

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

► **B**

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 3922/91

(1991. gada 16. decembris)

par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā

(OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

		Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u>	Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 (*)	L 291	15	14.11.1996.
► <u>M2</u>	Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 (*)	L 130	16	26.5.1999.
► <u>M3</u>	Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 (*)	L 333	47	29.12.2000.
► <u>M4</u>	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs)	L 240	1	7.9.2002.
► <u>M5</u>	Eiropas Parlamenta un padomes regula (EK) Nr. 1899/2006 (2006. gada 12. decembris)	L 377	1	27.12.2006.
► <u>M6</u>	Eiropas Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr. 1900/2006 (2006. gada 20. decembris)	L 377	176	27.12.2006.
► <u>M7</u>	Komisijas Regula (EK) Nr. 8/2008 (2007. gada 11. decembris)	L 10	1	12.1.2008.

(*) Šis tiesību akts nekad nav publicēts latviešu valodā.



PADOMES REGULA (EEK) Nr. 3922/91

(1991. gada 16. decembris)

par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā

EIROPAS KOPIENU PADOME

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu ⁽²⁾,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽³⁾,

tā kā saskaņā ar Līguma 8.a pantu jāparedz pasākumi, kuru mērķis ir pakāpeniska iekšējā tirgus izveide līdz 1992. gada 31. decembrim; tā kā iekšējais tirgus aptvers telpu bez iekšējām robežām, kurā nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte;

tā kā jāsaglabā augsts civilās aviācijas vispārējais drošības līmenis Eiropā un dalībvalstīs pastāvošajām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām jāsasniedz augstākie Kopienā pastāvošie kritēriji;

tā kā drošība ir svarīgākais faktors Kopienas gaisa transportā; tā kā jāņem vērā 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītā Starptautiskā civilās aviācijas konvencija, kura paredz ieviest pasākumus, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģu ekspluatāciju,

tā kā esošie ierobežojumi attiecībā uz gaisa kuģu un aviācijas izstrādājumu, kā arī noteiktu aviācijas jomas pakalpojumu pārvietošanu no vienas dalībvalsts uz otru radītu traucējumus iekšējā tirgū;

tā kā Apvienotās aviācijas institūcijas (*JAA*), Eiropas civilās aviācijas konferences (*ECAC*) asociētā organizācija izstrādājušas vienošanās, lai sadarbotos, izstrādājot un īstenojot vienotas prasības aviācijai (*JARs*) visās gaisa kuģu drošības un ekspluatācijas jomās;

tā kā saskaņā ar kopējo transporta politiku, tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz gaisa kuģu drošību un ekspluatāciju jānosaka pamatojoties uz Apvienoto aviācijas institūciju (*JAA*) izstrādātajiem vienoto aviācijas prasību (*JAR*) kodiem;

tā kā visu dalībvalstu pievienošanās Apvienotajām aviācijas institūcijām (*JAA*) un Komisijas līdzdalība tās darbībā sekmētu šādu saskaņošanu;

tā kā, lai sasniegtu Kopienas mērķus attiecībā uz personu un izstrādājumu brīvu aprīti, kā arī attiecībā uz kopēju transporta politiku, dalībvalstīm jāatzīst izstrādājumu, organizāciju un personu, kuras iesaistītas izstrādājumu konstruēšanā, ražošanā, apkopē un ekspluatācijā, sertifikācija bez tālākas tehniskas izpētes vai novērtējuma, ja izstrādājums, organizācija vai persona sertificēta saskaņā ar kopējām tehniskām prasībām un administratīvajām procedūrām;

tā kā drošības problēmu rašanās gadījumā dalībvalstīm steidzami jāveic visi attiecīgie pasākumi; tā kā šādus pasākumus pienācīgi jāpamato un gadījumos, ja kopējās tehniskās prasībās un administratīvajās procedūrās atklājas nepilnības, Komisijas uzdevums, īstenojot savas izpildpilnvaras, ir pieņemt nepieciešamos grozījumus;



Tā kā tāda noteikuma piemērošana, ar ko nosaka lidojumu un darba laika ierobežojumus, var radīt ievērojamus traucējumus darba grafiku shēmās tiem uzņēmumiem, kuru darbības režīmi ir balstīti tikai uz nakts darbu, un tā kā Komisijai, pamatojoties uz pierādījumiem, kurus

⁽¹⁾ OV C 270, 26.10.1990., 3. lpp.

⁽²⁾ OV C 267, 14.10.1991., 154. lpp.

⁽³⁾ OV C 159, 17.6.1991, 28. lpp.

▼M5

iesniedz iesaistītās puses, būtu jāveic novērtēšana un jāierosina koriģēt noteikumus attiecībā uz lidojumu un darba laika ierobežojumiem, lai ņemtu vērā šos īpašos darbības režīmus;

▼B

tā kā ir vēlams, lai tiktu koordinēts dalībvalstu finansējums, kas paredzēts aviācijas drošības uzlabošanas izpētei, lai nodrošinātu resursu optimālu izmantošanu un maksimālu labumu;

▼M5

Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai līdz 2009. gada 16. janvāris būtu jāpabeidz zinātniskais un medicīniskais III pielikuma Q apakšsadaļas un, nepieciešamības gadījumā, O apakšsadaļas izvērtējums. Pamatojoties uz šā izvērtējuma rezultātiem, un saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto procedūru Komisijai vajadzības gadījumā būtu nekavējoties jāizstrādā un jāiesniedz priekšlikumi, lai grozītu atbilstīgos tehniskos noteikumus;

Ņemot vērā, ka, pārskatot dažus 8.a pantā minētos noteikumus, būtu jāturpina saskaņot līdz šim pieņemtās salona apkalpes apmācības prasības, lai veicinātu salona apkalpes personāla brīvu kustību Kopienā. Šajā sakarā būtu jāpārskata iespēja turpināt salona apkalpes kvalifikācijas saskaņošanu;

Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾,

▼B

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

▼M5

1. Šī regula attiecas uz tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas drošības jomā attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju un apkopi un uz šajos uzdevumos iesaistītajām personām un organizācijām.

▼B

2. Saskaņotas tehniskās prasības un administratīvās procedūras, kuras minētas 1. punktā, attiecas uz visiem gaisa kuģiem, kurus ekspluatē operatori, kas definēti 2. panta a) apakšpunktā, neatkarīgi no tā vai gaisa kuģi reģistrēti dalībvalstī vai trešā valstī.

▼M5

3. Šīs regulas attiecināšanu uz Gibraltāra lidostu saprot kā tādu, kas neskar attiecīgo Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes tiesisko stāvokli attiecībā uz tās teritorijas, kurā lidosta atrodas, suverenitātes apstrīdēšanu.

4. Šīs regulas attiecināšanu uz Gibraltāra lidostu ir atlikta līdz brīdim, kad tiks piemēroti pasākumi, kas ir iekļauti kopīgajā deklarācijā, ko 1987. gada 2. decembrī parakstīja Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministri. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdības paziņo Padomei datumu, kad tās sāk piemērot šos pasākumus.

▼B

2. pants

Šajā regulā:

a) "operators" ir dalībvalstī dzīvojoša fiziska persona vai dalībvalstī reģistrēta juridiska persona, kura lieto vienu vai vairākus gaisa kuģus saskaņā ar dalībvalstī piemērojamiem noteikumiem, vai Kopienas gaisa pārvadātāji, kā tas definēts Kopienas tiesību aktos;

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

▼B

- b) “izstrādājums” ir civilais gaisa kuģis, dzinējs, propelleris vai ierīce;
- c) “ierīce” ir instruments, iekārta, mehānisms, aparatūra vai palīgierīce, kas tiek izmantoti vai paredzēti izmantošanai gaisa kuģī lidojuma laikā, kas uzstādīti, paredzēti uzstādīšanai vai piestiprināti civilajiem gaisa kuģiem, bet nav korpusa, dzinēja vai propellera sastāvdaļa;
- d) “komponents” ir materiāls, daļa vai mezgls, uz ko neattiecas b) vai c) apakšpunkts un kas lietojams civilajos gaisa kuģos, dzinējos, propelleros vai ierīcēs;
- e) izstrādājuma, pakalpojuma, organizācijas vai personas “sertifikācija” ir jebkāda veida juridiska atzīšana, ka šāds izstrādājums, pakalpojums, iestāde vai persona atbilst piemērojamām prasībām. Šāda sertifikācija ietver divas darbības:
 - i) pārbaudi, ka izstrādājums, pakalpojums, iestāde vai persona tehniski atbilst piemērojamām prasībām; šī darbība tiek dēvēta par “tehnisko datu konstatējumu”;
 - ii) formālas atbilstības apliecinājums piemērojamām prasībām, izsniedzot sertifikātu, licenci, apstiprinājumu vai citu dokumentu saskaņā ar valsts tiesību aktiem un procedūrām; šī darbība tiek dēvēta par “juridisko datu konstatējumu”;
- f) “apkope” ir visas nepieciešamās pārbaudes, pakalpojumi, pārveidošana un remonts visā gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, lai pārliecinātos, ka gaisa kuģis joprojām atbilst tipa sertifikācijai un nodrošina augstu drošības līmeni visos apstākļos; te jo īpaši ietverta pārveidošana, ko, saskaņā ar derīguma pārbaudi lidojumam, nosaka iestādes, kuras noslēgušas h) apakšpunktā minētās vienošanās;
- g) “valsts variants” ir valsts prasības vai noteikumi papildus vienotām prasībām aviācijai (*JAR*) vai to vietā;
- h) “vienošanās” ir Eiropas Civilās aviācijas konferences (*ECAC*) pārraudzībā izstrādātas vienošanās par sadarbību, izstrādājot un īstenojot vienotas prasības visās jomās attiecībā uz gaisa kuģu drošību un drošu ekspluatāciju. Šīs vienošanās norādītas I pielikumā;

▼M5

- i) “Iestāde” III pielikumā ir kompetentā iestāde, kas piešķirusi gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (*AOC*).

3. pants

1. Neskarot 11. pantu, Kopienā piemērojamās kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz komerciālajiem pārvadājumiem ar lidmašīnām ir tās, kas norādītas III pielikumā.

2. Atsauces uz III pielikuma M apakšsadaļu vai kādu no tās noteikumiem attiecas uz M sadaļu vai attiecīgajiem noteikumiem Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 (2003. gada 20. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu ⁽¹⁾.

▼B*4. pants***▼M5**

1. Attiecībā uz jomām, kuras nav minētas III pielikumā, pieņem kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras, pamatojoties uz Līguma 80. panta 2. punktu. Nepieciešamības gadījumā Komisija, cik ātri vien iespējams, iesniedz atbilstīgus priekšlikumus šajās jomās.

⁽¹⁾ OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

▼B

2. Līdz brīdim, kad būs pieņemti 1. punktā minētie priekšlikumi, dalībvalstis piemēro esošos valstu noteikumus.

5. pants

Dalībvalstis nodrošina, ka to civilās aviācijas atbildīgās iestādes izpilda nosacījumus dalībai Apvienotajās aviācijas institūcijās (*JAA*), kurus nosaka vienošanās un bez atrunām paraksta šīs vienošanās līdz 1992. gada 1. janvārim.

▼M5*6. pants*

Gaisa kuģus, ko ekspluatē atbilstoši dalībvalsts piešķirtajām licencēm saskaņā ar kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, var ekspluatēt atbilstoši šiem pašiem nosacījumiem citās dalībvalstīs bez šo citu dalībvalstu papildu tehniskajām prasībām vai novērtējuma.

7. pants

Dalībvalstis atzīst sertifikāciju, kuru, ievērojot šo regulu, citas dalībvalsts jurisdikcijā un to pārziņā esošajām organizācijām vai personām, kas veic gaisa kuģu un attiecīgo izstrādājumu ekspluatāciju, piešķirusi šī cita dalībvalsts vai kāda iestāde šīs dalībvalsts vārdā.

8. pants

1. Regulas 3. līdz 7. panta noteikumi neliedz dalībvalstij nekavējoties reaģēt uz drošības problēmu, kas saistīta ar izstrādājumu, personu vai organizāciju, uz ko attiecas šī regula.

Ja drošības problēmu rada neatbilstošs drošības līmenis attiecībā uz kopējo tehnisko prasību un administratīvo procedūru piemērošanu vai šo prasību un procedūru nepilnības, dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par veiktajiem pasākumiem un to veikšanas iemesliem.

Komisija saskaņā ar 12. panta 2. punktā minēto procedūru izlemj, vai neatbilstošais drošības līmenis vai kopējo tehnisko prasību un administratīvo procedūru nepilnības attaisno pastāvīgu to pasākumu piemērošanu, kas pieņemti atbilstīgi šī punkta pirmajam apakšpunktam. Tādā gadījumā Komisija veic arī nepieciešamos pasākumus, lai saskaņā ar 4. pantu vai 11. pantu grozītu attiecīgās kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras. Ja dalībvalsts pasākumus atzīst par nepamatotiem, tā šos pasākumus atceļ.

2. Dalībvalsts var piešķirt atbrīvojumus no šajā regulā paredzētajām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām neparedzētu steidzamu ekspluatācijas apstākļu vai ierobežota ilguma ekspluatācijas vajadzību gadījumā.

Komisiju un pārējās dalībvalstis informē par piešķirtajiem atbrīvojumiem, kolīdz šādi atbrīvojumi atkārtojas vai arī ja tie piešķirti uz laika periodu, kas ilgāks par diviem mēnešiem.

Kad Komisija un pārējās dalībvalstis ir informētas par dalībvalsts saskaņā ar otro daļu piešķirtajiem atbrīvojumiem, Komisija pārbauda, vai atbrīvojumi atbilst šīs regulas vai citu Kopienas tiesību aktu noteikumu drošības mērķiem.

Ja Komisija atzīst, ka piešķirtie atbrīvojumi neatbilst šīs regulas vai citu Kopienas tiesību aktu noteikumu drošības mērķiem, tā saskaņā ar 12.a pantā minēto procedūru lemj par drošības pasākumiem.

Tādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts atbrīvojumu atceļ.

▼ **M5**

3. Gadījumos, kad drošības līmeni, kas līdzvērtīgs tādām līmenim, ko panāk, piemērojot III pielikumā noteiktās kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras, iespējams nodrošināt ar citiem līdzekļiem, dalībvalstis var, nediskriminējot pretendentes valstspiederības dēļ un ņemot vērā nepieciešamību netraucēt konkurenci, apstiprināt atkāpi no šiem noteikumiem.

Tādos gadījumos attiecīgās dalībvalstis dara zināmu Komisijai savu nodomu piešķirt šādu apstiprinājumu, tās iemeslus un paredzētos nosacījumus, lai nodrošinātu līdzvērtīga drošības līmeņa panākšanu.

Komisija 3 mēnešu laikā pēc dalībvalsts paziņojuma saņemšanas uzsāk 12. panta 2. punktā minēto procedūru, lai izlemtu, vai ierosināto pasākuma apstiprinājumu var piešķirt.

▼ **M6**

Šādā gadījumā Komisija paziņo savu lēmumu visām dalībvalstīm, kam ir tiesības piemērot attiecīgo pasākumu. Lai atspoguļotu attiecīgo pasākumu, saskaņā ar 11. pantu var arī grozīt III pielikuma attiecīgos noteikumus.

▼ **M5**

Uz attiecīgo pasākumu attiecas 6. un 7. pants.

4. Neskarot 1., 2. un 3. punktu, dalībvalsts var pieņemt vai paturēt spēkā noteikumus, kas attiecas uz III pielikuma Q apakšsadaļas OPS 1.1105 6. punktu, OPS 1.1110 1.3. un 1.4.1. punktu, OPS 1.1115 un OPS 1.1125 2.1. punktu, līdz tiek izveidoti Kopienas noteikumi, ko pamato zinātniskā pieredze un labākā prakse.

Dalībvalsts informē Komisiju par noteikumiem, ko tā izlēmusi paturēt spēkā.

Attiecībā uz valstu noteikumiem, kas atšķiras no pirmajā apakšpunktā minētajiem OPS 1 noteikumiem un ko dalībvalstis paredz pieņemt pēc III pielikuma spēkā stāšanās datuma, Komisija trīs mēnešu laikā pēc dalībvalsts paziņojuma saņemšanas uzsāk 12. panta 2. punktā minēto procedūru, lai izlemtu, vai šie noteikumi atbilst šīs regulas un citu Kopienas tiesību aktu noteikumu drošības mērķiem un vai var atļaut šādu noteikumu piemērošanu.

▼ **M6**

Šādā gadījumā Komisija paziņo savu lēmumu visām dalībvalstīm, kam ir tiesības piemērot attiecīgo pasākumu. Lai atspoguļotu attiecīgo pasākumu, saskaņā ar 11. pantu var arī grozīt III pielikuma attiecīgos noteikumus.

▼ **M5**

Uz attiecīgo pasākumu attiecas 6. un 7. panta noteikumi.

8.a pants

1. Eiropas Aviācijas drošības aģentūra līdz 2009. gada 16. janvāris pabeidz zinātnisku un medicīnisku III pielikuma Q apakšsadaļas un, nepieciešamības gadījumā, O apakšsadaļas izvērtējumu.

2. Neskarot 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi ⁽¹⁾, Eiropas Aviācijas drošības aģentūra palīdz Komisijai sagatavot priekšlikumus attiecībā uz piemērojamo III pielikuma O apakšsadaļas un Q apakšsadaļas tehnisko noteikumu izmaiņām.

⁽¹⁾ OV L 240, 7.9.2002., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1701/2003 (OV L 243, 27.9.2003., 5. lpp.).

▼B*9. pants*

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus pētniecības programmu, lai uzlabotu civilo gaisa kuģu drošību un ekspluatāciju, koordinēšanā un par to informē Komisiju. Pēc apspriešanas ar dalībvalstīm, Komisija var nākt klajā ar jebkuriem attiecīgiem ierosinājumiem, lai sekmētu šādas valstu pētniecības programmas.

10. pants

Dalībvalstis paziņo Komisijai par:

- a) jebkuru jaunu vai grozītu prasību vai procedūru, kas izstrādāta vai pieņemta saskaņā ar procedūru, ko nosaka vienošanās;
- b) jebkuras vienošanās izmaiņām;
- c) apspriežu rezultātiem ar nozares uzņēmumiem, kā arī ar citām ieinteresētajām organizācijām.

*11. pants***▼M6**

1. Pasākumus, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, papildinot to, kuri vajadzīgi zinātnes un tehnikas progresā dēļ un ar kuriem groza III pielikumā uzskaitītās kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras, pieņem saskaņā ar 12. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru. Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var izmantot 12. panta 4. punktā minēto steidzamības procedūru.

▼B

2. Ja šā panta 1. punktā minētie grozījumi ietver dalībvalstu variantu, Komisija saskaņā ar ►M6 12. panta 3. punktā ◄ noteikto procedūru lemj par to vai iekļaut šo variantu kopējās tehniskās prasībās un administratīvās procedūrās.

▼M6*12. pants*

1. Komisijai palīdz Aviācijas drošības komiteja, turpmāk —“Komiteja”.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2., 4. un 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

▼M5*12.a pants*

Ja ir atsauce uz šo pantu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 6. pantā paredzēto drošības procedūru.

Pirms lēmuma pieņemšanas Komisija apspriežas ar komiteju.

Lēmuma 1999/468/EK 6. panta b) apakšpunktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

Ja dalībvalsts nosūta Komisijas lēmumu Padomei, Padome trīs mēnešu laikā, pamatojoties uz kvalificētu balsu vairākumu, var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

▼B*13. pants*

1. Dalībvalstis palīdz cita citai īstenot šo regulu un uzraudzīt tās īstenošanu.
2. Sniedzot savstarpējo palīdzību, kas minēta šā panta 1. punktā, dalībvalstu kompetentās iestādes regulāri apmainās ar visu to rīcībā esošo informāciju par:
 - nerezidentu izdarītiem šīs regulas pārkāpumiem un tiem uzliktajām sankcijām,
 - dalībvalsts rezidentiem uzliktajām sankcijām attiecībā uz šādiem pārkāpumiem, kas izdarīti citās dalībvalstīs.

14. pants

Šī regula stājas spēkā 1992. gada 1. janvārī.

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

▼ B

I PIELIKUMS

Vienošanās, kas minētas 2. panta 1. punkta h) apakšpunktā

“Vienošanās par vienotu prasību aviācijai (*JAR*) izstrādāšanu, pieņemšanu un īstenošanu”, kas noslēgta 1990. gada 11. septembrī Kiprā.

▼ M4

▼ **M7***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	—	Vispārīga informācija
C APAKŠSADAĻA	—	Ekspluatantu sertifikācija un uzraudzība
D APAKŠSADAĻA	—	Ekspluatantiem veicamās 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	—	Masa un līdzsvars
K APAKŠSADAĻA	—	Instrumenti un iekārtas
L APAKŠSADAĻA	—	Sakaru un navigācijas iekārtas
M APAKŠSADAĻA	—	Lidmašīnu tehniskā apkope
N APAKŠSADAĻA	—	Lidmašīnas apkalpe
O APAKŠSADAĻA	—	Pasažieru salona apkalpe
P APAKŠSADAĻA	—	Rokasgrāmatas, dienasgrāmatas un reģistrācijas žurnāli
Q APAKŠSADAĻA	—	Lidojumu un noslogojuma laika ierobežojumi un atpūtas prasības
R APAKŠSADAĻA	—	Bīstamu preču aviopārvadājumi
S APAKŠSADAĻA	—	Apsardze

▼M7

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 īslaicīgi neaktīvas projektā paredzētās dublēšanās dēļ un/vai konkrētu darbināšanas un apkopes procedūru, apstākļu un ierobežojumu dēļ un saskaņā ar piemērojamajam 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 apakšsadaļa un 145. daļa ir attiecīgās daļas 2003. gada 20. novembra Regulā (EK) Nr. 2042/2003 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

▼M7

B APAKŠSADAĻA

VISPĀRĒJA INFORMĀCIJA

OPS 1.005

Vispārējas prasības

- a) Ekspluatants 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) Ekspluatants 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 stimulatori vai lidojumu mācību iekārtas (*FTD*), ko izmanto lidmašīnas vietā mācībām un/vai pārbaudēm, ir jāsertificē saskaņā ar prasībām, kuras piemēro sintētisko mācību iekārtām. Ekspluatantam, kas vēlas izmantot šādas *STD*, ir jāsaņem Iestādes apstiprinājums.

OPS 1.020

Tiesību akti, noteikumi un procedūras – ekspluatanta pienākumi

Ekspluatantam 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) Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi var sazināties vienā kopējā valodā.
- b) Ekspluatants 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 – ekspluatanta pienākumi

- a) Ekspluatants 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) Ekspluatants 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) Ekspluatants izveido vienu kvalitātes kontroles sistēmu un ieceļ 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.

▼M7

- 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 ekspluatants 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) Ekspluatants 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 aizsargmehānismi, 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) Ekspluatants nodrošina, ka visi lidojumu un pasažieru salona apkalpes locekļi ir mācīti 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.

▼ **M7***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 vedomām 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 postu skaitu, krāsu un tipu, par pirotehniku, pirmās palīdzības medikamentu nodrošinājumu, ūdens rezervi un pārnēsājamo avārijas radioiekārtu tipu un frekvenci.

*OPS 1.060***Piespiedu nolaišanās uz ūdens**

Lidmašīnu, kuru 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) šaujamieroču 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 pārvadāt paredzēto kaujas ieroču un munīcijas aprakstu un atrašanās vietu lidmašīnā.

*OPS 1.070***Sporta ieroču un munīcijas pārvadājumi**

- a) Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka viņu informē par visiem sporta ieročiem, ko paredzēts transportēt aviopārvadājumos.
- b) Ekspluatants, 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 šaujamieročus 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).

▼M7

OPS 1.075

Cilvēku pārvadāšanas metode

Ekspluatants veic visus pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena persona lidojuma laikā neatrodas tādā lidmašīnas nodaļā, kas nav paredzēta cilvēkiem, izņemot gadījumus, ja kapteinis ir devis atļauju īslaicīgai piekļuvei kādam lidmašīnas nodaļam:

- 1) lai veiktu pasākumus, kas vajadzīgi lidmašīnas vai kādas personas, dzīvnieka vai preču drošībai tajā; vai
- 2) kurā pārvadā kravu vai krājumus un kurš 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 ekspluatanta 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 Iestādei, 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 kravu drošību no brīža, kad viņš ierodas lidmašīnā, līdz brīdim, kad viņš atstāj lidmašīnu pēc lidojuma beigām;

▼M7

- 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 izdot 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 atteikties 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 izvietošanu un izmantošanu;
 - 8) nodrošina, ka ir ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un panākta atbilstīga kontrolesarakstiem saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatu;
 - 9) lidmašīnai paceļoties, uzņemot sākotnējo augstumu, tuvojoties skrejceļam un nosēžoties, ļauj jebkuram apkalpes loceklim veikt tikai tās darbības, ko prasa viņa pienākumi lidmašīnas drošas ekspluatācijas nodrošināšanai;
 - 10) kapteinis 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 reģistrators, izņemot gadījumus, ja viņš uzskata, ka ierakstītie dati, ko pretējā gadījumā automātiski izdzēstu, būtu jā saglabā 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) kapteinis pieņem lēmumu par to, vai akceptēt vai neakceptēt lidmašīnu ar *CDL* vai *MEL* atļautiem defektiem; un
 - 12) kapteinis 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

▼M7

- 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 jebkādu samērīgu 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 nevēlīga rīcība vai atturēšanās no rīcības nevarētu:

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

*OPS 1.125***Līdzī vedamie dokumenti**

- a) Ekspluatants nodrošina, ka katrā lidojumā ir līdzīgi šādi dokumenti vai to kopijas:
- 1) reģistrācijas apliecība;

▼M7

- 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 līdzi derīgu lidmašīnas apkalpes locekļa licenci ar attiecīgo(-ām) kategoriju(-ām).

*OPS 1.130***Līdzi vedamās rokasgrāmatas**

Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) katrā lidojumā ir līdzi 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***Līdzi vedamā papildinformācija un veidlapas**

- a) Ekspluatants nodrošina, ka katrā lidojumā līdz ar OPS 1.125 un OPS 1.130 paredzētajiem dokumentiem un rokasgrāmatām līdzi 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 daļas 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.

▼M7*OPS 1.140***Informācija, ko glabā uz zemes**

a) Eksploatants 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 līdz 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 eksploatants;
- 4) attiecīgos gadījumos — masas un līdzsvara dokumentāciju (atsauce uz OPS 1.625); un
- 5) paziņojumu par īpašām kravām.

*OPS 1.145***Pilnvaras veikt pārbaudi**

Eksploatants 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 uz 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) Eksploatants:

- 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**

Eksploatants nodrošina, ka:

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

▼M7

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 reģistrators 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 reģistrators 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 eksplua-

⁽¹⁾ OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

▼M7

tantam 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.
- 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.

▼ **M7***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 atbilst šai prasībai. Vajadzības gadījumā ekspluatants nosaka papildu prasības, ņemot vērā tādus faktorus 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*.

▼M7

- 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 tādas faktorus 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 mazāka 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, kas nav 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 gadījumā, 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 Apkopes locekļi darba vietās:

▼M7

ekspluatācijai saskaņā ar *VFR* norādes par šo jautājumu ir vajadzīgas tikai ekspluatācijai, 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;

▼M7

- 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 piemērot 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 daļa, M apakšsadaļa. A. 306, Ekspluatanta 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) punktu piemēro šādi. Iestāde var akceptēt saīsinātu kapteiņu kursu, kas ir piemērots veiktās ekspluatācijas tipam.
- 34) OPS 1.960 Kapteiņi, kam ir komercpilota apliecība

▼M7

- 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 (*LE*) vai tipa kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*TRE*);
 - iii) a) 4) i) apakšpunktu piemēro šādi. Ekspluatanta kvalifikācijas pārbaudi var vadīt tipa kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*TRE*), klases kvalifikācijas atzīmes eksaminētājs (*CRE*) vai attiecīgi kvalificēts ekspluatanta 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 ekspluatanta kvalifikācijas pārbaudi. Kvalifikācijas pārbaude ir jāveic pirms komerciālo aviopārvadājumu sākuma.
- 36) OPS 1.968 Pilota kvalifikācija abām pilota vietām:
- pielikumu 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 ekspluatants 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 patstāvīgām 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 virzūldzinēju 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 virzūldzinēju 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).

▼M7

- 42) OPS 1.1070 Nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmata:
nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas rokasgrāmatu var pielāgot
izpildāmajām darbībām.
- 43) OPS 1.1071 Eksploatanta 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. Ekspluatā-
cijai saskaņā ar *VFR* var pieņemt pašmācības mācību programmu.
- 47) OPS 1.1250 Lidmašīnas meklēšanas procedūru kontrolsaraksts:
nav jāpiemēro ekspluatācijai dienā saskaņā ar *VFR*.

▼ M7

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.

▼M7

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 pretendentam:
 - 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, veic atbilstošus pasākumus, 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 uzskaitītajai 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 eksploatantiem, 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) Eksploatantiem, 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) Eksploatantam ir jānodrošina, lai katru lidojumu veiktu saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumiem.
 - m) Eksploatantam ir jānodrošina pienācīgi apkalpošanas resursi uz zemes, lai lidojumiem garantētu drošu apkalpošanu.

▼M7

- n) Ekspluatantam ir jānodrošina, ka viņa lidmašīnās ir attiecīgas iekārtas, un to apkopes 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) ekspluatētājam lidmašīnām ir standarta lidojumderīguma 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 lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju ⁽¹⁾. 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;
 - 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.

*OPS 1.185****Administratīvas prasības***

- a) Ekspluatants nodrošina, ka pirmajā *AOC* pieteikumā un, attiecīgi, pieteikumā uz jebkādam *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, apkārpju mācībām un darbībām lidlaukos, norādot amatpersonu kvalifikāciju un pieredzi; un
 - 6) ekspluatācijas rokasgrāmata.

⁽¹⁾ OV L 243, 27.9.2003., 6. lpp.

▼M7

- 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 ekspluatants 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 sākum, 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 Iestāde ir jāinformē vismaz 10 dienas iepriekš.

▼ **M7***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 distancēšanas 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.

▼ **M7***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 tām 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 mācīti 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.

▼ **M7****D APAKŠSADAĻA****EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS****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, attiecīgi – 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 ekspluatēšanai.

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**

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

▼ **M7***OPS 1.225***Obligāti lidlauku ekspluatācijas nosacījumi**

- a) Ekspluatants 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) Ekspluatants 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 tādus kritērijus kā drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemot vērā ekspluatācijas apstākļus. Galīgā glisāde ir jāveic vizuāli vai saskaņā ar noteikto instrumentālās glisādes procedūru.
- c) Ekspluatants 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 pieņēmusi Iestāde.

*OPS 1.235***Trokšņu mazināšanas procedūras**

- a) Ekspluatants izstrādā ekspluatācijas procedūras trokšņu mazināšanai instrumentālu lidojumu ekspluatācijas laikā saskaņā ar *ICAO PANS OPS* 1. sējumu (dok. 8168–OPS/611).
- b) Ekspluatanta noteiktām augstuma uzņemšanas procedūrām pēc pacelšanās attiecībā uz trokšņa samazināšanu jebkura tipa lidmašīnām visos lidlaukos būtu jābūt vienādām.

*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.

▼M7

- b) Eksploatants nodrošina, lai darbības veiktu saskaņā ar visiem Iestādes noteiktajiem ierobežojumiem darbības maršrutos vai apgabalos.

OPS 1.241

Eksploatācija konkrētā gaisa telpā ar samazinātas vertikālās distancēšanas prasībām (RVSM)

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

OPS 1.243

Eksploatācija gaisa telpā ar īpašām navigācijas iekārtu darbības parametru prasībām

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

OPS 1.245

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

- a) Ja vien to nav īpaši apstiprinājusi Iestāde saskaņā ar OPS 1.246 a) punktu (ETOPS apstiprinājums), eksploatants neekspluatē 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) 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 jūdžu, izvēloties to, kurš ir mazākais.
- b) Eksploatants katram eksploatētajam 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, šādos apstākļos:
- 1) starptautiskā standartatmosfēra (ISA);
 - 2) horizontāls lidojums:
 - i) reaktīvām lidmašīnām:

▼ **M7**

- A) FL 170; vai
 - B) lielākajā lidojuma augstumā, kādā var pacelties un kādā var palikt lidmašīna, nedarbojoties vienam dzinējam, ievērojot *AFM* noteikto augstuma uzņemšanas bruto koeficientu, izvēloties mazāko no rādītājiem.
 - ii) propellera lidmašīnām:
 - A) FL 80; vai
 - B) lielākajā lidojuma augstumā, kādā var pacelties un kādā var palikt lidmašīna, nedarbojoties vienam dzinējam, ievērojot *AFM* noteikto augstuma uzņemšanas bruto koeficientu, izvēloties mazāko no rādītājiem;
 - 3) atlikušā darbīgā dzinēja lielākā iespējamā nepārtrauktā vilce vai jauda;
 - 4) lidmašīnas masa nav mazāka par to, kas rodas:
 - i) paceļoties no jūras līmeņa ar lielāko pieļaujamo pacelšanās masu; un
 - ii) augstuma uzņemšana ar visiem dzinējiem līdz optimālā kreisēšanas ātruma augstumam; un
 - iii) kreisēšana tādā augstumā ar visiem dzinējiem tālas distances kreisēšanas ātrumā, līdz laiks, kas pagājis kopš pacelšanās, sasniedz a) punktā paredzēto robežu.
 - c) Eksploatantam ir jānodrošina, lai eksploatācijas 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 un augstuma (lidojuma augstuma) 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)**

- 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 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 faktorus:
 - 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 eksploatāciju;

▼ **M7**

- 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 nejaušības plānotajā maršrutā.

*OPS 1.255***Degvielas politika**

- 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) aviosatiksmes dienestu procedūras un ierobežojumi.
- c) Eksploatants nodrošina, ka, pirms lidojuma aprēķinot lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas daudzumu, aprēķinos ietver:
 - 1) degvielu lidmašīnas vadīšanai pa zemi;
 - 2) lidojuma degvielu;
 - 3) rezerves degvielu, pie kā pieder:
 - i) degviela neparedzētiem apstākļiem;
 - ii) aizvietošanas degviela, ja ir prasība, lai būtu noteikts alternatīvs galapunkts. (tas neliedz izvēlēties izlidošanas lidlauku kā alternatīvu galapunktu);
 - 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, nevīs sākotnēji plānoto galapunktu – procedūras ietvertu:
 - 1) lidojuma degvielu atlikušajam lidojuma posmam;
 - 2) rezerves degvielu, pie kā pieder:
 - i) degviela neparedzētiem apstākļiem;
 - ii) aizvietošanas degviela, ja ir prasība, lai būtu noteikts alternatīvs galapunkts (tas neliedz izvēlēties izlidošanas lidlauku kā alternatīvu galapunktu);
 - iii) galīgā rezerves degviela; un
 - iv) papildu degviela, ja to prasa darbības tips (piemēram, *ETOPS*); un

▼ **M7**

- 3) papildu degvielu, ja to prasa kapteinis.

*OPS 1.260***Tādu personu pārvadāšana, kurām ir ierobežotas pārvietošanās spējas**

- a) Ekspluatants izstrādā pārvadāšanas procedūras tādu personu pārvadāšanai, kurām ir ierobežotas pārvietošanās spējas (*PRM*).
- b) Ekspluatants 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***Nepieļaujamu, deportētu vai apcietinātu personu pārvadāšana**

Ekspluatants izstrādā procedūras nepieļaujamu, 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) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieru salonā uzņem tikai tādu bagāžu, ko var atbilstīgi un droši izvietot.
- b) Ekspluatants 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 tādos nodalījumos, kas izstrādāti tā, lai novērstu kravas kustēšanos.

OPS 1.275

Ar nodomu atstāts neaizpildīts

*OPS 1.280***Pasažieru sēdvietas**

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieri ieņem sēdvietas tā, lai ārkārtas evakuācijas gadījumā viņi 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:

▼ **M7**

- i) smēķēšanas noteikumi;
 - ii) par to, ka sēdekļa atzveltnei un paplātei ir jābūt paceltai;
 - iii) avārijas izeju atrašanās vieta;
 - iv) avārijas izejas ceļa apzīmējumu atrašanās vietu un izmantojumu;
 - v) rokas bagāžas izvietojumu;
 - vi) pārnēsājamu 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, 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 atzveltnei un paplātei ir jābūt paceltai;
 - iv) atlikt rokas bagāžu atpakaļ bagāžas nodalījumā; un
 - v) pārnēsājamu 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) lidmašīnai 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;

▼M7

- 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 konverģijas 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) Ekspluatants, plānojot lidojumu, nosaka procedūras attiecībā uz galapunkta un/vai rezerves lidlauka izvēli saskaņā ar OPS 1.220.
- b) Ekspluatantam ir jāizvēlas un ekspluatācijas lidojuma plānā jāprecizē alternatīvs pacelšanās punkts gadījumā, ja nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā meteoroloģisku apstākļu vai tehnisku iemeslu dēļ. Alternatīvo pacelšanās punktu nosaka tā, lai to varētu sasniegt:
 - 1) divu dzinēju lidmašīnām:
 - i) vienu stundu ilgā lidojumā, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *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) Ekspluatantam 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 nepārsniedz 6 stundas; un
 - ii) galapunktā ir pieejami un izmantojami divi atsevišķi skrejceļi un atbilstoši 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, 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) galapunkts ir izolēts un nav atbilstoša alternatīva galapunkta.

▼M7

- d) Eksploatantam ir jāizvēlas divi alternatīvi galapunkti, 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; vai
 - 2) nav pieejama nekāda meteoroloģiska informācija.
- e) Eksploatants norāda visus vajadzīgos alternatīvos punktus ekspluatācijas lidojuma plānā.

OPS 1.297

Obligātie plānošanas nosacījumi IFR lidojumiem

- a) Obligātie plānošanas nosacījumi alternatīviem pacelšanās punktiem. 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 nekā 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) Obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta un alternatīva galapunkta lidlaukam. Eksploatants izvēlas galapunkta lidlauku un/vai alternatīvu galapunkta lidlauku(-s), ja 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:
- 1) obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta lidlaukam, kas nav izolēti galapunkta lidlauki:
 - 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; un
 - 2) obligātajiem plānošanas nosacījumiem alternatīvā galapunkta lidlaukam(-iem) un izolētiem galapunkta lidlaukiem ir jāsaskan ar 1. tabulu.

1. tabula

Obligātie plānošanas nosacījumi – maršrutā pieejamie rezerves lidlauki un alternatīva galapunkta lidlauki – izolēti galapunkta lidlauki

Glisādes veids	Obligātie plānošanas nosacījumi
Cat II un Cat III	Cat I (1. piezīme)
Cat I	Neprecīzi (1. un 2. piezīme)
Neprecizitāte	Neprecīza glisāde (1. un 2. piezīme) + 200 pēdas/1 000 m
Riņķošana	Riņķošana (2. un 3. piezīme)

1. piezīme. RVR.

2. piezīme. Zemākajai mākoņu robežai ir jābūt vienādai vai augstākai par MDH augstumu.

3. piezīme. Redzamība.

- c) Obligātie plānošanas nosacījumi maršrutā pieejamam rezerves lidlaukam. Eksploatants lidlauku izvēlas kā maršrutā pieejamu rezerves lidlauku vienīgi tad, ja atbilstoši meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums

▼M7

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 1. tabulu.

- 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	Obligātie plānošanas nosacījumi	
(R/V/obligātā redzamība un, vajadzības gadījumā, mākoņu apakšējā robeža)		
	LIDLAUKS AR	
	vismaz 2 dažādām glisādes procedūrām, kas balstītas uz 2 dažādiem līdzekļiem, kuri apkalpo 2 dažādus skrejceļus	vismaz 2 dažādām glisādes procedūrām, kas balstītas uz 2 dažādiem līdzekļiem, kuri apkalpo 1 skrejceļu, vai vismaz ar 1 glisādes procedūru, kas balstīta uz 1 līdzekli, kurš apkalpo 1 skrejceļu
Precīza glisāde Cat II, III (<i>ILS</i> , <i>MLS</i>)	Precīzas glisādes Cat I obligātie nosacījumi	Neprecīzas glisādes obligātie nosacījumi
Precīza glisāde Cat I (<i>ILS</i> , <i>MLS</i>)	Neprecīzas glisādes obligātie nosacījumi	Riņķošanas obligātie nosacījumi vai, ja tā nav iespējama, neprecīzas glisādes obligātie nosacījumi + 200 pēdu/1 000 m
Neprecīza glisāde	Zemākie neprecīzas glisādes obligātie nosacījumi + 200 pēdu/1 000 m vai riņķošanas obligātie nosacījumi	Augstākie riņķošanas obligātie nosacījumi vai neprecīzas glisādes obligātie nosacījumi + 200 pēdu/1 000 m
Riņķošanas glisāde	Riņķošanas obligātie nosacījumi	

*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 daudz

▼ **M7**

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 1.315***Palīglīdzekļi avārijas evakuācijai**

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

*OPS 1.320***Sēdvietas, drošības jostas un siksnas**

- a) Apkalpes locekļi:

▼ **M7**

- 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 un 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 nodaļumā(-os) un/vai citos nodaļumos, kuros ved kravu, kas nav ugunsdrošos konteineros vai apsegta ar ugunsdrošu audumu; un
 - 5) tajos salona nodaļumos, kuros iesūknē skābekli.

*OPS 1.340***Meteoroloģiskie apstākļi**

- a) *IFR* lidojumā kapteinis nesāk:
 - 1) pacelšanos; nedz arī
 - 2) turpina lidojumu aiz punkta, no kā piemēro pārskatīto lidojuma plānu gadījumā, ja lidojuma laikā notiek pārmaiņas plānā – ja vien nav pieejama informācija, kas rāda, ka paredzētie laika apstākļi 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 nelido tālāk par:
 - 1) lēmuma pieņemšanas punktu, ja izmanto lēmuma punkta procedūru; vai
 - 2) iepriekš noteiktu punktu, ja izmanto iepriekš noteikta punkta procedūru, ja vien nav pieejama informācija, kas rāda, ka paredzētie laika apstākļi gala-

▼ **M7**

punkta 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.

- c) *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.
- d) *VFR* lidojumā kapteinis sāk pacelšanos vienīgi gadījumā, ja jaunākie meteoroloģiskie ziņojumi vai jaunāko ziņojumu un prognožu 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) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot lidmašīnas(-u) atledošanas un pretapledošanas 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) Ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem paredzētos vai faktiskos apledošanas apstākļos.
- b) Kapteinis sāk lidojumu vai veic lidojumu paredzētos vai faktiskos apledošanas 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, tikai pārliecinājies, ka lidmašīnā ir vismaz plānotais degvielas un smērvielu daudzums, lai droši pabeigtu lidojumu, ņemot vērā paredzētos ekspluatācijas apstākļus.

*OPS 1.355***Pacelšanās apstākļi**

Pirms pacelšanās sākuma kapteinim ir jāpārliecinās, 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 jāpārliecinās, 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.

▼ **M7***OPS 1.370***Modelētas nenormālas lidojuma situācijas**

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

*OPS 1.375***Degvielas apsaimniekošana lidojumā**

(Sk. OPS 1.375 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu degvielas pārbaudes un degvielas apsaimniekošanu lidojuma laikā.
- b) Kapteinis nodrošina, ka izmantojamās degvielas daudzums lidojumā nav mazāks par to, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu līdz lidlaukam, kur var veikt drošu nolaišanos, un atliktu galīgā rezerves degviela.
- c) Kapteinis izsludina avārijas situāciju, ja aprēķinātās izmantojamās degvielas apjoms nosēšanās laikā ir mazāks nekā galīgās rezerves degvielas apjoms.

OPS 1.380

Ar nodomu atstāts neaizpildīts

*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 nepātraukti 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, kuri 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.

▼M7

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 kārtībā, 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 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 ietverto 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.
- 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 zemāk 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 atsaucē punktus.

▼M7

- 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 brīdī, 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 nomaiņu, 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. Ekspluatants izstrādā procedūras saistībā ar ziņošanu par atgadījumiem, ņemot vērā šē turpmāk aprakstītos pienākumus un d) punktā aprakstītos apstākļus.

- 1) OPS 1.085 b) punktā precizēti apkalpes locekļu pienākumi ziņot par atgadījumiem, kas apdraud vai var apdraudēt ekspluatācijas drošību.

▼M7

- 2) Lidmašīnas kapteinis vai ekspluatants 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, ekspluatantam 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

Ekspluatants 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 ekspluatantam 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 ekspluatanta noteikto atbildības hierarhiju.
- 2) Ekspluatants nodrošina, lai Iestādei ekspluatanta valstī, tuvākajai atbilstošajai Iestādei (ja tā nav Iestāde ekspluatanta valstī) un jebkurai citai organizācijai, kas jāinformē pēc ekspluatanta valsts noteikumiem, ziņo pēc iespējas drīzāk ar visiem pieejamajiem 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 ekspluatants iesniedz ziņojumu ekspluatanta 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

- 1) Aviosatiksmes atgadījumi. Kapteinis tūlīt ziņo attiecīgā 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 ievērojusi 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 pārliecinās, 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, kas radījusi gaisa kuģim ievērojamus bojājumus vai zaudē-

▼M7

jumus vai kuras rezultātā 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 1. pielikumā. Pirmo ziņojumu nosūta 72 stundu laikā no notikuma brīža, ja vien nav ārkārtas apstākļu, kuru 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

▼M7*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 nodaļumiem 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 nedrīkst izvietot tualetēs vai balstīt pret starpsienām, kas nespēj novērst priekšmetu pārvietošanos uz priekšu, uz sāniem vai uz augšu, izņemot gadījumus, ja pie starpsienām ir norādes, cik lielu svaru tur drīkst novietot;
- 5) bagāžai un kravai, ko izvieto slēdzamos nodaļumos, ir jābūt tāda izmēra, lai tā ļautu droši aizvērt nodaļumu;
- 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.

▼ **M7***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 “NESMĒKĒT”, kā arī iekšējam apgaismojumam, lai varētu noteikt avārijas izeju atrašanās vietas;
- 6) pasažieriem ir jāsniedz norādes atsprādzēt to drošības jotas un atturēties no smēķēšanas;
- 7) lidmašīnā ir jābūt pietiekamam daudzumam kvalificētu darbinieku, 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.

▼M7*OPS 1.375 1. pielikums***Degvielas apsaimniekošana lidojumā**

- a) Degvielas pārbaudes lidojuma laikā:
- 1) kapteinim ir jānodrošina, lai lidojuma laikā ar regulāriem starplaikiem notiktu degvielas pārbaudes. Pārpalikušā degviela ir jāreģistrē un jānovērtē, lai:
 - i) salīdzinātu faktisko patēriņu ar plānoto patēriņu;
 - ii) pārliecinātos, ka ar pārpalikušo degvielu pietiek, lai beigtu lidojumu; un
 - iii) noteiktu, kāds ir paredzamais degvielas atlikums, ierodoties galapunktā;
 - 2) attiecīgie degvielas dati ir jāreģistrē.
- b) Degvielas apsaimniekošana lidojumā:
- 1) ja lidojuma laikā veiktā degvielas pārbaudē aprēķinātais pārpalikušās degvielas daudzums, ielidojot galapunktā, ir mazāks par vajadzīgās aizvietošanas degvielas un galīgās rezerves degvielas kopapjomu, kapteinim ir jāņem vērā satiksmes un ekspluatācijas apstākļi galapunkta lidlaukā, maršrutā uz rezerves lidlauku un alternatīvā galapunkta lidlaukā, lai pieņemtu lēmumu, – turpināt lidojumu uz galapunkta lidlauku vai citu lidlauku, lai degvielas apjoms nosēžoties nebūtu mazāks par galīgo rezerves degvielas apjomu;
 - 2) lidojumā uz izolētu lidlauku:

ir jānosaka pēdējais punkts, kad vēl var mainīt virzienu uz jebkuru lidojuma laikā pieejamu rezerves lidlauku. Pirms šī punkta sasniegšanas kapteinis novērtē, cik daudz degvielas paliks pāri izolētā lidlauka sasniegšanai, laika apstākļus, satiksmi un ekspluatācijas apstākļus izolētajā lidlaukā un jebkurā lidojuma laikā pieejamā lidlaukā, pirms pieņem lēmumu, vai turpināt lidojumu uz izolēto lidlauku vai mainīt virzienu uz lidojuma laikā pieejamo lidlauku.

▼M7

E APAKŠSADAĻA

EKSPLUATĀCIJA JEBKUROS LAIKA APSTĀKĻOS

OPS 1.430

Obligāti lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – vispārējas norādes

(Sk. OPS 1.430 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants katram lidlaukam, ko ir plānots izmantot, izstrādā obligātus lidlauka ekspluatācijas nosacījumus, kas nav mazāki par 1. pielikumā 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.

Piezīme.: Ar iepriekš minēto punktu nav liegts lidojuma laikā aprēķināt obligātos nosacījumus neplānotam rezerves lidlaukam, ja to veic saskaņā ar atzītu 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;
 - 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.
- c) Lidmašīnas kategorijas, kas minētas šajā apakšsadaļā, ir jānosaka saskaņā ar OPS 1.430 c) 2. pielikumā aprakstīto metodi.

OPS 1.435

Terminoloģija

Šajā apakšsadaļā izmantoti šādi termini.

- 1) Riņķošana – instrumentālās glisādes vizuālā fāze, kurā gaisa kuģis nonāk tādā pozīcijā, kas ir piemērota, lai nosēstos uz skrejceļa, kura izvietojums nav piemērots tiešai glisādei.
- 2) Sliktas redzamības procedūras (LVP) – procedūras, ko piemēro lidlaukā, lai sliktas redzamības apstākļos nodrošinātu drošu ekspluatāciju 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 nenotiek 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

▼M7

pilnīgi automātiski veikt glisādi, izlīdzināšanu un nosēsties. 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 manuāli veikt nosēšanos, ja primārā sistēma atteikusies darboties.

Piezīme.: Pakārtotā neatkarīgā vadības sistēma parasti sastāv no ekrāna acu augstumā, kurā parādās norādes, parasti pavēles, bet tā var būt arī informācija par sistēmu (vai virziena maiņu).

- 8) Vizuāla glisāde – glisāde, kurā pilnībā neizpilda instrumentālas glisādes procedūru un glisādi veic, reljefu vērtējot vizuāli.

OPS 1.440

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – vispārēji ekspluatācijas noteikumi

(Sk. OPS 1.440 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants veic II vai III kategorijas ekspluatāciju vienīgi tad, ja:
- 1) katra attiecīgā lidmašīna ir sertificēta ekspluatācijai ar lēmuma pieņemšanas augstumu, kas zemāks par 200 pēdām, vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma un tajā ir iekārtas, kas paredzētas saskaņā ar *CS-AWO* par ekspluatāciju 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 ekspluatācijas drošību;
 - 3) ekspluatāciju ir apstiprinājusi Iestāde;
 - 4) lidmašīnas apkalpē ir vismaz 2 piloti; un
 - 5) lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums ir noteikts ar radioaltimetru.
- b) Ekspluatants 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.

OPS 1.445

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos – lidlauki

- a) Ekspluatants izmanto lidlauku II vai III kategorijas ekspluatācijai vienīgi gadījumos, ja lidlauku šādai ekspluatācijai ir apstiprinājusi valsts, kurā lidlauks atrodas.
- b) Ekspluatants pārliecinās, ka ir izstrādātas sliktas redzamības procedūras (*LVP*), un tās īsteno lidlaukos, kuros ir jāveic ekspluatācija 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, 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* apstākļos, kā arī ar lēmuma pieņemšanas augstumu, kas atbilst ekspluatanta II/III kategorijas apstiprinājumam; un
 - ii) ir kvalificēts saskaņā ar 1. pielikumu;

▼M7

- 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 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 pārliecinās, ka:
 - 1) vizuālo un nevizuālo ierīču stāvoklis ir pietiekams, pirms sākt pacelšanos sliktas redzamības apstākļos vai II vai III kategorijas glisādi;
 - 2) ir spēkā atbilstoši *LVP* saskaņā ar informāciju, kas saņemta no gaisa satiksmes dienestiem, pirms sākt pacelšanos sliktas redzamības apstākļos vai II vai III kategorijas glisādi; un
 - 3) lidojuma apkalpes locekļi ir pietiekami kvalificēti, pirms sākt pacelšanās sliktas redzamības apstākļos ar *RVR*, kas mazāka par 150 m (A, B un C kategorijas lidmašīnām) vai 200 m (D kategorijas lidmašīnām), vai II vai III kategorijas glisāde.

*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 II vai III kategorijas glisādi atbilstoši *AFM* vai citam apstiprinātam dokumentam.
- b) Kapteinis pārliecinās, 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.

▼M7

OPS 1.430 1. pielikums

Obligāti lidlauku ekspluatācijas nosacījumi

a) Obligāti pacelšanās nosacījumi

1) Vispārējas 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 pacelšanās 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 1 500 pēdu augstumam virs lidlauka, ieturot attālumu līdz šķēršļiem drošās robežās, pacelšanās obligātie nosacījumi, ko noteicis ekspluatants, ir jāizsaka kā *RVR*/redzamības vērtības, kas nav mazākas par tām, kas dotas 1. tabulā, izņemot tās, kas noteiktas 4) punktā.

1. tabula

RVR/redzamība paceļoties

Pacelšanās <i>RVR</i> /redzamība	
Lidlauka iekārtas	<i>RVR</i> /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 <i>RVR</i> 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 atbilstošajiem *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,

▼M7

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 atteicies 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 <i>RVR</i> /redzamība – lidojuma trajektorija	
Pieņemtais dzinēja darbības izbeigšanās augstums virs pacelšanās skrejceļa	<i>RVR</i> /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, kā arī 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 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.

▼ **M7**

b) Neprecīza glisāde

1) Obligāti sistēmas nosacījumi

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

3. tabula

Obligāti sistēmas nosacījumi neprecīzas glisādes palīgīdzekļiem

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

- 2) Minimālais nolaišanās augstums. Eksploatantam ir jānodrošina, lai minimālais nolaišanās augstums neprecīzas glisādes metodei nebūtu zemāks par:

i) *OCH/OCL* attiecīgās kategorijas lidmašīnai; vai

ii) obligātiem sistēmas nosacījumiem.

- 3) 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 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) citas vizuālas norādes, ko atzinusi Iestāde.

- 4) Obligātā *RVR*. Veicot neprecīzu nosēšanos, eksploatantam ir jāievēro šādas obligātas prasības:

▼ **M7***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

▼M7

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 sākas 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 paziņoti *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) Vispārējas 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 pieļaujamais lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā (*AFM*), ja tāds ir;
 - ii) minimāli pieļaujamais augstums, līdz kuram var izmantot precīzas glisādes palīgīdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta;
 - iii) *OCH/OCLE* 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;

▼M7

- 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 zemākās 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/ <i>RVR</i> (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 sākas 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 pārreķināta *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, pārreķinot *DA* augstumā).

- 5) Ekspluatācija, piedaloties vienam pilotam. Attiecībā uz ekspluatāciju, 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 apvienojumā ar *ILS* vai *MLS*; šādā gadījumā piemēro parastos obligātos nosacījumus. Piemērotais lēmuma pieņemšanas augstums nedrīkst būt mazāks nekā 1,25 × pieļaujamais minimālais autopilota izmantošanas augstums.
- 6) Ekspluatācija naktī. Lai veiktu ekspluatāciju naktī, ir jābūt ieslēgtām vismaz skrejceļa malu, skrejceļa sliekšņa un skrejceļa beigu posma gaismām.
- d) Precīza glisāde – II kategorijas ekspluatācija
- 1) Vispārējas prasības. II kategorijas darbība ir precīza instrumentālā glisāde un nosēšanās, izmantojot *ILS*, *MLS* vai *PAR*:
- i) ar lēmuma pieņemšanas augstumu mazāku par 200 pēdām, bet ne mazāku par 100 pēdām; un
 - ii) ar skrejceļa redzamību ne mazāku par 300 m.

▼M7

- 2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Eksploatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums II kategorijas ekspluatācijai nebūtu mazāks kā:
- i) pieļaujamais minimālais lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts *AFM*, ja tāds ir;
 - ii) pieļaujamais minimālais augstums, līdz kādam var izmantot precīzas glisādes palīg līdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta;
 - iii) *OCH/OCL* attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
 - iv) lēmuma pieņemšanas augstums, kurā lidojuma apkalpe drīkst strādāt; vai
 - v) 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 ekspluatāciju, eksploatantam 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 <i>DH</i> (sk. 1. piezīmi)	
Lēmuma pieņemšanas augstums	<i>RVR</i> /lidmašīna A, B un C kategorija	<i>RVR</i> /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 automātiskās 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*.

▼M7

- 2) Lēmuma pieņemšanas augstums. Eksploatācijai, kurā izmanto lēmuma pieņemšanas augstuma vērtību, ekspluatantam ir jānodrošina, lai lēmuma pieņemšanas augstums nebūtu mazāks kā:
- i) pieļaujamais minimālais lēmuma pieņemšanas augstums, kas noteikts *AFM*, ja tāds ir;
 - ii) pieļaujamais minimālais augstums, līdz kādam var izmantot precīzas glisādes palīg līdzekļus, ja nav vajadzīgā vizuālā kontakta; vai
 - iii) lēmuma pieņemšanas augstums, kādā lidojuma apkalpe drīkst strādāt.
- 3) Eksploatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma. Eksploatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma var veikt tikai tad, ja:
- i) eksploatācija bez lēmuma pieņemšanas augstuma ir atļauta lidmašīnas eksploatācijas rokasgrāmatā;
 - ii) nosēšanās palīg līdzekļi un lidlauka iekārtas ir piemērotas, lai veiktu eksploatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma; un
 - iii) ekspluatantam ir apstiprinājums III kategorijas eksploatācijai bez lēmuma pieņemšanas augstuma.

Piezīme. III kategorijas skrejceļa gadījumā var pieņemt, ka tehniski iespējams veikt eksploatāciju bez lēmuma pieņemšanas augstuma, izņemot gadījumus, ja tas ir īpaši ierobežots ar publikāciju *AIP* vai *NOTAM*.

4) Vizuālais kontakts

- i) IIIA kategorijas eksploatācijai un IIIB kategorijas eksploatācijai 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 eksploatācijai 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 eksploatācijai bez lēmuma pieņemšanas augstuma pirms nolaišanās nav vajadzības pēc vizuāla kontakta ar skrejceļu.
- 5) Obligātā *RVR*. Mazākais pieļaujamais minimums, kas jāizmanto ekspluatantam III kategorijas eksploatācijai:

7. tabula

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

Obligāti III kategorijas nosacījumi				
Glisādes kategorija	Lēmuma pieņemšanas augstums (pēdās) (3. piezīme)	Izskrējiena kontroles/ vadības sistēma	RVR (m)	
III A	Mazāks par 100 pēdām	Nav vajadzīgs	200 m (1. piezīme)	
III B	Mazāks par 100 pēdām	Pasīva droša	150 m (1. un 2. piezīme)	
III B	Mazāks par 50 pēdām	Pasīva droša	125 m	

▼M7

Obligāti III kategorijas nosacījumi			
Glisādes kategorija	Lēmuma pieņemšanas augstums (pēdās) (3. piezīme)	Izskrējiena kontroles/ vadības sistēma	RVR (m)
III B	Mazāks par 50 pēdām vai bez lēmuma pieņemšanas augstuma	Operatīva droša	75 m

1. piezīme.: Apkalpes rīcība autopilota defekta gadījumā lēmuma pieņemšanas augstumā vai zemāk par to, ja III kategorijas darbību gadījumā ar pasīvi drošu sistēmu.

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

3. 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 RVR, mazāku par 800 m.

- 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 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 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

▼ **M7***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 sliedīša (*VAT*), kas ir līdzvērtīgs bremzēšanas ātrumam (*VSO*), reizinātam ar 1,3, vai *VSIG*, reizinātam ar 1,23 nosēšanās konfigurācijā ar maksimālo sertificēto nosēšanās masu. Ja ir pieejams gan *VSO*, gan *VSIG*, izmanto lielāko aprēķināto *VAT*. 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.

▼M7

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, 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 pēdas vai augstāks. Ja *DH* ir mazāks par 50 pēdām, jāveic vismaz 100 glisādes un nosēšanās, ja Iestāde 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. Iestāde 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 atvienošanās), novērtēšanas programma ir jāpapildina par vismaz 10 glisādes un nosēšanās procedūram, 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 Iestādes 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 apkalpi ziņojumus.
 - 2) Šāda informācija ir jāsaglabā 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 darbību katrai lidmašīnai.
- f) Pārejas posmi
 - 1) Ekspluatanti, kam nav agrākas II vai III kategorijas pieredzes
 - i) Ekspluatantu bez iepriekšējas II vai III kategorijas ekspluatācijas pieredzes var apstiprināt II vai IIIA kategorijas darbībām tad, kad viņam ir vismaz 6 mēnešu pieredze I kategorijas ekspluatācijā, izmantojot attiecīga tipa lidmašīnas.

▼M7

- ii) Pēc tam, kad ekspluatants 6 mēnešus ir veicis II vai IIIA kategorijas ekspluatāciju ar attiecīga tipa lidmašīnām, ekspluatantu var apstiprināt IIIB kategorijas ekspluatācijas veikšanai. Piešķirot apstiprinājumu, Iestāde var uz vēl vienu termiņu piemērot augstākus obligātus nosacījumus nekā zemākie spēkā esošie obligātie nosacījumi. 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 ekspluatācijas procedūrās.
- 2) Ekspluatants ar agrāku II vai III kategorijas pieredzi. Ekspluatants ar agrāku II vai III kategorijas pieredzi var saņemt pilnvarojumu īsākam pārejas posmam, iesniedzot iesniegumu Iestādei.
- g) II un III kategorijas un *LVTO* iekārtu apkope. Ekspluatantam, sazinoties ar izgatavotāju, ir jāizstrādā lidmašīnas vadības sistēmas apkopes norādes un jāietver ekspluatanta 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/lidmašīnas iekārtu/skrejceļa apvienojumam ir jābūt apstiprinātam, veiksmīgi īstenojot vismaz vienu glisādi un nosēšanos II kategorijā vai labākos apstākļos, pirms sāk III kategorijas ekspluatāciju.
 - 2) Skrejceļiem ar neregulāru pirmssliekšņa reljefu vai citiem paredzamiem vai zināmiem trūkumiem attiecībā uz katru lidmašīnas tipu/lidmašīnas iekārtu/skrejceļa apvienojumu ir jābūt apstiprinātam saskaņā ar ekspluatāciju I kategorijā vai labākos apstākļos, pirms sāk II vai III kategorijas ekspluatāciju.
 - 3) Ja ekspluatantam ir dažādas viena un tā paša gaisa kuģa modifikācijas, kurās izmanto vienas un tās pašas lidojuma kontroles un ekrānu pamatsistēmas, vai dažādas lidojuma kontroles un ekrāna pamatsistēmas vienā un tajā pašā gaisa kuģī, ekspluatantam jādemonstrē, ka dažādās modifikācijas uzrāda pietiekamus darbības raksturlielumus, bet ekspluatantam nav jāveic pilnīga operatīva demonstrācija katram variantam/skrejceļa apvienojumam.
 - 4) Ekspluatanti, kas izmanto vienu un to pašu lidmašīnas tipa/modifikāciju un lidmašīnas iekārtu kombināciju un procedūras, īstenojot šo punktu, var ņemt vērā cits cita pieredzi un datus.

▼M7

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 pie cita eksploatanta, var apgūt saīsinātu mācību kursu uz zemes.
 - 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. Saīsinātam kursam ir jāietver vismaz attiecīgi d) 1), d) 2) i) vai d) 2) ii) apakšpunkta, kā arī d) 3) i) apakšpunkta prasības.
- b) Mācības uz zemes. Eksploatantam 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;
 - 5) nokrišņu, apledojuma, lēna vēja pretestības un turbulences ietekme;
 - 6) konkrētu lidmašīnas darbības traucējuma ietekme;
 - 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 apstākļos 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) automātisko lidojumu kontroles sistēmu uzraudzība un automātiskas nosēšanās statusa signalizatori, pievēršot uzmanību veicamiem pasākumiem, ja šīs sistēmas pārstāj darboties;
 - iv) veicamie pasākumi, konstatējot darbības traucējumu, piemēram, dzinējos, elektrosistēmās, hidraulikā vai lidmašīnas vadības sistēmās;
 - v) zināmo bojājumu ietekme un obligāto iekārtu sarakstu izmantojums;

▼M7

- vi) ekspluatācijas ierobežojumi, 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 nozīme, 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, augšējus ekrānus 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 bez lidojuma simulatoriem 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 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 izskrējieni; un
 - iv) piemērojamās sistēmas normāla darbība gan ar, gan bez vizuāla kontakta ar lidlauka apgaismojumu lēmuma pieņemšana augstumā.
- 7) Nākamās 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 darbības traucējumu dēļ zemu ir jāveic vai nu:
 - A) pāreja uz rokas vadību, lai veiktu izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējieni 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 zemāk 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

▼M7

- 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 zemāk.
 - 10) Ja pacelšanos sāk ar *RVR* 400 m un sliktāku, jāievieš mācības, ietverot sistēmas defektus un dzinēja darbības traucējumus, pēc kuriem turpina vai pārtrauc pacelšanos.
- d) Pārejas mācību prasības, lai veiktu pacelšanos sliktas redzamības apstākļos un II un III kategorijas ekspluatācijai. Ekspluatants nodrošina, ka visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst sliktas redzamības procedūru mācības, ja notiek pāreja uz jauna tipa vai varianta lidmašīnu, kurā notiks pacelšanās sliktas redzamības apstākļos un II un III kategorijas ekspluatācija. Prasības par lidojuma apkalpes locekļa pieredzi, lai apgūtu saīsināto kursu, ir noteiktas a) 2) un a) 3) 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 8 glisādes un/vai nosēšanās lidojuma simulatorā.
 - ii) Ja nav pieejams lidojuma simulators, kas atbilst attiecīgai lidmašīnai, ir vajadzīgas vismaz 3 glisādes lidmašīnā, tostarp vismaz 1 riņķošana.
 - iii) Attiecīgas papildu mācības, ja ir vajadzīga īpaša iekārta, piemēram, augšējie ekrāni vai iekārtas, kas uzlabo redzamību.
 - 3) Lidmašīnas apkalpes kvalifikācija. Lidmašīnas apkalpes kvalifikācijas prasības ir saistītas ar konkrēto ekspluatantu un ekspluatētās lidmašīnas tipu.
 - i) Ekspluatantam 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 simulatorā un/vai lidošanas mācību kursu, kas paredzēts d) 2) apakšpunktā.
 - 4) Lidošana reisa apstākļos ar uzraudzību. Ekspluatantam ir jānodrošina, lai katrs lidojuma apkalpes loceklis veiktu šādus lidojumus reisa apstākļos ar uzraudzību:
 - i) II kategorijai, ja ir prasība pēc nosēšanās ar rokas vadību – vismaz 3 nosēšanās, atvienojoties autopilotam;
 - ii) III kategorijai – vismaz 3 automātiskas nosēšanās ar tādu izņēmumu, ka ir vajadzīga tikai 1 automātiska nosēšanās, ja mācības, kas minēta d) 2) apakšpunktā, ir notikušas, izmantojot lidojuma stimulatoru, ko izmanto nulles lidojuma laika konversijai.
- e) Pieredze saistībā ar tipu un vadību. Kapteiņiem vai tiem pilotiem, kam ir uzticēta lidojumu veikšana un kuriem nav iepriekšējas pieredzes saistībā ar attiecīgo lidmašīnas tipu, pirms II/III kategorijas ekspluatācijas sākuma piemēro šādas papildu prasības:
- 1) 50 stundas vai 20 sektori ar attiecīgo lidmašīnas tipu, tostarp lidojumi reisa apstākļos ar uzraudzību; un
 - 2) spēkā esošiem II vai III kategorijas *RVR* obligātiem nosacījumiem ir jāpiešķaita vēl 100 m, izņemot gadījumus, ja iepriekš iegūta kvalifikācija II vai III kategorijas ekspluatācijai ar Kopienas ekspluatantu, 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.

▼ **M7**

- 1) Eksploatantam ir jānodrošina, ka pirms apstiprinājuma saņemšanas attiecībā uz pacelšanos ar *RVR*, kas zemāks par 150 m (zemāks par 200 m *D* kategorijas lidmašīnām), veic šādas mācības:
 - i) normāla 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) Eksploatantam ir jānodrošina, ka mācības, kas prasītas 1) apakšpunktā, notiek lidojuma simulatorā. Tādās mācībās ir jāietver īpašu procedūru un iekārtu izmantojums. Ja nav pieejams lidojumu simulator, kas raksturo konkrētu lidmašīnu, Iestāde var apstiprināt mācības lidmašīnā bez prasības pēc obligātiem *RVR* apstākļiem (sk. OPS 1.965 1. pielikumu).
 - 3) Eksploatantam 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 kursu simulatorā un/vai ar lidojuma kursu, kas minēts f) 1) apakšpunktā par pāreju uz lidmašīnas tipu.
- g) Atkārtotas mācības pārbaude – sliktas redzamības ekspluatācija
- 1) Eksploatantam ir jānodrošina, ka līdz ar parastām atkārtotām mācībām un eksploatanta zināšanu pārbaudi pārbauda arī pilota zināšanas un spēju veikt uzdevumus, kas saistīti ar konkrētu ekspluatācijas kategoriju, kādai viņš ir pilnvarots. Vajadzīgais glisāžu skaits eksploatanta zināšanu pārbaudes derīguma termiņa laikā (kā noteikts OPS 1.965 b)) ir vismaz trīs glisādes, no kurām vienu var aizstāt ar glisādi un nosēšanos ar lidmašīnām, izmantojot apstiprinātas II un III kategorijas procedūras. Eksploatanta zināšanu pārbaudes laikā veic vienu atkārtotu glisādi. Ja eksploatants ir pilnvarots veikt pacelšanos ar *RVR*, kas mazāka par 150/200 m, eksploatanta zināšanu pārbaudes laikā veic vismaz vienu *LVT0* līdz zemākiem piemērojamiem obligātiem nosacījumiem.
 - 2) III kategorijas ekspluatācijai eksploatantam ir jāizmanto lidojuma simulator.
 - 3) Eksploatantam ir jānodrošina, lai III kategorijas darbībām ar pasīvu drošu lidojuma kontroles sistēmu vismaz vienu reizi triju secīgu eksploatanta zināšanu pārbažu 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 *LVT0* ekspluatācijā attiecīgā tipa lidmašīnā, ja nav pieejama lidojuma simulēšanas ierīce, kas atbilstu konkrētai lidmašīnai, vai nav pieejams pieņemams alternatīvs risinājums.

Piezīme. Iegūto pieredzi *LTV0* un II/III kategorijai saistībā ar automatisku glisādi un/vai automatisku nosēšanos uztur ar atkārtotām mācībām un pārbaudēm, kā noteikts šajā punktā.

▼M7

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);
 - 2) automātisku glisādi līdz augstumam, kas zemāks par *DH*, ar izlīdzināšanu, nosēšanos un izskrējieni ar rokas vadību;
 - 3) automātisku glisādi, kurai seko automātiska izlīdzināšana, automātiska nosēšanās un izskrējieni ar rokas vadību; un
 - 4) automātisku glisādi, kam seko automātiska izlīdzināšana, automātiska nosēšanās un automātisks izskrējieni, ja piemērojamā *RVR* ir mazāka nekā 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. Ekspluatantam 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) Ekspluatantam ekspluatācijas rokasgrāmatā ir sīki jāprecizē ekspluatācijas procedūras un instrukcijas. Instrukcijām jābūt ar ierobežojumiem un obligātajām procedūrām lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā, un jo īpaši tas attiecas 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 un atkārtotu glisādi;
 - iv) procedūras, kas jāievēro, iekārtām izejot no ierindas, brīdinājumu un citu neierastu situāciju gadījumā;
 - v) obligāti vajadzīgais vizuālais kontakts;
 - vi) pareizas sēdus pozas un acu augstuma nozīme;
 - vii) pasākumi, kas varbūt 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 tas, 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, skrejceļa piesārņojumu un daudzkārtēju *RVR* novērtējumu izmantošana;
 - xii) procedūras, kas jāizmanto, 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

▼ M7

- xiv) informācija par maksimāli pieļaujamo novirzi no *ILS* glisādes trajektorijas un/vai lokalizatora.

▼ **M7***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) <i>AMSL</i> vai virs 300 m (1 000 pēdu) virs reljefa, izvēloties lielāko faktoru 900 m līmenī un zem tā (3 000 pēdu) <i>AMSL</i> 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 augstumā un augstāk (10 000 pēdu) <i>AMSL</i> (2. piezīme) 5 km zem 3 050 m (10 000 pēdu) <i>AMSL</i>		5 km (3. piezīme)

1. piezīme.: VMC obligātās vērtības A klases gaisa telpai ir dotas kā atsauce, bet nenožīmē 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, kas mazāka par 5 km, un apstākļi ir tādi, ka iespējamība saskrieties ar citu transportlīdzekli ir maza, un *LAS* ir 140 kt vai mazāka.

▼ **M7****F APAKŠSADAĻA****TEHNISKIE RAKSTUROJUMI – VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA****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, virsskaņas 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 attiecīgā 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.

▼M7

- 2) Piesārņots skrejceļš. Skrejceļu 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, kas saspiegts cietā masā un neļaujas sablīvēties vēl vairāk, un kas turēties kopā vai lūzīs gabalos, ja to mēģinās savākt (saspiegts 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) Sauss 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 nolaizoties, ir piemērots izskrējienam.
 - 6) Apstiprinātā maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija. Maksimālais pasažieru sēdvietu skaits vienā lidmašīnā, neskaitot pilota sēdvietas vai sēdvietas pilotu kabīnē un pasažieru salona apkalpes sēdvietas, 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.

▼ **M7****G APAKŠSADAĻA***A KATEGORIJAS TEHNISKIE RAKSTUROJUMI**OPS 1.485***Vispārējas prasības**

- a) Ekspluatants nodrošina, ka, nosakot atbilstību šīs apakšsadaļas prasībām, lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā apstiprinātos tehnisko raksturojumu datus vajadzības gadījumā papildina ar citiem Iestādei pieņemamiem datiem, ja apstiprinātie tehniskie raksturojumi dati lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā nav pietiekami attiecībā uz šādiem faktoriem:
- 1) loģiski paredzami nelabvēlīgi ekspluatācijas apstākļi, piemēram, pacelšanās un nosēšanās uz piesārņotiem skrejceļiem; un
 - 2) dzinēju iziešana no ierindas jebkurā lidojuma posmā.
- b) Ekspluatants 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 Iestādes pieņemtos datus.

*OPS 1.490***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) Nosakot maksimālo pieļaujamo pacelšanās masu, ekspluatantam 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, 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 1.495***Izvairīšanās no šķēršļiem pacelšanās laikā**

- a) Ekspluatants nodrošina, lai tūrā 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

▼M7

šķēršļu brīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un $0,125 \times D$.

b) Demonstrējot atbilstību a) punktam, ekspluatantam 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 15° . 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 brīvai no visiem šķēršļiem horizontālos attālumos, kas minēti šā punkta a), d) un e) punktā, ja vertikālais attālums nav mazāks par 50 pēdām; un
- 3) ekspluatantam 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 ekspluatācijas ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts ekspluatācijas ātrums.

d) Demonstrējot atbilstību a) punktam, gadījumos, kad paredzētajai trajektorijai nav vajadzīgas lielākas kursa maiņas par 15° , ekspluatantam 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 paredzētajai trajektorijai nav vajadzīgas lielākas kursa maiņas par 15° , ekspluatantam 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) Ekspluatants izstrādā neplānotu darbību procedūras, lai ievērotu OPS 1.495 prasības un nodrošinātu drošu maršruta izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot, ka lidmašīna atbilstu lidojumā piemērojamām OPS 1.500 prasībām vai veiktu nosēšanos galapunkta lidlaukā vai alternatīvā pacelšanās lidlaukā.

OPS 1.500

Lidojumā – viens dzinējs nestrādā

- a) Ekspluatants nodrošina, lai, vienam dzinējam nedarbojoties, tīras trajektorijas dati, kas uzrādīti lidmašīnas ekspluatācijas 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 iespaidos 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

▼M7

drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām 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 ievērotas 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 jūdžu), 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, darboties 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 pacēlumiem 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 jūdžēm).
- c) Uzskata, ka divi dzinēji pārstās 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) 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) Ekspluatants 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.

▼M7

- b) Instrumentālas glisādes gadījumā ar atkārtotas glisādes slīpumu, kas lielāks nekā 2,5 %, ekspluatants 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, ekspluatantam 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) Ekspluatants 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, 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; un
 - 3) skrejceļa slīpums nosēšanās virzienā, ja tas ir lielāks nekā ± 2 %.
- c) Demonstrējot atbilstību a) punktam, 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) 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

▼M7

slapjš, pieejamais nosēšanās attālums ir vismaz 115 % no vajadzīgā nosēšanās attāluma, kas noteikts saskaņā ar OPS 1.515.

- b) Eksploatants 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 tādām, kas noteikts saskaņā ar a) punktu, vai 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.

▼M7*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.

▼ **M7**

OPS 1.515 a) 3) 1. pielikums

Stāvas glisādes procedūras

- a) Iestāde var apstiprināt stāvas glisādes procedūru piemērojumu, 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.

▼M7*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 izmantojamā 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 pēdu.
 - 4) Papildu kritēriji. Iestāde var piemērot tādus papildu nosacījumus, ko uzskata par vajadzīgiem drošai ekspluatācijai, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturlielumus, orogrāfiskas 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.

▼M7*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 mobilo 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 kravnesības prasība, kas minēta OPS 1.480 a) 5), nav jāpiemēro attiecībā uz deklarēto drošo zonu.

▼M7

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 faktorus:
 - 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 faktorus:
 - 1) lidmašīnas masa, sākot pacelšanās ieskrējienā;
 - 2) barometriskais augstums lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūra lidlaukā;
 - 4) skrejceļa virsmas stāvoklis un skrejceļa virsmas tips;
 - 5) skrejceļa 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 pēdas 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:

▼ **M7**

- 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) paceloties, 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, ņemot 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°, ekspluatantam 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°, ekspluatantam 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, ekspluatantam 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.

*OPS 1.540***Maršrutā – vairāku dzinēju lidmašīnas**

- a) Ekspluatants 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 maksimālās nepārtrauktas jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
 - 2) pieņemtais maršruta gradients, vienam dzinējam nedarbojoties, attiecīgi ir nefirs augstuma zaudēšanas vai augstuma uzņemšanas gradients, kas ir palielināts vai samazināts par gradientu 0,5 % apmērā.

▼ **M7***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 ekspluatācijas 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 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 eksploatants 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) Eksploatants 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

▼M7

par vajadzīgo nosēšanās attālumu, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.550, reizināts ar koeficientu 1,15.

- b) Eksploatants 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).

▼ **M7***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 *V_{MC}* 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 pie 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 lidojuma 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 ievilktu šasiju;

▼ M7

D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un

E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, ne mazāku par 1,2 VS1.

▼M7

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 identificējamas. 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).

▼M7*OPS 1.550 a) 1. pielikums***Stāvas glisādes procedūras**

- a) Iestāde var apstiprināt stāvas glisādes procedūras, izmantojot 4,5° vai lielākus glisādes leņķus, un ar ekrāna augstumu, mazāku par 50 pēdām, bet nepārsniedzot 35 pēdas, ar nosacījumu, ka 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 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.

▼ **M7***OPS 1.550 a) 2. pielikums***Īsas nosēšanās darbības**

- a) OPS 1.550 a) 2) vajadzībām attālumš, 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 mobīlu 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 divkārtu skrejceļa, 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 krāpnesības 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.

▼ **M7****I APAKŠSADAĻA****C KATEGORIĀS TEHNISKIE RAKSTUROJUMI****OPS 1.560****Vispārējas 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 vajadzīga 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.

▼ **M7***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 pēdas 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 jāsākas 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 jādod piemērota korekcija attiecībā uz sānsveres leņķa ietekmi uz ekspluatācijas ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts ekspluatācijas 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 nosēsties 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 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 ekspluatācijas rokasgrāmatā ietvertu informāciju par lidmašīnu; un
 - 2) mazākajam pieļaujamam augstumam, lai panāktu atbilstību, attiecīgi, OPS 1.580 un 1.585 prasībām.

▼M7

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) Atbrīvojoties 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) Atbrīvojoties 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

Eksploatants nodrošina, ka lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar OPS 1.475 a), nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu, kas noteikta lidmašīnas

▼M7

ekspluatācijas rokasgrāmatā attiecīgajam augstumam, un gadījumā, ja tas noteikts lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā, vidējai paredzētajai gaisa temperatūrai 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 attiecīgajos 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.

▼M7

J APAKŠSADAĻA

SVARS UN LĪDZSVARS

OPS 1.605

Vispārējas prasības

(Sk. OPS 1.605 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants nodrošina, ka jebkuras ekspluatācijas fāzes laikā lidmašīnas slodze, masa un smaguma centrs atbilst ierobežojumiem, kas noteikti apstiprinātajā lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā vai ekspluatācijas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Ekspluatantam pirms lidmašīnas ekspluatācijas 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) Ekspluatantam ir jānosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu svars, kas jāietver lidmašīnas sausajā ekspluatācijas svarā, nosverot vai izmantojot standartsvaru. Ir jānosaka viņu atrašanās vietas ietekme uz lidmašīnas smaguma centru.
- d) Ekspluatantam ir jānosaka pārvadājuma kravas svars, arī balasta svars, faktiski sverot, vai jānosaka pārvadājumu kravas masa saskaņā ar standarta pasažieru un bagāžas masu, kā tas noteikts OPS 1.620.
- e) Ekspluatantam ir jānosaka degvielas svars, izmantojot faktisko blīvumu vai, ja tas nav zināms, blīvumu, ko aprēķina saskaņā ar metodi, kas precizēta ekspluatācijas rokasgrāmatā.

OPS 1.607

Terminoloģija

- a) Sausais ekspluatācijas svars. Kopējais svars lidmašīnai, kas ir gatava konkrētai ekspluatācijai, ņemot vērā visu izmantojamās degvielas un pārvadājumu kravu. Svārs ietver tādas vienības kā:
 - 1) apkalpe un apkalpes bagāža;
 - 2) sabiedriskās ēdināšanas un pārvietojama pasažieru apkalpošanas iekārtas; un
 - 3) dzeramais ūdens un tualetes ķīmikālijas.
- b) Maksimālais svārs bez degvielas. Maksimāli pieļaujamais lidmašīnas svārs bez izmantojamās degvielas. Masā bez degvielas ir jāietver degvielas svārs atsevišķās cisternās, ja tas ir skaidri minēts lidmašīnas ekspluatācijas 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) bērņus 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.

▼M7

OPS 1.610

Kravas iekraušana, svars un līdzsvars

Ekspluatants precizē 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 saussais 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 katras 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. tabulā 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 čārterreiss ir čārtera lidojums, kas paredzēts tikai kā brīvdienų ceļojuma komplekta elements. Brīvdienų čārtera svarus piemēro ar nosacījumu, ka ne vairāk kā 5 % pasažieru sēdvietas, 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 čārterreissus	88 kg	70 kg	84 kg
Brīvdienų čārterreisi	83 kg	69 kg	76 kg

▼M7

Pasažieru sēdvietas:	20 un vairāk		30 un vairāk
	Vīrieši	Sievietes	Visi pieaugušie
Bēmi	35 kg	35 kg	35 kg

e) Svari pasažieriem – 19 vai mazāk sēdvietu

- 1) Ja kopējais pieejamais pasažieru sēdvietu skaits lidmašīnā ir 19 vai mazāk, piemēro 2. tabulā dotos standarta svarus.
- 2) Lidojumos, kad pasažieru salonā nepārvadā rokas bagāžu vai kuros rokas bagāžu skaitīta atsevišķi, no iepriekš dotajiem vīriešu un sieviešu svariem var atskaitīt 6 kg. Tādus priekšmetus kā mēteli, lietussargu, mazu rokas-somu vai maku, lasāmvielu vai mazu fotoaparātu šā apakšpunkta nozīmē neuzskata par rokas bagāžu.

2. tabula

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

f) Svari 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 svars, 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 svars
Iekšzemes	11 kg
Eiropas robežās	13 kg
Starpkontinentu	15 kg
Visi pārējie	13 kg

- g) Ja ekspluatants vēlas izmantot standarta svara 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 svari ir piemērojami tikai attiecīgām ekspluatantam. Pārskatītos standarta svarus var izmantot tikai tādos apstākļos, kas saskan ar apstākļiem, kādos notikusi izpēte. Ja pārskatītais standarta svars pārsniedz svarus, kas minēti 1.–3. tabulā, jāizmanto lielākie skaitļi.

▼ **M7**

- h) Lidojumā, kurā pārvadā ievērojamu skaitu pasažieru, kuru svars, iekļaujot rokas bagāžu, varētu pārsniegt standarta pasažieru svaru, ekspluatantam ir jānosaka šādu pasažieru faktiskais svars, sverot vai pieskaitot atbilstošu svara pieaugumu.
- i) Ja izmanto standarta svaru reģistrētai bagāžai un ievērojams pasažieru skaits reģistrē bagāžu, kas varētu pārsniegt standarta bagāžas svaru, ekspluatantam ir jānosaka bagāžas faktiskais svars, sverot vai pieskaitot attiecīgu svara daudzumu.
- j) Ekspluatants nodrošina, ka kapteinis ir informēts gadījumā, ja kravas svara noteikšanai ir izmantota nestandarta metode, un ka šī metode ir minēta svara un līdzsvara dokumentos.

*OPS 1.625***Svara un līdzsvara dokumentācija**

(Sk. OPS 1.625 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants 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 jāapstiprina ar parakstu, ka krava un tās izvietojums ir saskaņā ar 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) Ekspluatantam ir jāprecizē pēdējā mirklī notikušu pārmaiņu procedūras kravai.
- c) Saskaņā ar Iestādes apstiprinājumu ekspluatants var izmantot alternatīvu risinājumu procedūrām, kas noteiktas a) un b) punktā.

▼M7

OPS 1.605 1. pielikums

Svars un līdzsvars – vispārēja informācija

(Sk. OPS 1.605)

a) Līdzsvarotības sausās ekspluatācijas svars

1) Līdzsvarotības svēršana

i) Jaunas līdzsvarotības parasti nosver fabrikā, un tās drīkst laist ekspluatācijā bez atkārtotas svēršanas, ja masas un līdzsvara ieraksti ir koriģēti atbilstīgi pārmaiņām vai uzlabojumiem līdzsvarotībā. Līdzsvarotības, 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 līdzsvarotībai. Ekspluatantam ir jānosaka maksimālais intervāls starp divām svēršanas reizēm, un tam ir jāatbilst OPS 1.605 b) prasībām. Turklāt katras līdzsvarotības svars un CG ir atkārtoti jānosaka vai nu:

A) sverot; vai

B) aprēķinot, ja ekspluatants var sniegt vajadzīgo attaisnojumu, lai pierādītu izvēlētajā 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) Līdzsvarotību parka svars un CG izvietojums

i) Līdzsvarotību parkam vai grupai līdzsvarotību, kam ir viens un tas pats modelis un konfigurācija, var izmantot vidējo sauso ekspluatācijas svaru un CG izvietojumu kā līdzsvarotību parka svaru un CG izvietojumu, ja konkrētu līdzsvarotību 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

A) Ja svērtas līdzsvarotības sausais ekspluatācijas svars vai aprēķinātais sausais ekspluatācijas svars jebkurai parka līdzsvarotībai atšķiras vairāk nekā par $\pm 0,5\%$ no maksimālā strukturālās nosēšanās svara vai CG izvietojums no līdzsvarotību parka CG atšķiras vairāk nekā $\pm 0,5\%$ no vidējās aerodinamiskās hordas, konkrēto līdzsvarotību atskaita no attiecīgā līdzsvarotību parka. Var izveidot vairākus līdzsvarotību parkus ar atšķirīgu vidējo parka svaru.

B) Ja līdzsvarotības svars ir sausās ekspluatācijas svara pielaižu robežās, bet tās CG izvietojums ir ārpus pielaižu robežām, līdzsvarotību joprojām var ekspluatēt saskaņā ar piemērojamo sauso ekspluatācijas parka svaru, tomēr ar individuālu CG izvietojumu.

C) Ja konkrētai līdzsvarotībai salīdzinājumā ar citām parka līdzsvarotībām ir fiziska, precīzi nosakāma atšķirība (piemēram, kambīzes telpas vai sēdvietu konfigurācija), kā dēļ ir pārsniegtas parka pielaižu robežas, šo līdzsvarotību var saglabāt parkā ar nosacījumu, ka šīs līdzsvarotības svaram un/vai CG izvietojumam piemēro attiecīgas korekcijas.

D) Līdzsvarotības, 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 līdzsvarotības svēršanas vai gadījumā, ja līdzsvarotības iekārtās vai konfigurācijā rodas pārmaiņas, ekspluatantam ir jāpārbauda, vai līdzsvarotība atbilst 2) ii) apakšpunktā noteiktajām pielaidēm.

B) Līdzsvarotības, kas nav svērtas kopš pēdējās līdzsvarotību parka svara novērtēšanas, joprojām var saglabāt līdzsvarotību 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

▼M7

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 būtu konkrētu 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 visilgāk nav 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 standartsvari 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

▼M7

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 pieņemamiem Iestādei.

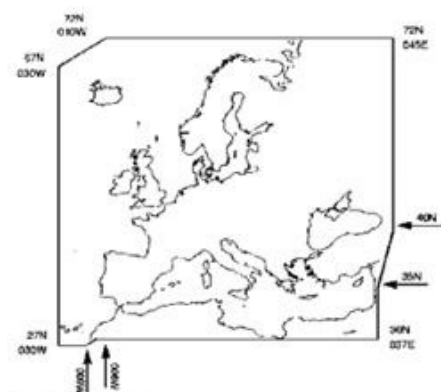
- 2) Smaguma centrs lidojuma laikā. Papildus d) 1) apakšpunkta nosacījumiem ekspluatantam ir jādemonstrē, ka procedūru noteikšanā ir pilnībā ņemtas vērā ekstrēmas *CG* izvietojuma variācijas lidojuma laikā, ko rada pasažieru/kravas kustība un degvielas patēriņš/pārsūkņēšana.

▼ **M7***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***Eiropa**

▼M7

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 $50 \times$ (pasažieru sēdvietu skaits).
- 3) Pasažieru svars. Pasažieru svarā ir jāietver lidmašīnā līdzīgu pasažieru ņemto personisko mantu svars. Ņemot nejaušus pasažieru masu paraugus, zīdaiņi ir jāsver kopā ar pavadītāju pieaugušo (sk. arī OPS 1.620 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 pasažieri iekāpj lidmašīnā.
- 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 izpēti, 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

▼M7

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 pieaugušo pārskatītie standarta masas lielumi ir jābalsta uz vīriešu/sieviešu proporciju 80/20 attiecībā uz visiem lidojumiem, izņemot brīvdienu čarterreisus, 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. Reģistrētās bagāžas svarus noapaļo līdz tuvākajam 0,5 kg skaitlim pēc vajadzības.

▼ **M7***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 sagatavojusi 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 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 jāsagatavo jauni svara un līdzsvara dokumenti.
- b) Datorizētas sistēmas. Ja svara un līdzsvara dokumentus sagatavo datorizēta svara un līdzsvara sistēma, ekspluatantam ir jāpārbauda galīgo datu integritāte. Viņam ir jāizveido sistēma, lai pārbaudītu, ka grozījumi viņa izejas datus 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 nosūta uz lidmašīnām pa datu pārraides tīklu, lidlaukā ir jābūt pieejamai kapteiņa akceptēto galīgo svara un līdzsvara dokumentu kopijai.

▼M7

K APAKŠSADAĻA

INSTRUMENTI UN IEKĀRTAS

OPS 1.630

Vispārējs ievads

- a) Ekspluatants 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 atsauce).
- b) Instrumentu un iekārtu obligātie darbības standarti ir noteikti piemērojamā Eiropas tehnisko standartu instrukcijā (ETSO), kā uzskaitīts spēkā esošajos tehniskajos noteikumos par Eiropas tehnisko standartu instrukciju (CS-TSO), ja vien darbības vai lidojuma derīguma noteikumos nav aprakstīti citādi tehniskā raksturojuma standarti. Instrumentus 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 lidojuma laikā darba vietā izmanto viens apkalpes loceklis, tām jābūt ērti ekspluatējamām 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.
- (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.

▼M7

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 luksturītis 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 amfībija.

OPS 1.645

Vējstiklu tīrītāji

Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu ar maksimālo sertificēto pacelšanās svaru, lielāku 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 altimētrs, kalibrēts pēdās un ar papildu skalu, kalibrētu hekto-paskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kāds iespējams lidojuma laikā;
- d) mezglos kalibrēts gaisa ātruma indikators;
- e) vertikāla ātruma indikators;
- f) pagriezienu un slīdēšanas indikators vai pagriezienu 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 pagriezienu un slīdēšanas indikatoru, vai pagriezienu koordinatoru, kurā ietverts slīdēšanas indikators, vai gan telpiskā stāvokļa, gan slīdēšanas indikatoru;
- k) ja nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar šādiem atsevišķiem instrumentiem:

▼M7

- 1) jutīgs spiediena altimetrs, kalibrēts pēdās un aprīkots ar papildu skalu, kalibrētu hektopaskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kas iespējams lidojuma laikā;
 - 2) mezglos kalibrēts lidojuma ātruma indikators;
 - 3) vertikāla ātruma indikators;
 - 4) pagriezienu un slīdēšanas indikators vai pagriezienu 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 ātrumu 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 citam 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) Eksploatants 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 altimetri, kam ir papildu skalas, kalibrētas hektopaskālos/milibāros, ko var pielāgot jebkuram barometriskam spiedienam, kāds iespējams lidojuma laikā; altimetriem jābūt ar cilindrisku bultas rādītāju vai līdzīgu rādītāju;
- d) lai nepieļautu nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ, katrai gaisa ātrumu 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, un kuru individuālā lidojumderīguma apliecība izdota pirms 1998. gada 1. aprīļa;
- e) vertikāla ātruma indikators;
- f) pagriezienu 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

▼M7

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 altimētrs, 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) pagriezienu un slīdēšanas indikators;
- 5) telpiskā stāvokļa indikators; un
- 6) stabilizēts virziena indikators;

l) Lidmašīnām ar sertificētu 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), kas pieejams 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 nolasīšanai 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 pārlēdzējus 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.

▼ **M7***OPS 1.655***Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar IFR vai nakti**

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,

▼M7

izņemot gadījumu, ja tajā ir 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, šādam iekārtām ir vajadzīgs Iestādes apstiprinājums.

OPS 1.675

Aprikojums ekspluatācijai apledošanas apstākļos

- a) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu iespējamajos vai esošajos apledošanas apstākļos vienīgi tad, ja tā ir sertificēta un piemērota ekspluatācijai apledošanas apstākļos.
- b) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu iespējamajos vai esošajos apledošanas apstākļos naktī vienīgi tad, ja tai ir ierīce, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos. Jebkuram izmantojamajam apgaismojumam jābūt tādām, kas neizbīdina 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 mikrofons.

OPS 1.690

Apkalpes locekļu iekšējā telefonu sistēma

- a) Ekspluatants 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 iekšējā telefona 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 nodaļījumu un:
 - i) katru pasažieru nodaļījumu;
 - ii) katru virtuvi, kura nav izvietota pasažieru salona līmenī; un
 - iii) katru attālu apkalpes nodaļījumu, kas neatrodas pasažieru salonā un nav viegli pieejams no pasažieru nodaļījuma;

▼M7

- 3) jābūt viegli pieejamai izmantošanai no katras nepieciešamās lidojuma apkalpes locekļa darba vietas apkalpes nodalījumā;
- 4) jābūt viegli pieejamai izmantošanai no katras nepieciešamās lidojuma apkalpes locekļa darba vietas tuvu katrai atsevišķai vai pārrotai avārijas izejai grīdas līmenī;
- 5) jābūt aprīkotai 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 aprīkotai ar līdzekļiem izsaukuma saņēmējam, lai noteiktu, vai tas ir normāls izsaukums vai avārijas izsaukums; un
- 7) atrodies uz zemes, jānodrošina divpusēji sakari starp personālu uz zemes un vismaz diviem apkalpes locekļiem.

OPS 1.695

Publiskās informācijas sistēma

- a) Ekspluatants 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 signālie-rīces;
 - 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 nodalījumos, 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) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu, kuras individuālā lidojumderīguma aplie-cība pirmo reizi izsniegta 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk un kura:
 - 1) ir vairāku dzinēju turbolidmašīna ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk kā 9 sēdvietām; vai
 - 2) kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg,
 vienīgi tad, ja tā ir aprīkota ar pilotu kabīnes skaņas reģistrators, 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 iekšējā telefona 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.

▼M7

- 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 jāsāk ierakstīšana, pirms lidmašīna sāk kustību ar savu dzinējspēku, un jāturpina ierakstīšana līdz lidojuma beigšanai, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku. Turklāt atkarībā no apgādājamības ar elektroenerģiju pilotu kabīnes skaņas reģistratoram pēc iespējas ātrāk jāsāk ieraksts pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pat pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- d) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu atrast 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 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 jāsāk ierakstīšana, pirms lidmašīna sāk kustību ar savu dzinējspēku, un jāturpina ierakstīšana līdz lidojuma beigšanai, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku. Turklāt atkarībā no apgādājamības ar elektroenerģiju pilotu kabīnes skaņas reģistratoram pēc iespējas ātrāk jāsāk ieraksts pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pat pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- d) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu atrast 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 lidojumderīguma 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.

▼M7

- b) Pilotu kabīnes skaņas reģistrators spēj saglabāt vismaz tā darbības laika pēdējās 30 minūtēs ierakstīto informāciju.
- c) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram automātiski jāsāk ierakstīšana, pirms lidmašīna sāk kustību ar savu dzinējspēku, un jāturpina ierakstīšana līdz lidojuma beigšanai, kad lidmašīna vairs nav spējīga pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- d) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoram jābūt aprīkotam ar ierīci, kas palīdzētu atrast tā atrašanās vietu ūdenī.

OPS 1.715

Lidojuma parametru reģistratori – 1

(Sk. OPS 1.715 1. pielikumu)

- 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 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 – parametri, kas uzskaitīti 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) Datim 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 sākt 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 atrast 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

▼ **M7**

- 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) Ekspluatants 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 sākt 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 atrast tā atrašanās vietu ūdenī.

*OPS 1.725***Lidojuma parametru reģistratori – 3**

(Sk. OPS 1.725 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants 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 ierakstī-

▼M7

šanas 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 sākt 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 atrast 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 balss 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.

▼M7

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 ierobežotājsistēma, kas pieņemama Iestādei, katram bērnam;
 - 4) izņemot turpmāk b) 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 straujas samazināšanās gadījumā;
 - 5) izņemot turpmāk b) 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”

Eksploatants eksploatē 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

Eksploatants eksploatē 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 aila – 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.

▼ **M7***OPS 1.745***Pirmās palīdzības komplekti**

- a) Eksploatants 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 līdz 99	1
100 līdz 199	2
200 līdz 299	3
300 un vairāk	4

- b) Eksploatants nodrošina, ka pirmās palīdzības komplektus:

- 1) periodiski pārbauda, lai pēc iespējas pārliecinātos, ka to saturs pastāvīgi ir paredzētajai izmantošanai atbilstošā 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 atbilstošā 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 loceklis, 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 pēdām augstumu, skābeklim ir jāpietiek vismaz 2 % 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) Konkrētām lidojumam vajadzīgo pirmās palīdzības skābekļa krājumu nosaka, pamatojoties uz salona barometrisko augstumu un lidojuma ilgumu, atbilstīgi ekspluatācijas procedūrām, kas noteiktas katram lidojumam un maršrutam.

▼M7

- 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 nosēsties.
- 3) Pēc salona hermetizācijas atteices salona barometrisko augstumu uzskata par vienādu ar lidmašīnas barometrisko augstumu, ja vien Iestādei nepieņēma, 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) daļa 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 pēdām, ir ātri uzliedzama 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 turpmāk izklāstīto v) apakšpunktu. 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 pēdām, nodrošina pietiekami daudz rezerves izvadu un masku un/vai pietiekami daudz pārmēsājamu skābekļa padeves ierīču ar maskām, ko var lietot visi noteikumos paredzētie salona apkalpes locekļi. Rezerves izvadus un/vai pārmēsājamās 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 pēdām, katrai sēdošai personai neatkarīgi no sēdvietas atrašanās

▼M7

vietas nodrošina nekavējoties pieejamu skābekļa padeves ierīci, kas pieslēgta skābekļa padeves termināliem. Kopējais padeves ierīču un izvadu 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 pēdas vai zemāk, nevar 4 minūšu laikā droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdu un kuru individuālie lidojumperīguma 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 izvadu 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 – nehermetizētas lidmašīnas

(Sk. OPS 1.775 1. pielikumu)

a) Vispārējās 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

▼M7

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 noteikumus paredzēto salona apkalpes locekļu acu, deguna un mutes aizsargāšanai ir pietiekami daudz pārnēsājamo *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 līdz 30	1
31 līdz 60	2
61 līdz 200	3
201 līdz 300	4
301 līdz 400	5
401 līdz 500	6
501 līdz 600	7
601 vai vairāk	8

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

▼M7

- 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

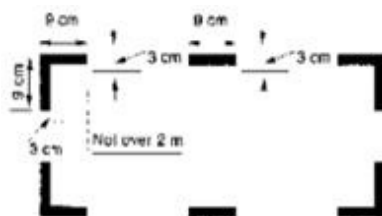
Avārijas cirvji un laužņi

- 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 marķē 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 × 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 spārnem, 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 aizspārnjiem 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

▼ **M7**

- 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 līdz 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 megafonam.

*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.

▼M7

- 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

Automātiskais avārijas atrašanās vietas raidītājs

- a) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kuras individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts 2002. gada 1. janvārī vai vēlāk, tikai tad, ja tajā ir automātiskais avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*), kas spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.
- b) Eksploatants ekspluatē lidmašīnu, kuras individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts pirms 2002. gada 1. janvāra, tikai tad, ja tajā ir jebkura veida *ELT*, kas spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.
- c) Eksploatants nodrošina, ka visi *ELT*, kas spēj raidīt 406 MHz frekvencē, ir kodēti saskaņā ar *ICAO* 10. pielikumu un reģistrēti par meklēšanas un glābšanas uzsākšanu atbildīgajā valsts iestādē vai citā šim nolūkam noteiktā iestādē.

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 signālugunīm aprīkotas glābšanas vestes katrai lidmašīnā esošajai personai. Katru glābšanas vesti glabā 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 signālugunīm.
- b) Hidroplāni un amfībijas. Eksploatants ekspluatē hidroplānu vai amfībiju uz ūdens vienīgi tad, ja tajā ir ar signālugunīm aprīkotas glābšanas vestes katrai gaisa kuģī esošajai personai. Katru glābšanas vesti glabā 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 signālugunīm.

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 novirzu 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 signālugunis; un

▼M7

- 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**

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

- a) signalizēšanas ierīces pirotehnisko avārijas signālu radīšanai 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 amfībijas – dažādas ierīces**

- a) Ekspluatants ekspluatē uz ūdens hidroplānu vai amfībiju 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 radīšanai, kā noteikts attiecīgās daļās Starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

▼M7

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 VAJADŽĪGS
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PRIEKŠSPĀRNIS 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.	GARENVIRZIENA 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 VAJADŽĪGS
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PRIEKŠSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSĀS VILCES STĀVOKLIS
13.	LIDMAŠĪNAS SPOILERA POZĪCIJA UN/VAI AERODINAMISKO BREMŽU IZVĒLE

▼M7

Nr.	Parametrs
14.	PILNĀ VAI ĀRĒJĀ GAISA TEMPERATŪRA
15.	AUTOPILOTS, AUTOVILCES UN AFCS REŽĪMS UN IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS
16.	GARENVIRZIENA 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.	RADIOAUGSTUMS
21.	VERTIKĀLĀ NOVIRZE NO TRAJEKTORIJAS (<i>ILS</i> GLISĀDES VAI <i>MLS</i> PROFILA)
22.	HORIZONTĀLĀ NOVIRZE NO TRAJEKTORIJAS (<i>ILS</i> KURSA VAI <i>MLS</i> AZIMUTA)
23.	MARĶIERA BĀKAS PĀRLIDOŠANA
24.	BRĪDINĀJUMI
25.	REZERVĒTS (IETEICAMĀ NAVIGĀCIJAS UZTVĒRĒJA FREKVENCES IZVĒLE)
26.	REZERVĒTS (IETEICAMĀ DME DISTANCE)
27.	ŠASIJAS STATŅU GAISS/ZEME STĀVOKĻA INDIKĀCIJAS SLĒDŽA STĀVOKLIS
28.	ZEMES TUVOŠANĀS BRĪDINĀŠANAS SISTĒMA
29.	UZPLŪDES LEŅĶIS
30.	ZEMA SPIEDIENA BRĪDINĀJUMS (HIDRAULISKA UN PNEIMATISKA 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 VIETA)
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	DAUDZFUNKCIONĀLĀ/DZINĒJA/TRAUKSMES SIGNĀLU DISPLEJA FORMĀTS

▼M7

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 MANUĀLA IESLĒGŠANA, JA NAV NODROŠINĀTI ALTERNATĪVI LĪDZEKĻI <i>FDR</i> UN <i>CVR</i> IERAKSTU SINHRONIZĀCIJAI
9.	KATRA DZINĒJA JAUDA
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PRIEKŠSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSAS 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 EKSPLOATĀCIJAS REŽĪMI, AUTOVILCES UN <i>AFCS</i> IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS UN EKSPLOATĀCIJAS REŽĪMI

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

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

▼M7

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 MANUĀLA IESLĒGŠANA, JA NAV NODROŠINĀTI ALTERNATĪVI LIDZEKĻI <i>FDR</i> UN <i>CVR</i> IERAKSTU SINHRONIZĀCIJAI
9.	KATRA DZINĒJA JAUDA
10.	AIZSPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
11.	PRIEKŠPĀRNIS VAI TĀ VADĪBAS SVIRAS PILOTU KABĪNĒ POZĪCIJAS IZVĒLE
12.	REVERSAS VILCES STĀVOKLIS (TIKAI TURBOREAKTĪVAJĀM LIDMAŠĪNĀM)
13.	LIDMAŠĪNAS SPOILERA POZĪCIJA UN/VAI AERODINAMISKO BREMŽU IZVĒLE
14.	ĀREJĀ GAISA TEMPERATŪRA VAI PILNA GAISA TEMPERATŪRA
15.A	AUTOPILOTA IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS
15.B	AUTOPILOTA EKSPLOATĀCIJAS REŽĪMI, AUTOVILCES UN <i>AFCS</i> IESLĒGŠANAS STĀVOKLIS UN EKSPLOATĀCIJAS REŽĪMI
16.	GARENVIRZIENA PAĀTRINĀJUMS
17.	LATERĀLAIS (SĀNU) PAĀTRINĀJUMS
18.	GALVENĀS VADĪBAS IERĪCES – VADĪBAS VIRSMU POZĪCIJA UN/VAI PILOTA IEVADE (GARENSVERE, SĀNSVERE, ROTĀCIJA AP VERTIKĀLO OSI)
19.	GARENSVERES TRIMMERA STĀVOKLIS
20.	RADIOAUGSTUMS
21.	NOVIRZE NO GLISĀDES
22.	NOVIRZE NO <i>ILS</i> KURSA
23.	MARKĪERA BĀKAS PĀRLIDOŠANA
24.	CENTRĀLAIS BRĪDINĀJUMS
25.	<i>NAV</i> 1 UN <i>NAV</i> 2 FREKVENCES IZVĒLE
26.	<i>DME</i> 1 UN <i>DME</i> 2 DISTANCE
27.	ŠASIJAS STATŅU STĀVOKĻA INDIKĀCIJAS SLĒDŽA STĀVOKLIS
28.	ZEMES TUVOŠANĀS BRĪDINĀŠANAS SISTĒMA
29.	UZPLŪDES LEŅĶIS
30.	KATRA HIDRAULISKA SISTĒMA (ZEMS SPIEDIENS)
31.	NAVIGĀCIJAS DATI (PLATUMS, GARUMS, ĀTRUMS ATTIECĪBĀ PRET ZEMI UN NONESUMA LEŅĶIS)
32.	ŠASIJAS STATŅU VAI ŠASIJAS SVIRAS POZĪCIJA

▼M7

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 veic pienākumu izpildi	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.	

▼ **M7**

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 veic pienākumu izpildi	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 (Sk. <i>piezīmi</i>)	Visam lidojuma laikam barometriskā augstuma līmeņos virs 13 000 pēdu.
4. 10 % pasažieru (Sk. <i>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.

▼M7

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 lidojumderīguma 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 lidojumderīguma 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

Audiopārslēgu panelis

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

OPS 1.860

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

Eksploatants 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;

▼ **M7**

- 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 darbībā 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) Navigācijas ierīces. Ekspluatants nodrošina, ka navigācijas ierīces
 - 1) ir vismaz:
 - i) viena VOR uztvērēj sistēma, 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 uztvērēj sistēma, 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 uztvērēj sistēma 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.
- d) Ekspluatants 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.
- e) Ekspluatants 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.

*OPS 1.866***Uztvērējraidītājs**

- a) Ekspluatants 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) Ekspluatants ekspluatē lidmašīnu MNPS gaisa telpā vienīgi tad, ja tajā ir navigācijas ierīces, kas atbilst obligātajām navigācijas precizitātes specifikā-

▼M7

cijām, 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) Ekspluatants 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.

▼M7**M APAKŠSADAĻA****LIDMAŠĪNU TEHNISKĀ APKOPE****OPS 1.875****Vispārējas 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.

▼M7

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 spēkā 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 turbopropelleru 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 OPS 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 eksploatanta sākotnējām *CRM* mācībām vai apvienojot ar tām tas apgūst teorētisku kursu, kura pamatā ir cilvēka spējām un ierobe-

▼ **M7**

žojumiem 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) Eksploatants 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 eksploatanta pārejas mācību kursu,
 - i) ja pāreja notiek uz lidmašīnu, kurai vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme; vai
 - ii) ja stājas darbā pie cita eksploatanta;
 - 3) pārejas mācības vada attiecīgi kvalificēts personāls saskaņā ar detalizētu, darbības rokasgrāmatā iekļautu programmu. Eksploatants nodrošina, ka personāls, kas *CRM* elementus integrē pārejas mācību kursā, ir atbilstoši kvalificēts;
 - 4) eksploatanta 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 eksploatanta 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) Eksploatanta 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, eksploatants 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.

▼M7

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 nav 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 a) apakšpunkta 2) daļa iepriekš, jābūt iekļautiem darbības rokasgrāmatā, un tajos jābūt vismaz šādām daļām:
- 1) mācības *STD* trenāžierī (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) Ekspluatants 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:

▼ **M7**

- 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 stundas kā kapteinim (saskaņā ar prasībām par lidojumu apkalpes apliecībām), no kurām 100 stundas saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*), tostarp 40 stundas 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* trenāžierī – tipa kvalifikācijas instruktors (*TRI*), klases kvalifikācijas instruktors (*CRI*) vai – mācībām ar komplekso trenāžieri – trenāžiera lidojumu instruktors (*SFI*) ar noteikumu, ka *TRI*, *CRI* vai *SFI* sagatavotības līmenis un pieredze apmierina eksploatanta 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* trenāžierī, *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.

▼M7

- 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 ekspluatācija saskaņā ar *IFR*; un
 - 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, nākamās 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, nākamās 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 lēstādei pieņemamas.

▼M7

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 atbilstošo 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) Eksploatants pēc vismaz divu gadu nepārtrauktas ekspluatācijas 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 ekspluatācijas 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) Eksploatants, 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 eksploatants 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.

▼M7

- 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* ekspluatants drīkst ar Iestādes atļauju pagarināt derīguma perioda beigu termiņu OPS 1.965 un 1.970 šādi.
- 1) Ekspluatanta profesionalitātes pārbaude – 12 kalendārie mēneši, skaitot no pirmās dienas nākamajā mēnesī pēc pārbaudes veikšanas. Ja kārtējā ekspluatanta 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 ekspluatanta 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 ekspluatācija**

(Sk. OPS 1.980 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu apkalpes loceklis ekspluatē vairāk nekā vienu lidmašīnas tipu vai variantu tikai tad, ja viņš ir attiecīgi sagatavots.
- b) Apsverot iespējas ekspluatēt vairāk nekā vienu lidmašīnas tipu vai variantu, ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu attiecīgās atšķirības vai līdzības attaisno šādu ekspluatāciju, ņemot vērā:
 - 1) tehnoloģiju līmeni;
 - 2) ekspluatācijas procedūras;
 - 3) vadāmības īpašības.
- c) Ekspluatants 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) Ekspluatants 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 nesenās pieredzes prasības katram tipam vai variantam.

▼M7*OPS 1.981***Helikopteru un lidmašīnu ekspluatācija**

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

*OPS 1.985***Mācību dokumentācija**

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

▼ **M7***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 avioliņiju 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) nesenā 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.

▼M7*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 stundu kā kapteinis; un
 - 5) minimālā vajadzīgā nesenā 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.

▼M7*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 a) apakšpunktā norādītajā secībā iepriekš.
- 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.

▼ **M7***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 pret-apleidošanas procedūras un pilota darba nespēja; un
 - C) nelaimes gadījumu/starpgadījumu un atgadījumu apskats;
 - ii) zināšanas, kas iegūtas mācībās uz zemes un atsvaidzināšanas mācībās, apstiprina 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 praktisko lietošanu, ja šādas ierīces ir paredzētas;
 - C) ugunsdzēsības aparātu praktisko lietošanu;
 - D) instruktažu par visu lidmašīnā esošo avārijas un drošības ierīču izvietojumu un lietošanu;
 - E) instruktažu par visu veidu izeju izvietojumu un lietošanu; un
 - F) aviācijas drošības procedūras;
 - iii) katrus 3 gadus mācību programmā iekļauj:
 - A) visu veidu izeju praktisko 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 papildītā 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:

▼M7

- 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) ekspluatanti 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) neprecīzēto 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 atteicei 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) ekspluatanta profesionalitātes pārbaudes veic tipa kvalifikācijas eksaminētājs;
 - 2) avārijas un drošības ierīču pārbaudes. Pārbauda ierīces, par kurām ir veiktas mācības saskaņā a) apakšpunkta 3) daļu iepriekš;
 - 3) pārbaudes reisa apstākļos;
 - i) pārbaudēm reisa apstākļos jānosaka apkalpes locekļa spēja apmierinoši veikt pilnīgu ekspluatāciju reisa apstākļos, tostarp pirmslidojuma un

▼ **M7**

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. Šīs 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 ekspluatanta 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 viņa atradās novērotāja sēdvietā.

▼M7*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 vienlaicīgi 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.

▼M7*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 sēdekļī un veicot otrā pilota pienākumus, vai kapteiņi, kuriem jāveic mācīšanas vai eksaminācijas pienākumi, atrodoties labās puses sēdekļī, 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 sēdekļī, 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 sēdekļī.
- 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 sēdekļī.

▼ **M7***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 – Eksploatācija 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/trenžiera 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 – eksploatants izstrādā novērtējuma un ieviešanas stratēģiju, saskaņojot ar Iestādi, un atbilstīgi šādām prasībām.
 - 1) Ieviešanas procesā ir šādi posmi:
 - i) drošumu apliecināšana dokumentācija, kas pamato:

▼M7

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*.

▼M7

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, skatīt 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 tipiem, 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;

▼ **M7**

- 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, pārbaudzi un nesenās pieredzes prasības starp lidmašīnas tipiem, tas parāda Iestādei attiecībā uz katru tipu vai variantu, kurus jautājumus to savstarpējās līdzības dēļ nevajag atkārtot:
 - i) saskaņā ar OPS 1.965 b) apakšpunkta prasībām, katru gadu ir jāveic divas ekspluatanta profesionalitātes pārbaudes. Ja saskaņā ar 7) daļu iepriekš 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, katru gadu ir jāveic viena pārbaude reisa apstākļos. Ja saskaņā ar šā apakšpunkta 7) daļu iepriekš 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.

▼ **M7****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 lielākais 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 analizē, 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.

▼M7

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 nesaistīto pienākumu izpildi un informēt lidojumu apkalpes locekļus par jūtamo turbulences stiprumu un vajadzību ieviest 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 pienākumus ieceļ tikai tādai personai, 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 darbnepēja; 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;

▼ **M7**

- 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 Iestādei 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 stundu un 15 sektoru. 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)

- 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) eksploatants
 - tieši vai
 - netieši ar mācību organizācijas starpniecību, kas rīkojas eksploatanta vārdā; vai
 - 2) apstiprināta mācību organizācija.

▼ **M7**

- 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)

- 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 izvietošanu vai atšķirīgām parastām un ārkārtas drošības procedūrām pašreiz ekspluatējamās lidmašīnu 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 īstā lidmašīnā.
- e) Ekspluatants nodrošina, ka katrs salona apkalpes loceklis, pirms to pirmo reizi norīko veikt darba pienākumus, pabeidz ekspluatanta CRM mācības un lidmašīnas tipa CRM saskaņā ar OPS 1.1010 j) apakšpunkta 1. pielikumu. Salona apkalpes locekli, kas jau strādā pie ekspluatanta kā salona apkalpes locekli un nav agrāk beiguši ekspluatanta 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**

Ekspluatants 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.

▼ **M7***OPS 1.1015***Periodiskās mācības**

(Sk. OPS 1.1015 1. 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 pārbaužu 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 uzņemās šādus pienākumus minētā tipa lidmašīnā, vai nu:
 - 1) pabeidz atsvaidzināšanas mācību kursu šā tipa lidmašīnā; vai
 - 2) vada divus atkārtotas iepazīšanās lidojumu sektorus komerciālas ekspluatācijas 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, eksploatants vai apstiprinātā mācību organizācija, kas sniedz mācību kursu, nodrošina, ka personāls, kas veic šīs pārbaudes, ir atbilstoši kvalificēts.

- b) Eksploatants 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.

▼M7*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 tipiem:
- 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 tipiem, ja tie nav līdzīgi visos šeit uzskaitītajos aspektos:
- 1) avārijas izeju darbība;
 - 2) pārnēsājamo drošības ierīču izvietojums un tips; un
 - 3) tipam specifiskās 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 pārbaūžu 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 pārbaūžu dokumentācijai.

▼M7

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) Instruktaža pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā un pirmās medicīniskās palīdzības aptieciņu lietošanā;
- 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 izejas;
- 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;

▼ **M7**

- 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 izvietošanu, 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 dokumentus 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.
- 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.

▼ **M7***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 aizsargapģērbu, 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 uzvilšana 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 pazīšanu 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

▼ **M7**

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 reālī-tātei 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 laužnis;
- 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, 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) Apkalpes darba optimizācija. Ekspluatants nodrošina, ka:

- 1) katrs salona apkalpes loceklis beidz ekspluatanta *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 ailē d) lidmašīnas tipam specifiskās *CRM*;
- 3) ekspluatanta *CRM* mācības un lidmašīnas tipam specifiskās *CRM* mācību vada vismaz viens salona apkalpes *CRM* instruktors.

▼M7

OPS 1.1015 1. pielikums

Periodiskās mācības

- a) Ekspluatants nodrošina, ka periodiskās mācības vada attiecīgi kvalificēts personāls.
- b) Ekspluatants 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 pārmēsājamo skābekļa ierīci un elpošanas aizsardzības ierīci (*PBE*);
 - 5) pirmās palīdzība un pirmās palīdzības aptieciņu saturs;
 - 6) priekšmetu izvietojums salonā;
 - 7) drošības procedūras;
 - 8) negadījumu un starpgadījumu pārskats; un
 - 9) apkalpes darba optimizācija. Ekspluatants 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) Ekspluatants 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 darbības demonstrācija;
 - 3) reālas un praktiskas mācības, kā lietot visas ugunsdzēsības ierīces, tostarp aizsargapģērbu, kādas var būt attiecīgajā gaisa kuģī.
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) katram salona apkalpes loceklim jāuzvelk un jālieto elpošanas aizsargierīces slēgtā telpā, kas mākslīgi piepildīta ar dūmiem;
 - 4) pirotehnikas (reālas vai uzskates līdzekļa) lietojums; un
 - 5) glābšanas plostā vai trapa – plostā, 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.

▼M7*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 līdzmašīnā 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.

▼ **M7**

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	CRM ievad- kurss	Eksplua- tanta CRM mācības	Lidmašīnas tipam speci- fiskās CRM	Gadskārtējas atkārtotas mācības un pārbaude	Augstāko salona apkalpes locekļu kurss
a)	b)	c)	d)	e)	f)
Vispārējie principi					
Cilvēka faktori aviācijā Vispārīgas instrukcijas par CRM principiem un mērķiem	Padziļi- nāti	Nav vaja- dzīgs	Nav vaja- dzīgs	Nav vaja- dzīgs	Pārskats
Cilvēka darbības spējas un ierobe- žojumi					
Attiecībā uz konkrētu salona apkalpes locekli					
Personības apzināšanās, cilvēka kļūdas un uzticamība, attieksme un uzvedība, pašnovērtējums	Padziļi- nāti	Nav vaja- dzīgs	Nav vaja- dzīgs	Pārskats (3 gadu cikls)	Nav vaja- dzīgs
Stress un stresa vadība					
Nogurums un modrība					
Pašpārlicinātība					
Situācijas izpratne, informācijas iegūšana un apstrādāšana					
Attiecībā uz visu lidmašīnas apkalpi					
Kļūdu novēršana un atklāšana	Nav vajadzīgs	Padziļi- nāti	Attiecībā uz konkrēto tipu(- iem)	Pārskats (3 gadu cikls)	Pastipri- nāšana (attiecībā uz augstāko salona apkalpes locekļu pienāku- miem)
Kopīga situācijas izpratne, infor- mācijas 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 pienā- kumi, lēmumu pieņemšana un rīcība					
Pasažieru cilvēka faktoru identifi- kācija un vadība: pūļa kontrole,					

▼ **M7**

Mācību elementi	CRM ievad- kurss	Eksplua- tanta CRM mācības	Lidmašīnas tipam speci- fiskās CRM	Gadskārtējas atkārtotas mācības un pārbaude	Augstāko salona apkalpes locekļu kurss
a)	b)	c)	d)	e)	f)
pasažieru stress, konfliktu vadība, medicīniskie faktori					
Parametri, kas attiecas uz lidma- šīnu tipu (šaurš/plats korpuss, ar vienu/vairākiem klājiem), lidojumu apkalpes un salona apkalpes sastāvs un pasažieru skaits		Nav vaja- dzīgs	Padziļi- nāti		
Attiecībā uz ekspluatantu un organizāciju					
Uzņēmuma drošības kultūra, SOP, organizatoriskie faktori, faktori, kas saistīti ar operāciju veidiem	Nav vajadzīgs	Padziļi- nāti	Attiecībā uz konkrēto tipu(- iem)	Pārskats (3 gadu cikls)	Pastipri- nāšana (attiecībā uz augstāko salona apkalpes locekļu pienāku- miem)
Efektīva saziņa un koordinācija ar citu ekspluatācijas personālu un dienestiem uz zemes					
Dalība kabīnes drošības starpgadī- jumu un negadījumu ziņošanā					
Konkrētu gadījumu pētījumi (sk. piezīmi)		Vaja- dzīgs		Vaja- dzīgs	
Piezīme: d) ailē, ja piemēroti attiecīgajam lidmašīnas tipam specifiski konkrētu gadījumu pētījumi nav pieejami, jāaplūko ekspluatācijas apjomam un mērogam atbilstoši konkrētu gadījumu pētījumi.					

▼M7

P APAKŠSADAĻA

ROKASGRĀMATAS, ŽURNĀLI UN IERAKSTI

OPS 1.1040

Vispārīgie noteikumi darbības rokasgrāmatām

- a) Ekspluatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatā ir visas ekspluatācijas personālam pienākumu veikšanai vajadzīgās instrukcijas un informācija.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatas saturs, tostarp ar visiem grozījumiem un labojumiem, nav pretrunā Gaisa kuģa ekspluatanta 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, ekspluatantam rokasgrāmata jā sagatavo angļu valodā. Papildus ekspluatants var tulkot un lietot šo rokasgrāmatu vai tās daļas citā valodā.
- d) Ja ekspluatantam rodas vajadzība izdot jaunas darbības rokasgrāmatas vai lielas to daļas/sējumus, viņam jāievēro c) apakšpunkta noteikumi iepriekš.
- e) Ekspluatants var izdot darbības rokasgrāmatu atsevišķos sējumos.
- f) Ekspluatants nodrošina, ka visam ekspluatācijas personālam ir ērti pieejams katrs rokasgrāmatas tās daļas eksemplārs, kas attiecas uz viņa pienākumiem. Papildus ekspluatants katram apkalpes loceklim piešķir personīgu rokasgrāmatas A un B daļu eksemplāru vai izvilkumus, kas vajadzīgi personīgām studijām.
- g) Ekspluatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatā izdara grozījumus vai labojumus, tādējādi atjauninot tajā ietvertās instrukcijas un informācijas. Ekspluatants nodrošina, ka viss ekspluatanta 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 ekspluatants.
- i) Ekspluatants 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) Ekspluatants veic visus Iestādes pieprasītos grozījumus un labojumus.
- k) Ekspluatantam 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 ekspluatantam izmantot piesardzīgākus datus un procedūras.
- l) Ekspluatantam jānodrošina, ka darbības rokasgrāmatas saturs ir tādā formā, lai to varētu lietot bez grūtībām. Rokasgrāmatas struktūrā ievēro cilvēka faktora principus.
- m) Iestāde var atļaut ekspluatantam 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 ekspluatantu no OPS 1.130 prasībām.

OPS 1.1045

Darbības rokasgrāmatas struktūra un saturs

(Sk. OPS 1.1045 1. pielikumu)

- a) Ekspluatants 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.

▼M7

— 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 tiem, 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) Ekspluatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatas saturs atbilst OPS 1.1045 1. pielikuma prasībām un attiecas uz ekspluatācijas reģionu un raksturu.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka darbības rokasgrāmatas detalizēta struktūra ir Iestādei pieņemama.

*OPS 1.1050***Lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmata**

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

*OPS 1.1055***Lidojuma žurnāls**

- a) Ekspluatants 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;

▼ **M7**

- 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) Ekspluatants nodrošina, ka operatīvais lidojuma plāns un tā izmantošana ir aprakstīta darbības rokasgrāmatā.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka visus ierakstus operatīvajā lidojuma plānā veic vienlaikus un ka tie nav viegli izdzēšami.

*OPS 1.1065***Dokumentu saglabāšanas ilgums**

Ekspluatants 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***Ekspluatanta nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pašraksturojums**

Ekspluatantam 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**

Ekspluatants uztur lidmašīnas tehnisko žurnālu, kā noteikts M daļas M.A.306. punktā Ekspluatanta tehniskais žurnāls.

▼M7

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 sfēras 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 piemērojamajiem 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. Ekspluatācijas uzraudzība, ko veic ekspluatants. Ekspluatanta veiktās ekspluatācijas uzraudzības sistēmas apraksts (sk. OPS 1.175 g) apakšpunktu). Tajā jāparāda, kā uzrauga lidojumu ekspluatācijas drošību un personāla kvalifikāciju. Jo īpaši jāapraksta procedūras, kas saistītas ar šādiem jautājumiem:

▼M7

- a) apliecību un kvalifikācijas derīgums;
 - b) ekspluatācijas personāla kompetence; un
 - c) ierakstu, lidojuma dokumentu, papildu informācijas un datu kontrole, analīze un glabāšana.
- 2.2. Papildu ekspluatācijas instrukciju un informācijas izsludināšanas sistēma. Jebkuras sistēmas, kas paredzēta tādas darbības rokasgrāmatā neiekļautas papildu informācijas izsludināšanai, kurai var būt ietekme uz ekspluatāciju, apraksts. Iekļauj arī ziņas par šīs informācijas piemērojamību un 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
- Pieņemtas 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 faktorus:
- a) izmantojamās lidmašīnas tips;
 - b) veicamās ekspluatācijas 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), nesenā 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:
- a) plānot lidojumu apkalpes darbu; un
 - b) 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:
- a) kapteinis;
 - b) pilots, kas aizvieto kapteini;
 - c) otrais pilots;

▼M7

- d) uzraugāmais pilots;
 - e) sistēmas vadības pults operators;
 - f) vairāk nekā viena tipa vai varianta lidmašīnas ekspluatācija.
- 5.3. Salona apkalpe:
- a) vecākais salona apkalpes loceklis;
 - b) salona apkalpes loceklis:
 - i) obligāti vajadzīgais salona apkalpes loceklis;
 - ii) papildu salona apkalpes loceklis un salona apkalpes loceklis iepazīšanās lidojumā;
 - c) vairāk nekā viena tipa vai varianta lidmašīnas ekspluatācija.
- 5.4. Mācību, pārbažu un uzraudzības personāls:
- a) lidojumu apkalpei;
 - b) 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:
- a) alkohols un citi apreibinoši dzērieni;
 - b) narkotikas;
 - c) medikamenti;
 - d) miega zāles;
 - e) farmaceitiskie preparāti;
 - f) imunizācija;
 - g) dziļūdens 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.

▼M7

- 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 ģeneratoru 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 gan atsevišķu, gan 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. Ekspluatanta lidmašīnas tehniskais žurnāls. Jāapraksta atbildība par ekspluatanta 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 turbodzinējs 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.

▼M7

- 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 nodalījumu 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 aplidojuma 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,

▼M7

- 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) apledojuma 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.

▼ **M7**

- 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. Ekspluatācija visos laika apstākļos. Ar ekspluatāciju visos laika apstākļos saistīto ekspluatācijas procedūru apraksts (sk. arī OPS D un E apakšsadaļu).
- 8.5. *ETOPS*. *ETOPS* ekspluatācijas procedūru apraksts.
- 8.6. Minimālā ierīču komplekta un konfigurācijas novirzu saraksta(-u) lietošana.
- 8.7. Nekomerciālie lidojumi. Procedūras un ierobežojumi:
- a) mācību lidojumiem;
 - b) izmēģinājuma lidojumiem;
 - c) piegādes lidojumiem;
 - d) pārtransportēšanas lidojumiem;
 - e) demonstrācijas lidojumiem; un
 - f) 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:
- a) lidojumu apkalpei;
 - b) salona apkalpei; un
 - c) pasažieriem.
9. BĪSTAMAS KRAVAS UN IEROČI
- 9.1. Informācija, instrukcijas un vispārīgi norādījumi par bīstamu kravu transportēšanu, tostarp:
- a) ekspluatanta politika attiecībā uz bīstamu priekšmetu transportēšanu;
 - b) norādījumi par bīstamu kravu pieņemšanu, marķēšanu, pārvietošanu, izvietošanu un nodalīšanu;
 - c) īpašas paziņošanas prasības nelaimes gadījuma vai atgadījumā, pārvadājot bīstamas kravas;
 - d) procedūras reaģēšanai avārijas situācijās, kurās iesaistītas bīstamas kravas;
 - e) visa iesaistītā personāla pienākumi saskaņā ar OPS 1.1215; un
 - f) instrukcijas par ekspluatanta darbinieku pārvadāšanu.
- 9.2. Nosacījumi, saskaņā ar kuriem var pārvadāt ieročus, kaujas munīciju un sporta ieročus.
10. DROŠĪBA
- 10.1. Drošības instrukcijas un norādījumi, kas nav konfidenciāli un kuros jāiekļauj ekspluatācijas 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 pīrātisms, kā arī par ziņošanu par šiem noziegumiem.
- 10.2. Preventīvu drošības pasākumu un mācību apraksts.

▼ **M7**

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

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 jāsūta, un šīm darbībām atvēlētais laiks;
- c) ja notiek nelaimes gadījums, apraksti par to, kādas aviokompānijas nodaļas, iestādes un citas organizācijas ir jāinformē, kā tas jādara 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 radiouzraudzība;
- 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 EKSPLOATĀCIJAS JAUTĀJUMI, KAS SAISTĪTI AR KONKRĒTO TIPU

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

0. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA UN MĒRVIENTĪBAS

▼M7

- 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 (piem., 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 apledošanas 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 korpusa 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;

▼M7

- b) rīcība uguns vai dūmu gadījumā;
- c) lidojums, ja pilnīgi vai daļēji zaudēta hermetizācija;
- d) konstrukcijas ierobežojumu pārsniegšana, piemēram, nosēšanās, ja lidmašīnas svārs 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 (saus, 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 laukuma 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 aplidojuma apstākļos. Jāiekļauj jebkuri sertificēti tehniskie raksturlielumi, kas saistīti ar pieļaujamo konfigurāciju vai novirzi no konfigurācijas, piemēram, nestrādājošu pretslīdēšanas ierīci.

4.1.2. Ja apstiprinātajā lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā nav iekļauti attiecīgajai tehnisko raksturojumu klasei noteiktie tehnisko raksturojumu dati, jāiekļauj citi Iestādei pieņemami dati. Kā alternatīva darbības rokasgrāmatā var būt norāde uz citiem lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļautiem apstiprinātiem datiem, ja šādus datus, visticamāk, neizmantos 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) aplidojuma novēršanas un pretapledošanas šķidrumu ietekme;

▼ **M7**

- 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.

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 LIDLĀUKU INSTRUKCIJAS UN INFORMĀCIJA**

▼M7

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 pārbaužu programmas visam ekspluatācijas personālam, kas norīkots ekspluatācijas pienākumu veikšanai saistībā ar lidojuma sagatavošanu un/vai veikšanu.
2. Mācību un pārbaužu 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 pārbaužu 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).

▼ **M7***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. iedaļas c) punktu
Maršrutam specifiska <i>NOTAM/AIS</i> 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

▼M7

Lidojumu apkalpes ieraksti	
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
Piemērojamos 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 kontrolsaraksts	3 mēneši pēc lidojuma beigām

▼ **M7****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 nevienā brīdī 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 eksploatantam, izmantojot savu ekspluatācijas pieredzi un ņemot vērā citus attiecīgus faktorus, tādus kā šībrīža zinātnes atziņas, jāpierāda Iestādei, ka tā lūgums atļaut atkāpes nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni.
- Līdz ar šādām atkāpēm, ja vajadzīgs, veic piemērotus kompensācijas pasākumus.

▼ **M7***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 8.00 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 pārcelšanai no atpūtas vietas līdz pienākuma izpildes sākšanai un *vice versa*.

▼ **M7**

- 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 saņemt 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 2.00 un 5.59. 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.

▼M7

- 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 šībrīža 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 mājās 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 mājās 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 mājās bāzes vietas, ekspluatantam jādod viņam 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 šībrīža 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

▼M7

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 stundas.

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 šībrīža 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;
 - 1.1.2. ja FDP laikā beidzamajā sektorā pēc pacelšanās rodas neparedzēti apstākļi, kā dēļ atļautais palielinājums tiks pārsniegts, lidojumu drīkst turpināt līdz plānotajam vai alternatīvajam galamērķim;
 - 1.1.3. 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. rodoties 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

▼M7

- 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 faktoros, 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 veikspējā, īpaši tad, ja FDP pārsniedz 6 stundas.

OPS 1.1135

Lidojumu darba laika, darba laika un atpūtas periodu dokumentēšana

1. Ekspluatants 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 ekspluatanta 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 ekspluatantam, kurš nolīdzis viņa pakalpojumus, pirms sākt lidojumu darba laika periodu.

▼M7

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 ekspluatanti 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.

▼M7

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) Nelaiimes 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 nelaiimes 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 izsniegusi Iestāde, 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.)

▼M7

- 10) Apkalpošanas aģents. Aģentūra, kas ekspluatanta vārdā veic dažas vai visas ekspluatanta funkcijas, tostarp saņemšanu, iekraušanu, izkraušanu, pārvietošanu vai citus ar pasažieriem vai kravu saistītus darbus.
- 11) Kopējā tara. Korpus, 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 iekraušanas 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 Civilās aviācijas organizācijas padomes lēmumu (ICAO Dok. 9284-AN/905).
- 16) Kopējā iekraušanas platforma. Jebkura tipa gaisa kuģa konteiners, gaisa kuģa paliktņi ar tīklu vai gaisa kuģa paliktņi ar tīklu kupolveida telts veidā. (Piezīme: "kopējā tara" nav iekļauta šajā definīcijā; attiecībā uz konteineru, kurā ir radioaktīvi materiāli, sk. kravas konteintera 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 tīklu vai 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 klasificējamās 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:

▼ **M7**

- 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 pārveidošanai;
 - ii) zāles un citi medicīnas piederumi laikā, kad tos lidmašīnā izmanto, noteikti atrodas mācīta personāla kontrolē;
 - iii) ierīces, kurās ir akumulatoru baterijas ar elektrolītu, jāglabā 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 kontainers 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

▼ **M7**

- 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 iespējamās 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 izraisījuši neatbilstību, un nepieļautu, ka līdzīgi iemesli, kas izraisījuši neatbilstību, atkārtojas;

▼M7

- iii) paziņot attiecīgajai(-ām) kompetentajai(-ām) iestādei(-ēm) par neatbilstības iemesliem un koriģējošiem vai preventīviem 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 punktus 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 eksploatants nekavējoties sniedz visu informāciju, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.
 - 3) Lidmašīnas eksploatants attiecīgās rokasgrāmatās un nelaimes gadījumu plānos iekļauj procedūras, lai veicinātu to, ka šāda informācija tiek saņemta.
- e) Informācija par ārkārtas gadījumiem lidojuma laikā

▼ **M7**

- 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) Eksploatants saskaņā ar tehnisko instrukciju prasībām ievieš un uztur darbinieku mācību programmas, ko apstiprina Iestāde.
- b) Eksploatants nodrošina, ka darbinieki piedalās tādās mācībās, kas ir proporcionālas viņu pienākumiem.
- c) Eksploatants nodrošina, ka mācības vada vai apstiprina persona, kas darbojas bīstamu kravu pārvadājumā ar gaisa transporta jomā.
- d) Eksploatants nodrošina, ka visi darbinieki, kas apguvuši mācību kursu, nokārto pārbaudījumu, lai pierādītu izpratni par saviem pienākumiem.
- e) Eksploatants nodrošina, ka visi darbinieki, kam jāapgūst bīstamo kravu mācību kurss, atkārtoti apgūst periodiskus mācību kursus ne retāk kā reizi 2 gados.
- f) Eksploatants nodrošina, ka mācību par bīstamām kravām ierakstus saglabā visam personālam, kā noteikts tehniskajās instrukcijās.
- g) Eksploatants 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) Eksploatants 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, izņemot gadījumu, ja 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) Eksploatants 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, izņemot gadījumu, ja ārkārtas apstākļu dēļ to nav iespējams izdarīt, un iekļauj konkrētajā brīdī zināmo informāciju. Vajadzības gadījumā iespējami drīz sagatavo nākamo ziņojumu, sniedzot jebkādu papildu informāciju.

▼ **M7***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 nedeklarētas vai nepareizi deklarētas bīstamās kravas atrod kravas nodalījumā, pasta sūtījumos, pasažieru vai apkalpes bagāžā.
2. Pirmo ziņojumu nosūta 72 stundu laikā no notikuma brīža, izņemot gadījumu, ja ārkārtas apstākļu dēļ to nav iespējams veikt. To var izdarīt dažādi, izmantojot e-pastu, telefonu vai faksu. Šajā ziņojumā iekļauta konkrētajā brīdī zināmā sīkāka informācija, kas ir uzskaitīta 3. punktā. Vajadzības gadījumā iespējami drīz sagatavo nākamo ziņojumu, kurā sniegta sīkāka informācija, kas ir zināma pirmā ziņojuma nosūtīšanas brīdī. Ja ziņojums ir mutisks, tad 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 atrašanās 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) iespējamais 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.

▼M7

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.

OPSI.1250

Lidmašīnas pārmeklēšanas procedūras kontrolesaraksts

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnā ir kontrolesaraksts 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. Kontrolesarakstu 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 piemērojamajās retroaktīvajās lidojumderīguma ekspluatācijas prasībās.
- c) Visās lidmašīnās, kurās ir lidojumu apkalpes nodalījuma durvis saskaņā ar b) apakšpunktu:
 - 1) šīs durvis aizver pirms dzinēju iedarbināšanas pirms pacelšanās un aizslēdz, kad tas jā dara saskaņā ar drošības procedūru vai kad to pieprasa kapteinis, līdz dzinēju izslēgšanai pēc nosēšanās, izņemot, ja uzskata par nepieciešamu pilnvarotām personām ieiet šajā nodalījumā vai iziet no tā saskaņā ar Nacionālo aviācijas drošības programmu;

▼M7

- 2) ir paredzēti līdzekļi, lai no katras pilota darba vietas varētu pārraudzīt tik lielu zonu ārpus lidojumu apkalpes nodalījuma, lai būtu iespējams identificēt personas, kas lūdz atļauju ieiet lidojumu apkalpes nodalījumā, un atklāt aizdomīgu rīcību vai potenciālus draudus.