); un
 - b) visi S apakšsadaļā noteiktie attiecīgie punkti (aviācijas drošība);
 - 2.4. ekspluatācijas personālam, kas nav apkalpes sastāvā (piem., dispečers, apkalpojošais personāls uz zemes utt.), – visi citi OPS noteiktie attiecīgie punkti, kas attiecas uz viņu pienākumiem.
3. Procedūras.
 - 3.1. Mācību un pārbažu procedūras.
 - 3.2. Procedūras, kas jāpiemēro, ja personāls nerasniedz vai neuztur noteiktos standartus.
 - 3.3. Procedūras, lai nodrošinātu, ka ārkārtas vai avārijas situācijas, kurās jāpiemēro daļa vai visas ārkārtas vai avārijas situāciju procedūras un IMC apstākļu imitēšana ar mākslīgiem līdzekļiem, netiek imitētas komerciālos gaisa transporta lidojumos.
4. Glabājamo dokumentu un dokumentu glabāšanas ilguma apraksts (sk. OPS 1.1065 1. pielikumu).

OPS 1.1065 1. pielikums

Dokumentu saglabāšanas ilgums

Ekspluatants nodrošina, ka turpmāk norādīto informāciju/dokumentus uzglabā pieņemamā veidā, lai tie būtu pieejami Iestādei turpmāk tabulā norādītajos laikposmos.

Piezīme. Papildu informācija attiecībā uz tehnisko apkopju dokumentāciju ir M daļā M.A.306. c) punktā – Ekspluatanta tehniskais žurnāls.

1. tabula

Informācija, ko izmanto lidojuma sagatavošanai un izpildei

Informācija, ko izmanto lidojuma sagatavošanai un izpildei, kā noteikts OPS 1.135	
Operatīvais lidojuma plāns	3 mēneši
Lidmašīnas tehniskais borta žurnāls	36 mēneši pēc pēdējā veiktā ieraksta saskaņā ar M daļas M.A.306. c) punktu
Maršrutam specifiska NOTAM/AIS instruktāžas dokumentācija, ja to ir rediģējis ekspluatants	3 mēneši
Svara un līdzsvara dokumentācija	3 mēneši
Paziņojums par īpašām kravām, tostarp rakstveida informācija kapteinim par bīstamām kravām	3 mēneši

2. tabula

Ziņojumi

Ziņojumi	
Lidojuma žurnāls	3 mēneši
Lidojumu ziņojums(-i) ar detalizētu informāciju par visiem atgadījumiem, kā noteikts OPS 1.420, vai par jebkuru notikumu, par ko kapteinis uzskata par nepieciešamu sniegt ziņojumu/veikt ierakstu	3 mēneši
Ziņojumi par darba laika pārsniegšanu un/vai atpūtas periodu saīsināšanu	3 mēneši

3. tabula

Lidojumu apkalpes ieraksti

Lidojumu apkalpes ieraksti	
Lidojuma, darba un atpūtas laiks	15 mēneši
Apliecība	Tik ilgi, cik lidojumu apkalpes loceklis izmanto apliecības privilēģijas darbā pie ekspluatanta
Pārejas mācības un pārbaude	3 gadi
Kapteiņa kursi (tostarp pārbaude)	3 gadi
Periodiskās mācības un pārbaudes	3 gadi
Mācības un pārbaude darbībai jebkurā pilota sēdvietā	3 gadi
Nesenā pieredze (atsauce uz OPS 1.970)	15 mēneši
Maršruta un lidlauka kompetence (atsauce uz OPS 1.975)	3 gadi
Mācības un kvalifikācija specifisku ekspluatācijas darbību veikšanai, ja to paredz OPS (piemēram, ETOPS CAT II/III darbības)	3 gadi
Piemērojamos gadījumos mācības par bīstamām kravām	3 gadi

4. tabula

Salona apkalpes ieraksti

Salona apkalpes ieraksti	
Lidojuma, darba un atpūtas laiks	15 mēneši
Sākotnējās mācības, pārejas un atšķirību mācības (tostarp pārbaudes)	Kamēr salona apkalpes loceklis strādā pie ekspluatanta
Periodiskās mācības un atsvaidzināšana (tostarp pārbaudes)	Līdz 12 mēnešiem pēc tam, kad salona apkalpes loceklis ir beidzis strādāt pie ekspluatanta
Piemērojamajos gadījumos mācības par bīstamām kravām	3 gadi

5. tabula

Pārējā ekspluatācijas personāla ieraksti

Pārējā ekspluatācijas personāla ieraksti	
Pārējā ekspluatācijas personāla, kam OPS paredz apstiprinātu mācību programmu, mācību/kvalifikācijas ieraksti	Divu pēdējo mācību ieraksti

6. tabula

Citi ieraksti

Citi ieraksti	
Ieraksti par kosmiskā un Saules starojuma devu	Līdz 12 mēnešiem pēc tam, kad apkalpes loceklis ir beidzis strādāt pie ekspluatanta
Kvalitātes pārvaldības sistēmas ieraksti	5 gadi
Bīstamo kravu transporta dokuments	3 mēneši pēc lidojuma beigām
Bīstamo kravu pieņemšanas kontrolesaraksts	3 mēneši pēc lidojuma beigām

Q APAKŠSADAĻA

LIDOJUMU UN DARBA LAIKA IEROBEŽOJUMI UN ATPŪTAS PRASĪBAS

OPS 1.1090

Mērķis un darbības sfēra

1. Eksploatants apkalpes locekļiem nosaka lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas grafiku (FTL).
2. Eksploatants nodrošina to, ka attiecībā uz visiem tā lidojumiem:
 - 2.1. lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas grafiks atbilst:
 - a) gan šīs apakšsadaļas noteikumiem, gan
 - b) jebkuriem papildu noteikumiem, ko piemēro Iestāde saskaņā ar šīs apakšsadaļas noteikumiem drošības uzturēšanai;
 - 2.2. lidojumi tiek plānoti tā, lai iekļautos pieļaujamajā lidojumu darba laika periodā, ņemot vērā laiku, kāds nepieciešams pienākumu veikšanai pirms izlidošanas, pašam lidojumam, kā arī atgriezes laiku;
 - 2.3. darba slodzes sarakstus sagatavo un publicē pietiekami laicīgi, lai dotu apkalpes locekļiem iespēju plānot atbilstošu atpūtu.
3. Eksploatanta atbildība
 - 3.1. Eksploatants katram apkalpes loceklim nosaka mājas bāzes vietu.
 - 3.2. Eksploatants apzinās un izprot saistību starp lidojumu pienākumu veikšanas periodu biežumu un raksturu un atpūtas periodiem un pienācīgi ņem vērā kumulatīvo efektu, kas rodas, ja ilgstoši veic darba pienākumus ar minimāliem atpūtas brīžiem.
 - 3.3. Eksploatants nosaka darba laika modeli, kurā izvairās no tādas nevēlamas prakses kā darbs pārmaiņus dienā un naktī, vai arī tādas pienākumu sadales apkalpes locekļiem, kurā nopietni tiek traucēts iedibinātais miega/darba režīms.
 - 3.4. Eksploatants plāno vietējās brīvdienas un par to laikus paziņo apkalpes locekļiem.
 - 3.5. Eksploatants nodrošina, ka atpūtas periodi ir pietiekami ilgi, lai apkalpes locekļi varētu pārvarēt nostrādātā darba ietekmi un būtu labi atpūtušies līdz nākamā lidojumu darba laika perioda sākumam.
 - 3.6. Eksploatants nodrošina, ka lidojumu darba laika periodus plāno tā, lai apkalpes locekļiem nevienu brīdi neiestātos pārgurums un lai viņi vienmēr varētu strādāt pietiekami augstā drošības līmenī.
4. Apkalpes locekļa pienākumi
 - 4.1. Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt savus pienākumus lidmašīnā, ja viņš/viņa jūtas nevesels(-a) vai apzinās, ka ir vai, iespējams, būs tik noguris(-usi), ka tas varētu ietekmēt lidojuma drošību.
 - 4.2. Apkalpes locekļiem optimāli jāizmanto atpūtai dotās iespējas un vietas un pienācīgi jāplāno un jāizmanto savi atpūtas periodi.
5. Civilās aviācijas iestāžu pienākumi
 - 5.1. Atkāpes
 - 5.1.1. Ievērojot 8. panta noteikumus, Iestāde var atļaut atkāpes no šīs apakšsadaļas prasībām saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem un procedūrām attiecīgajās dalībvalstīs un apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm.

- 5.1.2. Katram ekspluatantam, izmantojot savu ekspluatācijas pieredzi un ņemot vērā citus attiecīgus faktorus, tādus kā šibrīža zinātnes atziņas, jāpierāda Iestādei, ka tā lūgums atļaut atkāpes nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni.

Līdz ar šādām atkāpēm, ja vajadzīgs, veic piemērotus kompensācijas pasākumus.

OPS 1.1095

Definīcijas

Šajā regulā ir spēkā šādas definīcijas:

1.1. Palielināta lidojumu apkalpe

Lidojumu apkalpe, kurā ir vairāk locekļu nekā lidmašīnas ekspluatācijai noteiktais minimums un kurā katrs lidojumu apkalpes loceklis var atstāt savu darba vietu un būt aizstāts ar citu atbilstoši kvalificētu lidojumu apkalpes locekli.

1.2. Lidojuma laiks

Laiks no brīža, kad lidmašīna uzsāk kustību lidojuma veikšanai, līdz brīdim, kad tā apstājas paredzētajā stāvvietā un visi dzinēji vai propelleri tiek izslēgti.

1.3. Pārtraukums

No pienākumu izpildes brīvs laika periods, kas ir mazāks par atpūtas laiku un tiek ieskaitīts darba laikā.

1.4. Darbs

Jebkurš uzdevums, kas jāveic apkalpes loceklim saistībā ar AOC turētāja komercdarbību. Iestāde nosaka, vai un kādā mērā dežūras laiku rezervē uzskata par darbu, ja vien šajā regulā nav paredzēti konkrēti noteikumi.

1.5. Summārais darba laiks

Laika periods, kas sākas, kad ekspluatants liek apkalpes loceklim sākt pienākumu veikšanu, un beidzas, kad apkalpes loceklis ir brīvs no jebkuru pienākumu veikšanas.

1.6. Lidojumu darba laiks

Lidojumu darba laiks (*FDP*) ir jebkurš laikposms, kad persona strādā gaisa kuģī kā tā apkalpes loceklis. *FDP* sākas, kad ekspluatants liek apkalpes loceklim pieteikties uz lidojumu vai lidojumu sēriju, un beidzas tā pēdējā lidojuma beigās, kurā apkalpes loceklis ir veicis pienākumus lidojumā.

1.7. Bāze

Ekspluatanta noteikta atrašanās vieta apkalpes loceklim, no kuras apkalpes loceklis parasti sāk un kurā parasti beidz summāro darba laiku vai summāro darba laiku sēriju, un kur ekspluatants parasti neatbild par attiecīgā apkalpes locekļa izmitināšanu.

1.8. Vietējā diena

24 stundu periods, kas sākas pulksten 00.00 pēc vietējā laika.

1.9. Vietējā nakts

8 stundu periods starp pulksten 22.00 un 08.00 pēc vietējā laika.

1.10. Viena brīvdiena bez pienākumu izpildes

Viena brīvdiena ietver divas vietējās nakts. Atpūtas periodu var iekļaut kā daļu no brīvdienas.

1.11. Strādājošs apkalpes loceklis

Apkalpes loceklis, kas veic pienākumus gaisa kuģī lidojuma laikā vai jebkurā lidojuma daļā.

1.12. Pozicionēšana

Nestrādājoša apkalpes locekļa pārvietošana no vienas vietas uz otru saskaņā ar ekspluatanta rīkojumu, izņemot ceļā pavadīto laiku. Ceļā pavadīto laiku definē kā:

- laiku no mājām līdz noteiktajai pieteikšanās vietai un pretējā virzienā,
- laiku vietējai pārceļšanai no atpūtas vietas līdz pienākuma izpildes sākšanai un *vice versa*.

1.13. Atpūtas periods

Nepārtraukts un noteikts laika periods, kurā apkalpes loceklim nav jāveic nekādi pienākumi un nav jābūt lidostas rezervē.

1.14. Dežūras laiks rezervē

Noteikts laika periods, kurā ekspluatants prasa, lai apkalpes loceklis būtu pieejams saņemot norīkojumu doties lidojumā, tikt pozicionēts vai veikt citus pienākumus bez atpūtas perioda starpā.

1.15. Diennakts vispavājinātākā līmeņa logs (WOCL)

Diennakts vispavājinātākā līmeņa logs (WOCL) ir laiks starp pulksten 02.00 un 05.59. Trīs laika zonu joslā WOCL attiecas uz mājas bāzes vietas laiku. Ārpus šīm trim laika zonām WOCL attiecas uz mājas bāzes vietas laiku pirmajās 48 stundās un pēc tam – uz vietējo laiku.

OPS 1.1100

Lidojumu un darba laika ierobežojumi

1.1. Uzkrātās darba laika stundas

Ekspluatants nodrošina, ka kopējie darba laika periodi, kam apkalpes loceklis ir norīkots, nepārsniedz:

- a) 190 darba stundas jebkurās 28 secīgās dienās, pēc iespējas vienmērīgāk sadalītas visā šajā periodā; un
- b) 60 darba stundas jebkurās 7 secīgās dienās.

1.2. Ierobežojums attiecībā uz kopējo lidojuma laiku

Ekspluatants nodrošina, lai kopējais lidojuma laiks, kurā apkalpes loceklis ir norīkots kā strādājošs apkalpes loceklis, nepārsniedz:

- a) 900 lidojuma laika stundas kalendārajā gadā;
- b) 100 lidojuma laika stundas jebkurās 28 secīgās dienās.

OPS 1.1105

Maksimālais lidojumu darba laika periods (FDP) dienā

- 1.1. Šis OPS neattiecas uz ekspluatāciju ar vienīgo pilotu un uz neatliekamās medicīniskās palīdzības lidojumiem.
- 1.2. Ekspluatants nosaka pieteikšanās laiku, kas reāli atspoguļo laiku pienākumu veikšanai uz zemes saistībā ar drošības pasākumiem, kā apstiprinājusi Iestāde.

- 1.3. Maksimālais bāzes *FDP* dienā ir 13 stundas.
- 1.4. Šīs 13 stundas saīsina par 30 minūtēm par katru sektoru, sākot no trešā sektora, maksimālajam samazinājumam nepārsniedzot divas stundas.
- 1.5. Ja *FDP* sākas *WOCL* laikā, 1.3. un 1.4. punktā noteiktos maksimumus samazina par 100 % tā laika, kas bijis *WOCL*, tomēr ne vairāk kā par divām stundām. Ja *FDP* beidzas *WOCL* laikā vai to pilnībā ietver, 1.3. un 1.4. punktā noteiktos *FDP* maksimumus samazina par 50 % tā laika, kas bijis *WOCL*.
2. Pagarinājumi
 - 2.1. Maksimālo dienas *FDP* var pagarināt ne vairāk kā par vienu stundu.
 - 2.2. Pagarinājumi nav atļauti attiecībā uz sešu vai vairāk sektoru *FDP*.
 - 2.3. Ja *FDP* ietver daļu *WOCL* laika, kas nepārsniedz divas stundas, pagarinājumus ierobežo līdz četriem sektoriem.
 - 2.4. Ja *FDP* ietver daļu *WOCL* laika, kas pārsniedz divas stundas, pagarinājumus ierobežo līdz diviem sektoriem.
 - 2.5. Maksimālais pagarinājumu skaits ir divi pagarinājumi jebkurās 7 secīgās dienās.
 - 2.6. Ja plānots izmantot *FDP* pagarinājumu, tad minimālo atpūtu pirms un pēc lidojuma pagarina par divām stundām vai arī tikai atpūtu pēc lidojuma pagarina par četrām stundām. Ja pagarinājumus izmanto divos secīgos *FDP*, tad pirms un pēc lidojuma atpūtai starp šiem diviem periodiem jābūt pēc kārtas.
 - 2.7. Ja *FDP* ar pagarinājumu sākas periodā starp pulksten 22.00 un 4.59, ekspluatants ierobežo *FDP* līdz 11 stundām 45 minūtēm.
3. Salona apkalpe
 - 3.1. Salona apkalpei, ko norīko lidojumā vai lidojumu sērijā, *FDP* var pagarināt par starpību starp salona apkalpes pieteikšanās laiku un lidojumu apkalpes pieteikšanās laiku, ja šī starpība nepārsniedz vienu stundu.
4. Operatīvā stabilitāte
 - 4.1. Grafiki jāplāno tā, lai lidojumus varētu veikt atļautajā maksimālajā lidojumu darba laika periodā. Lai to veicinātu, ekspluatanti veic pasākumus, lai mainītu lidojumu grafiku vai apkalpes komplektēšanas shēmu ne vēlāk kā tad, ja reālā ekspluatācija pārsniedz maksimālo *FDP* vairāk kā 33 % lidojumu šajā grafikā plānotajā sezonas periodā.
5. Pozicionēšana
 - 5.1. Visu pozicionēšanā pavadīto laiku rēķina kā darba laiku.
 - 5.2. Pozicionēšanu pēc pieteikšanās, bet pirms ekspluatācijas darbības uzsākšanas, iekļauj kā daļu no *FDP*, taču neuzskata par sektoru.
 - 5.3. Pozicionēšanas sektoru, kas ir tūlīt pēc darba laika sektora, ņem vērā, aprēķinot minimālo atpūtas periodu, kā noteikts turpmāk OPS 1.1110 1.1. un 1.2. punktā.
6. Pagarināts *FDP* (dalīti dienesta pienākumi)
 - 6.1. Iestāde saskaņā ar 8. panta noteikumiem var piešķirt atļauju ekspluatācijai ar pagarinātu *FDP*, ietverot pārtraukumu.
 - 6.2. Katram ekspluatantam, izmantojot savu ekspluatācijas pieredzi un ņemot vērā citus attiecīgus faktorus, tādus kā šibrīža zinātnes atziņas, jāpierāda iestādei, ka tā lūgums atļaut pagarinātu *FDP* nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni.

OPS 1.1110

Atpūta

1. Atpūtas minimums
 - 1.1. Minimālais atpūtas periods, kas jānodrošina pirms tāda lidojumu darba laika perioda uzsākšanas, kas sākas mājas bāzes vietā, ir vismaz tikpat garš, cik darba laika periods pirms tam, vai arī 12 stundas, atkarībā no tā, kurš periods ir garāks.
 - 1.2. Minimālais atpūtas periods, kas jānodrošina pirms tāda lidojumu darba laika perioda uzsākšanas, kas sākas ārpus mājas bāzes vietas, ir vismaz tikpat garš, cik darba laika periods pirms tam, vai arī 10 stundas, atkarībā no tā, kurš periods ir garāks; ja apkalpes loceklis ir atpūtā ārpus mājas bāzes vietas, ekspluatantam jānodrošina iespēja 8 stundas izgulēties, ņemot vērā ceļā pavadīto laiku un citas fizioloģiskās vajadzības.
 - 1.3. Ekspluatants nodrošina, ka laika zonu atšķirību ietekmi uz apkalpes locekļiem kompensē ar papildu atpūtu, kā to nosaka Iestāde, ievērojot 8. panta noteikumus.
 - 1.4.1. Atkāpjoties no 1.1. un 1.2. panta noteikumiem un ievērojot 8. panta noteikumus, Iestāde var noteikt saīsinātus atpūtas periodus.
 - 1.4.2. Katram ekspluatantam, izmantojot savu ekspluatācijas pieredzi un ņemot vērā citus attiecīgus faktorus, tādus kā šibrīža zinātnes atziņas, jāpierāda Iestādei, ka tā lūgums noteikt saīsinātus atpūtas periodus nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni.
2. Atpūtas periodi
 - 2.1. Ekspluatants nodrošina, ka iepriekšējā pantā paredzēto atpūtas minimumu periodiski palielina līdz nedēļas atpūtas periodam, kas ir 36 stundu periods, ietverot divas vietējās nakts, tā, lai starp vienas nedēļas atpūtas beigām un nākamās nedēļas atpūtas sākumu nebūtu vairāk par 168 stundām. Kā izņēmumu OPS 1.1095 1.9. punktam Iestāde var pieņemt lēmumu, ka otrā no šīm vietējām naktīm var sākties pulksten 20.00, ja nedēļas atpūtas perioda ilgums ir vismaz 40 stundu.

OPS 1.1115

Lidojumu darba laika perioda pagarināšana sakarā ar atpūtu lidojuma laikā

1. Ievērojot 8. panta noteikumus un ar nosacījumu, ka katrs ekspluatants, izmantojot savu ekspluatācijas pieredzi un ņemot vērā citus attiecīgus faktorus, tādus kā šibrīža zinātnes atziņas, pierāda Iestādei, ka tā lūgums nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni.
 - 1.1. Lidojumu apkalpes palielināšana

Iestāde nosaka prasības saistībā ar pamata lidojumu apkalpes palielināšanu nolūkā pagarināt lidojumu darba laika periodu virs iepriekš OPS 1.1105 noteiktajiem ierobežojumiem.
 - 1.2. Salona apkalpe

Iestāde nosaka prasības saistībā ar salona apkalpes locekļa(-u) atpūtas minimumu lidojuma laikā, ja FDP pārsniedz iepriekš OPS 1.1105 noteiktos ierobežojumus.

OPS 1.1120

Neparedzēti apstākļi faktiskajā lidojumā – rīcība atbilstoši kapteiņa ieskatiem

1. Ņemot vērā vajadzību rūpīgi kontrolēt šīs turpmāk minētās situācijas faktiskā lidojuma laikā, kas sākas ar pieteikšanās brīdi, šajā apakšsadaļā paredzētos lidojumu darba laika ierobežojumus, darba laika un atpūtas periodus neparedzētu apstākļu gadījumā ir iespējams mainīt. Visām šādām izmaiņām jābūt pieņemamām kapteinim pēc apspriešanās ar visiem pārējiem apkalpes locekļiem, un tām katrā ziņā jāatbilst šādiem nosacījumiem:

- 1.1. maksimālo *FDP*, kas minēts OPS 1.1105 1.3. punktā iepriekš, nedrīkst pārsniegt vairāk kā par divām stundām, ja vien lidojumu apkalpe nav palielināta – tādā gadījumā maksimālo lidojumu darba laika periodu var palielināt ne vairāk kā par 3 stundām;
 - 1.1.1. ja *FDP* laikā beidzamajā sektorā pēc pacelšanās rodas neparedzēti apstākļi, kā dēļ atļautais palielinājums tiks pārsniegts, lidojumu drīkst turpināt līdz plānotajam vai alternatīvajam galamērķim;
 - 1.1.2. ja bijuši šādi apstākļi, tad atpūtas periodu pēc *FDP* var saīsināt, taču tas nedrīkst būt mazāks par atpūtas minimumu, kāds noteikts šīs apakšsadaļas OPS 1.1110 1.2. punktā;
- 1.2. rodies īpašiem apstākļiem, kā dēļ var iestāties smags nogurums, kapteinis pēc apspriešanās ar iesaistītajiem apkalpes locekļiem samazina faktisko lidojumu darba laiku un/vai pagarina atpūtas laiku, lai novērstu jebkuru kaitīgu ietekmi uz lidojuma drošību;
- 1.3. ekspluatants nodrošina, ka:
 - 1.3.1. kapteinis vienmēr, kad *FDP* ir pagarināts pēc viņa ieskatiem vai kad ir samazināts atpūtas periods faktiskajā ekspluatācijā, iesniedz ekspluatantam ziņojumu un
 - 1.3.2. ja *FDP* pagarinājums vai atpūtas perioda samazinājums pārsniedz vienu stundu, ziņojuma kopiju, kurai ekspluatantam jāpievieno savi komentāri, nosūta Iestādei ne vēlāk kā 28 dienas pēc attiecīgā notikuma.

OPS 1.1125

Dežūras laiks rezervē

1. Dežūras laiks rezervē lidostā
 - 1.1. Apkalpes locekļa dežūras laiks rezervē lidostā sākas ar pieteikšanās brīdi parastajā pieteikšanās punktā un ilgst līdz noteiktā dežūras laika rezervē beigām.
 - 1.2. Dežūras laiku rezervē lidostā pilnībā ņem vērā, uzskaitot uzkrātās darba laika stundas.
 - 1.3. Ja tūlīt pēc dežūras laika rezervē lidostā ir lidojumu darba laiks, Iestāde nosaka attiecības starp šādu dežūras laiku rezervē lidostā un piešķirtajiem lidojuma dienesta pienākumiem. Šādā gadījumā dežūras laiku rezervē lidostā pievieno OPS 1.1110 1.1. un 1.2. punktā minētajam darba laika periodam atpūtas minimuma aprēķināšanas nolūkā.
 - 1.4. Ja tūlīt pēc dežūras laika rezervē lidostā nav norīkojuma lidojumā, tad pēc tā ir vismaz viens atpūtas periods saskaņā ar Iestādes noteikto.
 - 1.5. Apkalpes locekli, kas ir dežūras laikā rezervē lidostā, ekspluatants nodrošina ar klusu un ērtu vietu, kas nav publiski pieejama.
2. Citas dežūras laika rezervē formas (tostarp dežūras laiks rezervē viesnīcā)
 - 2.1. Ievērojot 8. panta noteikumus, visas citas dežūras laika rezervē formas reglamentē Iestāde, ņemot vērā šo:
 - 2.1.1. visas aktivitātes iekļauj sarakstā un/vai par tām paziņo iepriekš;
 - 2.1.2. dežūras laika rezervē sākuma un beigu laiku nosaka un paziņo iepriekš;
 - 2.1.3. nosaka maksimālo jebkura dežūras laika rezervē ilgumu vietā, kas nav noteiktais pieteikšanās punkts;
 - 2.1.4. ņemot vērā apkalpes loceklim pieejamās vietas, kur atpūsties, un citus attiecīgos faktorus, nosaka attiecības starp dežūras laiku rezervē un jebkuru norīkojumu veikt lidojumu pienākumus, kas ir tūlīt pēc dežūras laika rezervē;
 - 2.1.5. nosaka, kā veic dežūras laika rezervē periodu uzskaiti, lai aprēķinātu uzkrātās darba laika stundas.

OPS 1.1130

Ēdināšana

Jānodrošina vienas ēdienreizes iespēja, lai novērstu jebkuru pasliktinājumu apkalpes locekļa veiktspējā, īpaši tad, ja FDP pārsniedz 6 stundas.

OPS 1.1135

Lidojumu darba laika, darba laika un atpūtas periodu dokumentēšana

1. Eksploatants nodrošina, ka apkalpes locekļa dokumentācijā ir ierakstīti:
 - a) lidojumu laiki;
 - b) katra darba laika vai lidojumu darba laika perioda sākuma laiks, ilgums un beigu laiks;
 - c) atpūtas periodi un brīvās dienas, kad nav nekādu dienesta pienākumu;un ka šo dokumentāciju uztur tā, lai nodrošinātu atbilstību šīs apakšsadaļas prasībām; pēc pieprasījuma apkalpes loceklim nodrošina pieeju šīs dokumentācijas kopijai.
2. Ja saskaņā ar 1. punktu uzturētajā eksploatanta dokumentācijā nav uzskaitīti visi attiecīgā apkalpes locekļa lidojumu darba laika, darba laika un atpūtas periodi, šis apkalpes loceklis individuāli pieraksta savus:
 - a) lidojumu laikus;
 - b) katra darba laika vai lidojumu darba laika perioda sākuma laiku, ilgumu un beigu laiku; un
 - c) atpūtas periodus un brīvās dienas, kad nav nekādu dienesta pienākumu.
3. Apkalpes loceklis pēc pieprasījuma iesniedz savu dokumentāciju jebkuram eksploatantam, kurš nolīdzis viņa pakalpojumus, pirms sākt lidojumu darba laika periodu.
4. Dokumentāciju glabā vismaz 15 kalendāros mēnešus, sākot no pēdējā attiecīgā ieraksta datuma, vai arī ilgāk, ja tāda prasība noteikta valsts tiesību aktos.
5. Papildus eksploatanti atsevišķi saglabā visus gaisa kuģu kapteiņu ziņojumus par veikto rīcību pēc saviem ieskatiem saistībā ar lidojumu darba laika periodu pagarināšanu, lidojuma stundu pagarināšanu un saīsinātiem atpūtas periodiem vismaz sešus mēnešus pēc attiecīgā notikuma.

R APAKŠSADAĻA

BĪSTAMU KRAVU PĀRVADĀJUMI AR GAISA TRANSPORTU

OPS 1.1145

Vispārīgā informācija

Ekspluatantam jāievēro tehniskajās instrukcijās piemērojamie noteikumi neatkarīgi no tā vai

- a) lidojums pilnībā vai daļēji tiek veikts valsts teritorijā vai pilnībā ārpus tās; vai
- b) apstiprinājums pārvadāt bīstamas kravas ir saskaņā ar OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Terminoloģija

- a) Terminiem, kas izmantoti šajā apakšsadaļā, ir šāda nozīme:
 - 1) Pieņemšanas kontrolsaraksts. Dokuments, kuru izmanto, lai palīdzētu veikt bīstamu preču paku vizuālu pārbaudi un pavaddokumentu pārbaudi, lai noteiktu, ka visas atbilstošās prasības ir ievērotas.
 - 2) Atļauja. Tikai saistībā ar OPS 1.1165 b) 2) punkta prasībām atļauja, kas minēta tehniskajās instrukcijās un ko izsniegusi Iestāde, bīstamu kravu pārvadājumiem, ko parasti vai citu iemeslu dēļ ir aizliegts transportēt, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.
 - 3) Kravas gaisa kuģis. Jebkurš gaisa kuģis, kas pārvadā kravas vai īpašumu, bet ne pasažierus. Šajā sakarā par pasažieriem neuzskata šādas personas:
 - i) apkalpes locekli;
 - ii) ekspluatanta darbinieku, kam atļauts atrasties lidmašīnā un kuru ved saskaņā ar instrukcijām, kas ietvertas darbības rokasgrāmatā;
 - iii) pilnvarotu Iestādes pārstāvi; vai
 - iv) personu, kas veic pienākumus saistībā ar konkrētu kravu lidmašīnā.
 - 4) Bīstamas kravas. Priekšmeti vai vielas, kas var apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi un uzskaitītas bīstamo kravu sarakstā tehniskajās instrukcijās vai klasificētas saskaņā ar šīm instrukcijām.
 - 5) Nelaiemes gadījums ar bīstamo kravu. Ar bīstamu kravu pārvadājumu saistīts notikums, kas rada letālus vai smagus miesas bojājumus personai vai īpašuma bojājumus lielos apmēros.
 - 6) Incidents ar bīstamo kravu. Ar bīstamu kravu pārvadājumu saistīts notikums, tostarp ārpus lidmašīnas, ko nevar klasificēt kā nelaiemes gadījumu ar bīstamo kravu un kas rada miesas bojājumus personai, īpašuma bojājumus, ugunsgrēku, kravas iesaiņojuma bojājumus, vielu izšļakstīšanos, bīstamo vielu vai radiācijas noplūdi vai arī sniedz citus pierādījumus, ka preču iesaiņojums nav saglabājis spēju veikt savas funkcijas. Arī jebkuru tādu ar bīstamu kravu pārvadājumu saistītu notikumu, kas nopietni apdraud gaisa kuģi vai tajā esošās personas, uzskata par incidentu ar bīstamo kravu.
 - 7) Bīstamas kravas transporta dokuments. Dokuments, kas noteikts tehniskajās instrukcijās. To aizpilda persona, kas piedāvā bīstamo kravu pārvadāšanai ar gaisa transportu, un tajā ir ietverta informācija par konkrēto bīstamo kravu.
 - 8) Atbrīvojums. Tikai šīs apakšsadaļas nolūkos – atļauja, kas minēta tehniskajās instrukcijās un ko izsniegušas Iestādes, apstiprinot atbrīvojumu no tehnisko instrukciju noteikumiem.
 - 9) Kravas konteiners. Kravas konteiners ir transportēšanas ierīce radioaktīvu materiālu pārvadāšanai, kas konstruktīvi paredzēts šādu materiālu pārvadāšanai gan iesaiņojumā, gan bez tā ar dažādiem transporta veidiem. (Piezīme: sk. "kopējā iekraušanas platforma", ja bīstamā krava nav radioaktīvi materiāli.)

- 10) Apkalpošanas aģents. Aģentūra, kas ekspluatanta vārdā veic dažas vai visas ekspluatanta funkcijas, tostarp saņemšanu, iekraušānu, izkraušānu, pārvietošanu vai citus ar pasažieriem vai kravu saistītus darbus.
- 11) Kopējā tara. Korpuss, ko lieto individuāls nosūtītājs, lai tajā ievietotu vienu vai vairākas pakas, tādējādi izveidojot vienu apkalpošanas vienību, nolūkā padarīt ērtāku kravas apkalpošanu un uzglabāšanu. (Piezīme: "kopējā iekraušānas platforma" nav iekļauta šajā definīcijā.)
- 12) Paka. Iesaiņošanas procesā iegūtais galaprodukts, kas sastāv no taras un iesaiņotā satura un ir sagatavots pārvadāšanai.
- 13) Tara. Tvertnes un jebkuras citas sastāvdaļas vai materiāli, kas nepieciešami tvertnēm, lai tās kravas pārvadāšanas laikā pildītu savu uzglabāšanas funkciju.
- 14) Smagi miesas bojājumi. Miesas bojājumi, kas radušies personai nelaimes gadījumā un kā dēļ:
 - i) ir vajadzīga hospitalizācija uz laiku, kas pārsniedz 48 stundas, sākot ar brīdi septiņu dienu laikā no dienas, kad miesas bojājumi radušies; vai
 - ii) ir radies jebkura kaula lūzums (izņemot vienkāršus roku un kāju pirkstu vai deguna lūzumus); vai
 - iii) ir radušās plēstas brūces, kas izraisa nopietnu asiņošanu, nervu, muskuļu vai cīpslu bojājumus; vai
 - iv) ir bojāts kāds no iekšējiem orgāniem; vai
 - v) radušies otrās vai trešās pakāpes apdegumi vai jebkuri apdegumi, kas skāruši vairāk nekā 5 % no ķermeņa virsmas; vai
 - vi) ir notikusi pierādīta saskare ar infekciozām vielām vai kaitīga radiācijas iedarbība.
- 15) Tehniskās instrukcijas. Jaunākais spēkā esošais tehnisko instrukciju bīstamu kravu drošiem pārvadājumiem pa gaisu izdevums, tostarp papildinājums un jebkurš pielikums, kas apstiprināts un publicēts ar Starptautiskās Cīvilās aviācijas organizācijas padomes lēmumu (ICAO dok. 9284-AN/905).
- 16) Kopējā iekraušānas platforma. Jebkura tipa gaisa kuģa konteiners, gaisa kuģa paliktis ar tīklu vai gaisa kuģa paliktis ar tīklu kupolveida telts veidā. (Piezīme: "kopējā tara" nav iekļauta šajā definīcijā; attiecībā uz konteineru, kurā ir radioaktīvi materiāli, sk. kravas konteineru definīciju.)

OPS 1.1155

Atļauja pārvadāt bīstamas kravas

- a) Ekspluatants pārvadā bīstamas kravas tikai tad, ja to atļāvusi Iestāde.
- b) Pirms saņemt atļauju pārvadāt bīstamas kravas, ekspluatants apstiprina Iestādei to, ka ir pabeigtas atbilstošas mācības, visos attiecīgajos dokumentos (piemēram, saistībā ar apkalpošanu uz zemes, rīcību ar lidmašīnu, mācībām) ir informācija un instrukcijas par bīstamām kravām un veiktas procedūras, lai nodrošinātu bīstamo kravu drošu apkalpošanu visos posmos, pārvadājot tās ar gaisa transportu.

Piezīme. Atbrīvojums vai atļauja, kas norādīta OPS 1.1165 b) 1. un 2. punktā, ir papildus iepriekšminētajam, un nosacījumus, kas minēti b) punktā, var arī nepiemērot.

OPS 1.1160

Darbības joma

Priekšmeti un vielas, kas citādi būtu klasificējamas kā bīstamas kravas, bet uz ko neattiecas tehniskās instrukcijas saskaņā ar šo instrukciju 1. un 8. daļu, nav iekļautas šīs apakšsadaļas prasībās ar nosacījumu, ka tās:

- a) atrodas lidmašīnā ar ekspluatanta atļauju, lai lidojuma laikā sniegtu medicīnisku palīdzību pacientam, un tās:
 - 1) izmanto lidojumā; vai ir daļa no tādas lidmašīnas pastāvīgajām iekārtām, kas ir speciāli pielāgota medicīniskajai evakuācijai; vai ir lidojumā, ko veic šī pati lidmašīna, lai paņemtu pacientu pēc evakuācijas, jo nav iespējams iekraut vai izkraut kravu lidojumā, kurā ved pacientu, bet ar mērķi to izdarīt, tiklīdz tas ir iespējams; un

- 2) vajadzīgas lidmašīnā ar ekspluatanta atļauju, lai lidojuma laikā sniegtu medicīnisku palīdzību pacientiem, kuriem pieeja bīstamām kravām ir ierobežota, un tās jātur tādā veidā, kādā tās izmanto vai iekrauj, kad tās nav paredzēts izmantot, un tās ir pareizi novietotas un nostiprinātas pacelšanās un nosēšanās brīdī un citā laikā, kad kapteinis uzskata to par vajadzīgu drošības apsvērumu dēļ:
 - i) gāzes baloni ir ražoti tieši šīs konkrētās gāzes iepildīšanai un pārvadāšanai;
 - ii) zāles un citi medicīnas piederumi laikā, kad tos lidmašīnā izmanto, noteikti atrodas mācīta personāla kontrolē;
 - iii) ierīces, kurās ir akumulatoru baterijas ar elektrolītu, glabā un, ja vajadzīgs, nostiprina vertikālā stāvoklī, lai novērstu elektrolīta izlīšanu;
- b) tām ir jābūt lidmašīnā un saskaņā ar attiecīgajām prasībām vai ekspluatācijas nolūkā, lai gan priekšmetus un vielas, kas paredzētas kā aizstājēji vai ko pārvieto aizstāšanas nolūkā, lidmašīnā pārvadā atbilstīgi tehnisko instrukciju prasībām;
- c) tās atrodas bagāžā:
 - 1) tās pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi saskaņā ar tehniskajām instrukcijām; vai
 - 2) tranzīta rezultātā tās vairs neatrodas pie īpašnieka (piemēram, pazaudēta bagāža vai nepareizi nogādāta bagāža), bet atrodas pie ekspluatanta.

OPS 1.1165

Bīstamo kravu pārvadāšanas ierobežojumi

- a) Ekspluatants nodrošina, ka priekšmetus un vielas vai citas kravas, kas deklarētas kā bīstamas kravas, kas īpaši, pēc nosaukuma vai vispārēja apraksta, tehniskajās instrukcijās norādītas kā aizliegtas pārvadāšanai jebkuros apstākļos, nepārvadā nevienā lidmašīnā.
- b) Ekspluatants pārvadā priekšmetus un vielas vai citas kravas, kas deklarētas kā bīstamas kravas, kas tehniskajās instrukcijās norādītas kā aizliegtas pārvadāšanai normālos apstākļos, tikai tad, ja krava atbilst šādām tehnisko instrukciju prasībām:
 - 1) pārvadājumā visas iesaistītās valstis apstiprina vajadzīgās izņēmuma atļaujas atbilstīgi tehnisko instrukciju prasībām; vai
 - 2) atļauju apstiprina visas pārvadājumā iesaistītās valstis tajos gadījumos, kad tehniskajās instrukcijās ir norādīts, ka ir vajadzīga tikai šāda atļauja.

OPS 1.1190

Ar nodomu atstāts neaizpildīts

OPS 1.1195

Bīstamo kravu pieņemšana pārvadāšanai

- a) Ekspluatants pieņem bīstamas kravas ar nosacījumu, ka:
 - 1) paka, kopējā tara vai kravas konteiners ir apskatīts un pārbaudīts saskaņā ar tehniskajām instrukcijām;
 - 2) ja tehniskajās instrukcijās nav norādīts citādi, kravām pievieno bīstamās kravas transporta dokumenta divas kopijas;
 - 3) angļu valodu izmanto, lai:
 - i) marķētu un apzīmētu pakas;un
 - ii) sagatavotu bīstamās kravas transporta dokumentu.

Papildus jebkurām citām valodu prasībām.

- b) Eksploatants izmanto pieņemšanas kontrolpunktu sarakstu, kas ļauj pārbaudīt visu nozīmīgo informāciju un ir tādā formā, kas ļauj reģistrēt pieņemšanas pārbaudes rezultātus manuāli, mehāniski vai datorizēti.

OPS 1.1200

Pārbaudes, lai noteiktu kravas iespējamus bojājumus, bīstamo vielu noplūdi vai piesārņojumu

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) pakas, kopējo taru un kravas konteinerus tieši pirms iekraušanas lidmašīnā vai kopējā iekraušanas platformā pārbauda, lai konstatētu, vai tiem nav bojājumu vai bīstamo vielu noplūdes pazīmju, kā noteikts tehniskajās instrukcijās;
 - 2) kopējo iekraušanas platformu iekrauj lidmašīnā tikai tad, kad tā ir pārbaudīta, kā noteikts tehniskajās instrukcijās, un tai nav konstatētas bīstamās kravas bojājumu vai bīstamu vielu noplūdes pazīmes no kravas, kas atrodas šajā platformā;
 - 3) pakas, kopējo taru vai kravas konteinerus, kas ir bojāti vai no kuriem noplūst bīstamās vielas, lidmašīnā neiekrauj;
 - 4) ja lidmašīnā atrod bīstamas kravas paku, kam konstatē bojājumu vai noplūdes pazīmes, šo paku aizvāc vai veic pasākumus, lai to aizvāktu attiecīgā Iestāde vai organizācija. Šajā gadījumā pārbauda sūtījuma atlikušo daļu, lai pārliecinātos, ka tā ir pārvadāšanai atbilstošā stāvoklī un ne lidmašīnai, ne tās kravai nav nodarīti bojājumi vai piesārņojums; un
 - 5) pakas, kopējo taru un kravas konteinerus pēc izkraušanas no lidmašīnas vai kopējās iekraušanas platformas pārbauda, lai konstatētu bojājumu vai noplūdes pazīmes, un, ja ir bojājumu vai noplūdes pazīmes, zonu, kurā bīstamā krava bija izvietota, pārbauda, lai noteiktu, vai tajā nav bojājumu vai bīstamo vielu piesārņojuma.

OPS 1.1205

Piesārņojuma likvidēšana

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) jebkuru piesārņojumu, kas radies no noplūdes vai bojājuma priekšmetos vai pakās, kas satur bīstamu kravu, nekavējoties likvidē un saskaņā ar tehniskajām instrukcijām veic pasākumus, lai novērstu jebkādu apdraudējumu; un
 - 2) lidmašīnu, kas piesārņota ar radioaktīviem materiāliem, nekavējoties pārtrauc ekspluatēt, un ekspluatāciju atjauno tikai tad, ja radiācijas līmenis uz jebkuras lidmašīnā pieejamas virsmas, kā arī mainīgais piesārņojums nepārsniedz tehniskajās instrukcijās norādītās vērtības.
- b) Ja ir jebkāda neatbilstība tehniskajās instrukcijās noteiktajiem ierobežojumiem, ko attiecinā uz starojuma līmeni vai piesārņojumu,
- 1) eksploatants:
 - i) nodrošina, ka nosūtītājs ir informēts, ja neatbilstību konstatē pārvadāšanas laikā;
 - ii) veic tūlītējus pasākumus, lai novērstu neatbilstības sekas;
 - iii) paziņo par neatbilstību nosūtītājam un attiecīgajai(-ām) Iestādei(-ēm), proti, pēc iespējas drīz jebkurā gadījumā, kad ir izveidojusies vai veidojas avārijas situācija;
 - 2) eksploatantam savu kompetenču robežās jācenšas:
 - i) izmeklēt neatbilstību, tās iemeslus, apstākļus un sekas;

- ii) veikt atbilstošas darbības, lai novērstu iemeslus un apstākļus, kas izraisīja neatbilstību, un nepieļautu, ka līdzīgi iemesli, kas izraisīja neatbilstību, atkārtojas;
- iii) paziņot attiecīgajai(-ām) kompetentajai(-ām) Iestādei(-ēm) par neatbilstības iemesliem un koriģējošiem vai preventīvajiem pasākumiem, kas ir veikti vai ko plāno veikt.

OPS 1.1210

Iekraušanas ierobežojumi

- a) Pasažieru salons un pilotu kabīne. Eksploatants nodrošina, ka bīstamas kravas nepārvadā lidmašīnas salonā, kurā atrodas pasažieri, vai pilotu kabīnē, ja vien tehniskajās instrukcijās nav noteikts citādi.
- b) Kravas nodalījumi. Eksploatants nodrošina, ka bīstamas kravas lidmašīnā iekrauj, nodala, izvieto un nostiprina saskaņā ar tehniskajās instrukcijās noteiktajām prasībām.
- c) Bīstamas kravas, ko paredzēts pārvadāt tikai kravas gaisa kuģos. Eksploatants nodrošina, ka bīstamu kravu pakas, uz kurām ir marķējums "Cargo Aircraft Only" (tikai kravas gaisa kuģos), pārvadā kravas gaisa kuģos un iekrauj saskaņā ar tehniskajās instrukcijās noteiktajām prasībām.

OPS 1.1215

Informācijas sniegšana

- a) Informācija personālam. Eksploatantam jāsniedz tāda informācija ekspluatācijas rokasgrāmatās un/vai citās rokasgrāmatās, lai palīdzētu personālam veikt pienākumus attiecībā uz bīstamu kravu pārvadāšanu, kā noteikts tehniskajās instrukcijās, ieskaitot darbības, kas jāveic ārkārtas situācijās saistībā ar bīstamām kravām. Vajadzības gadījumā šādu informāciju jāsniedz arī apkalpošanas aģentam.
 - b) Informācija pasažieriem un citām personām
 - 1) Eksploatants nodrošina, ka atbilstīgi tehniskajām instrukcijām ir sniegta informācija, lai brīdinātu pasažierus par to kravu veidiem, kurus ir aizliegts pārvadāt lidmašīnā; un
 - 2) eksploatants nodrošina, ka kravas pieņemšanas punktos izvieto uzrakstus ar informāciju par bīstamo kravu pārvadāšanu.
 - c) Informācija kapteinim. Eksploatants nodrošina, ka:
 - 1) kapteinim sniedz rakstisku informāciju par bīstamām kravām, ko pārvadās ar lidmašīnu, kā noteikts tehniskajās instrukcijās;
 - 2) ir sniegta informācija, kā rīkoties ārkārtas gadījumos lidojuma laikā, kā noteikts tehniskajās instrukcijās;
 - 3) kapteinim sniegtās rakstveida informācijas skaidri salasāma kopija tiek turēta viegli pieejamā vietā līdz pat lidojuma, uz kuru attiecas minētā informācija, beigām. Šai kopijai vai tajā esošajai informācijai jābūt viegli pieejamai pēdējās izlidošanas lidlaukā un nākamajā plānotajā ielidošanas punktā līdz pat lidojuma beigām, uz kuru minētā informācija attiecas;
 - 4) kad bīstamas kravas atrodas lidmašīnā, kas veic lidojumu pilnībā vai daļēji ārpus valsts teritorijas, papildus citu valodu prasībām kapteinim rakstveida informāciju sniedz angļu valodā.
- (Sk. 1. tabulu OPS 1.1065 1. pielikumā par dokumentu uzglabāšanas periodu)
- d) Informācija gadījumā, ja ar lidmašīnu notiek incidents vai nelaimes gadījums
 - 1) Ja lidmašīnā noticis incidents, tās eksploatants pēc pieprasījuma sniedz visu informāciju, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.

- 2) Ja lidmašīnā noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, tās ekspluatants nekavējoties sniedz visu informāciju, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.
 - 3) Lidmašīnas ekspluatants attiecīgās rokasgrāmatās un nelaimes gadījumu plānos iekļauj procedūras, lai veicinātu to, ka šāda informācija tiek saņemta.
- e) Informācija par ārkārtas gadījumiem lidojuma laikā
- 1) Ja lidojuma laikā notiek ārkārtas gadījums, tiklīdz iespējams, kapteinis informē attiecīgos gaisa satiksmes dienestus par jebkādam bīstamām kravām, kas atrodas lidmašīnā, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.

OPS 1.1220

Mācību programmas

- a) Ekspluatants saskaņā ar tehnisko instrukciju prasībām ievieš un uztur darbinieku mācību programmas, ko apstiprina Iestāde.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka darbinieki piedalās tādās mācībās, kas ir proporcionālas viņu pienākumiem.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka mācības vada vai apstiprina persona, kas darbojas bīstamu kravu pārvadājumā ar gaisa transportu jomā.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka visi darbinieki, kas apguvuši mācību kursu, nokārto pārbaudījumu, lai pierādītu izpratni par saviem pienākumiem.
- e) Ekspluatants nodrošina, ka visi darbinieki, kam jāapgūst bīstamo kravu mācību kurss, atkārtoti apgūst periodiskus mācību kursus ne retāk kā reizi 2 gados.
- f) Ekspluatants nodrošina, ka mācību par bīstamām kravām ierakstus saglabā visam personālam, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.
- g) Ekspluatants nodrošina, ka viņa apkalpošanas aģenta personāls ir apguvis mācību kursu saskaņā ar tehniskajām instrukcijām.

OPS 1.1225

Ziņojumi par nelaimes gadījumiem un incidentiem, kas saistīti ar bīstamām kravām

- a) Ekspluatants ziņo Iestādei un attiecīgai Iestādei valstī, kurā noticis nelaimes gadījums vai incidents, kā noteikts OPS 1.1225. 1.pielikumā. Pirmo ziņojumu nosūta 72 stundu laikā no notikuma brīža, ja vien ārkārtas apstākļu dēļ to nav iespējams veikt, un iekļauj konkrētajā brīdī zināmo informāciju. Vajadzības gadījumā iespējami drīz sagatavo nākamo ziņojumu, sniedzot jebkādu papildu informāciju.
- b) Ekspluatants ziņo Iestādei un attiecīgai Iestādei valstī, kurā noticis gadījums, arī par nedeklarētām vai nepareizi deklarētām bīstamām kravām, kas atklātas kravā vai pasažieru bagāžā, kā noteikts OPS 1.1225. 1.pielikumā. Pirmo ziņojumu nosūta 72 stundu laikā no brīža, kad atradums veikts, ja vien nav situācija, kad ārkārtas apstākļu dēļ to nav iespējams izdarīt, un iekļauj konkrētajā brīdī zināmo informāciju. Vajadzības gadījumā iespējami drīz sagatavo nākamo ziņojumu, sniedzot jebkādu papildu informāciju.

OPS 1.1225 1. pielikums

Ziņojumi par nelaimes gadījumiem un incidentiem, kas saistīti ar bīstamām kravām

1. Eksploatants nodrošina to, ka par katru incidentu vai nelaimes gadījumu saistībā ar bīstamām kravām tiek paziņots neatkarīgi no tā, vai bīstamās kravas atrodas kravas nodalījumā, pasta sūtījumos, pasažieru vai apkalpes bagāžā. Tiek ziņots arī par to, ja atrod nedeklarētas vai nepareizi deklarētas bīstamās kravas nodalījumā, pasta sūtījumos, pasažieru vai apkalpes bagāžā.
2. Pirmo ziņojumu nosūta 72 stundu laikā no notikuma brīža, ja vien nav situācija, kad ārkārtas apstākļu dēļ to nav iespējams veikt. To var izdarīt dažādi, izmantojot e-pastu, telefonu vai faksu. Šajā ziņojumā iekļauta konkrētajā brīdī zināma sīkāka informācija, kas uzskaitīta 3. punktā. Vajadzības gadījumā iespējami drīz sagatavo nākamo ziņojumu, kurā sniegta sīkāka informācija, kas nav zināma pirmā ziņojuma nosūtīšanas brīdī. Ja ziņojums ir mutisks, iespējami drīz sagatavo rakstisku apstiprinājumu.
3. Pirmajam un nākamajam ziņojumam jābūt iespējami precīzam, un atbilstošā gadījumā tajos jāiekļauj turpmāk minētie dati:
 - a) incidenta vai nelaimes gadījuma vai nedeklarētas vai nepareizi deklarētas bīstamās kravas atrašanas datums;
 - b) vieta, lidojuma numurs un datums;
 - c) kravas apraksts un gaisa kravas pavadzīmes, saiņa, bagāžas talona, biļetes utt. atsauces numurs;
 - d) pareizs nosūtījuma nosaukums (vajadzības gadījumā ieskaitot tehnisko nosaukumu) un, ja zināms, *UN/ID* numurs;
 - e) klase vai nodaļa un jebkāds papildu risks;
 - f) iepakojuma veids un iepakojuma specifikācijas marķējums uz tā;
 - g) daudzums;
 - h) nosūtītāja, pasažiera vārds, uzvārds, adrese utt.;
 - i) cita atbilstoša informācija;
 - j) iespējama incidenta vai nelaimes gadījuma iemesls;
 - k) veiktās darbības;
 - l) cita veiktā darbība, par ko ir ziņots; un
 - m) personas, kas gatavo ziņojumu, vārds, uzvārds, adrese un tālruna numurs.
4. Ziņojumam pievieno atbilstošu dokumentu un fotogrāfiju kopijas.

S APAKŠSADAĻA

DROŠĪBA

OPS 1.1235

Drošības prasības

Ekspluatants nodrošina, ka visi attiecīgie darbinieki ir iepazinušies ar visām ekspluatanta valsts nacionālo aviācijas drošības programmu attiecīgajām prasībām un tās pilda.

OPS 1.1240

Mācību programmas

Ekspluatants ievieš, uztur un vada apstiprinātas mācību programmas, kas ļauj ekspluatanta apkalpes locekļiem veikt atbilstošus pasākumus, lai novērstu nelikumīgu iejaukšanos, piemēram, diversiju vai lidmašīnas nolaupīšanu, un lai novērstu šādu iespējamo gadījumu sekas. Mācību programma ir saskaņota ar Nacionālo aviācijas drošības programmu. Katrs apkalpes loceklis pārzina visus svarīgākos mācību programmas elementus un ir tajos kompetents.

OPS 1.1245

Ziņojumi par nelikumīgu iejaukšanos

Ja lidmašīnā ir notikusi nelikumīga iejaukšanās, kapteinis vai viņa prombūtnē, ekspluatants nekavējoties iesniedz ziņojumu par šādu notikumu attiecīgajai vietējai iestādei un ekspluatanta valsts iestādei.

OPS1.1250

Lidmašīnas pārmeklēšanas procedūras kontrolsaraksts

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnā ir kontrolsaraksts ar procedūrām, kas jāveic, meklējot bumbu vai pašdarinātu spridzekli, ja ir aizdomas par diversiju, kā arī procedūrām lidmašīnas pārmeklēšanai, lai meklētu iespējamus paslēptus ieročus, sprāgstvielas vai citas bīstamas ierīces, ja ir pamatotas aizdomas, ka lidmašīna varētu būt nelikumīgas iejaukšanās objekts. Kontrolsarakstu papildina norādījumi par piemēroto rīcību gadījumā, ja atrod bumbu vai aizdomīgu priekšmetu, kā arī informācija par vietu, kur bumbas atrašanās nozīmē vismazāko risku, ja šādu informāciju ir sniedzis tipa sertifikāta turētājs.

OPS 1.1255

Lidojumu apkalpes nodalījuma drošība

- a) Visās lidmašīnās, kurās lidojumu apkalpes nodalījumam ir durvis, tās ir aizslēdzamas, kā arī ir jāparedz un jāievieš iestādei pieņemami līdzekļi un procedūras, kā salona apkalpe brīdina lidojumu apkalpi, ja salonā rodas aizdomīga situācija vai drošības pārkāpumi.
- b) Visās pasažieru lidmašīnās ar sertificēto maksimālo pacelšanās masu vairāk par 45 500 kg vai ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par 60 pasažieriem ir apstiprinātas lidojumu apkalpes nodalījuma durvis, ko var aizslēgt un atslēgt no katras pilota darba vietas un kuru konstrukcija atbilst piemērojamām retroaktīvajām lidojumderīguma ekspluatācijas prasībām. Šo durvju konstrukcija nedrīkst kavēt avārijas procedūras, kā noteikts piemērojamās retroaktīvajās lidojumderīguma ekspluatācijas prasībās.

- c) Visās lidmašīnās, kurās ir lidojumu apkalpes nodaļuma durvis saskaņā ar b) apakšpunktu:
- 1) šīs durvis aizver pirms dzinēju iedarbināšanas pirms pacelšanās un aizslēdz, kad tas jādara saskaņā ar drošības procedūru vai kad to pieprasa kapteinis, līdz dzinēju izslēgšanai pēc nosēšanās, izņemot, ja uzskata par nepieciešamu pilnvarotām personām ieiet šajā nodaļumā vai iziet no tā saskaņā ar Nacionālo aviācijas drošības programmu;
 - 2) ir paredzēti līdzekļi, lai no katras pilota darba vietas varētu pārraudzīt tik lielu zonu ārpus lidojumu apkalpes nodaļuma, lai būtu iespējams identificēt personas, kas lūdz atļauju ieiet lidojumu apkalpes nodaļumā, un atklāt aizdomīgu rīcību vai potenciālus draudus.”
-