

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 379/2014

z dne 7. aprila 2014

o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES ⁽¹⁾ ter zlasti člena 8(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Operatorji in osebje, ki sodelujejo pri operacijah nekega zrakoplova, morajo izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (2) V skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 bi morala Komisija sprejeti potrebna izvedbena pravila za vzpostavitev pogojev za varne operacije zrakoplovov. Ta pravila bi morala predvsem upoštevati kompleksnost zrakoplovov, organizacij in operacij zrakoplovov ter tveganja, povezana z različnimi vrstami operacij.
- (3) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽²⁾ določa izvedbene predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali in helikopterji. Zaradi skladnosti s temeljnimi načeli in uporabo Uredbe (ES) št. 216/2008 bi bilo treba zagotoviti tudi predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza z baloni in jadralnimi letali. Poleg tega je treba posebnosti nekaterih komercialnih operacij z letali in helikopterji, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja, ustrezno obravnavati glede na njihov obseg in področje delovanja ter povezana tveganja.
- (4) Uredba Komisije (EU) št. 800/2013 ⁽³⁾ spreminja Uredbo (EU) št. 965/2012 tako, da vključuje pravila za nekomercialne operacije glede na kompleksnost zrakoplovov. Prav tako je treba spremeniti Uredbo (EU) št. 965/2012, da bi odražala najsodobnejšo tehnologijo ter da se zagotovijo sorazmerni ukrepi za določene natančno opredeljene dejavnosti z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi, in vključenimi organizacijami.

⁽¹⁾ UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

⁽³⁾ Uredba Komisije (EU) št. 800/2013 z dne 14. avgusta 2013 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 227, 24.8.2013, str. 1).

- (5) Vključiti bi bilo treba tudi pravila za specializirane operacije z letali, helikopterji, baloni in jadralnimi letali ob upoštevanju posebnih vidikov takih operacij in povezanega tveganja. Zaradi sorazmernosti ne bi bilo primerno, da bi bilo treba za vse komercialne operatorje pridobiti certifikat, zlasti za komercialne specializirane operatorje. Za te operatorje bi se izdala izjava o sposobnosti namesto certifikata, pa čeprav bi bila ta komercialne narave. Kljub temu bi bilo treba nekatere komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem, ki ogrožajo tretje osebe na tleh, opredeliti zaradi varnosti in zato bi bilo treba za navedene operacije pridobiti dovoljenje.
- (6) Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (7) Za zagotovitev nemotenega prehoda in visoke ravni varnosti civilnega letalstva v Uniji bi morali izvedbeni ukrepi odražati najsodobnejšo tehnologijo, vključno z najboljšimi praksami, ter znanstveni in tehnični napredek na področju zračnih operacij. V skladu s tem bi bilo treba upoštevati tehnične zahteve in upravne postopke, dogovorjene pod okriljem Mednarodne organizacije za civilno letalstvo in evropskih Združenih letalskih organov do 30. junija 2009, ter veljavno nacionalno zakonodajo v zvezi s posebnim nacionalnim okoljem.
- (8) Letalski industriji in upravam držav članic je treba zagotoviti dovolj časa, da se prilagodijo novemu regulativnemu okviru.
- (9) Evropska agencija za varnost v letalstvu je pripravila osnutek izvedbenih predpisov in jih predložila Komisiji kot mnenje v skladu s členom 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.
- (10) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 65 Uredbe (ES) št. 216/2008 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

1. člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba določa podrobna pravila za zračne operacije z letali, helikopterji, baloni in jadralnimi letali, vključno s preverjanji na ploščadi za zrakoplove operatorjev pod varnostnim nadzorom druge države, potem ko pristanejo na aerodromih na ozemlju, za katerega veljajo določbe Pogodbe.

2. Ta uredba določa tudi podrobna pravila o pogojih za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasen odvzem ali preklic spričeval operatorjev zrakoplovov iz člena 4(1)(b) in (c) Uredbe (ES) št. 216/2008, ki se uporabljajo v operacijah komercialnega zračnega prevoza, privilegije in odgovornosti imetnikov spričeval ter pogoje, pod katerimi se operacije prepovejo, omejijo ali podredijo določenim pogojem v interesu varnosti.

3. Ta uredba določa tudi podrobna pravila za pogoje in postopke v zvezi z izjavo operatorjev in nadzorom nad operatorji, ki se ukvarjajo s komercialnimi specializiranimi operacijami in nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, vključno z nekomercialnimi specializiranimi dejavnostmi s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon.

4. Ta uredba določa tudi podrobna pravila glede pogojev, pod katerimi je treba zaradi varnosti za nekatere komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem pridobiti dovoljenje, ter pogojev za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic dovoljenja.

5. Ta uredba se ne uporablja za zračne operacije, na katere se nanaša člen 1(2)(a) Uredbe (ES) št. 216/2008.

6. Ta uredba se ne uporablja za zračne operacije s privezanimi baloni in zračnimi ladjami ter lete s privezanimi baloni.“;

2. člen 2 se spremeni:

(a) v prvem odstavku se dodajo naslednje točke:

- „7. ‚Specializirana operacija‘ pomeni vsako operacijo, razen komercialnega zračnega prevoza, pri kateri se zrakoplov uporablja za specializirane dejavnosti, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, raziskave, opazovanje in patroliranje ter oglaševanje v zraku.
8. ‚Komericalna specializirana operacija z visokim tveganjem‘ pomeni vsako komercialno specializirano operacijo z zrakoplovom, ki se izvaja na območju, na katerem je varnost tretjih oseb na tleh lahko ogrožena v primeru nesreče, ali, kot določi pristojni organ kraja, kjer se operacija izvaja, vsaka komercialna specializirana operacija z zrakoplovom, ki zaradi svoje posebne narave in lokalnega okolja, v katerem se izvaja, predstavlja visoko tveganje, zlasti za tretje osebe na tleh.
9. ‚Uvodno letenje‘ pomeni vsak let za plačilo ali drugo protivrednost, ki vključuje kratko zračno potovanje, ki ga ponuja odobrena organizacija za usposabljanje ali organizacija, ustanovljena z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva, da bi pritegnila nove udeležence usposabljanja ali nove člane.
10. ‚Tekmovalno letenje‘ pomeni dejavnost letenja, pri kateri se zrakoplov uporablja v letalskih dirkah ali tekmovanjih in pri kateri se zrakoplov uporablja v pripravah na letalske dirke ali tekmovanja ter za let do in s prireditve letalskih dirk ali tekmovanj.
11. ‚Predstavitveno letenje‘ pomeni dejavnost letenja za namene predstavitve ali zabave na oglaševanem dogodku, odprtem za javnost, vključno z dejavnostjo, pri kateri se zrakoplov uporablja v pripravah na predstavitveni let, ter za let do in z oglaševane prireditve.“;

(b) v drugem odstavku se „VII“ nadomesti z „VIII“;

3. člen 5 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Operatorji, ki se ukvarjajo z operacijami CAT, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu/območju delovanja, z letali razreda zmogljivosti B ali z nekompleksnimi helikopterji, upoštevajo določbe iz priloge III in IV.“;

(b) odstavki 3, 4 in 5 se nadomestijo z naslednjim:

„3. Operatorji kompleksnih letal in helikopterjev na motorni pogon, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, dajo izjavo, da so sposobni in imajo sredstva za izvajanje odgovornosti, povezanih z operacijo zrakoplova, in uporabo zrakoplova v skladu z določbami iz Priloge III in Priloge VI. Pri izvajanju nekomercialnih specializiranih operacij pa taki operatorji uporabljajo zrakoplov v skladu z določbami iz priloge III in VIII.

4. Operatorji letal, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, in helikopterjev ter balonov in jadralnih letal, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami, uporabljajo zrakoplov v skladu z določbami iz Priloge VII.

5. Organizacije za usposabljanje, katerih glavni kraj poslovanja je v državi članici in ki so odobrene v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011, pri izvajanju letenja za usposabljanje v, znotraj in iz Unije, uporabljajo:

(a) kompleksna letala in helikopterje na motorni pogon v skladu z določbami iz Priloge VI;

(b) letala in helikopterje, ki niso kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon, ter balone in jadralna letala v skladu z določbami iz Priloge VII.;"

(c) dodata se naslednja odstavka 6 in 7:

„6. Operatorji lahko uporabljajo zrakoplov samo za operacije komercialnih specializiranih operacij, kot so opredeljene v prilogah III in VIII.

7. Leti, ki se izvajajo tik pred, med ali takoj po izvajanju specializiranih operacij in so neposredno povezani z navedenimi operacijami, se upravljajo v skladu z odstavki 3, 4 in 6, kot je ustrezno. Na zrakoplovu se razen pri padalskih operacijah in brez upoštevanja članov posadke prevaža največ šest oseb, nujno potrebnih za nalogo.“

4. člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se črta;

(b) vstavi se naslednji odstavek 4a:

„4a. Z odstopanjem od člena 5(1) in (6) se lahko v skladu s Prilogo VII izvedejo naslednje operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon:

(a) leti z deljenimi stroški, ki jih izvajajo fizične osebe, pod pogojem, da si neposredne stroške delijo vse osebe na zrakoplovu, tudi pilot, in da je oseb, ki si delijo neposredne stroške, največ šest;

(b) tekmovalno ali predstavitveno letenje, pod pogojem, da je plačilo ali druga protivrednost za take lete omejena na pokritje neposrednih stroškov in je sorazmeren prispevek k letnim stroškom ter da nagrade ne presegajo vrednosti, ki jih določi pristojni organ;

(c) uvodni leti, spuščanje padal, vleka jadralnih letal ali akrobatski leti, ki jih izvaja organizacija za usposabljanje, ki ima glavni kraj poslovanja v državi članici ter je odobrena v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011, ali organizacija, ki je bila ustanovljena z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva, pod pogojem, da zrakoplov uporablja organizacija na podlagi lastništva ali zakupa brez posadke, da let ne ustvari dobička, ki se deli zunaj organizacije, ter da, kadar sodelujejo nečlani organizacije, takšni leti predstavljajo le postransko dejavnost organizacije.“;

5. člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. operacije CAT s helikopterji, baloni in jadralnimi letali so skladne z nacionalnimi predpisi.“;

(b) doda se naslednji odstavek 4:

„4. Nekomercialne operacije, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami, s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon ter komercialne specializirane operacije z letali, helikopterji, baloni in jadralnimi letali se še naprej izvajajo v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo v zvezi z omejitvijo trajanja letenja do sprejetja in začetka uporabe povezanih izvedbenih pravil.“;

6. člen 10(3) se spremeni:

- (a) v točki (a) se beseda „Priloge III“ nadomesti s „prilog II in III“;
- (b) v točki (b) se besede „prilog V, VI in VII“ nadomestijo s „prilog II, V, VI in VII“;

7. v členu 10 se dodajo odstavki 4, 5, 6 in 7:

„4. Z odstopanjem od drugega pododstavka odstavka 1 se države članice lahko odločijo, da do 21. aprila 2017 za specializirane operacije ne bodo uporabljale določb iz prilog II, III, VII in VIII.

5. Z odstopanjem od drugega pododstavka odstavka 1 se države članice lahko odločijo, da ne bodo uporabljale določb iz prilog II, III in IV za:

- (a) operacije CAT, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu/območju delovanja z letali razreda zmogljivosti B ali nekompleksnimi helikopterji, do 21. aprila 2017 in
- (b) operacije CAT z baloni in jadralnimi letali do 21. aprila 2017.

6. Če država članica uporabi odstopanje iz odstavka 5(a), se uporabljajo naslednji predpisi:

- (a) za letala: Priloga III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 in z njo povezane nacionalne izjeme v skladu s členom 8(2) Uredbe (EGS) št. 3922/91;
- (b) za helikopterje: nacionalni predpisi.

7. Kadar država članica uporabi odstopanja iz odstavkov 3, 4 in 5, o tem obvesti Komisijo in Agencijo. V tem obvestilu opiše razloge za odstopanje in trajanje odstopanja ter program za izvajanje načrtovanih ukrepov in njihov časovni raspored.“;

8. priloge I do VII k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremenijo, kakor je določeno v Prilogi I k tej uredbi;

9. Priloga VIII (del SPO) se doda k Uredbi (EU) št. 965/2012 v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. julija 2014.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 7. aprila 2014

Za Komisijo
Predsednik
José Manuel BARROSO

PRILOGA I

1. Priloga I k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

- (a) naslov se nadomesti z „Opredelitev izrazov, ki se uporabljajo v prilogah II do VIII“;
- (b) vstavi se naslednji izraz:
- „11a. ‚Masa praznega balona‘ pomeni maso, ki se določi s tehtanjem balona z vso nameščeno opremo, kakor je navedeno v AFM.“;
- (c) točka 40 se nadomesti z naslednjim:
- „40. ‚Zakupna pogodba brez posadke‘ pomeni pogodbo med podjetji, v skladu s katero se zrakoplov uporablja na podlagi AOC najemodajalca ali na odgovornost najemodajalca v primeru komercialnih operacij, ki niso operacije CAT.“;
- (d) vstavi se naslednji pojem:
- „117a. ‚Strokovnjak za nalogo‘ pomeni osebo, ki jo določi operator ali tretja oseba ali ki deluje kot podjetje, ki izvaja naloge na tleh, ki so neposredno povezane s specializirano nalogo, ali izvaja specializirane naloge na zrakoplovu ali z zrakoplova.“;
- (e) točka 120 se nadomesti z naslednjim:
- „120. ‚Prometni tovor‘ pomeni skupno maso potnikov, prtljage, tovora in ročne specialistične opreme, vključno z vsem balastom, razen za balone.“;
- (f) točka 127 se nadomesti z naslednjim:
- „127. ‚Pogodba o najemu zrakoplova z osebjem‘ pomeni pogodbo:
- med letalskimi prevozniki, v skladu s katero se zrakoplov uporablja na podlagi AOC najemodajalca, v primeru operacij CAT ali
 - med operatorji, v skladu s katero se zrakoplov uporablja na podlagi odgovornosti najemodajalca, v primeru komercialnih operacij, ki niso operacije CAT.“;

2. Priloga II k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

- (a) v ARO.GEN.120(d)(1) se za besedo „potrdilo“ vstavijo vejica in besede „dovoljenje za specializirane operacije“;
- (b) v ARO.GEN.200(c) se za besedo „certificiral“ vstavijo besede „ali je zanje izdal dovoljenje“;
- (c) v ARO.GEN.205(a) se za besedama „prvim certificiranjem“ vstavijo vejica in besede „dovoljenjem za specializirane operacije“;
- (d) v ARO.GEN.205(b) se za besedama „certifikacijske naloge“ vstavijo vejica in besedi „odobritvene naloge“;
- (e) v ARO.GEN.220(a):
- (i) se vstavi naslednja točka:

„4a. postopek izdaje dovoljenja za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem in stalen nadzor imetnika dovoljenja;“;

(ii) točka 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. nadzora nad osebami in organizacijami, ki izvajajo dejavnosti na ozemlju države članice, nadzoruje, certificira ali odobri pa jih pristojni organ druge države članice ali Agencija, kot je dogovorjeno med zadevnima organoma;“;

(iii) v točki 9 se za besedo „certificirati“ vstavijo vejica in besedi „ali odobriti“;

(f) v ARO.GEN.220 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) Pristojni organ vodi seznam vseh izdanih certifikatov organizacij in dovoljenj za specializirane operacije ter prejetih izjav.“;

(g) v ARO.GEN.300(a) se točki 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. skladnost z zahtevami, ki se uporabljajo za organizacije ali vrste operacij pred izdajo certifikata, odobritve ali dovoljenja, kot je ustrezno;

2. stalno skladnost z veljavnimi zahtevami organizacij, ki jih je certificiral, specializiranih operacij, za katere je izdal dovoljenje, in organizacij, od katerih je prejel izjavo;“;

(h) v ARO.GEN.305 se vnesejo naslednje spremembe:

(i) točka (d) nadomesti za naslednjim:

„(d) Za organizacije, ki za svojo dejavnost predložijo izjavo pri pristojnem organu, program nadzora temelji na posebnih značilnostih organizacije, zapletenosti njenih dejavnosti in podatkih o preteklih nadzornih dejavnostih ter na oceni tveganj, povezanih z vrsto dejavnosti, ki jih izvaja. Program nadzora vključuje revizije in inšpekcijske preglede, vključno s preverjanji na ploščadi in nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi, kot je ustrezno.“;

(ii) vstavi se točka (d1):

„(d1) Za organizacije, ki imajo dovoljenje za specializirane operacije, se program nadzora pripravi v skladu s točko (d) in upošteva tudi pretekli in sedanji postopek izdaje dovoljenja ter obdobje veljavnosti dovoljenja.“;

(i) ARO.GEN.350(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Pristojni organ izda ugotovitev 1. stopnje, če ugotovi večjo neskladnost z veljavnimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, s postopki in priročniki organizacije, pogoji za izdajo odobritve, certifikata ali dovoljenja za specializirane operacije ali z vsebino izjave, ki zmanjšuje varnost ali resno ogroža varnost letenja.“;

(j) v ARO.GEN.350(b)(2) in (3) se za besedama „certifikata organizacije“ vstavijo besede „ali dovoljenja za specializirane operacije“;

(k) ARO.GEN.350(c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) Pristojni organ izda ugotovitev 2. stopnje, če ugotovi neskladnost z veljavnimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili, s postopki in priročniki organizacije ali s pogoji za izdajo odobritve, certifikata ali dovoljenja za specializirane operacije ali z vsebino izjave, ki bi lahko zmanjšala varnost ali ogrozila varnost letenja.“;

(l) v ARO.GEN.350(d)(1) se za besedo „certifikata“ vstavijo vejica in besede „dovoljenja za specializirane operacije“;

(m) v ARO.GEN.350(e) se za besedami „organizacija, ki jo je certificiral“ vstavijo besede „ali je zanjo izdal dovoljenje“;

(n) v ARO.GEN.355(a) se sklic na Uredbo (EU) št. 290/2012 nadomesti s sklicem na Uredbo (EU) št. 1178/2011;

(o) doda se naslednji ARO.GEN.360:

„ARO.GEN.360 Ugotovitve in izvršilni ukrepi – vsi operatorji

Če se med nadzorom ali na kateri koli drugi način najde dokaz, da operator, za katerega veljajo zahteve iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih predpisov, ne izpolnjuje veljavnih zahtev, pristojni organ, ki je odkril neskladnost, sprejme potrebne izvršilne ukrepe, da prepreči nadaljevanje neskladnosti.“;

(p) v ARO.OPS.100 se doda naslednja točka (c):

„(c) Pristojni organ lahko določi posebne operativne omejitve. Te omejitve se zabeležijo v operativnih specifikacijah.“;

(q) v poddelu OPS se vstavi naslednji ODDELEK Ia:

„ODDELEK Ia

Dovoljenje za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem

ARO.OPS.150 Dovoljenje za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem

- (a) Po prejemu vloge za izdajo dovoljenja za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem pristojni organ operatorja pregleda dokumentacijo operatorja o oceni tveganja in standardnih operativnih postopkih (SOP), povezanih z eno ali več načrtovanimi operacijami in razvitih v skladu z ustreznimi zahtevami iz Priloge VIII (del SPO).
- (b) Če je pristojni organ zadovoljen z oceno tveganja in standardnimi operativnimi postopki, izda dovoljenje v skladu z Dodatkom VI. Dovoljenje se lahko izda za določen ali nedoločen čas. Pogoji, v skladu s katerimi ima operator dovoljenje za izvajanje ene ali več komercialnih specializiranih operacij z visokim tveganjem, so določeni v dovoljenju.
- (c) Po prejemu vloge za spremembo dovoljenja pristojni organ operatorja upošteva zahteve iz točk (a) in (b). Pristojni organ določi pogoje, pod katerimi operator lahko izvaja operacije med uvedbo spremembe, razen če pristojni organ ne odloči, da je treba dovoljenje začasno odvzeti.
- (d) Po prejemu vloge za obnovitev dovoljenja pristojni organ operatorja upošteva zahteve iz točk (a) in (b). Upošteva lahko pretekli postopek izdaje dovoljenja in nadzorne dejavnosti.

- (e) Brez poseganja v dodatne izvršilne ukrepe, če operator uvede spremembe brez predložitve spremenjene ocene tveganja in SOP, pristojni organ operatorja začasno odvzame, omeji ali prekliče dovoljenje.
- (f) Po prejemu vloge za izdajo dovoljenja za čezmejne komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem pristojni organ operatorja pregleda dokumentacijo operatorja o oceni tveganja in standardne operativne postopke (SOP) v sodelovanju s pristojnim organom na kraju, kjer je načrtovana izvedba operacije. Če sta oba pristojna organa zadovoljna z oceno tveganja in SOP, pristojni organ operatorja izda dovoljenje.

ARO.OPS.155 Pogodbe o najemu

- (a) Pristojni organ odobri pogodbo o najemu, ki vključuje zrakoplov, registriran v tretji državi, ali operatorja iz tretje države, kadar operator SPO dokaže skladnost z ORO.SPO.100.
- (b) Odobritev zakupne pogodbe brez posadke se začasno odvzame ali prekliče, kadar je spričevalo o plovnosti zrakoplova začasno odvzeto ali preklicano.“;
- (r) v ARO.OPS.200(b)(2) se za besedama „nekomercialne operacije“ dodajo besede „in specializirane operacije“;
- (s) ARO.OPS.210 se nadomesti z naslednjim:

„ARO.OPS.210 Določitev razdalje ali lokalnega območja

Pristojni organ lahko za namene operacij določi razdaljo ali lokalno območje.“;

- (t) v poddelu OPS se vstavi naslednji ODDELEK III:

„ODDELEK III

Nadzor operacij

ARO.OPS.300 Uvodno letenje

Pristojni organ lahko določi dodatne pogoje za uvodne lete, ki se izvajajo v skladu z delom NCO na ozemlju države članice. Ti pogoji zagotavljajo varno izvajanje letov in so sorazmerni.“;

- (u) v Dodatku I:

(i) se podnaslov nadomesti s „(Seznam odobritev za letalske prevoznike)“ in

(ii) se črtajo besede „Specializirane komercialne operacije (SPO)“ in opomba 2;

- (v) v Dodatku II se črta ponavljajoča se beseda „Vzlet“ in opomba 10 se nadomesti z naslednjim:

„(10) Vnos veljavne kategorije natančnega prileta: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ali CAT IIIC. Vnos minimalne vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) v metrih in višine odločitve (DH) v čevljih. Za vsak vnos kategorije prileta se uporabi ena vrstica.“;

- (w) v Dodatku V se pod besedi „Nekomercialne operacije“ dodata besedi „Specializirane operacije“;

- (x) doda se Dodatek VI:

„Dodatek VI

DOVOLJENJE ZA KOMERCIALNE SPECIALIZIRANE OPERACIJE Z VISOKIM TVEGANJEM	
Organ, ki izda dovoljenje ⁽¹⁾ :	
Št. dovoljenja ⁽²⁾ :	
Ime operatorja ⁽³⁾ :	
Naslov operatorja ⁽⁴⁾ :	
Telefonska številka ⁽⁵⁾ :	
Telefaks:	
E-naslov:	
Model zrakoplova in registrske oznake ⁽⁶⁾ :	
Odobrene specializirane operacije ⁽⁷⁾ :	
Odobreno območje ali kraj operacije ⁽⁸⁾ :	
Posebne omejitve ⁽⁹⁾ :	
To je potrditev, da ima dovoljenje za izvajanje komercialnih specializiranih operacij z visokim tveganjem v skladu s tem dovoljenjem, standardnimi operativnimi postopki operatorja, Prilogo IV k Uredbi (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili.	
Datum izdaje ⁽¹⁰⁾ :	Ime in podpis ⁽¹¹⁾ : Naziv:

OBRAZEC EASA 151, 1. izdaja

⁽¹⁾ Ime in kontaktni podatki pristojnega organa.⁽²⁾ Vnesite pripadajočo številko dovoljenja.⁽³⁾ Vnesite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite „DBA“ (za „ki posluje kot“).⁽⁴⁾ Naslov glavnega kraja poslovanja operatorja.⁽⁵⁾ Telefonska številka in številka telefaksa operatorja, vključno z oznako države, na njegovem glavnem kraju poslovanja. Navedite e-naslov, če obstaja.⁽⁶⁾ Vstavite oznako Ekipe za varnost komercialnega letalstva CAST/CAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232). Taksonomija CAST/CAO je na voljo na: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Registrske oznake bi morale biti navedene na seznamu posebnih odobritev ali v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, se seznam posebnih odobritev sklicuje na ustrezno stran v njem.

⁽⁷⁾ Navedite vrsto operacije, npr. kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, raziskave, opazovanje in patroliranje, oglaševanje v zraku.⁽⁸⁾ Seznam geografskih območij ali krajev odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali letalskih informativnih območjih ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).⁽⁹⁾ Seznam veljavnih posebnih omejitev (npr. samo po pravilih VFR, samo podnevi itd.).⁽¹⁰⁾ Datum izdaje dovoljenja (dd-mm-llll).⁽¹¹⁾ Naziv, ime in podpis predstavnika pristojnega organa. Na dovoljenje se lahko doda tudi uradni žig.“

3. Priloga III k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(a) vsa sklicevanja na Uredbo (ES) št. 1702/2003 se nadomestijo s sklicevanji na Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 ⁽¹⁾;

(b) vsa sklicevanja na Uredbo (ES) št. 290/2012 se nadomestijo s sklicevanji na Uredbo (EU) št. 1178/2011;

(c) besedilo v ORO.GEN.005 se nadomesti z naslednjim:

„V tej prilogi so določene zahteve, ki jih mora upoštevati letalski prevoznik, ki izvaja:

(a) operacije komercialnega zračnega prevoza (CAT);

(b) komercialne specializirane operacije;

(c) nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon;

(d) nekomercialne specializirane operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon.“;

(d) v ORO.GEN.105 se za besedama „obvezno certificiranje“ vstavijo besede „ali dovoljenje za specializirane operacije“;

(e) v ORO.GEN.110 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Operator je odgovoren za operacijo zrakoplova v skladu s Prilogo IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, zadevnimi zahtevami iz te priloge in svojega spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali dovoljenjem za specializirane operacije (dovoljenje SPO) ali izjavo, kot je ustrezno.“;

(f) v ORO.GEN.110(c) se za besedo „certifikata“ vstavijo vejica in besede „dovoljenja SPO“;

(g) v ORO.GEN.110 se doda naslednja točka:

„(k) Ne glede na točko (j) operator jadralnega letala ali balona ali vzletov in pristankov na istem aerodromu ali območju delovanja podnevi po pravilih VFR z:

(i) enomotornimi propellerskimi letali z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj in MOPSC 5 ali manj ali

(ii) enomotornimi helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, z MOPSC 5 ali manj

zagotovi, da je letalska posadka ustrezno usposobljena ali da prejme ustrezna navodila, da lahko prepozna neprijavljeno nevarno blago, ki ga na zrakoplov prinesejo potniki ali se prinese kot tovor.“;

(h) v ORO.GEN.115:

(i) se naslov nadomesti z naslednjim: „Vloga za AOC“;

(ii) v točki (a) se besedi „certifikata operatorja“ nadomestita s „spričevala letalskega prevoznika“;

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).

- (i) v ORO.GEN.120 se doda naslednja točka:
- „(d) Kadar operator, za katerega je obvezna pridobitev dovoljenja SPO, želi uporabiti druge načine usklajevanja, mora zagotoviti skladnost: (b) kadar ti drugi načini usklajevanja vplivajo na standardne operativne postopke, ki so del dovoljenja, in (c) za deklariran del njegove organizacije in operacije.“;
- (j) naslov ORO.GEN.125 se nadomesti z naslednjim: **„Pogoji odobritve in privilegiji imetnika AOC“**;
- (k) naslov ORO.GEN.130 se nadomesti z naslednjim: **„Spremembe v zvezi z imetnikom AOC“**;
- (l) naslov ORO.GEN.135 se nadomesti z naslednjim: **„Stalna veljavnost AOC“**;
- (m) v ORO.GEN.140(a) se za besedo „certifikacije“ vstavijo vejica in besede „dovoljenja SPO“;
- (n) v ORO.GEN.140(b) se za besede „Dostop do zrakoplovov, navedenih v točki (a),“ vstavijo besede „v primeru CAT,“;
- (o) ORO.GEN.205 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.GEN.205 Pogodbene dejavnosti

- (a) Kadar operator kateri koli del svoje dejavnosti odda v izvajanje ali kupi, oddana ali kupljena storitev ali proizvod izpolnjuje veljavne zahteve.
- (b) Če certificirani operator ali imetnik dovoljenja SPO pogodbeno odda kateri koli del svoje dejavnosti v izvajanje organizaciji, ki ni certificirana za izvajanje take dejavnosti v skladu s tem delom, organizacija, ki je dejavnost prevzela v izvajanje, dela na podlagi odobritve operatorja. Organizacija, ki je dejavnost oddala v izvajanje, zagotovi, da ima pristojni organ dostop do organizacije, ki je dejavnost prevzela v izvajanje, da preveri stalno skladnost z ustreznimi zahtevami.“;
- (p) v ORO.AOC.100(a) se besede „komercialnih zračnih operacij“ nadomestijo z besedami „operacij komercialnega zračnega prevoza“;
- (q) v ORO.AOC.100 se točki (b) in (c) nadomestita z naslednjim:

„(b) Operator pristojnemu organu predloži naslednje informacije:

1. uradno ime in naziv podjetja, naslov in poštni naslov vložnika;
2. opis predlagane operacije, vključno s tipom(-i) in številom zrakoplovov, ki jih bo uporabljal;
3. opis sistema upravljanja, vključno z organizacijsko strukturo;
4. ime odgovornega vodje;
5. imena imenovanih oseb v skladu z ORO.AOC.135(a), skupaj z njihovo usposobljenostjo in izkušnjami;
6. izvod operativnega priročnika v skladu z ORO.MLR.100;
7. izjavo, da je vložnik preveril vso dokumentacijo, poslano pristojnemu organu, in da je ugotovil njeno skladnost z zadevnimi zahtevami.

- (c) Vložnik pristojnemu organu dokaže, da:
1. izpolnjuje vse veljavne zahteve iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, te priloge, Priloge IV (del CAT) in Priloge V (del SPA) k tej uredbi;
 2. imajo vsi zrakoplovi, ki se uporabljajo, spričevalo o plovnosti (CofA) v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012 in
 3. njegova organizacija in uprava ustrezata vrstam in vsebinam dejavnosti.“;
- (r) v ORO.AOC.125(a)(1)(ii) se besede „komercialnih in nekomercialnih operacij“ nadomestijo z besedami „operacij komercialnega in nekomercialnega zračnega prevoza“;
- (s) v ORO.DEC.100 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:
- „Operator kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon, ki se ukvarja z nekomercialnimi operacijami ali nekomercialnimi specializiranimi dejavnostmi, in komercialni specializirani operator:“;
- (t) za PODDEL DEC – IZJAVA se vstavi naslednji poddel:

„PODDEL SPO

KOMERCIALNE SPECIALIZIRANE OPERACIJE

ORO.SPO.100 Skupne zahteve za komercialne specializirane operatorje

- (a) Komercialni specializirani operator mora poleg skladnosti z ORO.DEC.100 zagotoviti skladnost tudi z ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 in ORO.AOC.150.
- (b) Zrakoplov ima spričevalo o plovnosti (CofA) v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012 ali se najame v skladu s točko (c).
- (c) Komercialni specializirani operator pridobi predhodno odobritev pristojnega organa in izpolnjuje naslednje pogoje, če:
1. najame zrakoplov z osebjem operatorja iz tretje države:
 - (i) varnostni standardi operatorja iz tretje države so glede stalne plovnosti in zračnih operacij enakovredni zadevnim zahtevam iz Uredbe (ES) št. 2042/2003 in te uredbe;
 - (ii) zrakoplov ima standardno CofA, izdano v skladu s Prilogo 8 ICAO;
 - (iii) trajanje najema zrakoplova z osebjem ne presega sedem mesecev v katerem koli obdobju 12 zaporednih mesecev; ali
 2. zakupi zrakoplov brez posadke, ki je registriran v tretji državi:
 - (i) ugotovljena je bila operativna potreba, ki je ni mogoče zadovoljiti z najemom zrakoplova, registriranega v EU;
 - (ii) trajanje zakupa zrakoplova brez posadke ne presega sedem mesecev v katerem koli obdobju 12 zaporednih mesecev;
 - (iii) zagotovljena je skladnost z zadevnimi zahtevami Uredbe (ES) št. 2042/2003;

(iv) zrakoplov je opremljen v skladu s Prilogo VIII (del SPO).

ORO.SPO.110 Dovoljenje za komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem

(a) Komercialni specializirani operator poda vlogo za dovoljenje in pridobi dovoljenje, ki ga izda pristojni organ operatorja pred začetkom izvajanja komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem, ki:

1. se izvaja na območju, na katerem je varnost tretjih oseb na tleh v nujnem primeru lahko ogrožena, ali
2. kot določi pristojni organ kraja, kjer se operacija izvaja, zaradi svoje posebne narave in lokalnega okolja, v katerem se izvaja, predstavlja visoko tveganje, zlasti za tretje osebe na tleh.

(b) Operator pristojnemu organu predloži naslednje informacije:

1. uradno ime in naziv podjetja, naslov in poštni naslov vložnika;
2. opis sistema upravljanja, vključno z organizacijsko strukturo;
3. opis predlagane operacije, vključno s tipom(-i) in številom zrakoplovov, ki jih bo uporabljal;
4. dokumentacijo o oceni tveganja in povezane standardne operativne postopke v skladu s SPO.OP.230;
5. izjavo, da je operator preveril vso dokumentacijo, poslano pristojnemu organu, in da je ugotovil njeno skladnost z zadevnimi zahtevami.

(c) Vloga za izdajo dovoljenja ali njegovo spremembo se vloži v obliki in na način, ki ju določi pristojni organ ob upoštevanju veljavnih zahtev iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih predpisov.

ORO.SPO.115 Spremembe

(a) Vsako spremembo, ki vpliva na obseg dovoljenja ali odobrenih operacij, mora predhodno odobriti pristojni organ. Za vsako spremembo, ki je ne zajema začetna ocena tveganja, je treba pristojnemu organu predložiti spremenjeno oceno tveganja in spremenjene SOP.

(b) Vloga za odobritev spremembe se odda pred uvedbo katere koli take spremembe, da lahko pristojni organ opredeli stalno skladnost z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili ter po potrebi spremeni dovoljenje. Operator pristojnemu organu zagotovi vso ustrezno dokumentacijo.

(c) Sprememba se izvede šele po prejemu formalne odobritve s strani pristojnega organa v skladu z ARO.OPS.150.

(d) Operator med takimi spremembami deluje pod pogoji, ki jih ustrezno določi pristojni organ.

ORO.SPO.120 Stalna veljavnost

(a) Operator z dovoljenjem za specializirane operacije deluje v skladu z obsegom in privilegiji, opredeljenimi v dovoljenju.

(b) Dovoljenje operatorja ostane veljavno, če:

1. operator še naprej izpolnjuje ustrezne zahteve iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenih izvedbenih predpisov, ob upoštevanju določb, ki se nanašajo na obravnavanje ugotovitev v skladu z ORO.GEN.150;
2. se pristojnemu organu odobri dostop do operatorja v skladu z ORO.GEN.140 za opredelitev stalne skladnosti z ustreznimi zahtevami iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi predpisi ter
3. dovoljenje ni bilo odpovedano ali preklicano.

(b) Ob preklicu ali predčasni prekinitvi se dovoljenje takoj vrne pristojnemu organu.“;

(u) ORO.MLR.100 (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) V vsebini OM se upoštevajo zahteve iz te priloge, Priloge IV (del CAT), Priloge V (del SPA), Priloge VI (del NCC) in Priloge VIII (del SPO), kot je ustrezno, vsebina pa ni v nasprotju s pogoji iz operativnih specifikacij k spričevalu letalskega prevoznika (AOC), dovoljenjem SPO ali izjavo ter seznamom posebnih odobritev, kot je ustrezno.“;

(v) v ORO.MLR.100 se vstavi naslednja točka (g1):

„(g1) Za imetnike dovoljenja SPO se za spremembe, povezane z odobrenimi standardnimi operativnimi postopki, pred začetkom veljavnosti spremembe pridobi predhodna odobritev.“;

(w) v ORO.MLR.100 (h) se za besedami „Ne glede na odstavek (g)“ dodajo besede „in odstavek (g1)“;

(x) v ORO.MLR.101 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Razen za operacije z enomotornimi propellerskimi letali z MOPSC 5 ali enomotornimi nekompleksnimi helikopterji z MOPSC 5, ki vzletajo in pristajajo na istem aerodromu ali območju delovanja podnevi po pravilih VFR, in za operacije z jadralnimi letali in baloni je osnovna struktura OM naslednja:“;

(y) ORO.MLR.115 (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) Naslednje evidence se hranijo najmanj 5 let.

1. za operatorje CAT evidence o dejavnostih iz ORO.GEN.200;
2. za deklarirane operaterje kopija izjave operatorja, podrobne informacije o odobritvah in operativni priročnik;
3. za imetnike dovoljenja SPO se poleg dokumentov iz (a)(2) hranijo evidence, povezane z oceno tveganja, izvedeno v skladu s SPO.OP.230, ter povezani standardni operativni postopki.“;

(z) v ORO.MLR.115 (b)(4) se za besedama „nevarnem blagu“ dodajo vejica in besede „če je ustrezno“;

(aa) v ORO.SEC.100.A se naslov nadomesti z naslednjim:

„ORO.SEC.100 „Varovanje v pilotski kabini – letala“;

(ab) v ORO.SEC.100.H se naslov nadomesti z naslednjim

„ORO.SEC.105 „Varovanje v pilotski kabini – helikopterji“;

(ac) ORO.FC.005 se nadomesti z naslednjim:

„ORO.FC.005 Področje uporabe

Ta poddel določa zahteve, ki jih mora operator izpolnjevati v zvezi z usposabljanjem, izkušnjami in usposobljenostjo letalske posadke, ter zajema:

(a) ODDELEK 1, v katerem so navedene skupne zahteve, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in vse komercialne operacije;

(b) ODDELEK 2, v katerem so navedene dodatne zahteve, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, razen:

1. operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali ali baloni ali

2. dnevne operacije komercialnega zračnega prevoza potnikov po pravilih vizualnega letenja (VFR), ki se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja in znotraj lokalnega območja, ki ga določi pristojni organ, z:

— enomotornimi propellerskimi letali z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj in MOPSC 5 ali

— enomotornimi helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, z MOPSC 5.

(c) ODDELEK 3, ki določa dodatne zahteve za komercialne specializirane operacije in za operacije iz (b)(1) in (2).“;

(ad) v ORO.FC.105:

(i) se v točki (c) na koncu prvega stavka vstavijo vejica in besede „in sicer v primeru komercialnih operacij z letali in helikopterji“;

(ii) se točka (d) nadomesti z naslednjim:

„(d) Točka (c) se ne uporablja za:

1. letala razreda zmogljivosti B, ki se uporabljajo za dnevne VFR operacije komercialnega zračnega prevoza, in

2. dnevne VFR operacije komercialnega zračnega prevoza potnikov, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja ali znotraj lokalnega območja, ki ga določi pristojni organ, z enomotornimi helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon, z MOPSC 5.“;

(ae) ORO.FC.145(c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) V primeru operacij CAT programe usposabljanja in preverjanja, vključno z učnimi načrti in uporabo posameznih simulacijskih naprav za usposabljanje (FSTD), odobri pristojni organ.“;

(af) za ORO.FC.H.250 se doda naslednji oddelek:

„ODDELEK 3

Dodatne zahteve za komercialne specializirane operacije in za operacije CAT iz ORO.FC.005(b)(1) in (2)

ORO.FC.330 Periodično usposabljanje in preverjanje – preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator

- (a) Vsak član letalske posadke opravi preverjanja strokovnosti, ki jih zagotovi operator, da dokaže svojo usposobljenost za izvajanje običajnih in neobičajnih postopkov ter postopkov v sili; ta preverjanja zajemajo zadevne vidike, povezane s specializiranimi nalogami, opisanimi v operativnem priročniku.
- (b) Upoštevajo se ustrezne potrebe pri izvajanju IFR ali nočnih operacij.
- (c) Obdobje veljavnosti preverjanja strokovnosti, ki ga zagotovi operator, je 12 koledarskih mesecev. Obdobje veljavnosti se začne šteti od konca meseca, v katerem je bilo preverjanje opravljeno. Če se preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator, izvede v zadnjih treh mesecih obdobja veljavnosti, se začne novo obdobje veljavnosti šteti od prvotnega poteka obdobja.“;

(ag) v ORO.CC.100(a) se na konec drugega stavka vstavijo vejica in besede „razen za balone“;

(ah) Dodatek I se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek I

IZJAVA
v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah
<p>Operator</p> <p>Naziv:</p> <p>Kraj, kjer ima operator sedež ali stalno prebivališče, in kraj, iz katerega izvaja operacije:</p> <p>Ime in kontaktni podatki odgovornega vodje:</p>
<p>Organizacija za vodenje stalne plovnosti v skladu z Uredbo (ES) št. 2042/2003</p> <p>Naziv in naslov organizacije ter referenca odobritve (kot je na obrazcu EASA 14)</p>
<p>Operacije z zrakoplovi</p>
Začetni datum operacije/datum začetka uporabe spremembe:
<p>Vrste operacij:</p> <p><input type="checkbox"/> Del NCC: (navedite, ali so operacije potniške in/ali tovarne)</p> <p><input type="checkbox"/> Del SPO: (navedite vrsto dejavnosti)</p>
Vrste zrakoplovov, registracije in glavna baza:
Podrobnosti odobritev (priložite seznam posebnih odobritev, če je ustrezno)
Podrobnosti dovoljenj o specializiranih operacijah (priložite dovoljenja, če je ustrezno)
Seznam drugih načinov usklajevanja s sklici na sprejemljive načine usklajevanja, ki jih nadomeščajo (priložite k izjavi)
<p>Izjave</p> <p><input type="checkbox"/> Dokumentacija sistema upravljanja, vključno z operativnim priročnikom, odraža veljavne zahteve, določene v delih ORO, NCC, SPO in SPA. Vsi leti bodo opravljeni v skladu s postopki in navodili, določenimi v operativnem priročniku.</p> <p><input type="checkbox"/> Vsi zrakoplovi v uporabi imajo spričevalo o plovnosti in so v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003.</p> <p><input type="checkbox"/> Vsi člani letalske posadke in vsi člani kabinskega osebja, če je to ustrezno, so usposobljeni v skladu z veljavnimi zahtevami.</p> <p><input type="checkbox"/> (če je ustrezno)</p> <p>Operator je uvedel in dokazal skladnost s standardom, ki je uradno priznan industrijski standard.</p> <p>Sklic na standard:</p> <p>Certifikacijski organ:</p> <p>Datum zadnje revizije skladnosti:</p>
<input type="checkbox"/> Pristojni organ bo obveščen o vseh spremembah operacije, ki vplivajo na informacije, podane v tej izjavi.
<input type="checkbox"/> Operator potrjuje, da so informacije, podane v tej izjavi, pravilne.
Datum, ime in podpis odgovornega vodje“

4. Priloga IV k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(a) vsa sklicevanja na Uredbo (ES) št. 1702/2003 se nadomestijo s sklicevanji na Uredbo (EU) št. 748/2012;

(b) doda se CAT.GEN.105:

„CAT.GEN.105 Motorna jadralna letala, jadralna letala z motorjem in mešani baloni

(a) Jadralna letala z motorjem, razen motornih jadralnih letal, se uporabljajo in so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za jadralna letala.

(b) Motorna jadralna letala (TMG) se uporabljajo ob upoštevanju zahtev za:

1. letala, kadar jih poganja motor, in
2. jadralna letala, kadar ne uporabljajo motorja.

(c) TMG so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za letala, če ni drugače določeno v CAT.IDE.A.

(d) Mešani baloni se uporabljajo v skladu z zahtevami za toplozračne balone.“;

(c) CAT.GEN.MPA.180(a)(5) in (6) se nadomestita z naslednjim:

„5. overjene verodostojne kopije spričevala letalskega prevoznika (AOC), vključno z angleškim prevodom, če je bil AOC izdan v drugem jeziku;

6. operativnih specifikacij za tip zrakoplova, izdanih skupaj z AOC, vključno z angleškim prevodom, če so bile operativne specifikacije izdane v drugem jeziku;“;

(d) v PODDELU A – SPLOŠNE ZAHTEVE se vstavi naslednji oddelek:

„ODDELEK 2

Zrakoplovi, ki niso na motorni pogon

CAT.GEN.NMPA.100 Odgovornosti poveljnika

(a) Poveljnik:

1. je vse od svojega prihoda na zrakoplov do odhoda z njega po končanem letu odgovoren za varnost vseh članov posadke in potnikov na zrakoplovu;

2. je odgovoren za uporabo in varnost zrakoplova:

(i) pri balonih od trenutka začetka napihovanja ovoja do izpraznitve ovoja, če vodja zrakoplova ni prenesel odgovornosti na drugo osebo med fazo polnjenja do njegovega prihoda, kakor je določeno v operativnem priročniku (OM);

(ii) pri jadralnih letalih od trenutka začetka postopka dviga v zrak do ustavitve po končanem letu;

3. je pristojen za izdajanje vseh ukazov in sprejemanje ustreznih ukrepov za zagotavljanje varnosti zrakoplova ter oseb in/ali imetja na njem v skladu s točko 7.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;

4. je pristojen, da ne vkrca oseb in izkrca osebe, ki bi lahko ogrožale varnost zrakoplova ali oseb na njem;
 5. ne dovoli prevoza na zrakoplovu osebi, za katero se zdi, da je pod tolikšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi lahko ogrozila varnost zrakoplova ali oseb na njem;
 6. zagotovi, da vsi potniki prejmejo varnostna navodila;
 7. zagotovi, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z operativnim priročnikom;
 8. zagotovi, da se opravi predvzletni pregled v skladu z zahtevami iz Priloge I (del M) k Uredbi (ES) št. 2042/2003;
 9. se prepriča, da je ustrezna reševalna oprema zlahka na voljo za takojšnjo uporabo;
 10. izpolnjuje veljavne zahteve iz operatorjevega sistema poročanja o dogodkih;
 11. izpolnjuje vse zahteve v zvezi z omejitvami trajanja letenja in delovnega časa (FTL) ter zahtevanim časom počitka, ki se uporabljajo za njegove dejavnosti;
 12. pri izvajanju nalog za več operatorjev:
 - (i) vodi svoje posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu z veljavnimi zahtevami iz FTL in
 - (ii) vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami FTL.
- (b) Poveljnik ne izvaja nalog na zrakoplovu:
1. če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali onеспособljen zaradi poškodbe, utrujenosti, zdravil, bolezni ali drugih podobnih razlogov;
 2. do poteka ustreznega časa po potapljanju v velikih globinah ali darovanju krvi;
 3. če ne izpolnjuje veljavnih zdravstvenih zahtev;
 4. če kakor koli dvomi, da je sposoben izpolniti naloge, ki so mu bile dodeljene, ali
 5. če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti tako nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let.
- (c) Poveljnik v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih zaradi varnosti lahko odstopi od pravil, operativnih postopkov in metod.
- (d) Poveljnik balona:
1. je odgovoren za dajanje navodil pred letom osebam, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja;

2. zagotovi, da nobena oseba ne kadi na krovu ali v neposredni bližini balona, in
3. zagotovi, da osebe, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, nosijo ustrezno varovalno obleko.

CAT.GEN.NMPA.105 Dodatni član posadke balona

(a) Če balon sprejme več kot 19 potnikov, mora biti na zrakoplovu prisoten vsaj en dodaten ustrezno izkušen in usposobljen član posadke, da pomaga potnikom v primeru nevarnosti.

(b) Dodatni član posadke ne izvaja nalog na balonu:

1. če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola;
2. če je onesposobljen zaradi poškodbe, utrujenosti, zdravil, bolezni ali drugih podobnih razlogov ali
3. do poteka ustreznega časa po potapljanju v velikih globinah ali darovanju krvi.

CAT.GEN.NMPA.110 Pristojnosti poveljnika

Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da vse osebe, ki se prevažajo na zrakoplovu, spoštujejo vse zakonite ukaze vodje zrakoplova, namenjene zagotavljanju varnosti zrakoplova ter oseb in imetja na njem.

CAT.GEN.NMPA.115 Skupni jezik

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke sporazumevajo v skupnem jeziku.

CAT.GEN.NMPA.120 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosnih elektronskih naprav (PED), ki lahko škodljivo vplivajo na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu, in sprejme vse razumne ukrepe za preprečevanje take uporabe.

CAT.GEN.NMPA.125 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje, ki je na vseh njegovih zrakoplovih, za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom (RCCs).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol in droge

Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da nihče, ki je pod tolikšnim vplivom alkohola ali drog, da bi to verjetno ogrozilo varnost zrakoplova ali oseb na njem, ne vstopi na zrakoplov ali se zadržuje na njem.

CAT.GEN.NMPA.135 Ogrožanje varnosti

Operator sprejme vse razumne ukrepe za preprečitev, da bi kdor koli svoje naloge opravljal lahko miselno ali malomarno ali da bi jih opustil:

- (a) s čimer bi ogrozil zrakoplov ali osebe na njem ali na tleh ali
- (b) s čimer bi povzročil ali omogočil, da bi zrakoplov ogrozil katero koli osebo ali premoženje.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

(a) Med vsakim letom so na zrakoplovu izvorniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij, če ni drugače določeno:

1. letalskega priročnika zrakoplova (AFM) ali enakovrednih dokumentov;
2. izvirnega potrdila o vpisu v register;
3. izvirnega spričevala o plovnosti (CofA);
4. spričevala o hrupu, če je ustrezno;
5. kopije spričevala letalskega prevoznika (AOC);
6. operativnih specifikacij za tip zrakoplova, izdanih skupaj z AOC, če je ustrezno;
7. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
8. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
9. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
10. tehnične knjige zrakoplova v skladu s Prilogo I (del M) k Uredbi (ES) št. 2042/2003, če je ustrezno;
11. MEL ali CDL, če je ustrezno;
12. podrobnosti iz oddanega načrta leta službe zračnega prometa (ATS), če je ustrezno;
13. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za pot predlaganega leta in vseh poti, vzdolž katerih se upravičeno pričakuje, da se na njih let lahko preusmeri;
14. postopkov in vizualnih signalov, ki jih uporabljajo prestrežni in prestreženi zrakoplovi;
15. informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;
16. ustreznih obvestil pilotom (NOTAM-ov) in dokumentacije o navodilih letalske informacijske službe (AIS);
17. ustreznih meteoroloških informacij;
18. potniškega manifesta, če je ustrezno;
19. za jadralna letala dokumentacije o masi in ravnotežju ter za balone dokumentacije o masi;
20. operativnega načrta leta, če je ustrezno, in
21. vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.

(b) Ne glede na odstavek (a) so lahko dokumenti, priročniki in informacije, navedeni v njem, v spremljevalnem vozilu ali se hranijo na aerodromu ali območju delovanja za nameravane lete:

1. pri katerih sta vzlet in pristanek predvidena na istem aerodromu oz. območju delovanja ali

2. ki ostanejo znotraj lokalnega območja, opredeljenega v operativnem priročniku.

CAT.GEN.NMPA.145 Zagotavljanje dokumentacije in evidence

Poveljnik v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosila oseba, ki jo pooblasti organ, tej osebi predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

CAT.GEN.NMPA.150 Prevoz nevarnega blaga

(a) Prevoz nevarnega blaga ni dovoljen, razen če:

1. ni predmet Tehničnih navodil za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905) v skladu z delom 1 navedenih navodil ali

2. ga prenašajo potniki ali člani posadke ali je v prtljagi v skladu z delom 8 Tehničnih navodil.

(b) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.

(c) Operator osebju zagotovi potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti.“;

(e) v CAT.OP.MPA.151 se vstavi naslednja točka (a1):

„(a1) Ne glede na CAT.OP.MPA.150(b) do (d) operator za operacije z letali ELA2, ki med dnevnimi operacijami VFR vzletajo in pristajajo na istem aerodromu ali območju delovanja, v OM določi najmanjšo končno rezervo goriva. Ta najmanjša končna rezerva goriva ne sme biti manjša od količine, potrebne za 45-minutni let.“;

(f) v PODDELU B – OPERATIVNI POSTOPKI se vstavi naslednji ODDELEK:

„ODDELEK 2

Zrakoplovi, ki niso zrakoplovi na motorni pogon

CAT.OP.NMPA.100 Uporaba aerodromov in območij delovanja

Operator uporablja samo aerodrome in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnim tipom zrakoplovov in vrstam operacij.

CAT.OP.NMPA.105 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni in jadralna letala z motorjem

Poveljnik upošteva učinek hrupa zrakoplova, hkrati pa zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

CAT.OP.NMPA.110 Zaloga in načrtovanje goriva ali balasta – baloni

(a) Operator zagotovi, da gorivo ali balast zadostuje za trajanje predvidenega leta, in rezervo goriva ali balasta za 30-minutni let.

(b) Zaloga goriva ali balasta se izračuna na podlagi najmanj naslednjih operativnih pogojev, pod katerimi se izvede let:

1. podatkov, ki jih zagotovi proizvajalec balona;

2. načrtovanih mas;

3. pričakovanih meteoroloških razmer in
4. postopkov in omejitev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

(c) Izračuni se zabeležijo v operativnem načrtu leta.

CAT.OP.NMPA.115 Prevoz posebnih kategorij potnikov (SCP-ov)

Osebe, ki zahtevajo posebne pogoje, pomoč in/ali naprave, ko se prevažajo na zrakoplovu, se štejejo za SCP-e in se prevažajo v pogojih, ki zagotavljajo varnost zrakoplova in oseb na njem, v skladu s postopki, ki jih določi operator.

CAT.OP.NMPA.120 Dajanje navodil potnikom

Operator zagotovi, da potniki dobijo navodila v zvezi z varnostjo pred letom ali, kjer je to primerno, med njim.

CAT.OP.NMPA.125 Priprava leta

Pred začetkom leta se poveljnik:

- (a) z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da naprave na zemlji, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo in se neposredno zahtevajo na zadevnem letu za varno delovanje zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let, in
- (b) seznanjen z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja vključuje:
 1. preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter
 2. načrtovanje nadomestnega ukrepanja, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

CAT.OP.NMPA.130 Predložitev načrta leta ATS

- (a) Če načrt leta ATS ni bil predložen, ker ni potreben na podlagi pravil letenja, se predložijo ustrezne informacije, da se po potrebi lahko aktivirajo alarmne službe.
- (b) Pri operacijah na območju, na katerem ni mogoče predložiti načrta leta ATS, tega poveljnik ali operator posreduje čim prej po vzletu.

CAT.OP.NMPA.135 Zavarovanje potniških in pilotskih predelov – baloni

Poveljnik zagotovi, da sta pred vzletom in pristankom, ter kadar se zdi potrebno zaradi varnosti:

- (a) vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovani in
- (b) je možna evakuacija v sili.

CAT.OP.NMPA.140 Kajenje na zrakoplovu

Na krovu jadralnega letala ali balona ne sme nihče kaditi.

CAT.OP.NMPA.145 Meteorološke razmere

Poveljnik začne ali nadaljuje VFR let samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe enake ali nad veljavnimi VFR operativnimi minimumi.

CAT.OP.NMPA.150 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh

Poveljnik začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen ko je to dovoljeno v skladu z AFM.

CAT.OP.NMPA.155 Pogoji za vzlet

Poveljnik se pred začetkom vzleta prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ne bo oviralo varnega vzleta in odhoda.

CAT.OP.NMPA.160 Simulirane neobičajne situacije med letom

Poveljnik zagotovi, da se pri prevozu potnikov ne simulirajo nenaravne ali izredne situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili.

CAT.OP.NMPA.165 Upravljanje goriva in balasta med letom – baloni

Poveljnik redno preverja, da količina preostalega uporabnega goriva in balasta ni manjša od količine goriva in balasta, potrebne za dokončanje načrtovanega leta, in rezerve, načrtovane za pristanek.

CAT.OP.NMPA.170 Uporaba dodatnega kisika

Poveljnik zagotovi, da člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko tlačna višina preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko tlačna višina preseže 13 000 ft.

CAT.OP.NMPA.175 Pogoji pri priletu in pristanku

Poveljnik se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje površine, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta in pristanka.

CAT.OP.NMPA.180 Operativne omejitve – toplozračni baloni

(a) Toplozračni baloni ne smejo pristajati ponoči, razen v izrednih razmerah.

(b) Toplozračni baloni lahko vzletajo ponoči, pod pogojem, da je na njih dovolj goriva za pristanek podnevi.

CAT.OP.NMPA.185 Operativne omejitve – jadralna letala

Jadralno letalo se uporablja samo podnevi.“;

(g) v CAT.POLA.240(b)(4) se „ORO.OPS“ nadomesti z „ORO.FC“;

(h) v CAT.POLA.310 se doda naslednja točka (e):

„(e) Zahteve v (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) in (c)(2) se ne uporabljajo za dnevne operacije VFR.“;

(i) v CAT.POLA.405(b) se sklic na „CAT.POLA.405(b) ali (c)“ nadomesti s sklicem na „CAT.POLA.400(b) ali (c)“;

- (j) v **PODDELU C – ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV** se vstavita naslednja **ODDELKA 4 in 5**:

„**ODDELEK 4**

Jadralna letala

CAT.POLS.100 Operativne omejitve

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in masno središče (CG) jadralnega letala v skladu z omejitvami iz AFM ali iz operativnega priročnika (OM), če je strožji.
- (b) Oznake z napisi, sezname, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz AFM za vizualno predstavitev, so prikazani na jadralnem letalu.

CAT.POLS.105 Tehtanje

- (a) Operator zagotovi, da sta bila masa in CG jadralnega letala določena z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo poveljniku. Če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan, se jadralno letalo ponovno stehta.
- (b) Tehtanje opravi proizvajalec jadralnega letala ali pa se opravi v skladu z Uredbo (ES) št. 2042/2003, kot je ustrezno.

CAT.POLS.110 Zmogljivost

Poveljnik uporablja jadralno letalo samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali aerodrome ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

ODDELEK 5

Baloni

CAT.POL.B.100 Operativne omejitve

- (a) V kateri koli fazi operacije sta obremenitev in masa balona v skladu z omejitvami iz AFM ali iz operativnega priročnika (OM), če je strožji.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz AFM za vizualno predstavitev, so prikazani na balonu.

CAT.POL.B.105 Tehtanje

- (a) Operator zagotovi, da je bila masa balona določena z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso. Navedene informacije se dajo na voljo poveljniku. Baloni se znova stehtajo, če učinek predelav na maso ni točno znan.
- (b) Tehtanje opravi proizvajalec balona ali pa se opravi v skladu z Uredbo (ES) št. 2042/2003, kot je ustrezno.

CAT.POL.B.110 Sistem za določitev mase

- (a) Operator balona vzpostavi sistem, ki določa način opredelitve naslednjih elementov za vsak let, s čimer se poveljniku omogoči preverjanje, da so upoštewane omejitve iz AFM:

1. mase praznega balona;

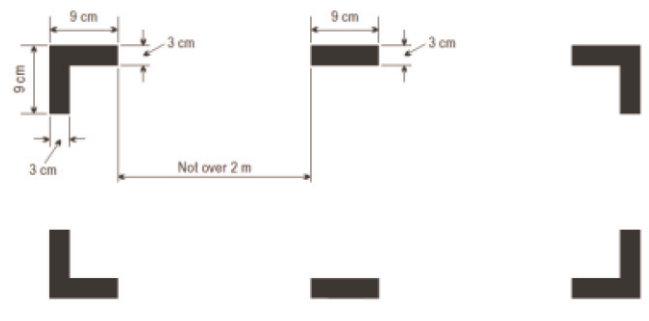
2. mase prometnega tovora;
 3. mase goriva ali balasta;
 4. vzletne mase;
 5. natovarjanja balona pod nadzorom poveljnika ali usposobljenega osebja;
 6. priprave in ureditve vse dokumentacije.
- (b) Izračun mase na podlagi elektronskega izračuna mora ponoviti poveljnik.
- (c) Dokumentacija o masi se pripravi pred vsakim letom in zabeleži v operativnem načrtu leta.

CAT.POL.B.115 Zmogljivost

Poveljnik uporablja balon samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali aerodrome ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.;

- (k) v CAT.IDE.A.100(c), CAT.IDE.A.215(d) in CAT.IDE.H.100(c) se besede „morajo biti“ nadomestijo s „so“;
- (l) v CAT.IDE.A.260 se slika 1 nadomesti z naslednjo sliko:

Slika 1



- (m) v PODDELU D – INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA se vstavita naslednja ODDELKA 3 in 4:

„ODDELEK 3

Jadralna letala

CAT.IDE.S.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, če:
1. jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta;
 2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s CAT.IDE.S.140;
 3. se uporabljajo za doseganje skladnosti s CAT.IDE.S.145 ali
 4. so vgrajeni na jadralnem letalu.

- (b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojno prenosno svetilko;
 2. točni časomer in
 3. opremo za preživetje in signaliziranje.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih prilogah, vendar je na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in
 2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost jadralnega letala, niti v primeru okvar ali napak.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

CAT.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij jadralnega letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če se jadralno letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL).

CAT.IDE.S.110 VFR operacije – instrumenti za letenje in navigacijo

- (a) Jadralna letala, ki se uporabljajo v VFR podnevi, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:
1. magnetne smeri, pri jadralnih letalih z motorjem;
 2. časa v urah, minutah in sekundah;
 3. tlačne višine in
 4. indicirane hitrosti.
- (b) Jadralna letala, ki se uporabljajo v razmerah, ko jadralnega letala ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naprave za merjenje in prikazovanje:
1. navpične hitrosti;
 2. položaja ali zavoja in zdrsa ter
 3. magnetne smeri.

CAT.IDE.S.115 Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo

Jadralna letala, ki se uporabljajo za letenje v oblakih, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:

- (a) magnetne smeri;

- (b) časa v urah, minutah in sekundah;
- (c) tlačne višine;
- (d) indicirane hitrosti;
- (e) navpične hitrosti in
- (f) položaja ali zavoja in zdrsa.

CAT.IDE.S.120 Sedeži in zadrževalni sistemi

(a) Jadralna letala so opremljena s:

1. sedežem za vsako osebo na jadralnem letalu in
2. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež v skladu z AFM.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

CAT.IDE.S.125 Dodatni kisik

Jadralna letala, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft ter
- (b) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

CAT.IDE.S.130 Leti nad vodo

Poveljnik letala, ki se uporablja nad vodo, ugotovi tveganja za preživetje oseb iz jadralnega letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na jadralnem letalu:

- (a) rešilni jopiči ali enakovredna individualna oprema za zasilni pristanek na vodi za vse osebe na jadralnem letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ali osebni označevalec kraja (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali potnik in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, ter
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili pri izvajanju leta:
 1. nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot jo je mogoče prejadрати, ali
 2. kjer sta vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi.

CAT.IDE.S.135 Oprema za preživetje

Jadralna letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebno zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

CAT.IDE.S.140 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami ali na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

CAT.IDE.S.145 Navigacijska oprema

Jadralna letala so opremljena z navigacijsko opremo, potrebno za nadaljevanje leta v skladu z:

- (a) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
- (b) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

CAT.IDE.S.150 Radarski odzivnik

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

ODDELEK 4**Baloni****CAT.IDE.B.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z Uredbo (EU) št. 748/2012, če:
1. jih uporablja letalska posadka za določitev poti leta;
 2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s CAT.IDE.B.155 ali
 3. so vgrajeni na balonu.
- (b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojno prenosno svetilko;
 2. točni časomer;
 3. komplet za prvo pomoč;
 4. opremo za preživetje in signaliziranje;
 5. nadomestni vir vžiga;
 6. požarno odejo ali pregrinjalo, odporno na ogenj;
 7. vrv z utežjo in
 8. nož.

(c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar je na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in

2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost balona, niti v primeru okvar ali napak.

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

(e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

CAT.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij balona, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje, razen če se balon uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL).

CAT.IDE.B.110 Operativne luči

Baloni, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni z:

(a) lučmi proti trčenju;

(b) napravo za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno uporabo balona, ter

(c) samostojno prenosno svetilko.

CAT.IDE.B.115 VFR operacije – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Baloni, ki se uporabljajo po VFR, so opremljeni z:

(a) napravo za prikazovanje smeri zanosa ter

(b) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. časa v urah, minutah in sekundah;

2. navpične hitrosti, če se zahteva v AFM;

3. tlačne višine, če se zahteva v AFM, zahtevami za zračni prostor ali če je treba višino nadzorovati zaradi uporabe kisika, in

4. razen za plinske balone, tlaka vsakega dovoda gorilnega plina.

CAT.IDE.B.120 Zadrževalni sistemi

Baloni z ločenim prostorom za poveljnika so opremljeni z zadrževalnim sistemom za poveljnika.

CAT.IDE.B.125 Komplet za prvo pomoč

- (a) Baloni so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Dodaten komplet za prvo pomoč je v spremljevalnem vozilu.
- (c) Komplet za prvo pomoč je:
 - 1. zlahka dostopen za uporabo in
 - 2. se stalno obnavlja.

CAT.IDE.B.130 Dodatni kisik

Baloni, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
- (b) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Ročni gasilni aparati

Toplozračni baloni so opremljeni z vsaj enim ročnim gasilnim aparatom, kakor zahtevajo veljavni predpisi o plovnosti.

CAT.IDE.B.140 Leti nad vodo

Poveljnik balona, ki se uporablja nad vodo, ugotovi tveganja za preživetje oseb iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na balonu:

- (a) rešilni jopiči za vse osebe na balonu ali enakovredna individualna oprema za zasilni pristanek na vodi za vse osebe na balonu, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zložene na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega mesta;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ali osebni označevalec kraja (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali potnik in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, ter
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili.

CAT.IDE.B.145 Oprema za preživetje

Baloni, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

CAT.IDE.B.150 Razna oprema

- (a) Baloni so opremljeni z varovalnimi rokavicami za vse člane posadke.
- (b) Toplozračni baloni so opremljeni z:
 - 1. nadomestnim virom vžiga;
 - 2. napravo za merjenje in prikazovanje količine goriva;

3. požarno odejo ali pregrinjalom, odpornim proti ognju, in

4. najmanj 25 m dolgo vrvjo z utežjo.

(c) Plinski baloni so opremljeni z:

1. nožem in

2. najmanj 20 m dolgo vrvjo z utežjo, ki je narejena iz naravnih vlaken ali elektrostatičnega prevodnega materiala.

CAT.IDE.B.155 Radiokomunikacijska oprema

(a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni z radiokomunikacijsko opremo na pilotovem mestu, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami ali na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.

(b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

CAT.IDE.B.160 Radarski odzivnik

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.“;

5. Priloga V k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(a) vsa sklicevanja na Uredbo (ES) št. 1702/2003 se nadomestijo s sklicevanji na Uredbo (EU) št. 748/2012;

(b) v SPA.GEN.100(a)(1) se črta beseda „zračnega“;

(c) SPA.DG.100 se nadomesti z naslednjim:

„SPA.DG.100 Prevoz nevarnega blaga

Razen kot je določeno v Prilogi IV (del CAT), Prilogi VI (del NCC), Prilogi VII (del NCO) in Prilogi VIII (del SPO) operator opravlja zračni prevoz nevarnega blaga le, če ima odobritev pristojnega organa.“;

6. v Prilogi VI k Uredbi (EU) št. 965/2012 se točka (b) NCC.POL.125 nadomesti z naslednjim:

„(b) Razen za letala s turbopropelerskimi motorji in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj mora v primeru odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotoviti, da letalo lahko:

1. prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja ali razpoložljive vzletno-pristajalne steze ali

2. nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti na ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz NCC.POL.130.“;

7. Priloga VII k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(a) vsa sklicevanja na Uredbo (ES) št. 1702/2003 se nadomestijo s sklicevanji na Uredbo (EU) št. 748/2012;

(b) NCO.GEN.102 se spremeni:

(i) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Motorna jadralna letala, jadralna letala z motorjem in mešani baloni“;

(ii) doda se naslednja točka (d):

„(d) Mešani baloni se uporabljajo v skladu z zahtevami za toplozračne balone.“;

(c) vstavi se točka NCO.GEN.103:

„NCO.GEN.103 Uvodni leti

Uvodni leti iz člena 6(5)(c) te uredbe, ki se izvajajo v skladu s to prilogo:

(a) se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja, razen za balone in jadralna letala;

(b) se izvajajo podnevi po VFR;

(c) se nadzorujejo s strani imenovane osebe, odgovorne za njihovo varnost, in

(d) izpolnjujejo vse druge pogoje, ki jih določi pristojni organ.“;

(d) NCO.GEN.106 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni

Vodja balona je poleg odgovornosti v skladu z NCO.GEN.105:

(a) odgovoren za dajanje navodil pred letom osebam, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja;

(b) odgovoren za zagotavljanje, da nobena oseba ne kadi na krovu ali v neposredni bližini balona, in

(c) odgovoren za zagotavljanje, da osebe, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, nosijo ustrezno varovalno obleko.“;

(e) v NCO.GEN.135(a)(10) se „pot“ nadomesti z „območja poti“;

(f) v NCO.OP.110(c) se za besedo „uporabljajo“ vstavi beseda „le“;

(g) naslov NCO.OP.113 se nadomesti z naslednjim: **„Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji nad kopnim“;**

(h) v NCO.OP.127(a) in (b) se črta beseda „plina“;

(i) NCO.OP.215 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.OP.215 Operativne omejitve – toplozračni baloni

(a) Toplozračni baloni ne smejo pristajati ponoči, razen v sili.

(b) Toplozračni balon lahko vzleti ponoči, če je na njem dovolj goriva za pristanek podnevi.“;

(j) NCO.POL.105(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) Tehtanje opravi:

1. za letala in helikopterje proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje ter

2. za jadralna letala in balone proizvajalec zrakoplova ali pa se opravi v skladu z Uredbo (ES) št. 2042/2003, kot je ustrezno.“;

(k) NCO.IDE.B.110 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.IDE.B.110 Operativne luči

Baloni, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni z:

(a) lučmi proti trčenju;

(b) napravo za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje balona, ter

(c) samostojno prenosno svetilko.“;

(l) NCO.IDE.B.125 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.IDE.B.125 Ročni gasilni aparati

Toplozračni baloni so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom, če tako zahtevajo veljavne certifikacijske specifikacije.“;

(m) NCO.IDE.B.140 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.IDE.B.140 Razna oprema

(a) Baloni so opremljeni z varovalnimi rokavicami za vse člane posadke.

(b) Toplozračni baloni so opremljeni z:

1. nadomestnim virom vžiga;

2. napravo za merjenje in prikazovanje količine goriva;

3. požarno odejo ali pregrinjalom, odpornim proti ognju, ter

4. najmanj 25 m dolgo vrvjo z utežjo.

(c) Plinski baloni so opremljeni z:

1. nožem in

2. najmanj 20 m dolgo vrvjo z utežjo, ki je narejena iz naravnih vlaken ali elektrostatičnega prevodnega materiala.“;

(n) doda se naslednji PODDEL E:

„PODDEL E

POSEBNE ZAHTEVE

ODDELEK 1

Splošno

NCO.SPEC.100 Področje uporabe

Ta poddel določa posebne zahteve, ki jih mora izpolnjevati vodja zrakoplova, ki izvaja nekomercialne specializirane operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

NCO.SPEC.105 Kontrolni seznam

- (a) Vodja zrakoplova pred začetkom specializirane operacije opravi oceno tveganja, s katero oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo, ter sprejel ukrepe za njihovo obvladovanje.
- (b) Specializirane operacije se izvajajo v skladu s kontrolnim seznamom. Vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja določi kontrolni seznam, ki je primeren za specializirano dejavnost in uporabljeni zrakoplov, ob upoštevanju zahtev iz oddelkov tega poddela.
- (c) Kontrolni seznam, ki se nanaša na naloge vodje zrakoplova, članov posadke in strokovnjakov za nalogo, je zlahka dostopen na vsakem letu.
- (d) Kontrolni seznam se redno pregleduje in posodablja, kot je ustrezno.

NCO.SPEC.110 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

Kadar člani posadke ali strokovnjaki za nalogo sodelujejo v operaciji, vodja zrakoplova:

- (a) zagotovi, da člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zahteve iz NCO.SPEC.115 in NCO.SPEC.120;
- (b) ne začne leta, če kateri koli član posadke ali strokovnjak za nalogo ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;
- (c) let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega aerodroma ali območja delovanja, če se sposobnost za izvajanje nalog katerega koli člana posadke ali strokovnjaka za nalogo bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;
- (d) zagotovi, da člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije;
- (e) zagotovi, da se vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo lahko sporazumevajo v skupnem jeziku, ter
- (f) zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke dodatni kisik uporabijo vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Odgovornosti posadke

- (a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Dolžnosti članov posadke so določene na kontrolnem seznamu.

- (b) Z izjemo balonov, člani posadke v ključnih fazah leta, ali če se vodi zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če na kontrolnem seznamu ni določeno drugače.
- (c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu vedno pripeti z varnostnimi pasovi.
- (d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.
- (e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:
1. če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti nezmožnega za delo ali
 2. če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:
1. vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letenja, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če je ustrezno, in
 2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami FTL.
- (g) Član posadke vodjo zrakoplova obvesti o:
1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno uporabo zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in
 2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

NCO.SPEC.120 Odgovornosti strokovnjakov za nalogo

- (a) Strokovnjak za nalogo je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Dolžnosti strokovnjakov za nalogo so določene na kontrolnem seznamu.
- (b) Z izjemo balonov, strokovnjaki za nalogo v ključnih fazah leta, ali če se vodi zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če na kontrolnem seznamu ni določeno drugače.
- (c) Strokovnjak za nalogo zagotovi, da med izvajanjem specializiranih nalog, pri katerih so zunanja vrata odprta ali odstranjena, sedi pripet na svojem mestu.
- (d) Strokovnjak za nalogo obvesti vodjo zrakoplova o:
1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in
 2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

NCO.SPEC.125 Navodila o varnosti

- (a) Vodja zrakoplova pred vzletom strokovnjake za nalogo seznani z:
1. reševalno opremo in postopki v sili;
 2. operativnimi postopki, povezani s specializirano nalogo, pred vsakim letom ali vrsto letov.

- (b) Navodila iz (a)(2) morda niso potrebna, če so bili strokovnjaki za nalogo seznanjeni z operativnimi postopki pred začetkom sezone operacij v tistem koledarskem letu.

NCO.SPEC.130 Najmanjše višine nad ovirami – IFR leti

Vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let, da zagotovi zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente poti, na katerih se bo letelo po IFR. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

NCO.SPEC.135 Zaloga goriva in olja – letala

NCO.OP.125(a)(1)(i) se ne uporablja za vleke jadralnih letal, predstavivne lete, akrobatske lete ali tekmovalne lete.

NCO.SPEC.140 Zaloga goriva in olja – helikopterji

Ne glede na NCO.OP.126(a)(1) lahko vodja helikopterja začne dnevne VFR lete, ki so znotraj 25 NM od vzletnega aerodroma/območja delovanja, pri čemer mora rezervno gorivo zadostovati za najmanj 10 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg.

NCO.SPEC.145 Simulirane neobičajne situacije med letom

Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu strokovnjakov za nalogo, razen kadar so slednji na zrakoplovu zaradi usposabljanja, ne simulirajo:

- (a) situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali
- (b) leti v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

NCO.SPEC.150 Zaznavanje bližine tal

Sistem za opozarjanje na bližino tal, če je nameščen, se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od tal, pri kateri bi se sistem za opozarjanje na bližino tal sprožil.

NCO.SPEC.155 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)

Ne glede na NCO.OP.200 se sistem ACAS II lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od drugega letala, da bi se sistem ACAS sprožil.

NCO.SPEC.160 Sprostitev nevarnega blaga

Vodja zrakoplova med sprostitvijo nevarnega blaga ne uporablja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbranih veliko ljudi.

NCO.SPEC.165 Prevoz in uporaba orožja

- (a) Vodja zrakoplova zagotovi, da je orožje, ki se prevaža na zrakoplovu za namen specializirane naloge, zavarovano, kadar se ne uporablja.
- (b) Strokovnjak za nalogo, ki uporablja orožje, sprejme vse potrebne ukrepe, da prepreči ogroženost zrakoplova in oseb na zrakoplovu ali na tleh.

NCO.SPEC.170 Merila za zmogljivost in delovanje – letala

Vodja zrakoplova pri upravljanju letala na višini manj kot 150 m (500 ft) nad nenaseljenim območjem za operacije letal, ki v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta:

- (a) določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja in

- (b) vsem članom posadke in strokovnjakom za nalogo na zrakoplovu da navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

NCO.SPEC.175 Merila za zmogljivost in delovanje – helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova lahko zrakoplov uporablja nad naseljenimi območji, če:

1. je helikopter certificiran v kategoriji A ali B in
2. so sprejeti varnostni ukrepi, da bi se preprečilo nepotrebno ogrožanje oseb ali premoženja na tleh.

- (b) Vodja zrakoplova:

1. določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja in
2. vsem članom posadke in strokovnjakom za nalogo na zrakoplovu da navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

- (c) Vodja zrakoplova zagotovi, da masa pri vzletu, pristanku ali lebdenju ne presega najvišje mase, določene za:

1. lebdenje brez talnega učinka (HOGЕ) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno nazivno močjo, ali
2. če prevladajo razmere, v katerih HOGЕ ni mogoče vzpostaviti, masa helikopterja ne preseže največje mase, določene za lebdenje s talnim učinkom (HIGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno stopnjo moči, pod pogojem, da prevladujoče razmere dovoljujejo lebdenje z učinkom tal pri najvišji določeni masi.

ODDELEK 2

Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolni seznam

Kontrolni seznam za HESLO vključuje:

- (a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;
- (b) ustrezne podatke o zmogljivosti;
- (c) potrebno opremo;
- (d) omejitve ter
- (e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za HESLO

Helikopter je opremljen vsaj z:

- (a) enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja(-ev)/tovora, in
- (b) eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

NCO.SPEC.HESLO.110 Prevoz nevarnega blaga

Operator, ki prevaža nevarno blago na ali iz krajev brez osebja ali oddaljenih lokacij, poda vlogo pristojnemu organu za izjemo od določb tehničnih navodil, če te ne bodo skladne z zahtevami, ki so določene v navedenih navodilih.

ODDELEK 3

Operacije s človeškim zunanjim tovorom (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolni seznam**

Kontrolni seznam za HEC vključuje:

- (a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;
- (b) ustrezne podatke o zmogljivosti;
- (c) potrebno opremo;
- (d) omejitve ter
- (e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za HEC

(a) Helikopter je opremljen z:

1. opremo za operacije dviganja ali kavljem za tovor;
2. enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja, in
3. eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

(b) Za namestitev vse opreme za dviganje in kavljev za tovor ter vse naknadne spremembe je treba pridobiti odobritev plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji.

ODDELEK 4

Padalske operacije (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolni seznam**

Kontrolni seznam za PAR vključuje:

- (a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;
- (b) ustrezne podatke o zmogljivosti;
- (c) potrebno opremo;
- (d) omejitve ter
- (e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.PAR.105 Prevoz članov posadke in strokovnjakov za nalogo

Zahteva iz NCO.SPEC.120(c) ne velja za strokovnjake za nalogo, ki izvajajo skoke s padalom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sedeži

Ne glede na NCO.IDE.A.140(a)(1) in NCO.IDE.H.140(a)(1) se lahko kot sedež uporabijo tla zrakoplova, če so na voljo sredstva, ki se jih strokovnjak za nalogo lahko oprime ali s katerimi se lahko priveže.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Ne glede na NCO.SPEC.110(f) zahteva glede uporabe dodatnega kisika ne velja za člane posadke, razen za vodjo zrakoplova, in strokovnjake za nalogo, ki izvajajo dolžnosti, ki so bistvene za specializirano nalogo, ko višina kabine:

- (a) preseže 13 000 ft za največ 6 minut ali
- (b) preseže 15 000 ft za največ 3 minute.

NCO.SPEC.PAR.120 Izpust nevarnega blaga

Ne glede na NCO.SPEC.160 lahko padalci zapustijo zrakoplov v primeru padalskih predstav nad gosto naseljenimi mesti, kraji ali naselji ali nad zbirališči ljudi na prostem, pri čemer morajo imeti pri sebi naprave za puščanje dimnih sledi, slednje pa morajo biti proizvedene za ta namen.

ODDELEK 5

Akrobatski leti (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolni seznam**

Kontrolni seznam za ABF vključuje:

- (a) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah;
- (b) ustrezne podatke o zmogljivosti;
- (c) potrebno opremo;
- (d) omejitve ter
- (e) pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti in informacije

Naslednji dokumenti in informacije, navedeni v NCO.GEN.135(a), se za akrobatske lete ne zahtevajo:

- (a) podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;
- (b) najnovejše in ustrezne letalske navigacijske karte za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen, ter
- (c) informacije o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrežni in prestreženi zrakoplovi.

NCO.SPEC.ABF.110 Oprema

Naslednje zahteve glede opreme za akrobatske lete ne veljajo:

- (a) zahteve v zvezi s kompleti za prvo pomoč iz NCO.IDE.A.145 in NCO.IDE.H.145;
- (b) zahteve v zvezi z ročnimi gasilnimi aparati iz NCO.IDE.A.160 in NCO.IDE.H.180 ter
- (c) zahteve glede oddajnikov signala na kraju nesreče ali osebnih označevalcev iz NCO.IDE.A.170 in NCO.IDE.H.170.“

PRILOGA II

„PRILOGA VIII

SPECIALIZIRANE OPERACIJE

[DEL SPO]

SPO.GEN.005 Področje uporabe

- (a) Ta priloga se uporablja za vsako specializirano operacijo, pri kateri se zrakoplov uporablja za specializirane dejavnosti, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, raziskave, opazovanje in patroliranje ter oglaševanje v zraku.
- (b) Ne glede na odstavek (a) morajo nekomercialne specializirane operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, izpolnjevati pogoje iz Priloge VII (del NCO).
- (c) Ne glede na odstavek (a) se lahko naslednje operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, izvajajo v skladu s Prilogo VII (del NCO):
1. tekmovalni ali predstavitveni leti, pod pogojem, da je plačilo ali druga protivrednost za take lete omejena na pokritje neposrednih stroškov in je prispevek k letnim stroškom sorazmeren ter da nagrade ne presegajo vrednosti, ki jih določi pristojni organ;
 2. leti za spuščanje padal, vleka jadralnih letal ali akrobatski leti, ki jih izvaja organizacija za usposabljanje, ki ima glavni kraj poslovanja v državi članici ter je odobrena v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011, ali organizacija, ki je bila ustanovljena z namenom spodbujanja zračnih športov ali rekreacijskega letalstva, pod pogojem, da zrakoplov uporablja organizacija na podlagi lastništva ali zakupa zrakoplova brez posadke, da let ne ustvari dobička, ki se distribuira zunaj organizacije, ter da, kadar sodelujejo nečlani organizacije, takšni leti predstavljajo le postransko dejavnost organizacije.

PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

SPO.GEN.100 Pristojni organ

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja ali stalno bivališče.

SPO.GEN.101 Načini usklajevanja

Operator lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi alternativne načine usklajevanja.

SPO.GEN.102 Motorna jadralna letala, jadralna letala z motorjem in mešani baloni

(a) Motorna jadralna letala se uporabljajo ob upoštevanju zahtev za:

1. letala, kadar jih poganja motor, in
2. jadralna letala, kadar ne uporabljajo motorja.

(b) Motorna jadralna letala so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za letala, razen če ni v poddelu D določeno drugače.

- (c) Jadralna letala z motorjem, razen motornih jadralnih letal, se uporabljajo in so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za jadralna letala.
- (d) Mešani baloni se uporabljajo v skladu z zahtevami za toplozračne balone.

SPO.GEN.105 Odgovornosti posadke

- (a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Naloge članov posadke so določene v standardnih operativnih postopkih (SOP) in, če je ustrezno, v operativnem priročniku.
- (b) Z izjemo balonov, člani posadke v ključnih fazah leta, ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če v SOP ni določeno drugače.
- (c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu vedno pripeti z varnostnimi pasovi.
- (d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.
- (e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:
1. če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti nezmožnega za delo ali
 2. če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:
1. vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012, če je ustrezno, ter
 2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi s FTL.
- (g) Član posadke vodjo zrakoplova obvesti o:
1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno uporabo zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in
 2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

SPO.GEN.106 Odgovornosti strokovnjakov za nalogo

- (a) Strokovnjak za nalogo je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog. Dolžnosti strokovnjakov za nalogo so določene v SOP.
- (b) Z izjemo balonov, strokovnjaki za nalogo v ključnih fazah leta, ali če se vodji zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, sedijo na svojem dodeljenem mestu, razen če v SOP ni določeno drugače.

(c) Strokovnjak za nalogo zagotovi, da med izvajanjem specializiranih nalog, pri katerih so zunanja vrata odprta ali odstranjena, sedi pripet na svojem mestu.

(d) Strokovnjak za nalogo vodjo zrakoplova obvesti o:

1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in
2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

SPO.GEN.107 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

(a) Vodja zrakoplova je odgovoren:

1. za varnost zrakoplova in vseh članov posadke, strokovnjakov za nalogo in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova;
2. za začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;
3. za zagotovitev, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z ustreznim priročnikom;
4. da let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:
 - (i) zrakoplov je ploven;
 - (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;
 - (iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega leta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni dokument, če je ustrezno, ne dovoljuje uporabe z nedelujočo opremo v skladu s SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ali SPO.IDE.B.105;
 - (iv) masa zrakoplova in, razen pri balonih, lega masnega središča sta taki, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;
 - (v) vsa oprema in prtljaga je pravilno naložena in zavarovana ter
 - (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;
5. da ne začne leta, če sam ali kateri koli drug član posadke ali strokovnjak za nalogo ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;
6. da let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega aerodroma ali območja delovanja, če se njegova sposobnost za izvajanje nalog ali sposobnost za izvajanje nalog katerega koli drugega člana posadke ali strokovnjaka za nalogo bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;
7. da odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali MEL, kot je ustrezno;

8. da zapisuje podatke o uporabi in vseh znanih ali domnevnih okvarah na zrakoplovu na koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov ter
9. da zagotovi, da zapisovalniki letenja, če so vgrajeni:
- (i) med letom niso onesposobljeni ali izključeni in
 - (ii) v primeru nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje:
 - (A) niso namerno izbrisani;
 - (B) se takoj po končanem letu deaktivirajo in
 - (C) se znova aktivirajo samo s soglasjem preiskovalnega organa.
- (b) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.
- (c) Vodja zrakoplova pristojni enoti služb zračnega prometa (ATS) čim prej poroča o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in ki bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.
- (d) Ne glede na določbo iz točke (a)(6) pri operaciji z veččlansko posadko vodja zrakoplova lahko nadaljuje let prek najbližjega vremensko sprejemljivega aerodroma, če se vzpostavijo ustrezni blažitveni postopki.
- (e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih zaradi varnosti lahko odstopi od pravil, operativnih postopkov in metod.
- (f) Vodja zrakoplova pristojnemu organu nemudoma predloži poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti pristojni lokalni organ.
- (g) Vodja zrakoplova najbližji ustrezni organ na najhitrejši razpoložljiv način obvesti o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov in ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

SPO.GEN.108 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni

Vodja balona je poleg odgovornosti v skladu s SPO.GEN.107:

- (a) odgovoren za dajanje navodil pred letom osebam, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja;
- (b) odgovoren za zagotavljanje, da nobena oseba ne kadi na krovu ali v neposredni bližini balona, in
- (c) odgovoren za zagotavljanje, da osebe, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, nosijo ustrezno varovalno obleko.

SPO.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov

Vodja zrakoplova, člani posadke in strokovnjaki za nalogo upoštevajo zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.

SPO.GEN.115 Skupni jezik

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

SPO.GEN.120 Vožnja letal po tleh

Operator zagotovi, da se letalo vozi po tleh na območju gibanja na aerodromu samo, če je oseba pri krmilu:

(a) ustrezno usposobljen pilot ali

(b) jo je imenoval operator in:

1. je usposobljena za vožnjo letala po tleh;
2. je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;
3. je bila seznanjena z načrtom aerodroma, potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa (ATC) ter
4. je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po aerodromu.

SPO.GEN.125 Uporaba rotorja

Rotor helikopterja se lahko vrti s pogonom za namene letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

SPO.GEN.130 Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave (PED), ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

SPO.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom (RCCs).

SPO.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

(a) Razen če ni drugače določeno, so med vsakim letom na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij:

1. AFM ali enakovrednih dokumentov;
2. izvirnega potrdila o vpisu v register;
3. izvirnega spričevala o plovnosti (CofA);
4. spričevala o hrupu, če je ustrezno;
5. kopije izjave v skladu z ORO.DEC.100 in, če je ustrezno, kopije dovoljenja v skladu z ORO.SPO.110;

6. seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;
 7. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
 8. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
 9. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
 10. tehnične knjige zrakoplova v skladu s Prilogo I (del M) k Uredbi (ES) št. 2042/2003, če je ustrezno;
 11. podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;
 12. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;
 13. informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;
 14. informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;
 15. veljavnih delov operativnega priročnika in/ali SOP ali AFM, ki se nanašajo na naloge članov posadke in strokovnjakov za nalogo in so članom posadke zlahka dosegljivi;
 16. MEL ali CDL, če je ustrezno;
 17. ustreznih obvestil pilotom (NOTAM-ov) in dokumentacije o navodilih letalske informacijske službe (AIS);
 18. ustreznih meteoroloških informacij, če je ustrezno;
 19. blagovnega manifesta, če je ustrezno, in
 20. vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.
- (b) Ne glede na točko (a) se dokumenti in informacije iz točk (a)(2) do (a)(11) ter točk (a)(14), (a)(17), (a)(18) in (a)(19) lahko hranijo na aerodromu ali območju delovanja za lete:
1. pri katerih sta vzlet in pristanek predvidena na istem aerodromu ali območju delovanja ali
 2. ki ostanejo na razdalji ali območju, ki ju določi pristojni organ v skladu z ARO.OPS.210.
- (c) Ne glede na točko (a) so lahko na letih z baloni ali jadralnimi letali, razen z motornimi jadralnimi letali (TMG), dokumenti in informacije iz točk (a)(1) do (a)(10) ter (a)(13) do (a)(19) v spremljevalnem vozilu.
- (d) V primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov (a)(2) do (a)(8) se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže namembni kraj ali kraj, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.
- (e) Operator v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosil pristojni organ, predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

SPO.GEN.145 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika letenja – operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

- (a) Po nesreči ali incidentu, za katerega velja obvezno poročanje, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.
- (b) Operator opravi operativna preverjanja in vrednotenja zapisov zapisovalnika podatkov o letenju (FDR), zapisov zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (CVR) in zapisov podatkovnih zvez, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov.
- (c) Operator hrani zapise za obdobje časa delovanja FDR v skladu z zahtevami iz SPO.IDE.A.145 ali SPO.IDE.H.145, razen za testiranje in vzdrževanje FDR, ko se lahko izbriše do ene ure najstarejšega zapisa v času testiranja.
- (d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov FDR v parametre, izražene v tehničnih enotah.
- (e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika letenja, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.
- (f) Zapisi CVR se za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, uporabljajo samo, če s tem soglašajo vsi zadevni člani posadke in vzdrževalnega osebja.
- (g) Zapisi FDR in zapisi podatkovnih zvez se za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, uporabljajo samo, če:
 - 1. operator take zapise uporabi samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;
 - 2. se uporabijo anonimno ali
 - 3. se razkrijejo po varnih postopkih.

SPO.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga

- (a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in ojačena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.
- (b) Nevarno blago prevaža le operator, odobren v skladu s Prilogo V (del SPA), poddel G, k Uredbi (EU) št. 965/2012, razen če:
 - 1. zanj ne veljajo Tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil;
 - 2. ga prenašajo strokovnjaki za nalogo ali člani posadke ali je v prtljagi, ki je ločena od lastnika, v skladu z delom 8 Tehničnih navodil;
 - 3. morajo biti na krovu zrakoplova za specializirane namene v skladu s Tehničnimi navodili;
 - 4. se uporabljajo za omogočanje večje varnosti letenja, če njihov prevoz na zrakoplovu upravičuje njihova pravočasna razpoložljivost za operativne namene, ne glede na to, ali se prevoz ali uporaba takšnih predmetov in snovi zahteva v zvezi z določenim letom.

- (c) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na krovu.
- (d) Operator zagotovi osebju potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s Tehničnimi navodili.
- (e) Operator v skladu s Tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezní organ države dogodka nemudoma obvesti o:
1. vseh nesrečah ali incidentih, ki vključujejo nevarno blago;
 2. odkritju nevarnega blaga pri strokovnjakih za nalogo ali posadki ali v njihovi prtljagi, kadar to ni v skladu z delom 8 Tehničnih navodil.
- (f) Operator zagotovi, da se strokovnjakom za nalogo predložijo informacije o nevarnem blagu.
- (g) Operator zagotovi, da so v skladu s Tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

SPO.GEN.155 Sprostitev nevarnega blaga

Operator med sprostitvijo nevarnega blaga ne uporablja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbranih veliko ljudi.

SPO.GEN.160 Prevoz in uporaba orožja

- (a) Operator zagotovi, da je orožje, ki se prevaža na zrakoplovu za namen specializirane naloge, zavarovano, kadar se ne uporablja.
- (b) Strokovnjak za nalogo, ki uporablja orožje, sprejme vse potrebne ukrepe, da prepreči ogroženost zrakoplova in oseb na zrakoplovu ali na tleh.

SPO.GEN.165 Vstop v pilotsko kabino

Dokončno odločitev glede dovoljenja za vstop v pilotsko kabino sprejme vodja zrakoplova, ki zagotovi tudi, da:

- (a) dovoljenje za vstop v pilotsko kabino ne zmoti in/ali ovira poteka leta ter
- (b) so vse osebe v pilotski kabini seznanjene z ustreznimi varnostnimi postopki.

PODDEL B

OPERATIVNI POSTOPKI

SPO.OP.100 Uporaba aerodromov in območij delovanja

Operator uporablja samo aerodrome in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

SPO.OP.105 Določitev izoliranih aerodromov – letala

Operator pri določitvi nadomestnih aerodromov in politike ravnanja z gorivom šteje aerodrom kot izoliran aerodrom, če čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega aerodroma znaša:

- (a) za letala z batnimi motorji več kot 60 minut ali

(b) za letala s turbinskimi motorji več kot 90 minut.

SPO.OP.110 Aerodromski operativni minimumi – letala in helikopterji

(a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) operator ali vodja zrakoplova določi in uporablja aerodromske operativne minimume za vsak odhodni, namembni in nadomestni aerodrom, ki ga namerava uporabiti. Ti minimumi:

1. niso manjši od minimumov, ki jih določi država, v kateri je aerodrom, razen če jih navedena država posebej odobri, in
2. jih pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti odobri pristojni organ v skladu s poddelom E Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012.

(b) Operator ali vodja zrakoplova pri določitvi aerodromskih operativnih minimumov upošteva:

1. tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja zrakoplova;
2. usposobljenost in izkušnje letalske posadke in, če je ustrezno, njeno sestavo;
3. dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez ter območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
4. ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih pripomočkov;
5. opremo, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, ravnanjem letala, pristankom, iztekom in neuspehim priletom;
6. ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah;
7. najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;
8. načine za določitev in poročanje o meteoroloških razmerah ter
9. tehniko letenja, ki jo je treba uporabljati med končnim priletom.

(c) Minimumi za poseben postopek prileta in pristanka se uporabljajo samo, če:

1. zemeljska oprema, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
2. sistemi na zrakoplovu, ki se zahtevajo za to vrsto prileta, delujejo;
3. so izpolnjena zahtevana merila za zmogljivost zrakoplova in
4. je letalska posadka ustrezno usposobljena.

SPO.OP.111 Aerodromski operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I

(a) Višina odločitve (DH), ki se uporabi za nenatančni prilet (NPA), ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) ali operacijo kategorije I (CAT I), ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:

1. najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference;

2. relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;
3. DH objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
4. sistemskega minimuma iz preglednice 1 ali
5. najmanjše DH, določene v AFM ali enakovrednem dokumentu, če je navedena.

(b) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo NPA, ki se ne izvaja s tehniko CDFA, ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:

1. OCH za kategorijo zrakoplova;
2. sistemskega minimuma iz preglednice 1 ali
3. najmanjše MDH, določene v AFM, če je navedena.

Preglednica 1

Sistemski minimumi

Naprava	Najmanjši DH/MDH (ft)
Instrumentalni pristajalni sistem (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS) / satelitski razširitveni sistem (SBAS) (bočna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Lokalizator (LOC) z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
Nadzorni priletni radar (SRA) (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VHF vsesmerno radijsko območje (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmerjeni radijski svetilnik (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF iskalec smeri (VDF)	350

SPO.OP.112 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja z letali

(a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:

1. objavljene OCH za kroženje za kategorijo letala;
2. najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
3. DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

(b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:

1. vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena;
2. najmanjše vidljivosti iz preglednice 2 ali
3. vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze/pretvorjene meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

Preglednica 1

MDH in najmanjša vidljivost za kroženje glede na kategorijo letala

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

SPO.OP.113 Aerodromski operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem

MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

SPO.OP.115 Postopki odleta in prileta – letala in helikopterji

(a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država aerodroma, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali FATO.

(b) Vodja zrakoplova se lahko odmakne od objavljene odletne poti, priletne poti ali priletnega postopka:

1. če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami ter v celoti upoštevani obratovalni pogoji in vsa dovoljenja ATC ali
2. če ga enota ATC usmerja prek radarja.

(c) Pri operacijah s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon se končni prilet izvede vizualno ali v skladu z objavljenimi postopki prileta.

SPO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa

Vodja zrakoplova upošteva objavljene postopke za zmanjšanje hrupa za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

SPO.OP.121 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni

Vodja balona upošteva operativne postopke, kadar so ti določeni, za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa sistema za gretje ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

SPO.OP.125 Najmanjše višine nad ovirami – IFR leti

(a) Operator določi metodo za določitev najmanjših višin letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente poti, na katerih se bo letelo po IFR.

- (b) Na podlagi te metode vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

SPO.OP.130 Zaloga goriva in olja – letala

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na letalu dovolj goriva in olja:

1. za lete po vizualnih pravilih letenja (VFR):

- (i) podnevi za let do aerodroma predvidenega pristanka in nato najmanj še za 30 minut letenja na običajni potovalni višini ali
- (ii) ponoči za let do aerodroma predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini;

2. za IFR lete:

- (i) če se ne zahteva nadomestni namembni aerodrom, za let do aerodroma predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini ali
- (ii) če se zahteva nadomestni namembni aerodrom, za let do aerodroma predvidenega pristanka, do nadomestnega aerodroma in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini.

- (b) Pri izračunu potrebnega goriva, vključno za izredne razmere, se upoštevajo:

1. napovedane meteorološke razmere;
2. predvidene ATC poti in zamude v prometu;
3. postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
4. vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristanek letala ali povečajo porabo goriva in/ali olja.

- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

SPO.OP.131 Zaloga goriva in olja – helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na helikopterju dovolj goriva in olja:

1. za VFR lete:

- (i) za letenje do aerodroma/območja delovanja predvidenega pristanka in nato najmanj še za 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
- (ii) za lete VFR podnevi, za rezervo goriva za 10 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, pod pogojem, da ostane znotraj 25 NM od odhodnega aerodroma/območja delovanja, ter

2. za lete IFR:

- (i) če se ne zahteva nadomestnega aerodroma ali če ni na voljo vremensko sprejemljivega nadomestnega aerodroma, za letenje do aerodroma/območja delovanja predvidenega pristanka in nato še za 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti 450 m (1 500 ft) nad namembnim aerodromom/območjem delovanja v standardnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek ali

(ii) če se zahteva nadomestni aerodrom/območje delovanja, za letenje do aerodroma/območja delovanja načrtovanega pristanka ter izvedbo prileta in neuspelega prileta ter nato:

(A) za letenje do določenega nadomestnega letališča/območja delovanja in

(B) za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja na 450 m (1 500 ft) nad nadomestnim aerodromom/območjem delovanja v standardnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek.

(b) Pri izračunu potrebnega goriva, vključno za nepredvidene dogodke, se upoštevajo:

1. napovedane meteorološke razmere;
2. predvidene poti ATC in zamude v prometu;
3. odpoved enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
4. vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristanek zrakoplova ali povečajo porabo goriva in/ali olja.

(c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

SPO.OP.132 Zaloga in načrtovanje goriva in balasta – baloni

(a) Vodja zrakoplova začne let samo, če rezerva goriva ali balasta zadostuje za 30 minut letenja.

(b) Zaloga goriva ali balasta se izračuna na podlagi najmanj naslednjih operativnih pogojev, pod katerimi se izvede let:

1. podatkov, ki jih zagotovi proizvajalec balona;
2. načrtovanih mas;
3. pričakovanih meteoroloških razmer ter
4. postopkov in omejitev izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

SPO.OP.135 Navodila o varnosti

(a) Operator pred vzletom zagotovi, da strokovnjaki za nalogo dobijo navodila v zvezi z:

1. reševalno opremo in postopki v sili;
2. operativnimi postopki, povezanimi s specializirano nalogo, pred vsakim letom ali vrsto letov.

(b) Navodila iz točke (a)(2) se lahko nadomestijo z začetnim ali osvežitvenim programom usposabljanja. V teh primerih operator določi tudi zahteve glede nedavnih izkušenj.

SPO.OP.140 Priprava leta

(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da naprave na zemlji in/ali vodi, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let.

(b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanj z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

1. preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter
2. načrtovanje nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

SPO.OP.145 Nadomestni vzletni aerodromi – kompleksna letala na motorni pogon

(a) Za lete IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni vzletni aerodrom, če so vremenske razmere na odhodnem aerodromu na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodni aerodrom zaradi drugih razlogov.

(b) Nadomestni vzletni aerodrom je od odhodnega aerodroma oddaljen:

1. za dvomotorna letala največ eno uro letenja pri potovalni hitrosti z enim delujočim motorjem pri standardnih razmerah v brezvetrju ter
2. za letala s tremi ali več motorji največ dve uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z AFM pri standardnih razmerah v brezvetrju.

(c) Za aerodrom, ki se določi kot nadomestni vzletni aerodrom, razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času uporabe razmere za zadevno operacijo na ravni letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.

SPO.OP.150 Nadomestni namembni aerodromi – letala

Za lete IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni namembni aerodrom, razen če:

(a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prilet in pristanež lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), ali

(b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:

1. je za aerodrom predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta ter
2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, meteorološke razmere naslednje:

(i) baza oblakov bo najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in

(ii) vidljivost bo najmanj 5,5 km ali 4 km večja od minimuma za postopek.

SPO.OP.151 Nadomestni namembni aerodromi – helikopterji

Za leto IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj en vremensko sprejemljiv nadomestni namembni aerodrom, razen če:

- (a) je za aerodrom predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, vremenske razmere naslednje:

1. baza oblakov bo najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in

2. vidljivost bo najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek; ali

- (b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:

1. je za aerodrom predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;

2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem meteorološke razmere naslednje:

(i) baza oblakov bo najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;

(ii) vidljivost bo najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek in

3. je pri namembnem kraju na morju določena točka brez povratka (PNR).

SPO.OP.155 Polnjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem

- (a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z letalskim bencinom (AVGAS) ali gorivom široke frakcije ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.

- (b) Za vse druge vrste goriva se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

SPO.OP.160 Uporaba slušalk

Z izjemo balonov, vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo, in jih uporabljajo kot glavno napravo za govorno sporazumevanje z ATS, drugimi člani posadke in strokovnjaki za nalogo.

SPO.OP.165 Kajenje

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na krovu ali med polnjenjem ali praznjenjem rezervoarjev za gorivo zrakoplova.

SPO.OP.170 Meteorološke razmere

- (a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje VFR let samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih VFR operativnih minimumov ali nad njimi.

- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje IFR let do načrtovanega namembnega aerodroma samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda vremenske razmere na namembnem aerodromu ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih aerodromov na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.
- (c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

SPO.OP.175 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh

- (a) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu z AFM.
- (b) Pri operacijah s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator določi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev, ter opraviti s tem povezane preglede, da se omogoči varna uporaba zrakoplovov.

SPO.OP.176 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

- (a) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (b) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali poti ter po potrebi razglasi stanje nevarnosti in razglasitev sporoči ATC.
- (c) Pri operacijah s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator določi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.

SPO.OP.180 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja in stanje vzletno-pristajalne steze ali FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda ter
- (b) bodo izpolnjeni veljavni letališki operativni minimumi.

SPO.OP.181 Pogoji za vzlet – baloni

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na območju delovanja ali aerodromu ne bo oviralo varnega vzleta in odhoda.

SPO.OP.185 Simulirane situacije med letom

Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu strokovnjakov za nalogo, razen kadar so slednji na zrakoplovu zaradi usposabljanja, ne simulirajo:

- (a) situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali
- (b) let v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

SPO.OP.190 Upravljanje goriva med letom

- (a) Operator kompleksnega zrakoplova na motorni pogon zagotovi, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva.

- (b) Vodja zrakoplova redno preverja, ali količina preostalega uporabnega goriva na letu ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do vremensko sprejemljivega aerodroma ali območja delovanja, in načrtovane rezerve goriva, kot se zahteva s SPO.OP.130 ali SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Uporaba dodatnega kisika

- (a) Operator zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft, razen če pristojni organ ali SPO določajo drugače.
- (b) Ne glede na točko (a) in z izjemo padalskih operacij se lahko krajša odstopanja od določenega trajanja nad 13 000 ft in brez uporabe dodatnega kisika na zrakoplovih, ki niso kompleksna letala in helikopterji, izvajajo brez predhodne odobritve s strani pristojnega organa, če se upoštevata:
1. da trajanje poti nad 13 000 ft ne presega 10 minut ali, če mora pot trajati daljše obdobje, časa, ki je nujno potreben za izvršitev specializirane naloge;
 2. da se let ne izvaja nad 16 000 ft;
 3. da navodila o varnosti v skladu s SPO.OP.135 vključujejo ustrezne informacije o učinkih hipoksije za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
 4. SOP za zadevno operacijo, ki upoštevajo točke 1, 2 in 3;
 5. predhodne izkušnje operatorja pri izvajanju operacij nad 13 000 ft brez uporabe dodatnega kisika;
 6. izkušnje posameznih članov posadke in strokovnjakov za nalogo ter njihovo fiziološko prilagoditev velikim višinam in
 7. višina baze operatorja ali baze, iz katere se izvajajo operacije.

SPO.OP.200 Zaznavanje bližine tal

- (a) Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov, nemudoma sprejme korektivne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.
- (b) Sistem za opozarjanje na bližino tal se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od tal, pri kateri bi se sistem za opozarjanje na bližino tal sprožil.

SPO.OP.205 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

- (a) Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje. Pri uporabi ACAS II morajo biti takšni postopki in programi usposabljanja v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011.
- (b) ACAS II se lahko izklopi med tistimi specializiranimi nalogami, ki že po svoji naravi zahtevajo, da se zrakoplov uporablja pri takšni razdalji od drugega zrakoplova, da bi se ACAS sprožil.

SPO.OP.210 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na aerodromu ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze ali FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

SPO.OP.215 Začetek in nadaljevanje prileta – letala in helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Če je javljeni RVR/VIS manjši od veljavnega minimuma, se prilet ne nadaljuje:
1. pod višino 1 000 ft nad aerodromom ali
 2. v del končnega prileta, če je nadmorska/relativna višina odločitve (DA/H) ali najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja (MDA/H) več kot 1 000 ft nad aerodromom.
- (c) Če RVR ni na voljo, je vrednosti RVR mogoče dobiti s pretvorbo sporočene vidljivosti.
- (d) Če se po prečkanju 1 000 ft nad aerodromom sporočeni RVR/VIS zmanjšata pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.
- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in se pristanek zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H vizualne reference, ki ustrezajo vrsti priletne operacije in predvideni vzletno-pristajalni stezi, vzpostavljene in ohranjene.
- (f) RVR cone dotika s tlemi je vedno kontrolni.

SPO.OP.225 Operativne omejitve – toplozračni baloni

- (a) Toplozračni baloni ne smejo pristajati ponoči, razen v izrednih razmerah.
- (b) Toplozračni baloni lahko vzletajo ponoči, pod pogojem, da je na njih dovolj goriva za pristanek podnevi.

SPO.OP.230 Standardni operativni postopki

- (a) Operator pred začetkom specializirane operacije opravi oceno tveganja, s katero oceni kompleksnost dejavnosti, da bi določil nevarnosti in povezana tveganja, značilna za operacijo, ter sprejel ukrepe za njihovo obvladovanje.
- (b) Operator na podlagi ocene tveganja opredeli standardne operativne postopke (SOP), ki so primerni za specializirano dejavnost in uporabljeni zrakoplov, ob upoštevanju zahtev iz poddela E. SOP so del operativnega priročnika ali ločen dokument. SOP se redno pregleduje in posodablja, kot je ustrezno.
- (c) Operator zagotovi, da se specializirane operacije izvajajo v skladu s SOP.

PODDEL C

ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV**SPO.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi**

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in, razen za balone, lega masnega središča (CG) zrakoplova v skladu z omejitvami iz ustreznega priročnika.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz AFM za vizualno predstavitev, so prikazani v zrakoplovu.

SPO.POL.105 Masa in ravnotežje

(a) Operator zagotovi, da se masa zrakoplova in, razen pri balonih, CG določita z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo vodji zrakoplova. Če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan, se zrakoplov ponovno stehta.

(b) Tehtanje opravi:

1. za zrakoplove in helikopterje proizvajalec zrakoplova ali potrjena vzdrževalna organizacija ter
2. za jadralna letala in balone proizvajalec zrakoplova ali pa se opravi v skladu z Uredbo (ES) št. 2042/2003, kot je ustrezno.

SPO.POL.110 Sistem mase in ravnotežja – komercialne operacije z letali in helikopterji ter nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

(a) Operator določi sistem mase in ravnotežja za vsak let ali vrsto letov:

1. suho operativno maso zrakoplova;
2. maso prometnega tovora;
3. maso napolnjenega goriva;
4. tovor zrakoplova in porazdelitev tovora;
5. vzletno in pristajalno maso in maso zrakoplova brez goriva ter
6. lege CG zrakoplova, ki se uporabljajo.

(b) Letalska posadka ima na voljo sredstva za pripravo dvojnikov in preverjanje vseh izračunov mase in ravnotežja, ki temeljijo na elektronskih izračunih.

(c) Operator določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote ali, če ta ni znana, na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.

(d) Vodja zrakoplova zagotovi, da:

1. natovarjanje zrakoplova poteka pod nadzorom usposobljenega osebja in
2. je prometni tovor skladičen s podatki, uporabljenimi za izračun mase in ravnotežja zrakoplova.

(e) Operator v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz točk (a) do (d). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.

SPO.POL.115 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – komercialne operacije z letali in helikopterji ter nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

(a) Operator pred vsakim letom ali vrsto letov določi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev, tako da omejitve zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:

1. registracijo in tip zrakoplova;
2. identifikacijo, številko in datum leta, kot je ustrezno;
3. ime vodje zrakoplova;
4. ime osebe, ki je pripravila dokument;
5. suho operativno maso in ustrezno CG zrakoplova;
6. maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje;
7. maso potrošnega materiala razen goriva, kot je ustrezno;
8. sestavne dele tovora;
9. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva;
10. lege CG zrakoplova, ki se uporabljajo, ter
11. mejne vrednosti mase in CG.

(b) Če se dokumentacija o masi in ravnotežju pripravlja z računalniško podprtimi sistemi za maso in ravnotežje, operator preveri celovitost izhodnih podatkov.

SPO.POL.116 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – milejše zahteve

Ne glede na SPO.POL.115(a)(5) lege CG morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor.

SPO.POL.120 Zmogljivost – splošno

Vodja zrakoplova uporablja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali aerodrome ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

SPO.POL.125 Omejitve vzletne mase – kompleksna letala na motorni pogon

Operator zagotovi, da:

(a) masa letala na začetku vzleta ne presega omejitev mase:

1. ob vzletu v skladu z zahtevami iz SPO.POL.130;
2. na poti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z zahtevami iz SPO.POL.135 in

3. ob pristanku v skladu z zahtevami iz SPO.POL.140,

pri čemer upošteva pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zrak;

- (b) masa na začetku vzleta nikoli ne presega največje vzletne mase iz AFM za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini aerodroma ali območja delovanja in, če se uporabijo kot merilo za določitev največje vzletne mase, katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram, ter
- (c) načrtovana masa ob predvidenem času pristanka na aerodromu ali območju delovanja predvidenega pristanka in na katerem koli nadomestnem namembnem aerodromu nikoli ne presega največje pristajalne mase iz AFM za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini navedenih aerodromov ali območij delovanja in, če se uporabijo kot merilo za določitev največje pristajalne mase, katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram.

SPO.POL.130 Vzlet – kompleksna letala na motorni pogon

(a) Pri določitvi največje vzletne mase vodja zrakoplova upošteva naslednje:

1. izračunana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
2. izračunani vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
3. enotna vrednost V1 se uporablja za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet, pri čemer je vrednost V1 navedena v AFM, in
4. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.

(b) Razen za letala, opremljena s turbopropelerskimi motorji in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj, mora v primeru odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotoviti, da letalo lahko:

1. prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja ali razpoložljive vzletno-pristajalne steze ali
2. nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti na ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Na zračni poti – en nedelujoči motor – kompleksna letala na motorni pogon

Vodja zrakoplova zagotovi, da pri odpovedi motorja na kateri koli točki zračne poti večmotorno letalo lahko nadaljuje let do ustreznega aerodroma ali območja delovanja in nikoli ne leti pod najmanjšo nadmorsko višino nad ovirami.

SPO.POL.140 Pristanek – kompleksna letala na motorni pogon

Vodja zrakoplova zagotovi, da na vsakem aerodromu ali območju delovanja, potem ko pot prileta preleti na varni razdalji nad vsemi ovirami, letalo lahko pristane in se zaustavi, vodno letalo pa ustrezno zmanjša hitrost v okviru razpoložljive pristajalne razdalje. Upoštevajo se odstopanja zaradi pričakovanih razlik v tehnikah za prilet in pristanek, če niso bila upoštevana že pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti.

SPO.POL.145 Merila za zmogljivost in delovanje – letala

Operator pri upravljanju letala na višini manj kot 150 m (500 ft) nad nenaseljenim območjem za operacije letal, ki v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta:

(a) določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja;

- (b) vzpostavi program usposabljanja za člane posadke in
- (c) zagotovi, da vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na zrakoplovu dobijo navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.

SPO.POL.146 Merila za zmogljivost in delovanje – helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova lahko zrakoplov upravlja nad naseljenimi območji, če:
 - 1. je helikopter certificiran v kategoriji A ali B in
 - 2. so sprejeti varnostni ukrepi, da bi se preprečilo nepotrebno ogrožanje oseb ali premoženja na tleh, ter če sta operacija in njen SOP odobrena.
- (b) Operator:
 - 1. določi operativne postopke za čim večje zmanjšanje posledic odpovedi motorja;
 - 2. vzpostavi program usposabljanja za člane posadke in
 - 3. zagotovi, da vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na zrakoplovu dobijo navodila o postopkih, ki jih je treba opraviti v primeru pristanka v sili.
- (c) Operator zagotovi, da vzletna in pristajalna masa ter masa pri lebdenju ne presežata najvišje mase, določene za:
 - 1. lebdenje brez talnega učinka (HOGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno nazivno močjo, ali
 - 2. če prevladajo razmere, v katerih HOGE ni mogoče vzpostaviti, masa helikopterja ne preseže največje mase, določene za lebdenje s talnim učinkom (HIGE) z vsemi delujočimi motorji, ki delujejo z ustrezno nazivno močjo, pod pogojem, da prevladujoče razmere dovoljujejo lebdenje s talnim učinkom pri najvišji določeni masi.

PODDEL D

INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA

ODDELEK 1

Letala

SPO.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
 - 1. jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta;
 - 2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.A.215;
 - 3. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.A.220 ali
 - 4. so vgrajeni na letalu.
- (b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - 1. rezervne varovalke;

2. samostojne prenosne svetilke;
 3. točni časomer;
 4. držalo za karte;
 5. komplete za prvo pomoč;
 6. opremo za preživetje in signaliziranje ter
 7. vodno sidro in opremo za privez.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali SPO.IDE.A.215 in SPO.IDE.A.220;
 2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti v primeru okvar ali napak.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, so razporejeni tako, da prikaze na njih zlahka vidi že s svojega mesta s kar najmanjšim odklikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij zrakoplova, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL), če je pripravljen;
- (b) je pristojni organ za kompleksna letala na motorni pogon in za katero koli letalo, ki se uporablja v komercialnih operacijah, odobril operatorja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali
- (c) ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

SPO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami razredov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

SPO.IDE.A.115 Operativne luči

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;

- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;
- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

SPO.IDE.A.120 Operacije VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

- (a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;
2. časa v urah, minutah in sekundah;
3. tlačne višine;
4. indicirane hitrosti;
5. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, in
6. zdrsa v primeru kompleksnih letal na motorni pogon.

- (b) Letala, ki se uporabljajo ponoči v VMC, so poleg opreme iz točke (a) opremljena še z:

1. napravami za merjenje in prikazovanje:

- (i) zavoja in zdrsa;
- (ii) položaja;
- (iii) navpične hitrosti in
- (iv) stabilizirane smeri;

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

- (c) Kompleksna letala na motorni pogon, ki se uporabljajo v VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega, so poleg opreme iz točk (a) in (b) opremljena še z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti, do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

- (d) Letala, ki se uporabljajo v pogojih, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, so poleg opreme iz točke (a) in (b) opremljena še z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

(e) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so letala opremljena z dodatnimi ločenimi napravami za prikazovanje:

1. tlačne višine;
2. indicirane hitrosti;
3. zdrsa ali zavoja in zdrsa, kot je ustrezno;
4. položaja, če je ustrezno;
5. navpične hitrosti, če je ustrezno;
6. stabilizirane smeri, če je ustrezno, in
7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno.

SPO.IDE.A.125 Operacije IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Letala, ki se uporabljajo po IFR, so opremljena z:

(a) napravami za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;
2. časa v urah, minutah in sekundah;
3. tlačne višine;
4. indicirane hitrosti;
5. navpične hitrosti;
6. zavoja in zdrsa;
7. položaja;
8. stabilizirane smeri;
9. temperature zunanjega zraka in
10. Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:

1. tlačne višine;
2. indicirane hitrosti;
3. navpične hitrosti;

4. zavoja in zdrsa;
 5. položaja;
 6. stabilizirane smeri in
 7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno;
- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točk (a)(4) in (c)(2), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve, ter
- (e) kompleksna letala na motorni pogon morajo biti, kadar se uporabljajo po IFR, poleg opreme iz točk (a), (b), (c) in (d) opremljena še z:
1. nadomestnim virom statičnega tlaka;
 2. držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki se za nočne operacije lahko osvetli;
 3. drugo ločeno napravo za merjenje in prikazovanje višine, razen če je že vgrajena za namene točke (e)(1), in
 4. preskrbo z električno energijo v sili, neodvisno od glavnega sistema za proizvodnjo električne energije, za delovanje in osvetlitev sistema za prikaz položaja za najmanj 30 minut. Preskrba z električno energijo v sili začne samodejno delovati po popolnem izpadu glavnega sistema za proizvodnjo električne energije, na instrumentu pa se jasno prikaže, da se kazalnik položaja uporablja z zasilno energijo.

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije IFR z enim pilotom

Kompleksna letala na motorni pogon, ki se uporabljajo po IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

SPO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)

Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali MOPSC nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

- (a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti (CofA) prvič izdano po 1. januarju 2011, ali
- (b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

SPO.IDE.A.131 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)

Razen če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z MCTOM nad 5 700 kg opremljena s sistemom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer – kompleksna letala na motorni pogon

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se taka letala uporabljajo ponoči ali v IMC na območjih, na katerih se na zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

- (a) letala s kabino pod tlakom;

(b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z MCTOM nad 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi – kompleksna letala na motorni pogon

(a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

SPO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

SPO.IDE.A.140 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Naslednja letala so opremljena s CVR:

1. letala z MCTOM nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, in

2. letala z MCTOM nad 2 250 kg:

(i) certificirana za delovanje s posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;

(ii) opremljena z enim ali več turboreaktivnimi motorji ali več kot enim turbopropellerskim motorjem in

(iii) za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 2016 ali pozneje.

(b) CVR je sposoben shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.

(c) CVR s časovno referenco zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi iz vseh usmerjenih mikrofonov in masknih mikrofonov v uporabi, ter

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih ali priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(d) CVR samodejno začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.

(e) Poleg zahtev iz odstavka (d) CVR, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.

(f) CVR ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.A.145 Zapisovalnik podatkov o letenju

- (a) Letala z MCTOM nad 5 700 kg in za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljena s FDR, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov ter za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) FDR zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) FDR začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) FDR ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.A.150 Zapisovanje podatkovnih zvez

- (a) Letala, za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljena s CVR, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
 - 1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili ATS letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
 - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
 - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom;
 - (iii) obravnavani nadzor;
 - (iv) informacije o letenju;
 - (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema, in
 - (vii) slikovni zapis podatkov, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;
 - 2. informacije, ki omogočajo korelacijo z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze in se hranijo ločeno od letala, in
 - 3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
- (c) Zapisovalnik hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v SPO.IDE.A.140 določeno za CVR.
- (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

- (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) SPO.IDE.A.140 navedene za začetek in konec delovanja CVR.

SPO.IDE.A.155 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letenju in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za CVR in FDR je mogoče doseči z:

- (a) enim kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letenju in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno s CVR ali FDR, ali
- (b) dvema kombiniranim zapisovalnikoma podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.

SPO.IDE.A.160 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

Letala so opremljena:

- (a) s sedeži ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na zrakoplovu;
- (b) z varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi napravami za vsako mesto;
- (c) za letala, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z enotočkovnim odpenjanjem na vseh sedežih letalske posadke;
- (d) za kompleksna letala na motorni pogon z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z enotočkovnim odpenjanjem in vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:

1. na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža ter
2. na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabini.

SPO.IDE.A.165 Komplet za prvo pomoč

- (a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč.
- (b) Kompleti za prvo pomoč:

1. so zlahka dostopni za uporabo in
2. se stalno obnavljajo.

SPO.IDE.A.170 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom

- (a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo najmanj za:
1. vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;
 2. vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v pilotski kabini in prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft;

3. vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v pilotski kabini in prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft, ter
4. najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali se uporabljajo pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

(c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so poleg tega opremljena z:

1. napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka in
2. v primeru kompleksnih letal na motorni pogon, maskami za člane letalske posadke, ki se lahko hitro nadenejo.

SPO.IDE.A.175 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

- (a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
 1. vseh članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
 2. vseh oseb na letalu za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.
- (c) Ne glede na točko (b) se lahko krajše poti določenega trajanja v višini med 13 000 ft in 16 000 ft opravljajo brez zalog kisika v skladu s SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Ročni gasilni aparati

- (a) Letala, razen motornih jadralnih letal (TMG) in letal ELA1, so opremljena z najmanj enim ročnim gasilnim aparatom:
 1. v pilotski kabini in
 2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

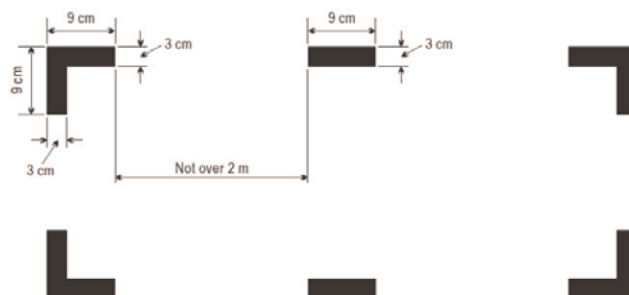
SPO.IDE.A.181 Sekire in lomilke

Letala z MCTOM nad 5 700 kg so opremljena z najmanj eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.

SPO.IDE.A.185 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s sliko 1.

Slika 1

Označitev točk prodora**SPO.IDEA.A.190 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)**

(a) Letala so opremljena z:

1. ELT katere koli vrste, če jim je bilo individualno CofA prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;
2. samodejnim ELT, če jim je bilo individualno CofA prvič izdano po 1. juliju 2008, ali
3. ELT za preživele ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo, če so certificirana za največje število potniških sedežev šest ali manj.

(b) ELT katere koli vrste in PLB so zmožni hkrati oddajati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.IDEA.A.195 Leti nad vodo

(a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta:

1. enomotorna kopenska letala, če:

(i) letijo nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot jo je mogoče prejadрати, ali

(ii) vzletajo ali pristajajo na aerodromu ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi;

2. vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, in

3. letala, ki se uporabljajo na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj.

(b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:

1. vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, in

2. opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

(d) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, da lahko sprejmejo vse osebe na letalu in ki so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, ter

3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

SPO.IDE.A.200 Oprema za preživetje

(a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s:

1. signalno opremo za oddajanje signalov v sili;

2. najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele in

3. dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.

(b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz točke (a)(3), če letalo:

1. ostane na razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevna, ki ustreza:

(i) 120 minutam letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri odpovedi ključnega motorja ali motorjev na kateri koli točki zračne poti ali načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do aerodroma, ali

(ii) 30 minutam letenja pri potovalni hitrosti za vsa druga letala, ali

2. največ 90 minutam letenja pri potovalni hitrosti od območja, primerne za pristanek v sili, za letala, certificirana v skladu z veljavnim plovnostnim standardom.

SPO.IDE.A.205 Individualna zaščitna oprema

Vsaka oseba na zrakoplovu nosi individualno zaščitno opremo, ki je primerna za vrsto operacije, ki se izvaja.

SPO.IDE.A.210 Slušalke

(a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke, ki opravlja svoje delo na dodeljenem mestu v pilotski kabini.

(b) Letala, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

SPO.IDE.A.215 Radiokomunikacijska oprema

(a) Letala, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:

1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
2. kadar koli med letom prejemajo meteorološke informacije;
3. kadar koli med letom izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določi ustrezní organ, ter
4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

(b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj ločene do te mere, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

SPO.IDE.A.220 Navigacijska oprema

(a) Letala so opremljena z navigacijsko opremo, ki jim omogoča izvedbo leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru odpovedi enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v IMC, so opremljena z ustrežno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema zagotavlja tako vodenje za vsak aerodrom, na katerem je predviden pristanek v IMC, in vse določene nadomestne aerodrome.

SPO.IDE.A.225 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

ODDELEK 2**Helikopterji****SPO.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno**

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta;
2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.H.215;
3. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.H.220 ali
4. so vgrajeni na helikopterju.

- (b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojno prenosno svetilko;
 2. točni časomer;
 3. držalo za karte;
 4. komplet za prvo pomoč;
 5. opremo za preživetje in signaliziranje ter
 6. vodno sidro in opremo za privez.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali SPO.IDE.H.215 in SPO.IDE.H.220 ter
 2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti v primeru okvar ali napak.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, so razporejeni tako, da prikaze na njih zlahka vidi že s svojega mesta s kar najmanjšim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL), če je pripravljen;
- (b) je pristojni organ za kompleksne helikoptere na motorni pogon in za kateri koli helikopter, ki se uporablja v komercialnih operacijah, odobril operatorja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL), ali
- (c) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

SPO.IDE.H.115 Operativne luči

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;

- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;
- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z Mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

SPO.IDE.H.120 Operacije VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po VFR, so opremljeni z napravami za merjenje in prikazovanje:
 - 1. magnetne smeri;
 - 2. časa v urah, minutah in sekundah;
 - 3. tlačne višine;
 - 4. indicirane hitrosti in
 - 5. zdrs.
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega, so poleg opreme iz točke (a) opremljeni še z:
 - 1. napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (i) položaja;
 - (ii) navpične hitrosti in
 - (iii) stabilizirane smeri;
 - 2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in
 - 3. kompleksni helikopterji na motorni pogon z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije in zaledenitve.
- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko jih ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, so poleg opreme iz točke (a) in (b) opremljeni še z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (d) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so helikopterji opremljeni z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
 - 1. tlačne višine;

2. indicirane hitrosti;
3. zdrs;
4. položaja, če je ustrezno;
5. navpične hitrosti, če je ustrezno, in
6. stabilizirane smeri, če je ustrezno.

SPO.IDE.H.125 Operacije po IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR, so opremljeni z:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

1. magnetne smeri;
2. časa v urah, minutah in sekundah;
3. tlačne višine;
4. indicirane hitrosti;
5. navpične hitrosti;
6. zdrs;
7. položaja;
8. stabilizirane smeri in
9. temperature zunanjega zraka;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;

(c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za prikazovanje:

1. tlačne višine;
2. indicirane hitrosti;
3. navpične hitrosti;
4. zdrs;
5. položaja in
6. stabilizirane smeri;

(d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točk (a)(4) in (c)(2), do katerih bi lahko prišlo zaradi kondenzacije ali zaledenitve;

(e) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot instrumentom v pripravljenosti ter

(f) za kompleksne helikopterje na motorni pogon:

1. nadomestnim virom statičnega tlaka in

2. držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki se za nočne operacije lahko osvetli.

SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po IFR

Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

SPO.IDE.H.132 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če najnovejša vremenska poročila kažejo, da se na predvideni zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi – kompleksni helikopterji na motorni pogon

(a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.

(b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

SPO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterji, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

SPO.IDE.H.140 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

(a) Helikopterji z MCTOM nad 7 000 kg in za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni s CVR.

(b) CVR lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.

(c) CVR s časovno referenco zapisuje:

1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;

2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;

3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitvev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofонов posadke, ter

4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih ali priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

(d) CVR samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.

- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) CVR, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) CVR ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.H.145 Zapisovalnik podatkov o letenju

- (a) Helikopterji z MCTOM nad 3 175 kg in za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni s FDR, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov ter za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) FDR zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja helikopterja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) FDR začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se helikopter lahko premika s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) FDR ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

SPO.IDE.H.150 Zapisovanje podatkovnih zvez

- (a) Helikopterji, za katere je bilo individualno CofA prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni s CVR, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
 - 1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili ATS helikopterju in sporočili, poslanimi s helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
 - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
 - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom;
 - (iii) usmerjeni nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema, in
 - (vii) slikovni zapis podatkov, kolikor je mogoče glede na strukturo sistema;
 - 2. informacije, ki omogočajo korelacijo z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja, in
 - 3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.

- (c) Zapisovalnik hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v SPO.IDE.H.140 določeno za CVR.
- (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
- (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) SPO.IDE.H.140 navedene za začetek in konec delovanja CVR.

SPO.IDE.H.155 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za CVR in FDR je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.

SPO.IDE.H.160 Sedeži, sedežni varnostni pasovi in zadrževalni sistemi

- (a) Helikopterji so opremljeni:
 - 1. s sedeži ali mesti za vse člane posadke ali strokovnjake za nalogo na zrakoplovu;
 - 2. z varnostnim pasom na vsakem sedežu in zadrževalnimi napravami za vsako mesto;
 - 3. za helikopterje, za katere je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2012, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež in
 - 4. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

SPO.IDE.H.165 Komplet za prvo pomoč

- (a) Helikopterji so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Kompleti za prvo pomoč:

- 1. so zlahka dostopni za uporabo in
- 2. se stalno obnavljajo.

SPO.IDE.H.175 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

- (a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
 - 1. vseh članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
 - 2. vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

- (c) Ne glede na točko (b) se lahko krajše poti določenega trajanja v višini med 13 000 ft in 16 000 ft opravljajo brez zaloga kisika v skladu s SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Ročni gasilni aparati

- (a) Helikopterji, razen helikopterjev ELA2, so opremljeni z najmanj enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in
2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

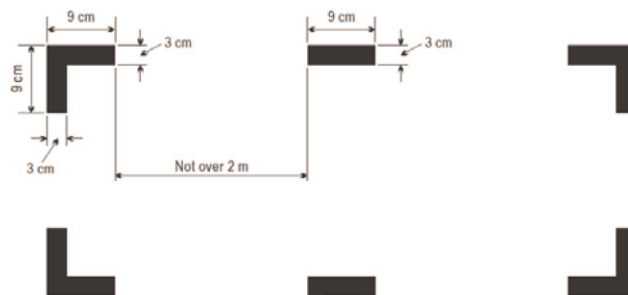
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

SPO.IDE.H.185 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v zrakoplov v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s sliko 1.

Slika 1

Označitev točk prodora



SPO.IDE.H.190 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni s:

1. samodejnim ELT in
2. enim ELT za preživele (ELT(S)) v rešilnem čolnu ali na rešilnem jopiču, če se helikopter uporablja na razdalji od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.

- (b) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni z ELT(S) ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo.

- (c) ELT katere koli vrste in PLB so zmožni hkrati oddajati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Leti nad vodo – helikopterji, ki niso kompleksni helikopterji na motorni pogon

- (a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta, če:

1. se uporabljajo pri letenju nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, ali

2. se uporabljajo pri letenju nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali
3. se uporabljajo pri vzletanju ali pristajanju na aerodromu/območju delovanja, kjer vzletna ali priletna pot poteka nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vodja helikopterja, ki se uporablja nad vodo na razdalji od kopnega, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na helikopterju:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;
2. dovolj rešilnih čolnov, da lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju, in ki so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in
3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

(d) Vodja helikopterja ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič iz točke (a).

SPO.IDE.H.197 Rešilni jopiči – kompleksni helikopterji na motorni pogon

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali mesta, če:

1. se uporabljajo pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let;
2. se uporabljajo pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, ali
3. vzletajo ali pristajajo na aerodromu ali območju delovanja, kjer vzletna ali priletna pot poteka nad vodo tako, da bi bilo v primeru nesreče morda treba zasilno pristati na vodi.

(b) Vsak rešilni jopič je opremljen z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

SPO.IDE.H.198 Obleka za preživetje – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Vsaka oseba na helikopterju ima na sebi obleko za preživetje:

(a) pri letih nad vodo v podporo operacijam na morju in oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, in če:

1. vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C, ali
2. predvideni čas reševanja presega predvideni čas preživetja, ali

(b) če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:

1. pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo ali razdaljo za varen pristanev v sili, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in
2. vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Rešilni čolni, ELT za preživele in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo:

- (a) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali
- (b) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja, so opremljeni z:
 1. najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;
 2. najmanj enim ELT za preživele (ELT(S)) za vsak zahtevani rešilni čoln in
 3. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

SPO.IDE.H.200 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s:

- (a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;
- (b) najmanj enim ELT za preživele (ELT(S)) in
- (c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

SPO.IDE.H.201 Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju – kompleksni helikopterji na motorni pogon

Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije na morju na neprijaznem morskem območju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (a) Če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodji zrakoplova, kažejo, da bo temperatura morja med letom pod 10 °C, ali če predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja ali če se načrtuje nočno izvajanje leta, imajo vsi člani posadke in strokovnjaki za nalogo na helikopterju na sebi obleko za preživetje.
- (b) Vsi rešilni čolni, ki so na helikopterju v skladu s SPO.IDE.H.199, so nameščeni tako, da so uporabni v razmerah na morju, v katerih so bile ocenjene lastnosti helikopterja pri pristanku v sili na vodi ter njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem, zaradi izpolnitve zahtev za certifikacijo glede pristanka v sili na vodi.
- (c) Helikopter je opremljen s sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja.

- (d) Vsi izhodi v sili, vključno z izhodi v sili za posadko, in njihove naprave za odpiranje so vidno označeni za vodenje oseb na helikopterju, ki uporabljajo izhode pri dnevni svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne in kabina potopi.
- (e) Vsa vrata, ki jih ni mogoče odvreči in so označena kot izhodi v sili pri pristanku v sili na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh razmerah na morju, vse do najzahtevnejših, ki jih je treba oceniti za pristanek v sili na vodi in plovnost.
- (f) Vsa vrata, okna in druge odprtine v prostoru za potnike, ki so bili ocenjeni za ustrezne za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v nevarnosti.
- (g) Rešilni jopiči se nosijo ves čas, razen če nima strokovnjak za nalogo ali član posadke, za katerega je rešilni jopič namenjen, na sebi integrirano obleko za preživetje, ki izpolnjuje skupne zahteve za obleko za preživetje in rešilni jopič

SPO.IDE.H.202 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni z:

- (a) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, ter
- (b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz Mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

SPO.IDE.H.203 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi

Kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, in drugi helikopterji, razen kompleksnih helikopterjev na motorni pogon, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 50 NM, so:

- (a) projektirani za pristanek na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo;
- (b) certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo ali
- (c) opremljeni z reševalno opremo za plovbo.

SPO.IDE.H.205 Individualna zaščitna oprema

Vsaka oseba na zrakoplovu nosi individualno zaščitno opremo, ki je primerna za vrsto operacije, ki se izvaja.

SPO.IDE.H.210 Slušalke

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, je helikopter opremljen s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilu vsakega zahtevanega pilota, člana posadke in/ali strokovnjaka za nalogo na njegovem dodeljenem mestu.

SPO.IDE.H.215 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo po IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:
 1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
 2. sprejemajo meteorološke informacije;

3. kadar koli med letom izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določi ustrezeni organ, ter
 4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.
- (b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj ločene do te mere, da okvara ene ne povzroči okvare druge.
- (c) Če se zahteva radiokomunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz SPO.IDE.H.135, in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

SPO.IDE.H.220 Navigacijska oprema

- (a) Helikopterji so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča izvedbo leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

- (b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru odpovedi enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v IMC, so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema zagotavlja tako vodenje za vsak aerodrom, na katerem je predviden pristanek v IMC, in vse določene nadomestne aerodrome.

SPO.IDE.H.225 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

ODDELEK 3

Jadralna letala

SPO.IDE.S.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
1. jih uporablja letalska posadka za nadzor poti leta;
 2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.S.145;
 3. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.S.150 ali
 4. so vgrajeni na jadralnem letalu.
- (b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojno prenosno svetilko;

2. točni časomer in
 3. opremo za preživetje in signaliziranje.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008; in
 2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost jadralnega letala, niti v primeru okvar ali napak.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij jadralnega letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se jadralno uporablja v skladu z MEL, če je določen, ali
- (b) ima jadralno letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

SPO.IDE.S.115 Operacije po VFR – instrumenti za letenje in navigacijo

(a) Jadralna letala, ki se uporabljajo podnevi po VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:

1. pri jadralnih letalih z motorjem, magnetne smeri;
2. časa v urah, minutah in sekundah;
3. tlačne višine in
4. indicirane hitrosti.

(b) Jadralna letala, ki se uporabljajo v razmerah, ko jadralnega letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naprave za merjenje in prikazovanje:

1. navpične hitrosti;
2. položaja ali zavoja in zdrsa ter
3. magnetne smeri.

SPO.IDE.S.120 Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo

Jadralna letala, ki se uporabljajo za letenje v oblakih, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:

- (a) magnetne smeri;

- (b) časa v urah, minutah in sekundah;
- (c) tlačne višine;
- (d) indicirane hitrosti;
- (e) navpične hitrosti in
- (f) položaja ali zavoja in zdrsa.

SPO.IDE.S.125 Sedeži in zadrževalni sistemi

(a) Jadralna letala so opremljena s:

1. sedežem za vsako osebo na jadralnem letalu in
2. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih v skladu z AFM.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

SPO.IDE.S.130 Dodatni kisik

Jadralna letala, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, in
- (b) vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Leti nad vodo

Vodja jadralnega letala, ki se uporablja nad vodo, ugotovi tveganja za preživele iz jadralnega letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na jadralnem letalu:

- (a) rešilni jopiči ali enakovredna individualna oprema za zasilni pristanek na vodi za vse osebe na jadralnem letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo in je zmožen hkrati oddajati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, ter
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili pri izvajanju leta:
 1. nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki je ni mogoče prejadрати, ali
 2. kjer vzletna ali priletna pot poteka nad vodo tako, da bi bilo v primeru nesreče lahko treba zasilno pristati na vodi.

SPO.IDE.S.140 Oprema za preživetje

Jadralna letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebno zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

SPO.IDE.S.145 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami ali na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

SPO.IDE.S.150 Navigacijska oprema

Jadralna letala so opremljena s kakršno koli navigacijsko opremo, ki jim omogoča izvedbo leta v skladu z:

- (a) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
- (b) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

SPO.IDE.S.155 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena s sekundarnim nadzornim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

ODDELEK 4**Baloni****SPO.IDE.B.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
1. jih uporablja letalska posadka za določitev poti leta;
 2. se uporabljajo za doseganje skladnosti s SPO.IDE.B.145 ali
 3. so vgrajeni na balonu.
- (b) Za naslednje kose opreme, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojno prenosno svetilko;
 2. točni časomer;
 3. komplet za prvo pomoč in
 4. opremo za preživetje in signaliziranje.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in
 2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost balona, niti v primeru okvar ali napak.

- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

SPO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij balona, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje, razen če:

- (a) se balon uporablja v skladu z MEL, če je določen, ali
- (b) ima balon dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

SPO.IDE.B.110 Operativne luči

Baloni, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni z:

- (a) lučmi proti trčenju;
- (b) napravo za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje balona;
- (c) samostojno prenosno svetilko.

SPO.IDE.B.115 Operacije po VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Baloni, ki se uporabljajo podnevi po VFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za prikazovanje smeri zanosa in
- (b) napravami za merjenje in prikazovanje:
1. časa v urah, minutah in sekundah;
 2. navpične hitrosti, če se to zahteva v skladu z AFM, in
 3. tlačne višine, če se zahteva v skladu z AFM, zahtevami za zračni prostor ali če je treba višino nadzorovati zaradi uporabe kisika.

SPO.IDE.B.120 Komplet za prvo pomoč

- (a) Baloni so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Kompleti za prvo pomoč:
1. so zlahka dostopni za uporabo in
 2. se stalno obnavljajo.

SPO.IDE.B.121 Dodatni kisik

Baloni, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, ter

(b) vseh članov posadke in strokovnjakov za nalogo za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Ročni gasilni aparati

Toplozračni baloni so opremljeni z najmanj enim ročnim gasilnim aparatom, če tako zahtevajo veljavne certifikacijske specifikacije.

SPO.IDE.B.130 Leti nad vodo

Vodja balona, ki se uporablja nad vodo, ugotovi tveganja za preživele iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na balonu:

- (a) rešilni jopiči za vse osebe na balonu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega mesta;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali strokovnjak za nalogo in je zmožen hkrati oddati na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, ter
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili.

SPO.IDE.B.135 Oprema za preživetje

Baloni, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

SPO.IDE.B.140 Razna oprema

Baloni so opremljeni z varovalnimi rokavicami za vse člane posadke.

(a) Toplozračni baloni so opremljeni z:

1. nadomestnim virom vžiga;
2. napravo za merjenje in prikazovanje količine goriva;
3. požarno odejo ali pregrinjalom, odpornim proti ognju, ter
4. najmanj 25 m dolgo vrvjo z utežjo.

(b) Plinski baloni so opremljeni z:

1. nožem in
2. najmanj 20 m dolgo vrvjo z utežjo, ki je narejena iz naravnih vlaken ali elektrostatičnega prevodnega materiala.

SPO.IDE.B.145 Radiokomunikacijska oprema

(a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami ali na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.

- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

SPO.IDE.B.150 Radarski odzivnik

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

PODDEL E

POSEBNE ZAHTEVE

ODDELEK 1

Helikopterske operacije z obešenim tovorom (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za HESLO določajo:

- (a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;
- (b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
- (c) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
- (d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
- (e) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja operacij HESLO;
- (f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

SPO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za HESLO

Helikopter je opremljen vsaj z:

- (a) enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja(-ev)/tovora, in
- (b) eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.

SPO.SPEC.HESLO.110 Prevoz nevarnega blaga

Operator, ki prevažata nevarno blago na ali iz krajev brez osebja ali oddaljenih lokacij, poda vlogo pristojnemu organu za izjemo od določb Tehničnih navodil, če te ne bodo skladne z zahtevami, ki so določene v navedenih navodilih.

ODDELEK 2

Operacije s človeškim zunanjim tovorom (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za HEC določajo:

- (a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;
- (b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;

- (c) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
- (d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
- (e) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja operacij HEC;
- (f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

SPO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za HEC

- (a) Helikopterji so opremljeni z:
 - 1. opremo za operacije dviganja ali kavljem za tovor;
 - 2. enim varnostnim ogledalom za tovor ali drugimi pripomočki, ki omogočajo vidljivost kavlja, in
 - 3. eno tehtnico za tovor, razen če so na voljo druge metode določanja teže tovora.
- (b) Za namestitev vse opreme za dviganje in kavljev za tovor ter vse naknadne spremembe je treba pridobiti odobritev plovnosti, ki ustreza predvideni funkciji.

ODDELEK 3

Padalske operacije (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardni operativni postopki

Standardni operativni postopki za PAR določajo:

- (a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;
- (b) sestavo posadke in zahteve glede izkušnosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
- (c) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
- (d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
- (e) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja padalskih operacij;
- (f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

SPO.SPEC.PAR.105 Prevoz članov posadke in strokovnjakov za nalogo

Zahteve glede odgovornosti strokovnjakov za nalogo iz SPO.GEN.106(c) ne veljajo za strokovnjake za nalogo, ki izvajajo skoke s padalom.

SPO.SPEC.PAR.110 Sedeži

Ne glede na SPO.IDE.A.160(a) in SPO.IDE.H.160(a)(1) se lahko kot sedež uporabijo tla zrakoplova, če so na voljo sredstva, ki se jih strokovnjak za nalogo lahko oprime ali s katerimi se lahko priveže.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Ne glede na SPO.OP.195(a) zahteva glede uporabe dodatnega kisika ne velja za člane posadke, razen za vodjo zrakoplova, in strokovnjake za nalogo, ki izvajajo dolžnosti, ki so bistvene za specializirano nalogo, kadar višina kabine:

- (a) preseže 13 000 ft za največ 6 minut;
- (b) preseže 15 000 ft za največ 3 minute.

SPO.SPEC.PAR.120 Leti nad vodo

Vodja balona, ki se uporablja nad vodo, pri prevozu več kot 6 oseb ugotovi tveganja za preživele iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na balonu oddajnik signala na kraju nesreče (ELT), ki lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Sprostitev nevarnega blaga

Ne glede na SPO.GEN.155 lahko padalci zapustijo zrakoplov v primeru padalskih predstav nad gosto naseljenimi mesti, kraji ali naselji ali nad zbirališči ljudi na prostem, pri čemer morajo imeti pri sebi naprave za puščanje dimnih sledi, slednje pa morajo biti proizvedene za ta namen.

ODDELEK 4**Akrobatski leti (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Standardni operativni postopki**

Standardni operativni postopki za ABF določajo:

- (a) opremo, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v MEL, če je ustrezno;
- (b) sestavo posadke in zahteve glede izkušenosti, ki veljajo za člane posadke in strokovnjake za nalogo;
- (c) ustrezno usposabljanje za člane posadke in strokovnjake za nalogo, da bi lahko opravili svojo nalogo, ter osebe, ki bodo izvajale ta usposabljanja članov posadke in strokovnjakov za nalogo, in njihovo usposobljenost;
- (d) odgovornosti in dolžnosti članov posadke in strokovnjakov za nalogo;
- (e) merila zmogljivosti, ki jih je treba izpolniti za namen izvajanja akrobatskih letov;
- (f) postopke v običajnih, neobičajnih in izrednih razmerah.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

Naslednji dokumenti iz SPO.GEN.140(a) se za akrobatske lete ne zahtevajo:

- (a) podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;
- (b) najnovejše in ustrezne letalske navigacijske karte za zračno pot/območje predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;
- (c) informacije o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrežni in prestreženi zrakoplovi, ter
- (d) informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta.

SPO.SPEC.ABF.115 Oprema

Naslednje zahteve glede opreme za akrobatske lete ne veljajo:

- (a) zahteve v zvezi s kompleti za prvo pomoč iz SPO.IDE.A.165 in SPO.IDE.H.165;
 - (b) zahteve v zvezi z ročnimi gasilnimi aparati iz SPO.IDE.A.180 in SPO.IDE.H.180 ter
 - (c) zahteve glede oddajnikov signala na kraju nesreče ali osebnih označevalcev iz SPO.IDE.A.190 in SPO.IDE.H.190.“
-