

Uradni list

Evropske unije

L 254

Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 51

20. september 2008

Vsebina

I Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna

UREDBE

Komisija

- ★ Uredba Komisije (ES) št. 859/2008 z dne 20. avgusta 2008 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z letali

1

Cena: 38 EUR

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje. Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

OPOMBA BRALCU

Institucije so se odločile, da v svojih besedilih ne bodo več navajale zadnje spremembe navedenih besedil.

Če ni navedeno drugače, se akti iz objavljenih besedil sklicujejo na akte v trenutno veljavni različici.

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (ES) št. 859/2008

z dne 20. avgusta 2008

o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z letali

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva ⁽¹⁾ ter zlasti člena 11(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (EGS) št. 3922/91 določa, da Komisija sprejme spremembe skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov iz Priloge III k navedeni uredbi, ki so potrebne zaradi znanstvenega in tehničnega napredka.

(2) Priloga III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 temelji na usklajenih predpisih, ki so jih sprejeli Združeni letalski organi (JAA), imenovani Skupni letalski predpisi za komercialni zračni prevoz (z letali) (JAR-OPS 1).

(3) Priloga III je bila posodobljena z Uredbo (ES) št. 8/2008 ⁽²⁾, da bi bile v njej upoštewane spremembe predpisov JAR-OPS od 1. januarja 2005 (spremembe od 9 do 12), in sicer pred datumom, ko bo navedena priloga začela veljati (16. julija 2008).

(4) Na podlagi dodatnega dela Evropske agencije za varnost v letalstvu in do sprejetja izvedbenih predpisov iz Uredbe (ES) št. 8/2008 je treba navedeno prilogo znova spremeniti, da se vključijo nekateri podrobni tehnični in operativni predpisi v zvezi z najpomembnejšimi varnostnimi elementi navedene priloge.

(5) Te nove predpise je treba nemudoma izvajati. Vendar industrija in organi potrebujejo pripravljalno obdobje za izvedbo zapletenih določb, povezanih z operacijami pri zmanjšani vidljivosti in usposabljanjem kabinskega osebja.

(6) Prilogo III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 je treba zato ustrezno spremeniti.

(7) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za varnost zračnega prometa, ustanovljenega s členom 12 Uredbe (EGS) št. 3922/91 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga III k Uredbi Sveta (EGS) št. 3922/1991 se nadomesti s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

⁽¹⁾ UL L 373, 31.12.1991, str. 4.

⁽²⁾ UL L 10, 12.1.2008, str. 1.

1. Ta uredba začne veljati na dan objave v Uradnem listu Evropske unije.

2. Določbe Priloge k tej uredbi v zvezi z OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, Dodatkom 1 k OPS 1.1005, Dodatkom 1 k OPS 1.1010, Dodatkom 1 k OPS 1.1015 in Dodatkom 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 se uporabljajo od 16. julija 2009.

3. Določbe Priloge k tej uredbi v zvezi z OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455, OPS 1.460,

Dodatkom 1 k OPS 1.430, Dodatkom 1 k OPS 1.440, Dodatkom 1 k OPS 1.450 in Dodatkom 1 k OPS 1.455 se uporabljajo od 16. julija 2011.

4. Dokler se ne začno uporabljati določbe iz odstavkov 2 in 3, še naprej veljajo ustrezne določbe Priloge k Uredbi (ES) št. 8/2008.

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

V Bruslju, 20. avgusta 2008

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

PRILOGA

„PRILOGA III

Skupni tehnični predpisi in upravni postopki, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z zrakoplovom

OPS 1: Komercialni zračni prevoz (z letali)

Vsebina (Splošni pregled)

PODDEL A	—	Uporaba in opredelitev pojmov
PODDEL B	—	Splošno
PODDEL C	—	Certificiranje in nadzorovanje operatorjev
PODDEL D	—	Operativni postopki
PODDEL E	—	Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti
PODDEL F	—	Zmogljivosti – Splošno
PODDEL G	—	Zmogljivosti razreda A
PODDEL H	—	Zmogljivosti razreda B
PODDEL I	—	Zmogljivosti razreda C
PODDEL J	—	Masa in ravnotežje
PODDEL K	—	Instrumenti in oprema
PODDEL L	—	Komunikacijska in navigacijska oprema
PODDEL M	—	Vzdrževanje letal
PODDEL N	—	Letalska posadka
PODDEL O	—	Kabinsko osebje
PODDEL P	—	Priročniki, dnevniki in zapisi o letenju
PODDEL Q	—	Omejitve letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevani počitek
PODDEL R	—	Zračni prevoz nevarnega blaga
PODDEL S	—	Varovanje

PODDEL A

UPORABA IN OPREDELITEV POJMOV

OPS 1.001

Uporaba

V delu 1 OPS so predpisane zahteve, ki jih mora upoštevati pri uporabi vseh civilnih letal za komercialni zračni prevoz vsak operator z glavnim krajem poslovanja in sedežem, če ga ima, v državi članici, v nadaljnjem besedilu ‚operator‘. OPS 1 se ne uporablja:

1. za letala, ki se uporabljajo v vojaške, carinske in policijske namene; niti
2. za lete za spuščanje padal ali gašenje požara in s tem povezane dostavne in povratne lete, na katerih se prevažajo osebe, ki se ponavadi prevažajo pri spuščanju padal ali gašenju požara; niti
3. za lete, ki se izvajajo tik pred, med ali takoj po izvajanju del v zraku, če so ti leti povezani s temi deli v zraku in če se na njih prevažajo, brez upoštevanja članov posadke, največ šest oseb, nujno potrebnih za izvajanje del v zraku.

OPS 1.003

Opredelitev pojmov

(a) V tej prilogi:

1. ‚Sprejet/Sprejemljiv‘ pomeni, da Organ ne nasprotuje njegovi primernosti za predvideni namen.
2. ‚Odobren (s strani Organa)‘ pomeni, da je (Organ) dokumentiral njegovo primernost za predvideni namen.
3. ‚Glavni seznam minimalne opreme (MMEL)‘ pomeni glavni seznam (vključno z uvodom), ki ustreza tipu zrakoplova, v katerem so določeni instrumenti, deli opreme ali funkcije, ki lahko med zagotavljanjem predvidene varnostne ravni iz veljavnih specifikacij za certificiranje plovnosti začasno ne delujejo, bodisi zato ker niso več potrebni glede na njihovo notranjo zasnovano in/ali zaradi določenih operativnih in vzdrževalnih postopkov, pogojev in omejitev, in je v skladu z veljavnimi postopki za stalno plovnost.
4. ‚Seznam minimalne opreme (MEL)‘ pomeni seznam (vključno z uvodom), v katerem so za uporabo zrakoplova v določenih okoliščinah predvideni posebni instrumenti, deli opreme ali funkcije, ki na začetku leta ne delujejo. Seznam pripravi operator za svoj določeni zrakoplov, pri čemer upošteva svojo opredelitev zrakoplova ter ustrezne operativne pogoje in pogoje vzdrževanja v skladu s postopkom, odobrenim s strani Organa.

(b) Del M in del 145, na katera se sklicuje ta priloga, sta iz Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ UL L 315, 28.11.2003, str. 1.

PODDEL B

SPLOŠNO

OPS 1.005

Splošno

- (a) Operator lahko uporablja letalo za komercialni zračni prevoz samo v skladu z delom 1 OPS. Blažje zahteve za uporabo letal zmogljivosti razreda B so v Prilogi 1 k OPS 1.005(a).
- (b) Operator za letala, ki jih uporablja za komercialni zračni prevoz, upošteva veljavne plovnostne zahteve.
- (c) Vsa letala se uporabljajo v skladu s pogoji iz njihovih spričeval o plovnosti in v okviru odobrenih omejitev iz njihovih letalskih priročnikov letal.
- (d) Vse naprave za poučevanje letenja (STD), kot so simulatorji letenja ali naprave za usposabljanje za letenje (FTD), ki nadomeščajo letalo pri usposabljanju in/ali preverjanju, morajo izpolnjevati zahteve, ki veljajo za naprave za usposabljanje. Operator, ki namerava uporabljati takšen STD, mora pridobiti dovoljenje Organa.

OPS 1.020

Zakoni, drugi predpisi in postopki – Odgovornosti operatorja

Operator mora zagotoviti:

- 1. da se vsi zaposleni zavedajo, da morajo upoštevati zakone, druge predpise in postopke tistih držav, v katerih se izvajajo leti, ki se nanašajo na opravljanje njihovih nalog, in
- 2. da so vsi člani posadke seznanjeni z zakoni, drugimi predpisi in postopki, ki se nanašajo na opravljanje njihovih nalog.

OPS 1.025

Skupni jezik

- (a) Operator mora zagotoviti, da se vsi člani posadke lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.
- (b) Operator mora zagotoviti, da vsi člani operativnega osebja razumejo jezik, v katerem je napisan tisti del operativnega priročnika, ki se nanaša na njihove naloge in odgovornosti.

OPS 1.030

Seznami minimalne opreme – Odgovornosti operatorja

- (a) Operator za vsako letalo določi Seznam minimalne opreme (MEL), ki ga odobri Organ. Ta temelji na ustreznem Glavnem seznamu minimalne opreme (MMEL) (če obstaja), ki ga potrdi Organ, in ne sme biti manj omejevalen.
- (b) Operator lahko uporablja letalo samo v skladu z MEL, razen če mu Organ ne dovoli drugače. Takšno dovoljenje pa v nobenem primeru ne dovoljuje uporabe, pri kateri se ne bi upoštevale omejitve iz MMEL.

OPS 1.035

Sistem kakovosti

- (a) Operator vzpostavi enoten sistem kakovosti in imenuje enega vodjo kakovosti, ki spremlja skladnost in ustreznost postopkov, potrebnih za zagotavljanje varnih operativnih praks in plovnih letal. Spremljanje skladnosti postopkov mora vključevati sistem, ki odgovornemu vodji omogoča zbiranje povratnih informacij (glej tudi OPS 1.175(h)), da se po potrebi zagotovijo korektivni ukrepi.
- (b) Sistem kakovosti mora vključevati program zagotavljanja kakovosti, ki vsebuje postopke, namenjene preverjanju, ali se vse operacije izvajajo v skladu z vsemi veljavnimi zahtevami, standardi in postopki.
- (c) Sistem kakovosti in vodja kakovosti morata biti sprejemljiva za Organ.
- (d) Sistem kakovosti mora biti opisan v ustrezni dokumentaciji.
- (e) Ne glede na predhodni pododstavek (a) lahko Organ potrdi imenovanje dveh vodij kakovosti, enega za operacije in enega za vzdrževanje, če je operator določil eno enoto za vodenje kakovosti, da se zagotovi enotna uporaba sistema kakovosti za celotno operacijo.

OPS 1.037

Program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja

- (a) Operator vzpostavi in vzdržuje program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja, ki se lahko vključi v sistem kakovosti in vključuje:
 - 1. programe za doseg in ohranjanje zavesti o nevarnosti pri vseh osebah, ki sodelujejo pri operacijah, in
 - 2. sistem poročanja o dogodkih, ki omogoča analizo in oceno pomembnih poročil o incidentih in nesrečah, da se ugotovijo škodljivi trendi ali začnejo odpravljati slabosti v interesu varnosti letenja. Program varuje podatke o poročevalcu in vključuje možnost, da se poročila lahko oddajo anonimno, in
 - 3. ovrednotenje pomembnih informacij o nesrečah in incidentih ter objavo s tem povezanih informacij, vendar brez pripisa krivde, in
 - 4. program za spremljanje podatkov o letih za letala, ki presegajo 27 000 kg MCTOM. Spremljanje podatkov o letih (FDM) pomeni proaktivno uporabo digitalnih podatkov o rutinskih letih za izboljšanje varnosti v letalstvu. Program za spremljanje podatkov o letih je nekaznovalen in vsebuje ustrezne zaščitne ukrepe za zavarovanje vira (virov) podatkov, in
 - 5. imenovanje osebe, odgovorne za vodenje programa.
- (b) Za predloge korektivnih ukrepov, ki izhajajo iz programa za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja, je odgovorna oseba, pristojna za vodenje programa.
- (c) Učinkovitost sprememb, ki so posledica predlogov za korektivne ukrepe, ki so določeni na podlagi programa za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja, spremlja vodja kakovosti.

OPS 1.040

Člani posadke

- (a) Operator zagotovi, da so se vsi operativni člani letalske posadke in kabinskega osebja usposabljali in da so usposobljeni za izvajanje nalog, ki se jim dodelijo.

- (b) Če so na letalu člani posadke, ki niso člani kabinskega osebja in opravljajo svoje naloge v potniškem delu letala, operator zagotovi, da jih
1. potniki ne zamenjujejo s člani kabinskega osebja;
 2. da niso na mestih, ki se dodelijo zahtevanim članom kabinskega osebja;
 3. da ne ovirajo članov kabinskega osebja pri njihovem delu.

OPS 1.050

Informacije za iskanje in reševanje

Operator zagotovi, da so pomembne informacije, potrebne za predvideni let, o službah za iskanje in reševanje, zlahka dostopne v pilotski kabini.

OPS 1.055

Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na letalu

Operator zagotovi, da so sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje, ki je na vseh njegovih letalih, na voljo za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom. Informacije vključujejo, kot je ustrezno, število, barvo ter tip reševalnih splavov in pirotehnične, podrobne podatke o nujnem sanitetnem materialu, zalogah vode ter o vrsti prenosne nujne radijske opreme in njenih frekvencah.

OPS 1.060

Pristanek v sili na vodi

Operator ne uporablja letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 30 za lete nad vodo na takšni razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 120 minut letenja pri potovalni hitrosti ali 400 navtičnih milj, kar je manj, če letalo ne izpolnjuje zahtev za pristanek v sili na vodi iz veljavnih predpisov o plovnosti.

OPS 1.065

Prevoz vojaškega orožja in streliva

- (a) Operator lahko na letalu prevaža vojaško orožje in strelivo samo, če vse zadevne države izdajo dovoljenje za to.
- (b) Operator zagotovi, da:
1. sta vojaško orožje in strelivo shranjena na letalu v prostoru, ki potnikom med letom ni dostopen, in
 2. je strelno orožje izpraznjeno,

razen če so pred začetkom leta vse zadevne države izdale dovoljenje, da se takšno vojaško orožje in strelivo lahko prevažata v okoliščinah, ki se delno ali v celoti razlikujejo od navedenih v tem pododstavku.

- (c) Operator zagotovi, da se vodjo zrakoplova pred začetkom leta obvesti o podrobnostih in kraju nahajanja na letalu kakršnega koli vojaškega orožja in streliva, predvidenega za prevoz.

OPS 1.070

Prevoz športnega orožja in streliva

- (a) Operator sprejme vse ustrezne ukrepe, da zagotovi, da se mu prijavi vsakršno športno orožje, predvideno za prevoz z letalom.
- (b) Operator, ki sprejme v prevoz športno orožje, zagotovi, da je to:
1. shranjeno na letalu v prostoru, ki potnikom med letom ni dostopen, razen če je Organ presodil, da je upoštevanje te zahteve neizvedljivo in odobril uporabo drugih postopkov, in
 2. če gre za strelno ali drugo orožje, ki lahko vsebuje strelivo, izpraznjeno.
- (c) Strelivo za športno orožje se lahko prevaža v prijavljeni prtljagi potnikov ob upoštevanju določenih omejitev v skladu s Tehničnimi navodili (glej OPS 1.1160(b)(5)), kot je opredeljeno v OPS 1.1150(a)(15).

OPS 1.075

Način prevoza oseb

Operator sprejme vse ukrepe za zagotovitev, da med letom ni nobena oseba v katerem koli delu letala, ki ni namenjen namestitvi oseb, razen če vodja zrakoplova ni dovolil začasnega dostopa do katerega koli dela letala:

1. zaradi izvajanja ukrepov, potrebnih za varnost letala ali katere koli osebe, živali ali blaga na njem, ali
2. v katerem se prevažajo tovor ali zaloge in je del, ki je zasnovan tako, da omogoči osebi dostop vanj med letom.

OPS 1.080

Namenoma prazno

OPS 1.085

Odgovornosti posadke

- (a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki:
1. so povezane z varnostjo letala in vseh oseb na njem in
 2. so opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.
- (b) Član posadke:
1. obvesti vodjo zrakoplova o vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno operacijo letala, vključno s sistemi v sili;
 2. obvesti vodjo zrakoplova o vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varno operacijo;
 3. uporabi operatorjev sistem poročanja o dogodkih v skladu z OPS 1.037(a)(2). V vseh takšnih primerih se zadevnemu vodji zrakoplova izroči en izvod poročila (poročil).
- (c) Nič iz predhodnega odstavka (b) člana posadke ne zavezuje k poročanju o dogodkih, o katerih je poročal že drug član posadke.

- (d) Član posadke ne izvaja nalog na letalu:
1. če je pod vplivom katerega koli zdravila, ki bi lahko vplivala na njegove sposobnosti tako, da bi bila ogrožena varnost;
 2. po potapljanju v velikih globinah, razen po poteku ustreznega časa;
 3. po darovanju krvi, razen po poteku ustreznega časa;
 4. če ne izpolnjuje veljavnih zdravstvenih zahtev ali če kakor koli dvomi, da je sposoben izpolniti naloge, ki so mu bile dodeljene, ali
 5. če ve ali sumi, da je preutrujen, ali če se počuti tako zelo nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let.
- (e) Za člana posadke veljajo ustrezne zahteve glede zaužitja alkohola, ki jih določi operator in potrdi Organ ter niso manj omejevalne od naslednjih zahtev:
1. manj kot osem ur pred določenim časom prijave za delo na letalu ali začetkom dežurstva se ne zaužije alkohola;
 2. vrednost alkohola v krvi na začetku letalskega delovnega časa na letalu ne presega 0,2 promila;
 3. med letalskim delovnim časom na letalu ali v času dežurstva se ne zaužije alkohola.
- (f) Vodja zrakoplova:
1. je odgovoren za varnost vseh članov posadke, potnikov in tovora na letalu vse od svojega prihoda na letalo do odhoda z njega po končanem letu;
 2. je odgovoren za operacijo in varnost letala od trenutka, ko je letalo prvič pripravljeno za gibanje zaradi vožnje po tleh pred vzletom, do trenutka, ko se po končanem letu dokončno ustavi in se izključi motor oziroma motorji, ki so se uporabili kot glavne pogonske enote;
 3. je pristojen za izdajanje vseh ukazov, ki so po njegovem mnenju potrebni za zagotavljanje varnosti na letalu ter oseb ali imetja na njem;
 4. je pristojen, da izkrca vsako osebo ali del tovora, ki lahko po njegovem mnenju ogroža varnost letala in vseh, ki so na njem;
 5. ne dovoli prevoza na letalu osebi, za katero se zdi, da je pod tolikšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi lahko ogrozila varnost letala in vseh, ki so na njem;
 6. lahko zavrne prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu, če pomeni njihov prevoz tveganje za varnost letala ali osebe na njem;
 7. zagotovi, da so vsi potniki obveščeni, kje so izhodi v sili ter kje je in kako se uporablja ustrezna varnostna in reševalna oprema;
 8. zagotovi, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z operativnim priročnikom;
 9. nobenemu članu posadke ne dovoli izvajati nobenih aktivnosti med vzletom, začetnim vzpenjanjem, končnim priletom in pristankom, razen nalog, ki so potrebne za varno operacijo letala;
 10. ne dovoli:
 - (i) da se zapisovalnik podatkov med letom onesposobi, izključi ali izbriše, niti ne dovoli, da se po letu zapisani podatki izbrišejo, kadar je prišlo do nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje;
 - (ii) da se zapisovalnik zvoka v pilotski kabini med letom onesposobi ali izključi, razen če meni, da bi bilo treba zapisane podatke, ki bi se sicer samodejno izbrisali, shraniti zaradi preiskave incidenta ali nesreče, niti ne dovoli, da se v primeru nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, zapisani podatki med letom ali po njem ročno izbrišejo;

11. se odloči, da sprejme ali ne letalo z okvarami, ki jih dovoljujeta CDL (Seznam dovoljenih odstopanj od konfiguracije) ali MEL, in
 12. zagotovi, da se opravi predletni pregled.
- (g) Vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, v izrednih situacijah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno. V takšnih primerih lahko zaradi varnosti odstopi od pravil, operativnih postopkov in metod.

OPS 1.090

Pristojnosti vodje zrakoplova

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe, da zagotovi, da vse osebe, ki se prevažajo na letalu, spoštujejo vse zakonite ukaze vodje zrakoplova, namenjene zagotavljanju varnosti letala ter oseb in imetja na njem.

OPS 1.095

Pristojnost za vožnjo letala po tleh

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da letala, za katero je odgovoren, na tleh ne vozi oseba, ki ni član letalske posadke, razen če ni osebe, ki sedi za komandami:

1. ustrezno pooblastil operator ali pristojni odpravnik letov in je usposobljena za:
 - (i) vožnjo letala po tleh;
 - (ii) uporabo radijske postaje in
2. je bila seznanjena z načrtom letališča, zračnimi potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa ter je sposobna upoštevati standarde glede operacij, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

OPS 1.100

Dostop v pilotsko kabino

- (a) Operator mora zagotoviti, da se nikomur, razen članu letalske posadke, dodeljenemu za let, ne dovoli vstopa ali prevoza v pilotski kabini, razen če ni:
1. operativni član posadke;
 2. predstavnik Organa, pristojnega za certificiranje, izdajo dovoljenj ali inšpekcijske preglede, če to zahteva izvajanje njegovih uradnih dolžnosti, ali
 3. oseba, ki se ji dovoli vstop in prevoz v skladu z navodili iz operativnega priročnika.
- (b) Vodja zrakoplova zagotovi, da:
1. v interesu varnosti dovoljenje za vstop v pilotsko kabino ne zmoti in/ali ovira poteka leta in
 2. da so vsi v pilotski kabini seznanjeni z ustreznimi varnostnimi postopki.
- (c) Dokončna odločitev glede dovoljenja za vstop v pilotsko kabino je v pristojnosti vodje zrakoplova.

OPS 1.105

Nedovoljen prevoz

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečitev, da bi se kdo skrila na letalu ali da bi na njem skrila tovor.

OPS 1.110

Prenosne elektronske naprave

Operator nikomur na letalu ne dovoli uporabe prenosnih elektronskih naprav, ki lahko škodljivo vplivajo na delovanje sistemov in opreme na letalu, in sprejme vse ustrezne ukrepe, da vsakomur prepreči njihovo uporabo.

OPS 1.115

Alkohol in mamila

Operator nikomur, ki je pod tolikšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi to lahko ogrozilo varnost letala ali oseb na njem, ne dovoli vstopa v letalo ali prisotnosti v njem in sprejme vse ustrezne ukrepe, da takšna oseba ne vstopi v letalo oziroma ni v njem prisotna.

OPS 1.120

Ogrožanje varnosti

Operator sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečitev, da bi kdo svoje naloge opravljal lahkomišelnost ali malomarno ali da jih sploh ne bi opravil:

1. s čimer bi ogrozil letalo ali osebe na njem;
2. s čimer bi povzročil ali omogočil, da bi letalo ogrozilo katero koli osebo ali premoženje.

OPS 1.125

Dokumenti, ki jih je treba imeti na letalu

- (a) Operator zagotovi, da so med vsakim letom na letalu naslednji dokumenti ali njihove kopije:
1. potrdilo o vpisu v register;
 2. spričevalo o plovnosti;
 3. izvornik ali kopija Spričevala o hrupu (če se uporablja), vključno s prevodom v angleščino, če ga je izdal organ, pristojen za izdajo spričevala o hrupu;
 4. izvornik ali kopija Spričevala letalskega prevoznika;
 5. dovoljenje za radijsko postajo na zrakoplovu in
 6. izvornik ali kopija Potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb.
- (b) Vsak član letalske posadke ima na vsakem letu pri sebi veljavno licenco letalskega osebja z ustreznim ratingom oziroma ratingi za namembni let.

OPS 1.130

Priročniki, ki jih je treba imeti na letalu

Operator zagotovi, da:

1. so med vsakim letom na letalu veljavni deli Operativnega priročnika, ki se nanašajo na naloge posadke;
2. so tisti deli Operativnega priročnika, ki se zahtevajo za izvedbo leta, posadki na letalu zlahka dostopni, in
3. je na letalu veljaven letalski priročnik letala, razen če Organ potrdi, da Operativni priročnik, predpisan z OPS 1.1045, Dodatek 1, del B vsebuje ustrezne informacije za zadevno letalo.

OPS 1.135

Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na letalu

- (a) Operator zagotovi, da so med vsakim letom na letalu poleg dokumentov in priročnikov predpisanih z OPS 1.125 in OPS 1.130 tudi naslednje informacije in obrazci, ki ustrezajo vrsti in območju operacij:
1. operativni načrt leta, ki vsebuje vsaj informacije iz OPS 1.1060;
 2. tehnična knjiga letala, ki vsebuje vsaj informacije iz dela M, odstavek M.A.306, Sistem tehnične knjige operatorja;
 3. podrobnosti iz oddanega ATS načrta leta;
 4. ustrezna NOTAM/AIS dokumentacija;
 5. ustrezne meteorološke informacije;
 6. dokumentacija o masi in ravnotežju, definirana v poddelu J;
 7. obvestilo o posebnih skupinah potnikov, če se ne štejejo za posadko, kot so varnostno osebje, prizadete osebe, nesprejemljivi potniki, deportiranci in osebe v priporu;
 8. obvestilo o posebnem tovoru, vključno z nevarnim blagom, ki vsebuje pisne informacije za vodjo zrakoplova, predpisane z OPS 1.1215(c);
 9. veljavni zemljevidi in karte s pripadajočimi dokumenti, predpisanimi z OPS 1.290(b)(7);
 10. vsa druga dokumentacija, ki jo lahko zahtevajo države, ki jih zadeva ta let, kot so blagovni manifest, potniški manifest itd., in
 11. ustrezni obrazci za zahtevano poročanje Organu in operatorju.
- (b) Organ lahko dovoli, da se informacije iz predhodnega pododstavka (a) v celoti ali delno predložijo v drugi obliki in ne natisnjene na papir. Zagotoviti je treba sprejemljiv standard dostopnosti, uporabnosti in zanesljivosti.

OPS 1.140

Informacije, ki se hranijo na zemlji

(a) Operator zagotovi, da:

se vsaj toliko časa, kot trajajo posamezni leti ali vrste letov;

- (i) na zemlji hranijo informacije, ki se nanašajo na let in ki ustrezajo vrsti operacije, in
- (ii) da se informacije hranijo toliko časa, dokler se ne zagotovi dvojniki na mestu kjer bodo shranjene, v skladu z OPS 1.1065, ali, če to ni izvedljivo,
- (iii) se iste informacije shranijo v ognjevarnem mestu na letalu.

- (b) Informacije iz predhodnega pododstavka (a) vključujejo:
1. kopijo operativnega načrta leta, kjer je to primerno;
 2. kopijo ustreznega dela oziroma delov tehnične knjige letala;
 3. dokumentacijo NOTAM, ki se nanaša na zračno pot, če jo je operator posebej za to pripravil;
 4. dokumentacijo o masi in ravnotežju, če se zahteva (glej OPS 1.625), in
 5. obvestilo o posebnem tovoru.

OPS 1.145

Pooblastilo za pregled

Operator zagotovi, da se vsakomur, ki ga pooblasti Organ, kadar koli dovoli vstopiti in leteti na katerem koli letalu, ki se uporablja v skladu z AOC, ki ga izda ta Organ, ter vstopiti v pilotsko kabino in ostati v njej, vendar pod pogojem, da vodja zrakoplova lahko zavrne dostop do pilotske kabine, če bi bila po njegovem mnenju s tem ogrožena varnost letala.

OPS 1.150

Predložitev dokumentacije in zapisov

- (a) Operator:
1. omogoči vsakomur, ki ga pooblasti Organ, dostop do vseh dokumentov in zapisov v zvezi z operacijami letenja ali vzdrževanjem letal, in
 2. na zahtevo Organa vso takšno dokumentacijo in zapise predloži v razumnem času.
- (b) Vodja zrakoplova v razumnem času potem, ko ga je za to zaprosila oseba, ki jo pooblasti Organ, predloži tej osebi dokumentacijo, ki mora biti na letalu.

OPS 1.155

Hranjenje dokumentacije

Operator zagotovi, da:

1. se vsi izvorniki dokumentov ali njihove kopije, ki jih mora shraniti, hranijo v skladu z zahtevanimi roki hranjenja, kar velja tudi, če preneha biti operator tega letala, in
2. če član posadke, za katerega je operator vodil evidenco o letalskem delovnem času in delovnem času ter zahtevanem počitku, postane član posadke pri drugem operatorju, zagotovi, da je evidenca na voljo novemu operatorju.

OPS 1.160

Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika podatkov o letu

- (a) Hranjenje zapisov
1. Po nesreči z letalom, opremljenim z zapisovalnikom podatkov o letu, operator kar najbolje hrani prvotno zapisane podatke o tej nesreči, kot jih zapiše zapisovalnik, 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.
 2. Če organ ni izdal predhodnega dovoljenja, po incidentu na letalu, opremljenim z zapisovalnikom podatkov o letu, za katerega velja obvezno poročanje, operator kar najbolje hrani prvotno zapisane podatke o tem incidentu, kot jih zabeleži zapisovalnik, 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.

3. Če tako odredi organ, hrani operator letala, opremljenega z zapisovalnikom podatkov o letu, prvotno zapisane podatke 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.
 4. Če se na letalu zahteva zapisovalnik podatkov o letu, operator tega letala:
 - (i) hrani zapise za obdobje časa delovanja v skladu z zahtevami v OPS 1.715, 1.720 in 1.725, razen za testiranje in vzdrževanje zapisovalnikov podatkov o letu, ko se lahko izbriše do ene ure najstarejšega zapisa v času testiranja, in
 - (ii) shrani dokument, ki vsebuje informacije, potrebne za pridobitev in pretvorbo shranjenih podatkov v tehnične enote.
- (b) Predložitev zapisov
- Operator letala, opremljenega z zapisovalnikom podatkov o letu, v razumnem času, potem ko to od njega zahteva Organ, predloži kakršen koli zapis, ki ga je posnel zapisovalnik, in je na voljo ali je ohranjen.
- (c) Uporaba zapisov
1. Zapisi zapisovalnika zvoka v pilotski kabini se ne smejo uporabiti za druge namene kot samo v zvezi s preiskavo nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, razen s privolitvijo vseh zadevnih članov posadke.
 2. Zapisi zapisovalnika podatkov o letu se ne smejo uporabiti za druge namene kot samo v zvezi s preiskavo nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, razen če takšne zapise:
 - (i) uporabi operator samo za namene plovnosti ali vzdrževanja ali
 - (ii) identificira ali
 - (iii) če se razkrijejo po varnostnih postopkih.

OPS 1.165

Najem letal

- (a) Izrazje
- Izrazi, uporabljeni v tem odstavku, pomenijo:
1. Najem letala brez osebja – Če se letalo uporablja na podlagi AOC (spričevala letalskega prevoznika) najemojemalca.
 2. Najem letala z osebjem – Če se letalo uporablja na podlagi AOC najemodajalca.
- (b) Najemi letal med operatorji Skupnosti
1. Oddaja v najem letala z osebjem. Operatorji Skupnosti, ki zagotovi drugemu operatorju Skupnosti letalo in celotno posadko v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov ⁽¹⁾ in zadrži vse naloge in odgovornosti iz poddela C, ostane operator letala.
 2. Vsi najemi, razen oddaje letala z letalskim osebjem v najem
 - (i) Razen kot je predvideno v predhodnem pododstavku (b)(1), mora operator Skupnosti, ki uporablja letalo drugega operatorja Skupnosti ali ga temu zagotovi, predhodno pridobiti dovoljenje za operacije pri pristojnem Organu. Vsi pogoji, ki so sestavni del tega dovoljenja, morajo biti vključeni v pogodbo o najemu.

⁽¹⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 1.

- (ii) Vse sestavne dele najemnih pogodb, ki jih potrdi Organ, je treba v zvezi z najetim letalom obravnavati kot spremembe AOC, na podlagi katerih bodo potekali leti, kar pa ne velja za najemne pogodbe, ki vključujejo letalo in celotno posadko in po katerih se ne predvideva prenos nalog in odgovornosti.
- (c) Najem letal med operatorjem Skupnosti in katerim koli subjektom, ki ni operator Skupnosti
1. Najem letala brez osebja
 - (i) Operator Skupnosti ne najame letala pod pogoji najema letala brez osebja pri subjektu, ki ni drug operator Skupnosti, razen če mu tega ne dovoli Organ. Vsi pogoji, ki so sestavni del tega dovoljenja, morajo biti vključeni v pogodbo o najemu.
 - (ii) Operator Skupnosti zagotovi, da se v zvezi z letali, ki se najamejo po pogojih najema letala brez osebja, vsa odstopanja od zahtev iz poddelov K, L, in/ali OPS 1.005(b) sporočijo Organu in da so zanj sprejemljiva.
 2. Najem letala z osebjem
 - (i) Operator Skupnosti brez dovoljenja Organa ne najame letala po pogojih najema letala z osebjem pri subjektu, ki ni drug operator Skupnosti.
 - (ii) Operator Skupnosti zagotovi, da so za letala, ki se najamejo pod pogoji najema letala z osebjem:
 - A. varnostni standardi najemodajalca glede vzdrževanja in operacij sta enakovredni standardom, ki jih vzpostavlja ta uredba;
 - B. da je najemodajalec operator z AOC, ki ga je izdala država podpisnica Čikaške konvencije;
 - C. da ima letalo standardno spričevalo o plovnosti, izdano v skladu s Prilogo 8 k ICAO. Standardna spričevala o plovnosti, ki jih izda država članica, ki ni država, pristojna za izdajo AOC, se sprejmejo brez dodatnega dokazovanja, če so bila izdana v skladu z delom 21, in
 - D. da se upoštevajo vse zahteve, ki jih uporablja Organ najemodajalca.
 3. Oddaja letala brez osebja v najem

Operator Skupnosti lahko odda letalo v najem po pogojih oddaje letala brez osebja v najem za komercialni letalski prevoz kateremu koli operatorju države, ki je podpisnica Čikaške konvencije, če sta izpolnjena naslednja pogoja:

 - A. Organ je operatorja izvzel iz ustreznih določb iz dela 1 OPS in letalo potem, ko je tuji regulativni organ pisno prevzel odgovornost za nadzor nad vzdrževanjem in operacijo letala (letal), odstranil iz svojega AOC, in
 - B. letalo se vzdržuje v skladu z odobrenim programom vzdrževanja.
 4. Oddaja letala z osebjem v najem

Operator Skupnosti, ki zagotovi drugemu subjektu letalo in celotno posadko v skladu z Uredbo (EGS) št. 2407/92 in ohrani vse naloge in odgovornosti iz poddela C, ostane operator letala.
-

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)

Operacije letal zmogljivosti razreda B

- (a) Izrazje
1. Operacije od A do A – Vzlet in pristanek se izvedeta na istem mestu.
 2. Operacije od A do B – Vzlet in pristanek se izvedeta na različnih mestih.
 3. Noč – Ure med koncem večernega civilnega mraka in začetkom jutranjega civilnega mraka ali takšno drugo časovno obdobje med sončnim zahodom in vzhodom, ki ga lahko predpiše Organ.
- (b) Operacije, za katere se uporablja ta dodatek, se lahko izvajajo v skladu z naslednjimi olajšavami:
1. Sistem kakovosti iz OPS 1.035: Pri zelo majhnih operatorjih je lahko na delovnem mestu vodje kakovosti imenovana odgovorna oseba, če se uporabljajo zunanji presojevalci. To velja tudi tedaj, če odgovorni vodja vodi enega ali več področij.
 2. Rezervirano
 3. OPS 1.075 Načini prevoza oseb: Se ne uporablja za VFR operacije enomotornih letal.
 4. OPS 1.100 Dostop v pilotsko kabino:
 - (i) Operator mora določiti pravila za prevoz potnikov na pilotskem sedežu.
 - (ii) Vodja zrakoplova mora zagotoviti, da:
 - A. prevoz potnikov na pilotskem sedežu ne moti in/ali ovira poteka operacije in
 - B. da je potnik na pilotskem sedežu seznanjen z ustreznimi omejitvami in varnostnimi postopki.
 5. OPS 1.105 Nedovoljen prevoz: Se ne uporablja za VFR operacije enomotornih letal.
 6. OPS 1.135 Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na letalu:
 - (i) Za dnevne VFR operacije od A do A enomotornih letal naslednji dokumenti niso potrebni:
 - A. operativni načrt leta;
 - B. tehnična knjiga letala;
 - C. ustrezna NOTAM/AIS dokumentacija;
 - D. meteorološke informacije;
 - E. obvestila o posebnih skupinah potnikov ... itd. in
 - F. obvestila o posebnem tovoru, vključno z nevarnim blagom ... itd.
 - (ii) Za dnevne VFR operacije od A do B enomotornih letal, na letalu ni potrebno imeti obvestila o posebnih skupinah potnikov, kot je opisano v OPS 1.135(a)(7).
 - (iii) Za dnevne VFR operacije od A do B se operativni načrt leta lahko poenostavi, mora pa izpolnjevati zahteve za vrsto operacije.

7. OPS 1.215 Uporaba služb zračnega prometa: Pri dnevnih VFR operacijah enomotornih letal ni potrebno vzdrževati stika z ATS, če to ustreza vrsti operacije. Službe za iskanje in reševanje se mora zagotoviti v skladu z OPS 1.300.
8. OPS 1.225 Letališki operativni minimumi: Pri VFR operacijah to zahtevo običajno izpolnijo standardni operativni minimumi za lete po pravilih VFR. Po potrebi operator določi dodatne zahteve ob upoštevanju dejavnikov, kot so pokritost z radijskim signalom, teren, značilnosti območij za vzlet in pristaneč, pogoji za letenje in zmogljivosti ATS.
9. OPS 1.235 Postopki za zmanjšanje hrupa: Se ne uporablja za VFR operacije enomotornih letal.
10. OPS 1.240 Zračne poti in območja operacij:
- Pododstavek (a)(1) se ne uporablja za dnevne VFR operacije od A do A enomotornih letal.
11. OPS 1.250 Določitev najmanjših absolutnih višin letenja:
- Pri dnevnih VFR operacijah se ta zahteva uporablja, kot sledi: operator zagotovi, da se operacije izvajajo samo vzdolž takšnih zračnih poti ali na takšnih območjih, na katerih se lahko zagotovi varna višina leta nad terenom, pri čemer upošteva dejavnike, kot so temperatura, teren, neugodni meteorološki pogoji (npr. huda turbulenca in padajoči zračni tokovi, popravki zaradi temperaturnih in tlačnih odstopanj od standardnih vrednosti).
12. OPS 1.255 Politika ravnanja z gorivom:
- (i) Pri operacijah od A do A – Operator določi najmanjšo količino goriva, s katero mora letalo pristati. Ta najmanjša končna rezerva goriva ne sme biti manjša od količine, potrebne za 45 minut letenja.
- (ii) Pri operacijah od A do B – Operator zagotovi, da se pri predletnem izračunu uporabnega goriva upoštevajo:
- A. gorivo za vožnjo po tleh – gorivo, ki se porabi pred vzletom, če gre za večjo količino, in
- B. gorivo za potovanje (gorivo, potrebno za doseg namembnega letališča) in
- C. rezervno gorivo –
1. gorivo za izredne razmere – gorivo, ki obsega najmanj pet odstotkov predvidenega goriva za potovanje, v primeru ponovnega načrtovanja med letom pa pet odstotkov goriva za potovanje, predvidenega za preostali del leta, in
2. končna rezerva goriva – gorivo za dodatnih 45 minut letenja (batni motorji) ali 30 minut letenja (turbinski motorji), in
- D. nadomestno gorivo – gorivo za doseg nadomestnega namembnega letališča prek namembnega letališča, če se zahteva nadomestno namembno letališče, in
- E. posebno gorivo – gorivo, ki ga vodja zrakoplova lahko zahteva poleg goriva iz predhodnih pododstavkov (A)–(D).
13. OPS 1.265 Prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu: Za VFR operacije enomotornih letal, za katere se ne predvideva prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu, operatorju ni treba vzpostaviti postopkov za prevoz tovrstnih potnikov.
14. OPS 1.280 Razporeditev potnikov po sedežih: Se ne uporablja za VFR operacije enomotornih letal.
15. OPS 1.285 Dajanje navodil potnikom: Prikaz in dajanje navodil se izvedeta v skladu z vrsto operacije. V primeru operacij z enim pilotom se pilotu ne sme dodeliti naloga, ki bi ga odvrčale od njegovih nalog pri letenju.
16. OPS 1.290 Priprava na let:
- (i) Operativni načrt leta za operacije od A do A – Se ne zahteva.
- (ii) Dnevne VFR operacije od A do B – Operator zagotovi, da se za vsak let pripravi poenostavljena oblika operativnega načrta leta, ki ustreza vrsti operacije.

17. OPS 1.295 Izbira letališč: Se ne uporablja za VFR operacije. V skladu z OPS 1.220 je treba objaviti potrebna navodila za uporabo letališč in območij za vzlet in pristanek.
18. OPS 1.310 Člani posadke na svojih mestih:
Za VFR operacije se navodila v zvezi s tem zahtevajo samo pri izvajanju operacij z dvema pilotoma.
19. OPS 1.375 Upravljanje z gorivom med letom:
Za dnevne VFR operacije enomotornih letal ni potrebno uporabljati Dodatka 1 k OPS 1.375.
20. OPS 1.405 Začetek in nadaljevanje prileta:
Se ne uporablja za VFR operacije.
21. OPS 1.410 Operativni postopki – relativna višina prečkanja praga:
Se ne uporablja za VFR operacije.
22. OPS 1.430 do 1.460, vključno z dodatki:
Se ne uporablja za VFR operacije.
23. OPS 1.530 Vzlet:
- (i) Pododstavek (a) se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Organ lahko dopusti za posamezne primere druge zmogljivostne podatke, ki jih predloži operator in temeljijo na prikazu in/ali dokumentirani izkušnji. Pododstavka (b) in (c) se uporabljata z naslednjo dopolnitvijo: Če se zahteve iz tega pododstavka ne morejo izpolniti zaradi fizičnih omejitev glede podaljšanja vzletno-pristajalne steze, nedvomno pa obstajata javni interes in potreba za izvajanje operacij, Organ lahko dopusti za vsak primer posebej druge zmogljivostne podatke, ki se nanašajo na posebne postopke in niso v nasprotju z letalskim priročnikom letala, predloži pa jih operator na podlagi prikaza in/ali dokumentirane izkušnje.
 - (ii) Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s pododstavkom (i), mora pridobiti predhodno odobritev Organa, ki izda AOC. Takšna odobritev:
 - A. določa tip letala;
 - B. določa vrsto operacije;
 - C. določa letališče oziroma letališča in uporabne vzletno-pristajalne steze;
 - D. omeji vzlet na izvedbo v pogojih VMC (vizualnih meteoroloških pogojih);
 - E. določa usposobljenost posadke in
 - F. je omejena na letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan pred 1. januarjem 2005.
 - (iii) Operacijo mora odobriti država, v kateri je letališče.
24. OPS 1.535 Varna višina leta nad ovirami pri vzletu – Večmotorna letala:
- (i) Pododstavki (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) in Dodatek se ne uporabljajo za dnevne VFR operacije.
 - (ii) Za dnevne IFR ali VFR operacije se pododstavka (b) in (c) uporabljata v naslednjih variantah:
 - A. šteje se, da je vizualno vodenje po smeri letenja ustrezno, kadar je vidljivost v letu najmanj 1 500 m;
 - B. če je vidljivost v letu najmanj 1 500 m, je zahtevana največja širina zračnega koridorja 300 m.

25. OPS 1.545 Pristanek – Namembna in nadomestna letališča:

- (i) Odstavek se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Če se zahteve iz tega pododstavka ne morejo izpolniti zaradi fizičnih omejitev glede podaljšanja vzletno-pristajalne steze, nedvomno pa obstajata javni interes in potreba za izvajanje operacij, Organ lahko dopusti za vsak primer posebej druge zmožljivostne podatke, ki se nanašajo na posebne postopke in niso v nasprotju z letalskim priročnikom letala, predloži pa jih operator na podlagi prikaza in/ali dokumentirane izkušnje.
- (ii) Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s pododstavkom (i), mora pridobiti predhodno odobritev Organa, ki izda AOC. Takšna odobritev:
 - A. določa tip letala;
 - B. določa vrsto operacije;
 - C. določa letališče oziroma letališča in uporabne vzletno-pristajalne steze;
 - D. omeji končni prilet in pristanek na izvedbo v pogojih VMC;
 - E. določa usposobljenost posadke in
 - F. je omejena na letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan pred 1. januarjem 2005.
- (iii) Operacijo mora odobriti država, v kateri je letališče.

26. OPS 1.550 Pristanek – Suhe vzletno-pristajalne steze:

- (i) Odstavek se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Če se zahteve iz tega pododstavka ne morejo izpolniti zaradi fizičnih omejitev glede podaljšanja vzletno-pristajalne steze, nedvomno pa obstajata javni interes in potreba za izvajanje operacij, Organ lahko dopusti za vsak primer posebej druge zmožljivostne podatke, ki se nanašajo na posebne postopke in niso v nasprotju z letalskim priročnikom letala, predloži pa jih operator na podlagi prikaza in/ali dokumentirane izkušnje.
- (ii) Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s pododstavkom (i), mora pridobiti predhodno odobritev Organa, ki izda AOC. Takšna odobritev:
 - A. določa tip letala;
 - B. določa vrsto operacije;
 - C. določa letališče oziroma letališča in uporabne vzletno-pristajalne steze;
 - D. omeji končni prilet in pristanek na izvedbo v pogojih VMC;
 - E. določa usposobljenost posadke in
 - F. je omejena na letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan pred 1. januarjem 2005.
- (iii) Operacijo mora odobriti država, v kateri je letališče.

27. Rezervirano

28. OPS 1.650 Dnevne VFR operacije:

Odstavek 1.650 se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Enomotorna letala, za katera je bilo individualno Spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 22. majem 1995, lahko Organ dovoli odstopanja od zahtev iz pododstavkov (f), (g), (h) in (i), če bi njihova izpolnitev zahtevala zamenjavo opreme.

29. Del M, odstavek M.A.704, Priročnik o stalni plovnosti

Priročnik o stalni plovnosti se lahko prilagodi nameravani operaciji.

30. Del M, odstavek M.A.306, Sistem tehnične knjige operatorja:
- Organ lahko odobri poenostavljeno obliko sistema tehnične knjige, ki ustreza vrsti operacije.
31. OPS 1.940 Sestava letalske posadke:
- Pododstavki (a)(2), (a)(4) in (b) se ne uporabljajo za dnevne VFR operacije, razen pododstavka (a)(4), ki se mora uporabljati v celoti, če sta v skladu z OPS 1 zahtevana dva pilota.
32. OPS 1.945 Konverzijsko usposabljanje in preverjanje:
- (i) Pododstavek (a)(7) – Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) se lahko izvaja na katerem koli letalu iz ustreznega razreda. Obseg zahtevanega LIFUS-a je odvisen od zahtevnosti predvidenih operacij.
- (ii) Pododstavek (a)(8) se ne zahteva.
33. OPS 1.955 Imenovanje za vodjo zrakoplova:
- Pododstavek (b) se uporablja, kot sledi: Organ lahko potrdi skrajšan tečaj za vodjo zrakoplova, ki ustreza vrsti nameravanih operacij.
34. OPS 1.960 Vodje letal z licenco poklicnega pilota:
- Pododstavek (a)(1)(i) se ne uporablja za dnevne VFR operacije.
35. OPS 1.965 Periodično usposabljanje in preverjanje:
- (i) Pododstavek (a)(1) se za dnevne VFR operacije uporablja, kot sledi: Vsa usposabljanja in preverjanja ustrezajo vrsti operacije in razredu letala, s katerim član letalske posadke leti, ob upoštevanju vse posebne opreme, ki se uporablja.
- (ii) Pododstavek (a)(3)(ii) se uporablja, kot sledi: Usposabljanje na letalu lahko izvajajo izpraševalec za rating za razred (CRE), izpraševalec letenja (FE) ali izpraševalec za rating za tip (TRE).
- (iii) Pododstavek (a)(4)(i) se uporablja, kot sledi: Preverjanje strokovnosti pilota pri operatorju lahko izvaja izpraševalec za rating za tip (TRE), izpraševalec za rating za razred (CRE) ali ustrezno usposobljen vodja zrakoplova, usposobljen za uporabo načel in ocenjevanje veščin CRM ter ga imenuje operator in je sprejemljiv za Organ.
- (iv) Pododstavek (b)(2) se za dnevne VFR operacije uporablja, kot sledi: Če se operacije izvajajo v obdobjih, ki niso daljša od osmih zaporednih mesecev, zadostuje eno preverjanje strokovnosti pilota pri operatorju. Preverjanje mora biti opravljeno pred začetkom izvajanja operacij komercialnih zračnih prevozov.
36. OPS 1.968 Usposobljenost pilota za letenje na katerem koli pilotskem sedežu:
- Dodatek 1 se ne uporablja za dnevne VFR operacije enomotornih letal.
37. OPS 1.975 Usposobljenost za zračne poti in letališča:
- (i) Za dnevne VFR operacije se pododstavki (b), (c) in (d) ne uporabljajo, razen v primerih, ko država, v kateri je letališče, zahteva posebno odobritev; takrat operator zagotovi upoštevanje s tem povezanih zahtev.
- (ii) Za IFR in nočne VFR operacije se namesto v skladu s pododstavki (b)–(d) usposobljenost za zračne poti in letališča lahko ponovno potrdi, kot sledi:
- A. Z izvedbo najmanj desetih sektorjev na območju operacij v zadnjih 12 mesecih kot dodatek k vsaki zahtevani samostojni pripravi, kar pa ne velja za operacije na najzahtevnejša letališča.

- B. Operacije na najzahtevnejša letališča se lahko izvedejo samo, če:
1. se je vodja zrakoplova v zadnjih 36 mesecih usposobil za letališče z obiskom letališča kot operativni član letalske posadke ali kot opazovalec;
 2. se prilet v pogojih VMC izvaja z ustrezne najmanjše sektorske absolutne višine in
 3. se je pred letom izvedla ustrezna samostojna priprava.
38. OPS 1.980 Operacije na več tipih ali različicah:
- (i) Se ne uporablja, če so operacije omejene na dnevne VFR operacije z enim pilotom na letalih z batnimi motorji.
 - (ii) Za IFR in nočne VFR operacije se zahteva iz Dodatka 1 k OPS 1.980, pododstavek (d)(2)(i), ki zahteva 500 ur naleta na ustreznem položaju v posadki pred izvajanjem privilegijev dveh pooblastil v licenci, zniža na 100 ur naleta ali sektorjev, če je eno od pooblastil povezano z razredom. Pred imenovanjem pilota za vodjo zrakoplova se mora opraviti preizkusni let.
39. OPS 1.981 Operacije s helikopterji in letali:
- Pododstavek (a)(1) se ne uporablja, če so operacije omejene na operacije z enim pilotom z letali na batni pogon.
40. Rezervirano
41. OPS 1.1060 Operativni načrt leta:
- Se ne zahteva za dnevne VFR operacije od A do A. Za dnevne VFR operacije od A do B se zahteva uporablja, vendar je lahko operativni načrt leta v poenostavljeni obliki, ki ustreza vrsti izvajanih operacij (glej OPS 1.135).
42. OPS 1.1070 Priročnik o stalni plovnosti:
- Priročnik o stalni plovnosti se lahko prilagodi nameravani operaciji.
43. OPS 1.1071 Tehnična knjiga letala:
- Se uporablja v skladu z Delom M, odstavek M.A.306, Sistem tehnične knjige operatorja.
44. Rezervirano
45. Rezervirano
46. OPS 1.1240 Programi usposabljanja:
- Programi usposabljanja se prilagodijo vrsti nameravanih operacij. Za VFR operacije je kot program usposabljanja sprejemljivo samostojno učenje.
47. OPS 1.1250 Kontrolni seznam za postopek preiskovanja letala:
- Se ne uporablja za dnevne VFR operacije.
-

Dodatek 1 k OPS 1.125

Dokumenti, ki jih je treba imeti na letalu

Glej OPS 1.125

V primeru izgube ali kraje dokumentov iz OPS 1.125, se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže baze ali kraja, kjer se lahko zagotovi nadomestni dokument.

—

PODDEL C

CERTIFICIRANJE IN NADZOROVANJE OPERATORJEV

OPS 1.175

Splošna pravila za certificiranje operatorjev

Opomba 1: V Dodatku 1 k temu odstavku so navedeni vsebina in pogoji AOC.

Opomba 2: V Dodatku 2 k temu odstavku so navedene zahteve za upravljanje in organiziranje.

- (a) Operator lahko uporablja letalo za komercialni zračni prevoz samo v skladu s pogoji iz Spričevala letalskega prevoznika (AOC).
- (b) Prosilec za AOC ali njegovo spremembo Organu omogoči preučitev vseh varnostnih vidikov predlaganih operacij.
- (c) Prosilec za AOC:
 - 1. ne sme imeti AOC, ki ga je izdal drug Organ, razen če mu tega posebej ne dovolijo zadevni Organi;
 - 2. mora imeti glavni kraj poslovanja in sedež, če ga ima, v državi, pristojni za izdajo AOC;
 - 3. mora prepričati Organ, da je sposoben izvajati varne operacije.
- (d) Če ima operator letala registrirana v različnih državah članicah, vzpostavi ustrezne ureditve, da se zagotovi ustrezen varnostni nadzor.
- (e) Operator Organu omogoči dostop do svoje organizacije in letal ter zagotovi, da je v zvezi z vzdrževanjem dostop omogočen do vseh s tem povezanih vzdrževalnih organizacij iz Dela 145, da se preveri stalno upoštevanje OPS 1.
- (f) AOC se spremeni, začasno prekliče ali razveljavi, če Organ ni več prepričan, da operator lahko izvaja varne operacije.
- (g) Operator mora Organ prepričati, da:
 - 1. njegova organizacija in uprava ustrezata obsegu in področju operacij in
 - 2. so bili določeni postopki za nadzor operacij.
- (h) Operator je moral imenovati odgovornega vodjo, sprejemljivega za Organ, ki ima najvišje pooblastilo podjetja, da se vse operativne in vzdrževalne dejavnosti financirajo in izvajajo v skladu s standardom, ki ga zahteva Organ.
- (i) Operator je moral imenovati odgovorne osebe, sprejemljive za Organ, ki so odgovorne za upravljanje in nadzorovanje naslednjih področij:
 - 1. operacij;
 - 2. sistema vzdrževanja;
 - 3. usposabljanja posadk in
 - 4. zemeljskih operacij.

- (j) Oseba lahko vodi več kot eno področje, če je sprejemljivo za Organ, vendar se za operatorje, ki zaposlujejo 21 ali več redno zaposlenih, zahtevata najmanj dve osebi za pokritje štirih področij odgovornosti.
- (k) Pri operatorjih, ki zaposlujejo 20 ali manj redno zaposlenih, lahko odgovorni vodja vodi eno ali več področij, če je sprejemljivo za Organ.
- (l) Operator mora zagotoviti, da vsak let poteka v skladu z določbami iz operativnega priročnika.
- (m) Operator mora zagotoviti ustrezne zmogljivosti zemeljske oskrbe, da zagotovi varno oskrbo svojih letal.
- (n) Operator mora zagotoviti, da so njegova letala opremljena, posadke pa usposobljene v skladu z zahtevami za območje in vrsto operacij.
- (o) Operator mora v skladu z Delom M izpolnjevati zahteve za vzdrževanje za vsa letala, ki se uporabljajo pod pogoji iz njegovega AOC.
- (p) Operator mora v skladu s poddelom P Organu zagotoviti en izvod operativnega priročnika in vse njegove dopolnitve ali spremembe.
- (q) Operator mora vzdrževati operativne podporne zmogljivosti v glavni operativni bazi, ki ustrezajo območju in vrsti operacij.

OPS 1.180

Izdaja, spremembe in podaljšanje veljavnosti AOC

- (a) Operatorju se ne izda AOC ali ne odobri spremembe AOC in ne podaljša AOC, če:
 - 1. nimajo letala, ki se uporabljajo, standardnega spričevala o plovnosti, ki ga izda država članica v skladu z Uredbo Komisije (EGS) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih pravil za certificiranje plovnosti in varstva okolja zrakoplovov in z njimi povezanih proizvodov, delov in naprav ter za certificiranje organizacij za projektiranje in izdelavo ⁽¹⁾. Standardna spričevala o plovnosti, ki jih izda država članica, ki ni država, pristojna za izdajo AOC, se sprejmejo brez dodatnega dokazovanja, če so bila izdana v skladu z Delom 21;
 - 2. ni Organ odobril sistema za vzdrževanje v skladu z Delom M, poddel G, in
 - 3. ni Organa prepričan, da je sposoben:
 - (i) vzpostaviti in vzdrževati ustrezno organizacijo;
 - (ii) vzpostaviti in vzdrževati sistem kakovosti v skladu z OPS 1.035;
 - (iii) izpolnjevati zahteve glede programov usposabljanja;
 - (iv) izpolnjevati zahteve za vzdrževanje v skladu z vrsto in obsegom navedenih operacij, vključno z ustreznimi točkami iz OPS 1.175(g) do (o), in
 - (v) upoštevati OPS 1.175.
- (b) Ne glede na določbe OPS 1.185(f) mora operator Organ čim prej obvestiti o vseh spremembah informacij, predloženih v skladu z OPS 1.185(a) spodaj.
- (c) Če Organ ni prepričan, da so bile zahteve iz predhodnega pododstavka (a) izpolnjene, lahko zahteva prikaz enega ali več demonstracijskih letov, ki se izvedejo kot leti v komercialnem zračnem prevozu.

⁽¹⁾ UL L 243, 27.9.2003, str. 6.

OPS 1.185

Upravne zahteve

- (a) Operator zagotovi, da se v prvo vlogo za pridobitev AOC in, kjer je ustrezno, za vsako njegovo spremembo ali podaljšanje, za katero zaprosi, vključijo naslednje informacije:
1. uradno ime, naziv podjetja, naslov in poštni naslov prosilca;
 2. opis predlagane operacije;
 3. opis upravne organizacije;
 4. ime odgovornega vodje;
 5. imena glavnih odgovornih oseb, vključno z osebami, pristojnimi za letalske operacije, sistem vzdrževanja, usposabljanje posadk in zemeljske operacije, skupaj z njihovo usposobljenostjo in izkušnjami, in
 6. operativni priročnik.
- (b) Samo v zvezi s sistemom operatorja za vzdrževanje je treba v prvo vlogo za izdajo AOC in, kjer je ustrezno, za vsako njegovo spremembo ali podaljšanje, za katero se zaprosi, za vsak tip letala, ki se bo predvidoma uporabljal, vključiti naslednje informacije:
1. priročnik o stalni plovnosti operatorja;
 2. program(-e) operatorja za vzdrževanje letal;
 3. tehnično knjigo letala;
 4. kjer je ustrezno, tehnično specifikacijo oziroma specifikacije pogodbe (pogodb) o vzdrževanju med operatorjem in vsako organizacijo za vzdrževanje, odobreno v skladu z delom 145;
 5. število letal.
- (c) Vloga za prvo izdajo AOC mora biti oddana vsaj 90 dni pred datum začetka načrtovane operacije, kar pa ne velja za operativni priročnik, ki se lahko predloži kasneje, vendar najkasneje 60 dni pred datumom začetka načrtovane operacije.
- (d) Vlogo za spremembo AOC je treba oddati vsaj 30 dni pred datumom začetka načrtovane operacije, razen če je drugače dogovorjeno.
- (e) Vlogo za podaljšanje AOC je treba oddati vsaj 30 dni pred potekom roka njegove veljavnosti, razen če je drugače dogovorjeno.
- (f) Razen v izjemnih okoliščinah mora biti Organ vsaj deset dni prej obveščen o predlagani zamenjavi odgovorne osebe.
-

Dodatek 1 k OPS 1.175

Vsebina in pogoji spričevala letalskega prevoznika

V AOC se navedejo:

- (a) ime in kraj (glavni kraj poslovanja) operatorja;
 - (b) datum izdaje in čas veljavnosti;
 - (c) opis vrste odobrenih operacij;
 - (d) tip(-i) letala (letal), ki se odobrijo za uporabo;
 - (e) registracijske oznake odobrenega letala oziroma letal, vendar se operatorjem lahko odobri sistem za obveščanje Organa o registracijskih oznakah letal, ki se uporabljajo v skladu z njihovimi AOC;
 - (f) odobrena območja operacij;
 - (g) posebne omejitve in
 - (h) posebna dovoljenja/odobritve, npr.:
 - CAT II/CAT III (vključno z odobrenimi minimumi)
 - (MNPS) specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti
 - (ETOPS) operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali
 - (RNAV) območna navigacija
 - (RVSM) zmanjšani minimum vertikalnega razdvajanja
 - prevoz nevarnega blaga
 - Dovoljenje za izvajanje začetnega varnostnega usposabljanja kabinskega osebja in, če je ustrezno, izdajo potrdil iz poddela O za tiste operatorje, ki takšno usposabljanje zagotavljajo neposredno ali posredno.
-

Dodatek 2 k OPS 1.175

Vodenje in organizacija imetnika AOC

(a) Splošno

Operator mora imeti zanesljivo in učinkovito poslovodno strukturo, da zagotovi varno izvajanje zračnih operacij. Imenovane odgovorne osebe morajo imeti poleg ustrezne tehnične/operativne usposobljenosti s področja letalstva tudi vodstvene sposobnosti.

(b) Imenovane odgovorne osebe

1. Opis nalog in odgovornosti imenovanih odgovornih oseb, vključno z njihovimi imeni, je treba vključiti v operativni priročnik, Organ pa mora biti pisno obveščen o vseh nameravanih ali dejanskih spremembah imenovanj ali nalog.
2. Operator mora poskrbeti, da je zagotovljen stalni nadzor tudi v primeru odsotnosti imenovanih odgovornih oseb.
3. Oseba, ki jo imenuje za odgovorno osebo imetnik AOC, ne sme biti imenovana za odgovorno osebo imetnika drugega AOC, razen če je to sprejemljivo za pristojne Organe.
4. Imenovane odgovorne osebe se morajo obvezati, da bodo opravljale zadostno število ur, potrebnih za izpolnitev poslovodnih nalog, povezanih z obsegom in področjem operacij.

(c) Ustreznost in nadzorovanje osebja

1. Člani posadk. Operator mora zaposliti takšno število članov letalskih posadk in kabinskega osebja, ki zadostuje predvidenim operacijam in je usposobljeno ter preverjeno v skladu s poddeloma N in O, kot je ustrezno.
2. Zemeljsko osebje
 - (i) Število zemeljskega osebja je odvisno od značaja in obsega operacij. Zlasti v operativnih oddelkih in oddelkih za zemeljsko oskrbo letal mora biti zaposleno usposobljeno osebje, ki mora podrobno poznati svoje odgovornosti v organizaciji.
 - (ii) Operator, ki z drugimi organizacijami sklene pogodbo za izvajanje določenih storitev, je še naprej odgovoren za vzdrževanje primernih standardov. V teh primerih mora imenovana odgovorna oseba dobiti nalogo, da zagotovi, da vsi najeti pogodbeni izvajalci izpolnjujejo zahtevane standarde.
3. Nadzor
 - (i) Število imenovanih nadzornikov je odvisno od strukture operatorja in števila zaposlenega osebja.
 - (ii) Naloge in odgovornosti teh nadzornikov morajo biti opredeljene, vse njihove obveznosti na letalih pa urejene tako, da lahko opravljajo svoje nadzorne odgovornosti.
 - (iii) Člane posadk in zemeljskega osebja morajo nadzorovati posamezniki z ustreznimi izkušnjami in značajskimi lastnostmi, ki zagotavljajo doseganje standardov iz operativnega priročnika.

(d) Namestitvene zmogljivosti

1. Operator mora zagotoviti, da delovni prostor, ki je na voljo v vsaki operativni bazi, ustreza osebju, ki zagotavlja varnost letalskih operacij. Pri tem je treba upoštevati potrebe zemeljskega osebja, osebja iz operativnega nadzora, potrebe po shranjevanju in prikazu najpomembnejših zapisov ter potrebe posadk pri načrtovanju letov.
2. Pisarniške službe morajo biti sposobne, da nemudoma posredujejo operativna navodila in druge informacije vsem, ki jih to zadeva.

(e) Dokumentacija

Operator mora skrbeti za izdajanje priročnikov in njihovih sprememb ter druge dokumentacije.

PODDEL D

OPERATIVNI POSTOPKI

OPS 1.192

Izrazje

Spodaj navedeni izrazi se uporabljajo v okviru te uredbe.

- (a) Ustrezno letališče. Letališče, ki je po mnenju operatorja zadovoljivo, pri čemer upošteva veljavne zahteve glede zmogljivosti in značilnosti vzletno-pristajalne steze; ob predvidenem času uporabe bo letališče na voljo in opremljeno s potrebnimi pomožnimi storitvami, kot so ATS, zadostna razsvetljava, komunikacijske naprave, vremenska služba, sistemi za pomoč pri navigaciji in službe za ukrepanje v sili.
- (b) ETOPS (operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali). Operacije ETOPS so operacije z dvomotornimi letali, ki jih je odobril Organ (odobritev ETOPS) za izvajanje operacij prek mejne razdalje, določene v skladu z OPS 1.245(a), z ustreznega letališča.
- (c) Ustrezno nadomestno rutno ETOPS letališče. Ustrezno letališče, ki ima ob predvidenem času uporabe dodatno na voljo napravo ATS in najmanj en postopek instrumentalnega prileta.
- (d) Nadomestno rutno letališče (ERA). Ustrezno letališče na zračni poti, ki se lahko zahteva v postopku načrtovanja.
- (e) ERA 3 %. Nadomestno rutno letališče, ki je bilo izbrano za zmanjšanje goriva za izredne razmere na 3 %.
- (f) Izolirano letališče. Če je sprejemljivo za Organ, se lahko namembno letališče šteje za izolirano letališče, če količina potrebnega goriva (gorivo za preusmeritev in končno gorivo) do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega letališča presega:
 - za letala z batnimi motorji gorivo za 45-minutni let plus 15 % časa letenja, ki naj bi se po načrtih porabil za let, ali za dve uri, kar koli je manj, ali
 - za letala s turbinskimi motorji gorivo za dvourni let pri običajni porabi pri letenju nad namembnim letališčem, vključno s končno rezervo goriva.
- (g) Enakovredni položaj. Položaj, ki se lahko vzpostavi z razdaljo DME, ustrezno postavljenim NDB ali točko VOR, SRE ali PAR ali kakršno koli drugo ustrezno točko med 3 in 5 miljami od praga, ki neodvisno določa položaj letala.
- (h) Kritične faze leta. Kritične faze leta so vzletni zalet, vzletna pot leta, končni prilet, pristanek, vključno z ustavljanjem, in vse druge faze leta, o katerih odloča vodja zrakoplova.
- (i) Gorivo za izredne razmere. Gorivo, ki ga je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov, ki bi lahko vplivali na porabo goriva do namembnega letališča, kot so odstopanja posameznega letala od podatkov o pričakovani porabi goriva, odstopanja od napovedanih meteoroloških pogojev in odstopanja od načrtovanih rut in/ali nivoja/visine letenja.
- (j) Ločene vzletno-pristajalne steze. Vzletno-pristajalne steze na letališču, ki imajo na voljo ločene površine za pristajanje. Te vzletno-pristajalne steze se lahko prekrivajo ali križajo na tak način, da blokada ene vzletno-pristajalne steze ne ovira načrtovane vrste operacij na drugi vzletno-pristajalni stezi. Vsaka vzletno-pristajalna steza ima ločen postopek prileta na podlagi ločenega navigacijskega pripomočka.
- (k) Odobrena potovalna hitrost z enim nedelujočim motorjem. Za ETOPS je odobrena potovalna hitrost z enim nedelujočim motorjem za načrtovano področje operacije hitrost znotraj certificiranih omejitev letala, ki jih je izbral operator in odobril regulativni organ.
- (l) Območje ETOPS. Območje ETOPS je območje, ki zajema zračni prostor, znotraj katerega letalo, ki ga je odobril ETOPS, presega določeni čas letenja v brezvetrju (pri standardnih pogojih) pri odobreni potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem od ustreznega nadomestnega rutnega ETOPS letališča.
- (m) Odprema. Minimumi za načrtovanje – ETOPS se uporabljajo do odpreme. Odprema je trenutek, ko se letalo prvič premakne s svojo močjo, da bi vzletelo.

OPS 1.195

Operativni nadzor

Operator:

- (a) vzpostavi in vzdržuje postopek operativnega nadzora, ki ga odobri Organ, in
- (b) izvaja operativni nadzor nad vsakim letom, ki se izvaja pod pogoji iz njegovega AOC.

OPS 1.200

Operativni priročnik

Operator v skladu s poddelom P zagotovi operativni priročnik, namenjen uporabi in usmerjanju operativnega osebja.

OPS 1.205

Usposobljenost operativnega osebja

Operator zagotovi, da je vse osebje, določeno ali neposredno vključeno v zemeljske in letalske operacije, ustrezno poučeno, da je prikazalo usposobljenost za opravljanje svojih nalog ter da se zaveda svojih odgovornosti in povezanosti takšnih nalog s celotno operacijo.

OPS 1.210

Vzpostavitev postopkov

- (a) Operator za vsak tip letala določi postopke in navodila, ki vsebujejo naloge zemeljskega osebja in članov posadke za vse vrste operacij na zemlji in v zraku.
- (b) Operator določi sistem kontrolnih list, namenjen uporabi članov posadke za vse faze operacij letala v običajnih in ne-običajnih postopkih ter postopkih v sili, kot je ustrezno, da se zagotovi upoštevanje operativnih postopkov iz operativnega priročnika.
- (c) Operator od člana posadke v kritičnih fazah leta ne zahteva izvajanja drugih nalog, razen tistih, ki se zahtevajo za varno operacijo letala (glej OPS 1.192).

OPS 1.215

Uporaba služb zračnega prometa

Operator zagotovi, da se službe zračnega prometa, kadar so na voljo, uporabljajo za vse lete.

OPS 1.216

Operativna navodila med letom

Operator zagotovi, da svoja operativna navodila med letom, ki se nanašajo na spremembo načrta leta, po možnosti uskladi s pristojno enoto službe zračnega prometa, preden jih posreduje na letalo.

OPS 1.220

Letališča, ki jih odobri operator

(glej OPS 1.192)

Operator odobri uporabo samo tistih letališč, ki ustrezajo zadevnemu tipu oziroma tipom letal in vrsti oziroma vrstam operacij.

OPS 1.225

Letališki operativni minimumi

- (a) Operator navede letališke operativne minimume, določene v skladu z OPS 1.430 za vsako odhodno, namembno ali nadomestno letališče, katerega uporaba je bila dovoljena v skladu z OPS 1.220.
- (b) Vsako povečanje, ki ga uvede Organ, je treba dodati minimumom, določenim v skladu s predhodnim pododstavkom (a).
- (c) Minimumi za določeno vrsto priletnega in pristajalnega postopka veljajo za ustrezne, če:
 - 1. zemeljska oprema iz ustrezne karte, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
 - 2. so sistemi na letalu, ki se zahtevajo za določeno vrsto prileta, operativni;
 - 3. so izpolnjena zahtevana merila za zmogljivost letala in
 - 4. je posadka ustrezno usposobljena.

OPS 1.230

Postopki za instrumentni odlet in prilet

- (a) Operator zagotovi, da se uporabljajo postopki instrumentalnega odleta in prileta, ki jih določi država, v kateri je letališče.
- (b) Ne glede na predhodni pododstavek (a) lahko vodja zrakoplova sprejme dovoljenje ATC (kontrola zračnega prometa) za odmik od objavljene odletne ali priletne zračne poti, če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami in v celoti upoštevani operativni pogoji. Končni prilet je treba izvesti vizualno ali v skladu z vzpostavljenim postopkom instrumentalnega prileta.
- (c) Operator lahko postopke, ki se razlikujejo od tistih v pododstavku (a) zgoraj, izvaja le, če jih odobri država, v kateri je letališče, če se to zahteva, in jih Organ sprejme.

OPS 1.235

Postopki za zmanjšanje hrupa

(glej OPS 1.192)

Operator določi ustrezne operativne postopke za odlet in prihod/prilet za vsako vrsto zrakoplova v skladu z naslednjim:

- (a) operator zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa, in
- (b) da so ti postopki oblikovani tako, da so preprosti in varni za uporabo, tako da se delovna obremenitev osebja v kritičnih fazah leta bistveno ne poveča, in
- (c) ,da sta za vsako vrsto zrakoplova določena dva postopka za odlet v skladu z Zvezkom I Dokumenta ICAO 8168 (Postopki za navigacijske službe zračnega prometa, PANS-OPS):
 - 1. postopek za zmanjšanje hrupa pri odletu 1 (NADP 1), namenjen doseganju cilja zmanjševanja bližnjega hrupa, in
 - 2. postopek za zmanjšanje hrupa pri odletu 2 (NADP 2), namenjen doseganju cilja zmanjševanja oddaljenega hrupa, in
 - 3. poleg tega ima lahko profil vzpenjanja vsakega NADP le eno zaporedje dejavnosti.

OPS 1.240

Zračne poti in območja operacij

- (a) Operator zagotovi, da operacije potekajo samo po takšnih zračnih poteh ali znotraj takšnih območij, za katera so izpolnjeni naslednji pogoji:
1. zagotovljene so zemeljske zmogljivosti in službe, vključno z meteorološkimi službami, ki ustrezajo načrtovani operaciji;
 2. zmogljivost letala, predvidenega za let, omogoča izpolnitev zahtev za najmanjšo višino letenja;
 3. oprema letala, predvidenega za let, izpolnjuje minimalne zahteve za načrtovano operacijo;
 4. na voljo so ustrezni zemljevidi in karte (glej OPS 1.135(a)(9));
 5. če se uporabljajo dvomotorna letala, so na voljo ustrezna letališča v okviru časovnih omejitev/omejitev razdalje iz OPS 1.245;
 6. če se uporabljajo enomotorna letala, so na voljo površine, ki omogočajo izvedbo varnega pristanka v sili.
- (b) Operator zagotovi, da se operacije izvajajo v skladu z vsemi omejitvami na zračnih poteh ali območju operacij, ki jih uvede Organ.

OPS 1.241

Operacija v določenem zračnem prostoru z zmanjšanim minimalnim vertikalnim razdvajanjem (RVSM)

Operator letala ne uporablja v določenih predelih zračnega prostora, kjer se v skladu z Regionalnim zračnim navigacijskim sporazumom uporablja minimalno vertikalno razdvajanje 300 m (1 000 ft), razen če mu tega ne odobri Organ (odobritev RVSM) (Glej tudi OPS 1.872).

OPS 1.243

Operacija na geografskih območjih z določenimi zahtevami glede navigacijskih zmogljivosti

- (a) Operator zagotovi, da je letalo, ki se uporablja na območjih ali predelih zračnega prostora ali poteh, za katere so bile določene posebne zahteve glede navigacijskih zmogljivosti, certificirano v skladu s temi zahtevami in, če je potrebno, da je od Organa pridobilo ustrezno operativno dovoljenje (Glej tudi OPS 1.865(c)(2), OPS 1.870 in OPS 1.872).
- (b) Operator letala, ki se uporablja na območjih iz točke (a), zagotovi, da so vsi postopki za ravnanje v izrednih razmerah, ki jih je določil organ, pristojen za zadeven zračni prostor, vključeni v operativni priročnik.

OPS 1.245

Največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS

(glej OPS 1.192)

- (a) Razen če Organ tega posebej ne odobri v skladu z OPS 1.246(a) (odobritev ETOPS), operator ne sme uporabiti dvomotornega letala na začni poti, ki vključuje točko, katere oddaljenost od ustreznega letališča (pri standardnih pogojih v brezvetrju) presega:
1. pri letalih zmogljivosti razreda A z:
 - (i) največjim dovoljenim številom potniških sedežev 20 ali več ali
 - (ii) največjo vzletno maso 45 360 kg ali več,
- razdaljo, ki jo letalo preleti v 60 minutah pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem, določeni v skladu s pododstavkom (b) spodaj;

2. pri letalih zmogljivosti razreda A z:

- (i) največjim dovoljenim številom potniških sedežev 19 ali manj in
- (ii) največjo vzletno maso manj kot 45 360 kg,

razdaljo, ki jo preleti letalo v 120 minutah, ali če to odobri Organ, v do 180 minutah za turboreaktivna letala, pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem, določeni v skladu s pododstavkom (b) spodaj;

3. pri letalih zmogljivosti razreda B ali C:

- (i) razdaljo, ki jo preleti letalo v 120 minutah pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem, določeni v skladu s pododstavkom (b) spodaj, ali
- (ii) 300 navtičnih milj, karkoli je manj.

(b) Operator določi hitrost za izračun največje dovoljene oddaljenosti od ustreznega letališča za vsak tip ali različico dvomotornih letal, ki jih uporablja, ki ne sme presegati VMO, ki temelji na dejanski hitrosti, ki jo letalo lahko vzdržuje z enim nedelujočim motorjem.

(c) Operator mora zagotoviti, da se v operativni priročnik vključijo naslednji podatki, ki se nanašajo na vsak tip ali različico:

- 1. potovalna hitrost pri enem nedelujočem motorju, določena v skladu s predhodnim pododstavkom (b), in
- 2. največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča, določena v skladu s predhodnima odstavkoma (a) in (b).

Opomba: Prej navedene hitrosti naj bi se uporabljale samo za določitev največje dovoljene oddaljenosti od ustreznega letališča.

OPS 1.246

Operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS)

(glej OPS 1.192)

- (a) Operator ne izvaja operacij prek mejne razdalje, določene v skladu z OPS 1.245, razen če mu tega ne odobri Organ (odobritev ETOPS).
- (b) Operator pred izvedbo operacije ETOPS zagotovi, da je na voljo ustrezno nadomestno ETOPS rutno letališče, bodisi v okviru operatorjevega odobrenega preusmeritvenega časa bodisi v okviru preusmeritvenega časa, ki temelji na statusu uporabnosti letala, pridobljenem na podlagi MEL, kateri koli je krajše (Glej tudi OPS 1.297(d)).

OPS 1.250

Določitev najmanjših višin letenja

- (a) Operator določi najmanjše višine letenja in postopke za določitev teh višin za vse predvidene segmente zračne poti, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad ovirami, ob upoštevanju zahtev iz poddelov F do I.
- (b) Vse postopke za določitev najmanjših višin letenja mora odobriti Organ.
- (c) Če so najmanjše višine letenja, ki jih določi država, prek katere se leti, višje od višin, ki jih določi operator, se uporabijo višje vrednosti.
- (d) Operator upošteva pri določitvi najmanjših višin letenja naslednje dejavnike:
 - 1. natančnost, s katero se lahko določi položaj letala;

2. verjetne netočnosti indikacij uporabljenih višinomerov;
 3. značilnosti terena (npr. nenadne spremembe nadmorske višine) na zračnih poteh ali območjih, predvidenih za operacije;
 4. verjetnost, da se naleti na neugodne meteorološke pogoje (npr. huda turbulenca in spuščajoči se zračni tokovi), in
 5. možne netočnosti letalskih navigacijskih kart.
- (e) Pri izpolnjevanju zahtev iz predhodnega pododstavka (d) se ustrezno upoštevajo:
1. popravki zaradi temperaturnih in tlačnih odstopanj od standardnih vrednosti;
 2. zahteve ATC in
 3. vse predvidljive izredne razmere na načrtovanih zračnih poteh.

OPS 1.255

Politika ravnanja z gorivom

(glej Dodatek 1 in Dodatek 2 k OPS 1.255)

- (a) Operator mora določiti politiko ravnanja z gorivom zaradi načrtovanja letov in ponovnega načrtovanja med letom, da zagotovi, da je na letalu za vsako načrtovano operacijo dovolj goriva in rezervnega goriva za morebitna odstopanja od načrtovane operacije.
- (b) Operator zagotovi, da načrtovanje letov temelji vsaj na spodnjih točkah 1 in 2:
1. Postopkih iz operativnega priročnika in podatkih, pridobljenih na podlagi:
 - (i) podatkov izdelovalca letala ali
 - (ii) tekočih podatkov o konkretnem letalu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva.
 2. Operativni pogoji, v katerih naj bi potekal let, vključujejo:
 - (i) stvarne podatke o gorivu, ki ga porabi letalo;
 - (ii) načrtovane mase;
 - (iii) pričakovani meteorološki pogoji in
 - (iv) postopke in omejitve za ponudnike navigacijskih storitev zračnega prometa.
- (c) Operator zagotovi, da se pri izračunu pred letom uporabnega goriva, potrebnega za let, upoštevajo:
1. gorivo za vožnjo po tleh in
 2. gorivo za potovanje in
 3. rezervno gorivo, ki ga sestavljajo:
 - (i) gorivo za izredne razmere (glej OPS 1.192) in
 - (ii) nadomestno gorivo, če se zahteva nadomestno namembno letališče (to ne izključuje izbire odhodnega letališča za nadomestno namembno letališče), in
 - (iii) zadnja rezerva goriva in
 - (iv) dodatno gorivo, če to zahteva vrsta operacije (npr. ETOPS), in
 4. posebno gorivo, če ga zahteva vodja zrakoplova.

- (d) Operator zagotovi, da postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun uporabnega goriva, ki se zahtevajo, če se mora let nadaljevati po zračni poti ali do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, vključujejo:
1. gorivo za potovanje za preostali del leta in
 2. rezervno gorivo, ki ga sestavljajo:
 - (i) gorivo za izredne razmere in
 - (ii) nadomestno gorivo, če se zahteva nadomestno namembno letališče (to ne izključuje izbire odhodnega letališča za nadomestno namembno letališče), in
 - (iii) zadnja rezerva goriva in
 - (iv) dodatno gorivo, če to zahteva vrsta operacije (npr. ETOPS), in
 3. posebno gorivo, če ga zahteva vodja zrakoplova.

OPS 1.260

Prevoz oseb z omejeno mobilnostjo

- (a) Operator določi postopke za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo (PRM).
- (b) Operator zagotovi, da se PRM ne dodelijo sedeži in da ne sedijo na sedežih, kjer bi njihova prisotnost lahko:
1. ovirala posadko pri njihovih nalogah;
 2. ovirala dostop do reševalne opreme ali
 3. ovirala evakuacijo letala v sili.
- (c) Vodjo zrakoplova je treba obvestiti o predvidenem prevozu PRM na letalu.

OPS 1.265

Prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu

Operator določi postopke za prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu, da zagotovi varnost letala in vseh oseb na njem. Vodjo zrakoplova je treba obvestiti o predvidenem prevozu prej navedenih oseb.

OPS 1.270

Shranjevanje prtljage in tovora

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.270)

- (a) Operator določi postopke za zagotovitev, da se v potniško kabino sprejme samo takšna ročna prtljaga, ki se lahko ustrezno in varno shrani.
- (b) Operator določi postopke za zagotovitev, da se vsa prtljaga in tovor na letalu, ki bi lahko, če bi se premaknila, povzročila poškodbe oseb ali materialno škodo ali ovirala prehode in izhode, shranita v prtljažnike, ki so zasnovani tako, da preprečujejo premikanje.

OPS 1.275

Namerno puščen prazen prostor

OPS 1.280

Razporeditev potnikov po sedežih

Operator določi postopke za zagotovitev, da potniki sedijo na mestih, kjer lahko pri zahtevani evakuaciji v sili najbolj pomagajo in ne ovirajo evakuacije iz letala.

OPS 1.285

Dajanje navodil potnikom

Operator zagotovi, da:

(a) Splošno

1. Potniki dobijo ustna navodila v zvezi z varnostnimi zadevami. Posamezni deli navodil ali navodila v celoti se lahko zagotovijo z avdio-vizualno predstavitvijo.
2. Potnikom se zagotovijo kartoni z varnostnimi navodili, na katerih je v obliki slikovnih navodil prikazana uporaba reševalne opreme in izhodov, ki bi jih potniki lahko uporabili.

(b) Pred vzletom

1. Potniki, če je ustrezno, dobijo navodila v zvezi z naslednjimi zadevami:
 - (i) predpisi o kajenju;
 - (ii) zrvnanje naslonjala sedeža in zložitev mizice;
 - (iii) razmestitev izhodov v sili;
 - (iv) razmestitev in uporaba talnih označb najbližje poti pobega;
 - (v) shranjevanje ročne prtljage;
 - (vi) omejitev uporabe prenosnih elektronskih naprav in
 - (vii) razmestitev in vsebina kartona z varnostnimi navodili in
2. Potnikom se zagotovi prikaz naslednjega:
 - (i) uporaba varnostnih pasov in/ali ramenskih varnostnih pasov, vključno z načinom njihovega pripenjanja in/ali odpenjanja;
 - (ii) razmestitev in uporaba kisikove opreme, če se zahteva (glej OPS 1.770 in OPS 1.775). Potniki morajo biti tudi seznanjeni s tem, da morajo med uporabo kisika ugasniti vse vrste tobačnih izdelkov, in
 - (iii) s krajem nahajanja in uporabo rešilnih jopičev, če se zahtevajo (glej OPS 1.825).

(c) Po vzletu

1. Potnike je treba spomniti na naslednje, če je ustrezno:
 - (i) predpisi o kajenju in
 - (ii) uporabo varnostnih pasov in/ali ramenskih varnostnih pasov, vključno z varnostnimi prednostmi, če je varnostni pas med sedenjem pripet ne glede na osvetlitev znaka za varnostni pas.

- (d) Pred pristankom
1. Potnike je treba spomniti na naslednje, če je ustrezno:
 - (i) predpisi o kajenju;
 - (ii) uporabo varnostnih pasov in/ali ramenskih varnostnih pasov;
 - (iii) zravnanje naslonjala sedeža in zložitev mizice;
 - (iv) ponovno shranitev ročne prtljage in
 - (v) omejitve uporabe prenosnih elektronskih naprav.
- (e) Po pristanku
1. Potnike je treba spomniti na naslednje, če je ustrezno:
 - (i) predpisi o kajenju in
 - (ii) uporabo varnostnih pasov in/ali ramenskih varnostnih pasov.
- (f) V primeru nevarnosti med letom je treba potnike poučiti o takšnih reševalnih ukrepih, ki ustrezajo okoliščinam.

OPS 1.290

Priprava leta

- (a) Operator zagotovi, da se za vsak predviden let pripravi operativni načrt leta.
- (b) Vodja zrakoplova ne začne leta, dokler se ne prepriča, da:
1. je letalo plovno;
 2. se letalo ne uporablja v nasprotju z določbami s Seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL);
 3. so v skladu s poddeloma K in L na voljo instrumenti in oprema, ki se zahtevajo za predvideni let;
 4. instrumenti in oprema delujejo, razen kot predvideva MEL;
 5. so na voljo tisti deli operativnega priročnika, ki se zahtevajo za izvedbo leta;
 6. so na letalu dokumenti, dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na voljo v skladu z OPS 1.125 in OPS 1.135;
 7. so na voljo najnovejši zemljevidi, karte in s tem povezana dokumentacija ali enakovredni podatki, potrebni za predvideno operacijo, vključno z vsemi preusmeritvami, ki se utemeljeno lahko pričakujejo. Sem spadajo vse pretvorbene tabele, potrebne za pomoč pri operacijah, pri katerih je treba uporabiti višine, nadmorske višine in nivoje letenja v metrih;
 8. so na voljo ustrezne zemeljske zmogljivosti in službe, ki se zahtevajo za načrtovani let;
 9. se pri načrtovanem letu lahko upoštevajo določbe iz operativnega priročnika glede zahtevanega goriva, olja in kisika, najmanjših varnih višin letenja, letaliških operativnih minimumov in razpoložljivosti nadomestnih letališč, če se zahtevajo;
 10. je tovor pravilno razporejen in dobro zavarovan;
 11. je masa letala na začetku vzletnega zaleta takšna, da se let lahko izvede v skladu s poddeli F do I, kot je ustrezno, in
 12. se lahko poleg omejitev iz predhodnih pododstavkov 9 in 11 upoštevajo vse operativne omejitve.

OPS 1.295

Izbira letališč

- (a) Operator pri načrtovanju leta določi postopke za izbiro namembnih in/ali nadomestnih letališč v skladu z OPS 1.220.
- (b) Operator mora izbrati in v operativnem načrtu leta navesti nadomestno vzletno letališče, če zaradi vremenskih ali zmogljivostnih razlogov vrnitev na odhodno letališče ne bi bila mogoča. Nadomestno vzletno letališče se mora glede na odhodno letališče nahajati v okviru:
1. pri dvomotornih letalih bodisi:
 - (i) ene ure letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem, določeni v skladu z letalskim priročnikom letala (AFM) v brezvetrju, pri standardnih pogojih in dejanski vzletni masi, ali
 - (ii) preusmeritvenega časa ETOPS, ki je odobren operatorju, ob upoštevanju vseh omejitev iz MEL, vendar največ do dve uri pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem, ki se določi v skladu z AFM v brezvetrju, pri standardnih pogojih, na podlagi dejanske vzletne mase, za letala in osebje, ki imajo odobritev za ETOPS, ali
 2. dveh ur letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem, določeni v skladu z AFM v brezvetrju, pri standardnih pogojih in dejanski vzletni masi za tri- in štirimotorna letala, in
 3. če AFM ne vsebuje potovalne hitrosti z enim nedelujočim motorjem, je treba pri izračunu uporabiti hitrost, ki se doseže s preostalim motorjem oziroma motorji pri največji stalni moči.
- (c) Operator mora izbrati vsaj eno nadomestno namembno letališče za vsak let po pravilih IFR, razen če:
1. sta izpolnjena oba naslednja pogoja:
 - (i) načrtovani let od vzleta do pristanka ali v primeru ponovnega načrtovanja med letom v skladu z OPS 1.255(d) preostali čas letenja do namembnega letališča ne bo daljši od šest ur in
 - (ii) na namembnem letališču sta na voljo za uporabo dve ločeni vzletno-pristajalni stezi (glej OPS 1.192), ustrezna vremenska poročila ali napovedi za namembno letališče ali katera koli njuna kombinacija pa kažejo, da bo ves čas od ene ure pred do ene ure po predvidenem času prihoda na namembno letališče baza oblakov na višini vsaj 2 000 ft ali višini kroženja + 500 ft, kar je več, vidljivost pa bo znašala vsaj pet km;ali
 2. če je namembno letališče izolirano.
- (d) Operator mora izbrati dve nadomestni namembni letališči, če:
1. ustrezna vremenska poročila ali napovedi za namembno letališče ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od eno uro pred do eno uro po predvidenem času prihoda vremenski pogoji pod veljavnimi minimumi za načrtovanje (glej OPS 1.297(b)), ali
 2. ni na voljo meteoroloških podatkov.
- (e) Operator navede vsa zahtevana nadomestna letališča v operativnem načrtu leta.

OPS 1.297

Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR

- (a) Minimumi za načrtovanje nadomestnih vzletnih letališč. Operator izbere letališče za nadomestno vzletno letališče samo, če ustreza vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od ene ure pred do ene ure po predvidenem času prihoda na letališče vremenski pogoji enakovredni ali nad veljavnimi minimumi za pristajanje iz OPS 1.225. Bazo oblakov je treba upoštevati, če so na voljo samo nenatančni in/ali krožni prileti. Treba je upoštevati vse omejitve za operacije z enim nedelujočim motorjem.
- (b) Minimumi za načrtovanje namembnih letališč (razen izoliranih namembnih letališč). Operator izbere namembno letališče samo, če:
1. ustreza vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od ene ure pred do ene ure po predvidenem času prihoda na letališče vremenski pogoji enakovredni veljavnim minimumom za načrtovanje ali nad njimi, kot sledi:
 - (i) RVR/vidljivost v skladu z OPS 1.225 in
 - (ii) za nenatančni ali krožni prilet baza oblakov na višini MDH ali nad njo, ali
 2. sta v skladu z OPS 1.295(d) izbrani dve nadomestni namembni letališči.
- (c) Minimumi za načrtovanje za:

nadomestno namembno letališče ali

izolirano letališče ali

letališče ERA 3 % ali

nadomestno letališče na zračni poti, ki se zahteva v fazi načrtovanja

Operator izbere letališče za enega od navedenih namenov le, če ustreza vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo v času od ene ure pred do ene ure po predvidenem času prihoda na letališče vremenske razmere enakovredne ali nad minimumi za načrtovanje iz spodnje tabele 1.

Tabela 1

Minimumi za načrtovanje – Nadomestno namembno letališče, izolirano namembno letališče, letališče ERA 3 % in nadomestno letališče na zračni poti

Vrsta prileta	Minimumi za načrtovanje
Cat II in III	Cat I (<i>opomba 1</i>)
Cat I	Nenatančni (<i>opombi 1 in 2</i>)
Nenatančni	Nenatančni (<i>opombi 1 in 2</i>) in 200 ft / 1 000 m
Krožni	Krožni

Opomba 1: RVR.

Opomba 2: Faza oblakov mora biti na višini MDH ali nad njo.

- (d) Minimumi za načrtovanje nadomestnih rutnih ETOPS letališč. Operator izbere letališče kot nadomestno rutno ETOPS letališče le, če ustreza vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija kažejo, da bodo med predvidenim časom pristanka in eno uro po najkasnejšem možnem času pristanka obstajale razmere, izračunane z dodajanjem dodatnih omejitev iz tabele 2. Operator v operativni priročnik vključi metodo za določitev operativnega minimuma na načrtovanem nadomestnem rutnem ETOPS letališču.

Tabela 2

Minimumi za načrtovanje – ETOPS

Naprava za prilet	Zgornja meja nadomestnega letališča	Vremenski minimumi Vidljivost/RVR
Postopek za natančni prilet	Odobren DH/DA plus povečanje za 200 ft	Odobrena vidljivost plus povečanje za 800 metrov
Nenatančni prilet ali krožni prilet	Odobren MDH/MDA plus povečanje za 400 ft	Odobrena vidljivost plus povečanje za 1 500 metrov

OPS 1.300

Predložitev ATS načrta leta

Operator zagotovi, da se let ne začne, če niso bili predloženi ATS načrt leta ali ustrezne informacije, da se po potrebi lahko aktivirajo alarmne službe.

OPS 1.305

Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo medtem, ko so potniki na letalu, njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.305)

Operator zagotovi, da se rezervoarjev letala ne polni/prazni z gorivom Avgas ali gorivom široke frakcije ‚wide-cut‘ (npr. Jet-B ali enakovrednim gorivom) ali kadar se lahko pojavi zmes teh vrst goriva, medtem ko so potniki na letalu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem. V vseh drugih primerih je treba sprejeti previdnostne ukrepe, na letalu pa mora biti ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in usmerjati evakuacijo letala na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

OPS 1.307

Polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom široke frakcije ‚wide-cut‘

Operator določi postopke za polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom široke frakcije ‚wide-cut‘ (npr. Jet B ali enakovredno gorivo), če se to zahteva.

OPS 1.308

Odmik in vleka

- (a) Operator zagotovi, da so vsi postopki za odmik in vleko v skladu z ustreznimi letalskimi standardi in postopki.
- (b) Operator zagotovi, da se namestitev letal pred vožnjo po tleh in po njej ne izvaja z vleko brez vlečnega droga, razen če:
 1. letalo varuje pred poškodbo krmilnega mehanizma na nosnem kolesu zaradi vleke brez vlečnega droga njegova lastna konstrukcija ali
 2. če je zagotovljen sistem/postopek za opozorilo letalske posadke, da se je takšna poškodba lahko zgodila ali se je zgodila, ali
 3. če je vlečno vozilo brez vlečnega droga zasnovano tako, da se prepreči poškodovanje določenega tipa letala.

OPS 1.310

Člani posadke na svojih mestih

- (a) Člani letalske posadke
1. Med vzletom in pristankom so vsi člani letalske posadke, ki se zahtevajo za delo v pilotski kabini, na svojem mestu.
 2. V vseh drugih fazah leta ostati vsi člani letalske posadke, ki se zahtevajo za delo v pilotski kabini, ostanejo na svojih mestih, razen če jih morajo zapustiti zaradi izvajanja nalog v zvezi z operacijo ali zaradi fizioloških potreb in če je ves čas pri letalskih komandah vsaj en ustrezno usposobljen pilot.
 3. Vsi člani letalske posadke, ki se zahtevajo za delo v pilotski kabini, so pozorni v vseh fazah leta. V primeru nepozornosti se uporabijo ustrezni protiukrepi. V primeru nepričakovane preutrujenosti se lahko uporabi postopek nadzorovanega počitka, ki ga organizira vodja zrakoplova, če to dopušča delovna obremenitev. Takšen nadzorovani počitek se ne sme v nobenem primeru šteti za sestavni del počitka pri izračunu omejitev letalskega delovnega časa niti se ne sme uporabiti za upravičevanje katerega koli delovnega časa.
- (b) Člani kabinskega osebja. V kritičnih fazah leta v vseh nadstropjih, kjer so potniki, vsi zahtevani člani kabinskega osebja sedijo na svojih dodeljenih mestih.

OPS 1.311

Najmanjše število kabinskega osebja, ki je potrebno na krovu letala pri operacijah na tleh, medtem ko so na letalu potniki

(glej Dodatek 1 k OPS 1.311)

Operator zagotovi, da je, kadar so na krovu letala potniki, v potniški kabini prisotno najmanjše potrebno število kabinskega osebja v skladu z OPS 1.990(a), (b), (c) in (d), razen:

- (a) kadar je letalo na tleh na parkirnem prostoru, se lahko število kabinskega osebja, prisotnega v potniški kabini, zmanjša pod število, določeno z OPS 1.990(a), (b) in (c). Najmanjše število kabinskega osebja, ki je potrebno v teh okoliščinah, je eden na par izhodov v sili na vsakem nadstropju za potnike ali eden na vsako skupino 50 potnikov ali skupino do 50 potnikov, ki so prisotni na krovu, kar koli je več, pod pogojem, da:
1. je operator določil postopek za evakuacijo potnikov pri tem zmanjšanem številu kabinskega osebja, ki ga je Organ odobril kot enako varnega, in
 2. ne poteka ponovno polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom in
 3. je vodilni član kabinskega osebja kabinskemu osebju dal navodila glede varnosti pred vkrcanjem in
 4. je vodilni član kabinskega osebja prisoten v potniški kabini in
 5. je bil opravljen kontrolni pregled kabine pred vkrcanjem.

To zmanjšanje ni dovoljeno, kadar je število kabinskega osebja določeno z OPS 1.990(d);

- (b) med izkrcavanjem potnikov, kadar je število preostalih potnikov na krovu manjše od 20, se lahko najmanjše število kabinskega osebja, prisotnega v potniški kabini, zmanjša pod najmanjše število kabinskega osebja, ki se zahteva v skladu z OPS 1.990(a), (b), (c) in (d), pod pogojem, da:
1. je operator določil postopek za evakuacijo potnikov pri tem zmanjšanem številu kabinskega osebja, ki ga je Organ odobril kot enako varnega, in
 2. je vodilni član kabinskega osebja prisoten v potniški kabini.

OPS 1.313

Uporaba slušalk

- (a) Vsak član letalske posadke, ki opravlja svoje delo v pilotski kabini, nosi slušalke z mikrofonom na palici ali enakovredno napravo, ki se zahteva z OPS 1.650(p) in/ali 1.652(s), in jih uporablja kot primarno napravo za poslušanje zvočnih sporočil služb zračnega prometa:
- na tleh,
 - ob prejemu dovoljenja ATC za odlet prek zvočnih sporočil,
 - kadar motorji delujejo,
 - med letom pod višino prehoda ali 10 000 čevlji, kar koli je višje, in
 - kadar koli je to potrebno po mnenju vodje zrakoplova.
- (b) Pod pogoji iz odstavka 1 mora biti mikrofoni na palici ali enakovredna naprava v položaju, ki omogoča njeno uporabo pri dvosmerni radijski komunikaciji.

OPS 1.315

Pomožna sredstva za evakuacijo v sili

Operator določi postopke za zagotovitev, da so pomožna sredstva za evakuacijo v sili, ki se samodejno odprejo, pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom in kadar je to varno in izvedljivo, pripravljena za uporabo.

OPS 1.320

Sedeži, varnostni pasovi in ramenski varnostni pasovi

- (a) Člani posadke
1. Vsi člani posadke so med vzletom in pristankom, in kadar se zdi potrebno vodji zrakoplova zaradi varnosti, ustrezno pripeti z vsemi razpoložljivimi varnostnimi in ramenskimi varnostnimi pasovi.
 2. V drugih fazah leta imajo vsi člani letalske posadke v pilotski kabini, medtem ko so na svojem mestu, svoje varnostne pasove zapete.
- (b) Potniki
1. Vodja zrakoplova pred vzletom in pristankom ter med vožnjo po tleh in kadar je po njegovem mnenju to zaradi varnosti potrebno, zagotovi, da so vsi potniki na letalu na svojih sedežih ali ležiščih s pravilno zapetimi varnostnimi pasovi ali, če so na voljo, ramenskimi varnostnimi pasovi.
 2. Operator predvidi, vodja zrakoplova pa zagotovi, da se več oseb na enem letalskem sedežu dovoli samo za določene sedeže, na katerih lahko sedita odrasla oseba in dojenček, ki je ustrezno zavarovan z dodatnim pasom za dojenčka ali drugo zadrževalno napravo.

OPS 1.325

Zavarovanje potniške kabine in kuhinje (kuhinj) na letalu

- (a) Operator določi postopke za zagotovitev, da so pred vožnjo po letaliških manevrskih površinah, vzletom in pristankom vsi izhodi in poti pobega prehodni.
- (b) Vodja zrakoplova zagotovi, da je pred vzletom in pristankom ter kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti, vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovana.

OPS 1.330

Dostopnost reševalne opreme

Vodja zrakoplova zagotovi, da je ustrezna reševalna oprema zlahka dostopna za takojšnjo uporabo.

OPS 1.335

Kajenje na letalu

- (a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se nikomur ne dovoli kajenja:
1. kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti;
 2. ko je letalo na zemlji, razen če ni posebej dovoljeno v skladu s postopki iz operativnega priročnika;
 3. zunaj označenih območij za kajenje, v prehodu (prehodih) in stranišču (straniščih);
 4. v prostoru za tovor in/ali drugih prostorih, kjer se prevažata tovor, ki ni shranjen v ognjevarni embalaži ali pokrit z ognjevarnim platnom, in
 5. v tistih delih kabine, kamor se dovaja kisik.

OPS 1.340

Meteorološki pogoji

- (a) Na letu po pravilih IFR vodja zrakoplova:
1. začne vzlet ali
 2. nadaljuje let prek točke, od katere se pri ponovnem načrtovanju med letom uporablja popravljeni načrt leta, samo, če so na voljo podatki, ki kažejo, da bodo pričakovani vremenski pogoji v času prihoda na namembno in/ali zahtevano nadomestno letališče oziroma letališča iz OPS 1.295 enakovredni minimumom za načrtovanje iz OPS 1.297 ali nad njimi.
- (b) Pri letu po pravilih IFR vodja zrakoplova let nadaljuje proti načrtovanemu namembnemu letališču samo, če so na voljo podatki, ki kažejo, da bodo v času predvidenega prihoda vremenski pogoji na namembnem letališču ali vsaj enem nadomestnem namembnem letališču enakovredni veljavnim letališkim operativnim minimumom za načrtovanje ali nad njimi.
- (c) Pri letu po pravilih IFR vodja zrakoplova let nadaljuje prek:
1. točke odločitve samo, kadar se uporablja postopek za zmanjšanje goriva za izredne razmere (glej Dodatek 1 k OPS 1.255), ali
 2. vnaprej določene točke, kadar se uporablja postopek za vnaprej določeno točko (glej Dodatek 1 k OPS 1.255),
- kadar so na voljo podatki, ki kažejo, da bodo pričakovane vremenske razmere ob času prihoda na namembnem in/ali zahtevanem nadomestnem letališču oziroma letališčih iz OPS 1.295 enakovredne veljavnim letališkim operativnim minimumom za načrtovanje iz OPS 1.225 ali nad njimi.
- (d) Pri letu po pravilih VFR vodja zrakoplova začne vzlet samo, če ustrezna meteorološka poročila ali napovedi ali katera koli njuna kombinacija kažejo, da bodo meteorološki pogoji na zračni poti ali tistem delu zračne poti, ki ga je treba preleteti po pravilih VFR, ob ustreznem času takšne, da bodo omogočile upoštevanje teh pravil.

OPS 1.345

Led in drugi kontaminanti – Postopki na zemlji

- (a) Operator določi postopke, ki se izvajajo, ko je potrebno letalo oziroma letala na letališču razledeniti in preprečiti njegovo oziroma njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane preglede.
- (b) Vodja zrakoplova ne začne vzleta, če niso zunanje površine brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost in/ali vodljivost letala, razen v skladu z letalskim priročnikom letala.

OPS 1.346

Led in drugi kontaminanti – Postopki v letu

- (a) Operator določi postopke za lete v pričakovanih ali v dejanskih pogojih zaledenitve.
- (b) Vodja zrakoplova ne začne leta niti ne leti namerno v pričakovane ali dejanske pogoje zaledenitve, če letalo ni certificirano in opremljeno za obvladovanje takšnih pogojev.

OPS 1.350

Zaloga goriva in olja

Vodja zrakoplova začne let ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje samo, če se prepriča, da je na letalu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva in olja za varno izvedbo leta ob upoštevanju pričakovanih operativnih pogojev.

OPS 1.355

Pogoji za vzlet

Vodja zrakoplova se mora pred začetkom vzleta prepričati, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču in stanje vzletno-pristajalne steze, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda.

OPS 1.360

Uporaba minimumov za vzlet

Vodja zrakoplova se mora pred začetkom vzleta prepričati, da sta RVR ali vidljivost v smeri vzleta letala enakovredna ali boljša od veljavnega minimuma.

OPS 1.365

Najmanjše višine letenja

Vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, ne sme leteti pod navedenimi najmanjšimi višinami letenja, razen če je to potrebno zaradi vzleta ali pristanka.

OPS 1.370

Simulirane neobičajne situacije med letom

Operator določi postopke za zagotovitev, da se nenaravne ali izredne situacije, ki zahtevajo uporabo nekaterih ali vseh postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili in simulacijo IMC z umetnimi sredstvi, med leti v komercialnem zračnem prevozu ne simulirajo.

OPS 1.375

Upravljanje z gorivom med letom

Operator določi postopek, da zagotovi preverjanje in upravljanje z gorivom med letom, v skladu z naslednjimi merili:

- (a) Preverjanje goriva med letom.
1. Vodja zrakoplova mora zagotoviti, da se med letom preverja količina goriva v rednih intervalih. Preostalo količino goriva je potrebno zabeležiti in oceniti, da se:
 - (i) primerja dejanska poraba z načrtovano;
 - (ii) preveri, da količina preostalega uporabnega goriva zadošča za izvedbo leta v skladu s spodnjim odstavkom (b) z naslovom, Upravljanje z gorivom med letom', in
 - (iii) določi pričakovana količina preostalega uporabnega goriva ob prihodu na namembno letališče.
 2. Ustrezne podatke o gorivu je treba zabeležiti.
- (b) Upravljanje z gorivom med letom.
1. Let se mora izvesti tako, da pričakovana količina preostalega uporabnega goriva ob prihodu na namembno letališče ni manjša od:
 - (i) zahtevanega nadomestnega goriva plus končne rezerve goriva ali
 - (ii) končne rezerve goriva, če se ne zahteva nadomestno letališče.
 2. Če pa je kot posledica preverjanja goriva med letom, pričakovana količina preostalega uporabnega goriva ob prihodu na namembno letališče manjša od:
 - (i) zahtevanega nadomestnega goriva plus končne rezerve goriva, mora vodja zrakoplova upoštevati prometne in obratovalne pogoje, ki prevladujejo na namembnem letališču, na nadomestnem namembnem letališču in na katerem koli drugem ustreznem letališču, ko se odloča, ali bo nadaljeval let do namembnega letališča ali se bo preusmeril, da bi lahko varno pristal s količino goriva, ki ni manjša od končne rezerve goriva, ali
 - (ii) končne rezerve goriva, če se ne zahteva nadomestno letališče, mora vodja zrakoplova sprejeti ustrezne ukrepe in nadaljevati let do ustreznega letališča, da bi lahko varno pristal s količino goriva, ki ni manjša od končne rezerve goriva.
 3. Vodja zrakoplova razglasi nevarnost, če izračuna, da bo ob pristanku na najbližjem ustreznem letališču, kjer je mogoče varno pristati, količina uporabnega goriva manjša od zahtevane končne rezerve goriva.
 4. Dodatni pogoji za posebne postopke.
 - (i) Na letu, ki uporablja postopek RCF, mora vodja zrakoplova, da bi lahko nadaljeval let do namembnega letališča 1, zagotoviti, da je količina preostalega uporabnega goriva na točki odločitve enaka najmanj skupni vsoti:

goriva za potovanje od točke odločitve do namembnega letališča 1 in

goriva za izredne razmere, ki je enako 5 % goriva za potovanje od točke odločitve do namembnega letališča 1, in

nadomestnega goriva za namembno letališče 1, če se zahteva nadomestno namembno letališče 1, in

končne rezerve goriva.

- (ii) Na letu, ki uporablja postopek PDP, mora vodja zrakoplova, da bi lahko nadaljeval let do namembnega letališča, zagotoviti, da je količina preostalega uporabnega goriva na PDP enaka najmanj skupni vsoti:

goriva za potovanje od PDP do namembnega letališča in

goriva za izredne razmere od PDP do namembnega letališča, ki se izračuna v skladu z odstavkom 1.3 Dodatka 1 k OPS 1.255, in

goriva, ki se zahteva v skladu z odstavkom 3.1.d Dodatka 1 k OPS 1.255.

OPS 1.380

Namerno puščen prazen prostor

OPS 1.385

Uporaba dodatnega kisika

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

OPS 1.390

Kozmično sevanje

- (a) Operator upošteva izpostavljenost kozmičnemu sevanju vseh članov posadke med letom pri opravljanju njihovih nalog (vključno z razporejanjem) in sprejme za osebje, za katero je verjetno, da bo izpostavljeno več kot 1 mSv na leto, naslednje ukrepe:
1. oceni njihovo izpostavljenost;
 2. ocenjeno izpostavljenost upošteva pri organiziranju delovnih razporedov z namenom zmanjšati odmerke zelo izpostavljenih članov posadke;
 3. zadevne člane posadke seznanjajo z zdravstvenim tveganjem, ki ga vključuje njihovo delo;
 4. zagotovi, da delovni razporedi za članice osebja, potem ko so obvestile operatorja o svoji nosečnosti, zagotavljajo za zarodek tako nizek odmerek, kot ga je razumno mogoče doseči, in zagotovi, da odmerek v preostalem času nosečnosti v nobenem primeru ne preseže 1 mSv;
 5. zagotovi, da se vodi individualna evidenca za tiste člane osebja, za katere je verjetno, da bodo zelo izpostavljeni. O teh izpostavljenostih je treba posameznike obveščati vsako leto in tudi takrat, ko zapustijo operatorja.
- (b)
1. Operator ne uporablja letala na višini nad 15 000 m (49 000 ft), če oprema iz OPS 1.680(a)(1) ne deluje ali če se ne upošteva postopek iz OPS 1.680(a)(2).
 2. Vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, začne spuščanje, takoj ko je možno, če se mejne vrednosti stopenj odmerkov kozmičnega sevanja iz operativnega priručnika presežejo.

OPS 1.395

Zaznavanje bližine zemlje

Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino zemlje zazna neprimerno bližino zemlje, zagotovi vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, takojšen začetek izvajanja korektivnih ukrepov za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

OPS 1.398

Uporaba sistema za izogibanje trčenj v zraku (ACAS)

Operator določi postopke za zagotovitev, da:

- (a) Se ACAS, če je vgrajen in deluje, med letom uporablja tako, da omogoča podajanje navodil za izogib (Resolution Advisories (RA)), razen če to ne bi bilo primerno v obstoječih pogojih.
- (b) Ko ACAS zazna neprimerno bližino do drugega zrakoplova (RA), mora vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, zagotoviti začetek takojšnjega izvajanja korektivnih ukrepov, ki jih navajajo RA, sicer se ogrozi varnost letala.

Korektivni ukrepi:

- (i) Ne smejo nikoli biti izvedeni v nasprotni smeri kot navajajo RA.
 - (ii) Morajo biti izvedeni v pravilni smeri kot navajajo RA, tudi če je to v nasprotju z navpično komponento navodil ATC.
 - (iii) Morajo biti v čim manjšem obsegu vendar morajo še vedno spoštovati RA.
- (c) Določena je predpisana komunikacija med ACAS in ATC.
 - (d) Ko je težava odpravljena, letalo nemudoma upošteva navodila ali dovoljenja ATC.

OPS 1.400

Pogoji pri priletu in pristanku

Vodja zrakoplova se mora pred začetkom prileta za pristanek prepričati, da glede na razpoložljive podatke vreme na letališču in stanje vzletno-pristajalne steze, ki jo namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta, ob upoštevanju zmogljivostnih podatkov iz operativnega priročnika.

OPS 1.405

Začetek in nadaljevanje prileta

- (a) Vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno RVR/vidljivost, vendar pa prileta ne sme nadaljevati prek zunanjega označevalnika ali enakovrednega položaja, če sta javljeni RVR/vidljivost manjša od veljavnih minimumov (glej OPS 1.192).
- (b) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.430, pododstavek (h).
- (c) Če se po prečkanju zunanjega označevalnika ali enakovrednega položaja v skladu s predhodnim pododstavkom (a) javljeni RVR/vidljivost znižata pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.
- (d) Če ni zunanjega označevalnika ali enakovrednega položaja, se vodja zrakoplova ali pilot, kateremu je bilo zaupano vodenje leta, odloči, da prilet nadaljuje ali opusti, preden se v delu končnega prileta spusti pod 1 000 ft nad letališčem. Če je MDA/H na višini 1 000 ft nad letališčem ali višje, določi operator za vsak postopek prileta višino, pod katero se prilet ne sme nadaljevati, če sta RVR/vidljivost manjša od veljavnih minimumov.
- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H zahtevane vizualne reference vzpostavljene in ohranjane.

- (f) RVR cone dotika z zemljo je vedno kontrolni. Kontrolna sta tudi RVR sredine in konca vzletno-pristajalne steze, če sta javljena in ustrezna. Najmanjša vrednost RVR za sredino vzletno-pristajalne steze znaša 125 m ali RVR, ki se zahteva za cono dotika z zemljo, če je manjši, in 75 m za konec vzletno-pristajalne steze. Za letala, opremljena s sistemom za vodenje ali nadzorovanje izteka, znaša najmanjša vrednost RVR za sredino vzletno-pristajalne steze 75 m.

Opomba: 'Ustrezen' v tem kontekstu pomeni tisti del vzletno-pristajalne steze, ki se uporablja v fazi pristajanja pri veliki hitrosti, vse do hitrosti približno 60 vozlov.

OPS 1.410

Operativni postopki – Višina prečkanja praga

Operator mora določiti operativne postopke, ki so zasnovani tako, da zagotavljajo, da letalo, ki se uporablja za izvajanje natančnih priletov, prečka prag na varni višini, pri čemer je v konfiguraciji in položaju za pristanek.

OPS 1.415

Dnevnik potovanja

Vodja zrakoplova zagotovi, da se izpolni dnevnik potovanja.

OPS 1.420

Poročanje o dogodkih

- (a) Izrazje

1. Incident. Dogodek, ki ni nesreča ter je povezan z operacijo zrakoplova in vpliva ali bi lahko vplival na varnost operacije.
2. Resen incident. Incident, ki vključuje okoliščine, ki kažejo, da bi se skoraj zgodila nesreča.
3. Nesreča. Dogodek, povezan z operacijo zrakoplova, ki se zgodi v času od vkrcanja na zrakoplov katere koli osebe, ki namerava leteti, do izkrcaja vseh oseb, pri čemer se:

- (i) oseba smrtno ali hudo poškoduje zaradi:

- A. tega, ker je bila na zrakoplovu;
- B. neposrednega stika s katerim koli delom zrakoplova, vključno z deli, ki so odpadli od zrakoplova, ali
- C. neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu;

razen če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če jih povzroči oseba sama ali ji jih povzročijo druge osebe, ali če so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj prostorov, ki so sicer namenjeni potnikom in posadki, ali

- (ii) zrakoplov utrpi poškodbe ali konstrukcijsko okvaro, ki škodljivo vpliva na konstrukcijsko trdnost, zmogljivost ali letalne značilnosti zrakoplova, in ponavadi zahteva večja popravila ali zamenjavo poškodovanih sestavnih delov; razen okvar in poškodb motorjev, če je poškodba omejena na motor, njegov okrov ali dodatno opremo, ali poškodb, omejenih na propelerje, konce kril, antene, pnevmatike, zavore, obloge, manjše udrtine ali luknje v oplatah zrakoplova, ali
- (iii) zrakoplov je pogrešan ali popolnoma nedostopen.

- (b) Poročanje o incidentih. Operator določi postopke za poročanje o incidentih, pri čemer upošteva spodaj opisane odgovornosti in okoliščine, opisane v spodnjem pododstavku (d).
1. V OPS 1.085(b) so navedene odgovornosti članov posadke za poročanje o incidentih, ki ogrozijo ali bi lahko ogrozili varnost operacije.
 2. Vodja zrakoplova ali operator predložita Organu poročilo o vseh incidentih, ki so ogrozili ali bi lahko ogrozili varnost operacije.
 3. Poročila je treba oddati v 72 urah po ugotovitvi incidenta, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine.
 4. Vodja zrakoplova zagotovi, da se vse znane ali domnevne tehnične napake in vse prekoračitve tehničnih omejitev, ki se pojavijo v času njegove odgovornosti za let, zabeležijo v tehnični knjigi zrakoplova. Če pomanjkljivosti ali prekoračitve tehničnih omejitev ogrozijo ali bi lahko ogrozile varnost operacije, mora vodja zrakoplova pričeti postopek predložitve poročila Organu v skladu s predhodnim odstavkom (b)(2).
 5. Če gre za incidente, o katerih se poroča v skladu s predhodnimi pododstavki (b)(1), (b)(2) in (b)(3), ki so posledica kakršne koli okvare, napake ali odpovedi letala, njegove opreme ali katerega koli kosa zemeljske podporne opreme, ali povezani z njimi, ki škodljivo vplivajo ali bi lahko škodljivo vplivali na stalno plovnost letala, mora operator hkrati z oddajo poročila Organu obvestiti tudi organizacijo, odgovorno za konstrukcijo, ali dobavitelja ali, če je ustrezno, organizacijo, odgovorno za stalno plovnost.

(c) Poročanje o nesrečah in resnih incidentih.

Operator določi postopke za poročanje o nesrečah in resnih incidentih, pri čemer upošteva spodaj opisane odgovornosti in okoliščine, opisane v spodnjem pododstavku (d).

1. Vodja zrakoplova obvesti operatorja o vseh nesrečah in resnih incidentih, ki se zgodijo v času njegove odgovornosti za let. Če vodja zrakoplova ni zmožen zagotoviti takšnega obvestila, to nalogo prevzamejo drugi člani posadke, če so sposobni, pri čemer se upošteva vrstni red prevzema poveljevanja, ki ga določi operator.
2. Operator zagotovi, da so Organ v državi operatorja, najbližji Organ (če ta ni Organ v državi operatorja) in vse druge organizacije, za katere zahteva država operatorja, da se obvestijo, na najhitrejši možni način obveščeni o vseh nesrečah ali resnih incidentih, v primeru nesreče pa vsaj pred premikom letala, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine.
3. Če se zgodi nesreča ali resen incident, predloži vodja zrakoplova ali operator poročilo organu v državi operatorja v 72 urah.

(d) Posebna poročila.

V nadaljevanju so opisani dogodki, za katere je treba uporabiti posebne postopke prijavljanja in poročanja.

1. Incidenti v zračnem prometu. Vodja zrakoplova incident takoj prijavi pri pristojni enoti službe zračnega prometa in jo obvesti, da namerava po končanem letu predložiti poročilo o incidentu v zračnem prometu, če je bil zrakoplov med letom ogrožen zaradi:
 - (i) skorajšnjega trčenja z drugo letečo napravo;
 - (ii) napačnih postopkov v zračnem prometu ali pomanjkanju usklajenosti veljavnih postopkov s strani služb zračnega prometa ali letalskih posadk;
 - (iii) okvare na napravah služb zračnega prometa.

Poleg tega vodja zrakoplova o incidentu obvesti tudi Organ.

2. Navodila za izogib sistema za izogibanje trčenj v zraku. Vodja zrakoplova obvesti pristojno enoto službe zračnega prometa in predloži Organu poročilo ACAS, kadar koli je zrakoplov med letom izvedel manever po navodilu za izogib ACAS.

3. Nevarnost trčenja s pticami
 - (i) Vodja zrakoplova takoj obvesti lokalno enoto službe zračnega prometa, kadar koli opazi možno nevarnost zaradi ptic.
 - (ii) Če vodja zrakoplova opazi, da je prišlo do trčenja s pticami, takoj po pristanku Organu predloži pisno poročilo o trčenju s pticami, če je zrakoplov, za katerega je odgovoren, trčil s pticami, kar je povzročilo znatno poškodbo zrakoplova ali izpad ali okvaro katere koli bistvene funkcije. Če se trčenje s pticami ugotovi, ko vodja zrakoplova ni na voljo, je za predložitev poročila odgovoren operator.
4. Incidenti in nesreče zaradi nevarnega blaga. Operator sporoči incidente in nesreče zaradi nevarnega blaga Organu in pristojnemu Organu v državi, kjer se je zgodil incident ali nesreča, kot določa Dodatek 1 k OPS 1.1225. Prvo poročilo se pošlje v 72 urah od dogodka, razen če posebne okoliščine to onemogočajo, in vključuje podatke, ki so znani v času dogodka. Če je potrebno, se čim prej oblikuje nadaljnje poročilo, ki vključuje vse dodatne nove informacije. (Glej tudi OPS 1.1225).
5. Nezakonito vmešavanje. Po dejanju nezakonitega vmešavanja na krovu zrakoplova vodja zrakoplova, v njegovi odsotnosti pa operator takoj, ko je mogoče, predloži poročilo lokalnemu Organu in Organu v državi operatorja. (Glej tudi OPS 1.1245).
6. Srečanje s potencialno nevarnimi pogoji. Vodja zrakoplova čim prej obvesti pristojno enoto službe zračnega prometa, če se je med letom soočil s potencialno nevarnimi pogoji, kot so nepravilnosti na zemlji ali navigacijskih pripomočkov, meteorološki pojavi ali oblaki vulkanskega pepela.

OPS 1.425

Rezervirano

Dodatek 1 k OPS 1.255

Politika ravnanja z gorivom

Operator mora ob določitvi podlage za politiko podjetja za ravnanje z gorivom, vključno z izračunom količine goriva, ki mora biti na krovu za odhod, upoštevati naslednja merila za načrtovanje:

1. Osnovni postopek

Uporabno gorivo, ki mora biti na krovu za odhod, mora obsegati:

1.1 Gorivo za vožnjo po tleh, ki ne sme biti manjše od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom. Upoštevajo se lokalne razmere na odhodnem letališču in poraba APU.

1.2 Gorivo za potovanje, ki vključuje:

- (a) gorivo za vzlet in vzpenjanje z nadmorske višine letališča na začetni nivo/višino letenja ob upoštevanju pričakovane rute odhoda in
- (b) gorivo od najvišje točke vzpenjanja do najvišje točke spuščanja, vključno s kakršnim koli postopnim vzpenjanjem/spuščanjem, in
- (c) gorivo od najvišje točke spuščanja do točke, kjer se začne prilet, ob upoštevanju postopka predvidenega prihoda ter
- (d) gorivo za prilet in pristanek na namembnem letališču.

1.3 Gorivo za izredne razmere, razen kot predvideva odstavek 2 z naslovom „Zmanjšanje goriva za izredne razmere“, ki je enako največji vrednosti od spodnjih dveh možnosti (a) in (b):

- (a) ali:
 - (i) 5 % predvidenega goriva za potovanje, v primeru ponovnega načrtovanja med letom pa 5 % goriva za potovanje, predvidenega za preostali del leta, ali
 - (ii) ne manj kot 3 % predvidenega goriva za potovanje, v primeru ponovnega načrtovanja med letom pa 3 % goriva za potovanje, predvidenega za preostali del leta, pod pogojem, da je na voljo nadomestno rutno letališče v skladu z Dodatkom 2 k OPS 1.255, ali
 - (iii) količina goriva, ki zadošča za 20-minutni let na podlagi načrtovane porabe goriva za potovanje, pod pogojem, da je operator določil program za spremljanje porabe goriva za posamezna letala in da uporablja veljavne podatke, določene s pomočjo takšnega programa za izračun goriva, ali
 - (iv) količina goriva na podlagi statistične metode, ki jo je odobril Organ in ki zagotavlja ustrezno statistično kritje odstopanja med načrtovanim in dejanskim gorivom za potovanje. Ta metoda se uporablja za spremljanje porabe goriva na vsaki kombinaciji para mest/letal, operator pa te podatke uporablja za statistično analizo za izračun goriva za izredne razmere za navedeno kombinacijo para mest/letal;
- (b) količina goriva za 5-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad namembnim letališčem v standardnih razmerah.

1.4 Nadomestno gorivo, ki:

- (a) vključuje:
 - (i) gorivo za neuspeli prilet od ustreznega MDA/DH na namembnem letališču do višine neuspelega prileta ob upoštevanju celotnega postopka neuspelega prileta, in
 - (ii) gorivo za vzpenjanje od višine neuspelega prileta na nivo/višino letenja ob upoštevanju pričakovane rute odhoda, in
 - (iii) gorivo za letenje od najvišje točke vzpenjanja do najvišje točke spuščanja ob upoštevanju predvidene rute, in
 - (iv) gorivo za spuščanje z najvišje točke spuščanja do točke, na kateri se začne prilet, ob upoštevanju postopka predvidenega prihoda, ter

- (v) gorivo za izvedbo prileta in pristanka na nadomestnem namembnem letališču, izbranim v skladu z OPS 1.295;
 - (b) kadar se v skladu z OPS 1.295(d) zahtevata dve nadomestni namembni letališči, zadostuje za nadaljevanje leta do nadomestnega letališča, ki zahteva večjo količino nadomestnega goriva.
- 1.5 Končna rezerva goriva, ki je:
- (a) za letala z batnimi motorji gorivo za 45-minutni let, ali
 - (b) za letala s turbinskimi motorji gorivo za 30-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah, izračunano s pomočjo ocenjene mase pri prihodu na nadomestno namembno letališče ali namembno letališče, kadar se ne zahteva nadomestno namembno letališče.
- 1.6 Najmanjša količina dodatnega goriva, ki omogoča:
- (a) letalu, da se po potrebi spušča in nadaljuje let do ustreznega nadomestnega letališča v primeru okvare motorja ali izgube tlaka, kar koli zahteva večjo količino goriva, na podlagi predpostavke, da se takšna okvara pojavi na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti, in
 - (i) tam čaka 15 minut na višini 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah ter
 - (ii) prileti in pristane,

pri čemer se dodatno gorivo zahteva le, če najmanjša količina goriva, izračunana v skladu z zgornjimi pododstavki 1.2 do 1.5, ne zadošča v takšnem primeru in
 - (b) čakanje 15 minut na višini 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino namembnega letališča v standardnih razmerah, kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča.
- 1.7 Posebno gorivo, če ga zahteva vodja zrakoplova.
2. Postopek za zmanjšanje goriva za izredne razmere (RCF)
- Če politika operatorja za ravnanje z gorivom vključuje načrtovanje pred letom za namembno letališče 1 (komercialna destinacija) s postopkom za zmanjšanje goriva za izredne razmere, ki uporablja točko odločitve vzdolž zračne poti, in namembno letališče 2 (poljubna destinacija ponovnega polnjenja), je količina uporabnega goriva na krovu za odhod enaka največji vrednosti od spodnjih dveh možnosti v točkah 2.1 in 2.2:
- 2.1 vsota:
- (a) goriva za vožnjo po tleh in
 - (b) goriva za potovanje na namembno letališče 1 prek točke odločitve in
 - (c) goriva za izredne razmere, katerega količina je enaka najmanj 5 % ocenjene porabe goriva od točke odločitve do namembnega letališča 1, in
 - (d) nadomestnega goriva ali goriva, ki ni nadomestno gorivo, če je točka odločitve oddaljena manj kot šest ur od namembnega letališča 1 in so izpolnjeni pogoji OPS 1.295(c)(1)(ii), in
 - (e) končne rezerve goriva in
 - (f) dodatnega goriva in
 - (g) posebnega goriva, če ga zahteva vodja zrakoplova;
- 2.2 vsota:
- (a) goriva za vožnjo po tleh in
 - (b) goriva za potovanje na namembno letališče 2 prek točke odločitve in
 - (c) goriva za izredne razmere, katerega količina je enaka najmanj količini, izračunani v skladu z zgornjim pododstavkom 1.3, od odhodnega letališča do namembnega letališča 2 in
 - (d) nadomestnega goriva, če se zahteva nadomestno namembno letališče 2, in

- (e) končne rezerve goriva in
- (f) dodatnega goriva in
- (g) posebnega goriva, če ga zahteva vodja zrakoplova.

3. Postopek za vnaprej določeno točko (PDP)

Če politika operatorja za ravnanje z gorivom vključuje načrtovanje leta za nadomestno namembno letališče, kadar je razlika med namembnim letališčem in nadomestnim namembnim letališčem takšna, da let do enega od teh letališč lahko poteka le prek vnaprej določene točke, je količina uporabnega goriva na krovu za odhod enaka največji vrednosti od spodnjih dveh možnosti v točkah 3.1 in 3.2:

3.1 vsota:

- (a) goriva za vožnjo po tleh in
- (b) goriva za potovanje od odhodnega letališča do namembnega letališča prek vnaprej določene točke in
- (c) goriva za izredne razmere, izračunanega v skladu z zgornjim pododstavkom 1.3 in
- (d) dodatnega goriva, če je potrebno, vendar najmanj:
 - (i) za letala z batnimi motorji gorivo za 45-minutni let plus 15 % časa letenja, ki naj bi se po načrtih porabil na nivoju letenja, ali za dve uri, kar koli je manj, ali
 - (ii) za letala s turbinskimi motorji gorivo za dvourni let pri običajni porabi pri letenju nad namembnim letališčem.

To ne sme biti manj od končne rezerve goriva in

- (e) posebno gorivo, če ga zahteva vodja zrakoplova, ali

3.2 vsota:

- (a) goriva za vožnjo po tleh in
- (b) goriva za potovanje od odhodnega letališča do nadomestnega namembnega letališča prek vnaprej določene točke in
- (c) goriva za izredne razmere, izračunanega v skladu z zgornjim pododstavkom 1.3, in
- (d) dodatnega goriva, če je potrebno, vendar najmanj:
 - (i) za letala z batnimi motorji: gorivo za 45-minutni let ali
 - (ii) za letala s turbinskimi motorji: gorivo za 30-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino nadomestnega namembnega letališča v standardnih razmerah.

To ne sme biti manj od končne rezerve goriva in

- (e) posebnega goriva, če ga zahteva vodja zrakoplova.

4. Postopek za izolirano letališče

Če politika operatorja za ravnanje z gorivom vključuje načrtovanje leta za izolirano letališče, se zadnja možna točka preusmeritve na katero koli razpoložljivo nadomestno rutno letališče uporabi kot vnaprej določena točka. Glej zgornji odstavek 3.

Dodatek 2 k OPS 1.255

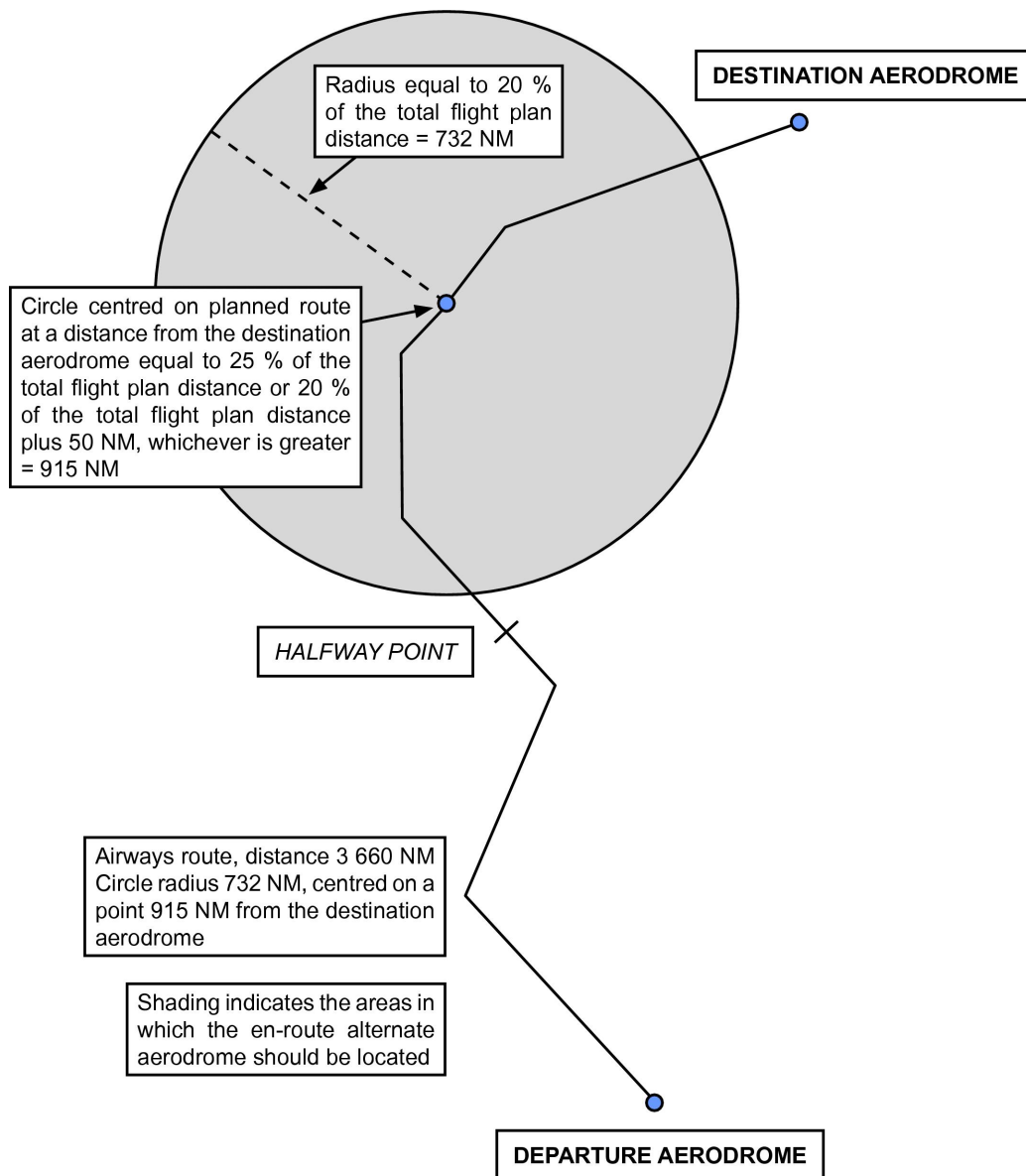
Politika ravnanja z gorivom

Lokacija nadomestnega rutnega letališča 3 % (ERA 3 %) za namene zmanjšanja goriva za izredne razmere na 3 % (Glej Dodatek 1 k OPS 1.255 (1.3)(a)(ii) in OPS 1.192).

Letališče ERA 3 % se nahaja znotraj kroga s polmerom, enakim 20 % celotne razdalje načrtovanega leta, središče katerega leži na načrtovani ruti na razdalji od namembnega letališča, ki znaša 25 % celotne razdalje načrtovanega leta, ali vsaj 20 % celotne razdalje načrtovanega leta plus 50 nm, kar koli je več, pri čemer se vse razdalje izračunajo v brezvetrju (glej sliko 1).

Slika 1

Lokacija nadomestnega rutnega letališča 3 % (ERA 3 %) za namene zmanjšanja goriva za izredne razmere na 3 %



*Dodatek 1 k OPS 1.270***Shranjevanje prtljage in tovora**

Pri postopkih, ki jih določi operator za zagotovitev, da se ročna prtljaga in tovor pravilno in varno shranita, je potrebno upoštevati naslednje:

1. vsak kos, ki se prevaža v potniški kabini, se lahko shrani samo na takšnem mestu, ki preprečuje njegovo premikanje;
2. omejitve mase, navedene na oznakah prtljažnikov, se ne smejo prekoračiti;
3. prtljaga se ne sme shraniti pod sedeže, razen če je sedež opremljen z zadrževalno prečko in je prtljaga takšne velikosti, da jo ta oprema lahko ustrezno zadrži;
4. kosi prtljage se ne smejo zlagati v stranišča ali ob pregradne stene, ki jih ne morejo zadržati pred premikanjem naprej, na stran ali navzgor, razen če ni na pregradnih stenah oznaka, na kateri je navedena največja masa, ki se lahko tja postavi;
5. prtljaga in tovor, ki se shranita v omarice, ne smeta biti prevelika, da ne preprečujeta varnega zapiranja vrat z zapahom;
6. prtljage in tovora se ne sme shraniti na mesto, kjer bi lahko ovirala dostop do reševalne opreme, in
7. pred vzletom, pristankom in kadar koli so prižgane oznake za pripetje varnostnih pasov ali če se tako odredi, je treba opraviti preglede za zagotovitev, da je prtljaga zložena tam, kjer ne more ovirati evakuacije iz zrakoplova ali povzročiti poškodb, če bi padla (ali se kako drugače premaknila), kot je to ustrezno glede na fazo leta.

*Dodatek 1 k OPS 1.305***Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo med tem, ko so potniki na letalu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem**

Operator mora določiti operativne postopke za polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo med tem, ko so potniki na letalu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, da se zagotovi upoštevanje naslednjih previdnostnih ukrepov:

1. ena ustrezno usposobljena oseba mora biti na določenem mestu med polnjenjem rezervoarjev za gorivo, medtem ko so na letalu potniki. Ta usposobljena oseba mora biti sposobna voditi postopke v sili, ki se nanašajo na protipožarno varstvo in gašenje požara, ravnanje s komunikacijsko opremo ter sprožitev in usmerjanje evakuacije;
2. vzpostavi se dvosmerna komunikacija, ki je na voljo prek sistema za vzajemno komuniciranje ali drugih ustreznih sredstev na letalu, med zemeljskim osebjem, ki nadzoruje polnjenje, in usposobljenim osebjem na letalu;
3. posadka, osebje in potniki morajo biti opozorjeni, da bo potekalo polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo;
4. znaki ‚Pripnite varnostne pasove‘ morajo biti izključeni;
5. znaki ‚PREPOVEDANO KAJENJE‘ morajo biti prižgani, skupaj z notranjo osvetlitvijo, ki omogoča poiskati izhode v sili;
6. potniki morajo dobiti navodila, da odpnejo svoje varnostne pasove in se vzdržijo kajenja;
7. na letalu mora biti najmanjše zahtevano število kabinskega osebja, določeno v OPS 1.990, ki je pripravljeno za takojšnje evakuacijo v sili;
8. če se v letalu med polnjenjem/praznjenjem rezervoarjev za gorivo zazna prisotnost hlapov goriva ali se pojavi katera koli druga nevarnost, je treba polnjenje/praznjenje rezervoarjev takoj prekiniti;
9. tla pod izhodi, namenjenimi za evakuacijo v sili, in površine kamor se sprožijo reševalne drče, morajo biti brez ovir in
10. pripravi se vse potrebno za varno in hitro evakuacijo.

*Dodatek 1 k OPS 1.311***Najmanjše število kabinskega osebja, ki je potrebno na krovu letala pri operacijah na tleh, medtem ko so na letalu potniki**

Pri operacijah v skladu z OPS 1.311 operator določi operativne postopke, ki zagotavljajo:

1. da je na letalu na voljo električna energija;
 2. da vodilni član kabinskega osebja lahko začne evakuacijo ali da je vsaj en član letalske posadke prisoten v pilotski kabini;
 3. da je v operativnem priročniku določena razporeditev kabinskega osebja in z njo povezane naloge ter
 4. da je kabinsko osebje še naprej ustrezno poučeno glede položaja vozičkov za oskrbo in nalaganje na izhodih in v njihovi bližini.
-

PODDEL E

OPERACIJE V POGOJIH ZMANJŠANE VIDLJIVOSTI

OPS 1.430

Letališki operativni minimumi – Splošno

(Glej Dodatek 1 (stari) in Dodatek 1 (novi) k OPS 1.430)

- (a)(1) Operator za vsako letališče, ki ga namerava uporabiti, določi letališke operativne minimume, ki ne smejo biti nižji od vrednosti iz ustreznega Dodatka 1 (starega ali novega). Postopek določitve teh minimumov mora biti sprejemljiv za Organ. Ti minimumi ne smejo biti nižji od minimumov, ki jih za ta letališča lahko določi država, v kateri je letališče, razen če jih država posebej odobri. Uporaba HUD, HUDLS ali EVS lahko omogoči operacije pri vidljivosti, ki je manjša od običajne, povezane z letališkimi operativnimi minimumi. Države, ki razglasijo letališke operativne minimume, lahko razglasijo tudi predpise za minimume ob zmanjšani vidljivosti v zvezi z uporabo HUD ali EVS.
- (a)(2) Ne glede na zgornji odstavek (a)(1) se izračunavanje minimumov za uporabo na nenačrtovanih nadomestnih letaliških med letom in/ali za prilete z uporabo EVS opravi v skladu s postopkom, ki je sprejemljiv za Organ.
- (b) Pri določitvi letaliških operativnih minimumov, ki se bodo uporabljali za katero koli določeno operacijo, mora operator v celoti upoštevati:
1. tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja letala;
 2. sestavo letalske posadke, njeno usposobljenost in izkušnje;
 3. dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez, ki se lahko izberejo za uporabo;
 4. ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih sredstev (glej tabelo 6a v Dodatku 1 (novi) k OPS 1.430);
 5. opremo, ki je na letalu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta, kot je primerno, 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 in potrebna višina leta nad njimi;
 7. najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;
 8. sredstva za določitev in poročanje o meteoroloških pogojih in
 9. tehniko letenja, ki se uporablja med končnim priletom.
- (c) Kategorije letal iz tega poddela je treba izpeljati v skladu s postopkom iz Dodatka 2 k OPS 1.430(c).
- (d)(1) Vsi prileti se izvedejo kot stabilizirani prileti (SAp), razen če Organ ne odobri drugače za določen prilet na določeno vzletno-pristajalno stezo.
- (d)(2) Vsi nenatančni prileti se izvedejo z uporabo tehnike končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), razen če Organ ne odobri drugače za določen prilet na določeno vzletno-pristajalno stezo. Pri izračunu minimumov v skladu z Dodatkom 1 (novi) operator zagotovi, da se veljavni minimum RVR poveča za 200 metrov (m) za letala kat. A/B in za 400 m za letala kat. C/D za prilete, ki se izvedejo brez uporabe tehnike CDFA, pod pogojem, da dobljena vrednost RVR/CMV ne presega 5 000 m.
- (d)(3) Ne glede na zahteve zgornjega odstavka (d)(2) lahko Organ operatorja izvzame od zahteve za povečanje RVR, kadar se ne uporablja tehnika CDFA.

- (d)(4) Izjeme iz odstavka (d)(3) se morajo omejiti na lokacije, na katerih nedvomno obstaja javni interes za ohranitev ve-ljavnih operacij. Izjeme morajo temeljiti na izkušnjah operatorja, programu usposabljanja in usposobljenosti letalske posadke. Izjeme je treba redno preverjati in se morajo ukiniti takoj, ko se izboljšajo zmogljivosti in je mogoča uporaba tehnike CDFa.
- (e)(1) Operator mora zagotoviti, da se uporablja Dodatek 1 (stari ali novi) k OPS 1.430. Vendar mora operator zagotoviti, da se Dodatek 1 (novi) k OPS 1.430 uporablja najpozneje tri leta po datumu objave.
- (e)(2) Ne glede na zahteve zgorjnjega odstavka (e)(1) lahko Organ operatorja izvzame od zahteve za povečanje RVR nad 1 500 m (letala kat. A/B) ali nad 2 400 m (letala kat. C/D), kadar odobri operacijo za določeno vzletno-pristajalno stezo, na kateri ni mogoče izvesti prileta z uporabo tehnike CDFa ali kadar ni mogoče upoštevati meril iz odstavka (c) Dodatka 1 (novi) k OPS 1.430.
- (e)(3) Izjeme iz odstavka (e)(2) se morajo omejiti na lokacije, na katerih nedvomno obstaja javni interes za ohranitev ve-ljavnih operacij. Izjeme morajo temeljiti na izkušnjah operatorja, programu usposabljanja in usposobljenosti letalske posadke. Izjeme je treba redno preverjati in se morajo ukiniti takoj, ko se izboljšajo zmogljivosti in je mogoča uporaba tehnike CDFa.

OPS 1.435

Izrazje

Izrazi, uporabljeni v tem poddelu, pomenijo naslednje:

1. Kroženje. Vizualna faza instrumentalnega prileta, ki privede zrakoplov v položaj za pristanek na vzletno-pristajalni ste-zi, ki ni ustrezno postavljena za neposredni prilet.
2. Postopki pri zmanjšani vidljivosti (LVP). Postopki, ki se uporabijo na letališču, da se zagotovijo varne operacije med prileti kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, kategorij II in III ter vzleti pri zmanjšani vidljivosti.
3. Vzlet pri zmanjšani vidljivosti (LVTO). Vzlet, pri katerem znaša vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) manj kot 400 m.
4. Sistem za krmiljenje letala. Sistem, ki vključuje avtomatski in/ali hibridni sistem za pristajanje.
5. Pri-okvari-pasivni sistem za krmiljenje letala. Sistem za krmiljenje letala je pri-okvari-pasiven, če okvara ne povzroči večjih težav z uravnoteženjem komand ali odmikov od poti leta ali položaja letala, vendar se pristajanje ne zaključi sa-modejno. Če se uporablja pri-okvari-pasivni avtomatski sistem za krmiljenje letala, po okvari pilot prevzame krmiljenje letala.
6. Pri-okvari-operativni sistem za krmiljenje letala. Sistem za krmiljenje letala je pri-okvari-operativen, če se v primeru okvare pod opozorilno višino prilet, ravnanje in pristanek zaključijo samodejno. Avtomatski sistem za pristajanje de-luje v primeru okvare kot pri-okvari- pasivni sistem.
7. Pri-okvari-operativni hibridni sistem za pristajanje. Sistem, ki ga sestavljata primarni, pri-okvari-pasivni avtomatski si-tem za pristajanje, in sekundarni, neodvisni sistem za vodenje, ki pri okvari primarnega sistema omogoči pilotu ročni zaključek pristanka.
8. Vizualni prilet. Prilet, pri katerem se bodisi del postopka ali celoten postopek instrumentalnega prileta ne zaključi, temveč se prilet izvede na podlagi vizualne reference glede na teren.
9. Končni prilet s stalnim spuščanjem (CDFa). Posebna tehnika letenja, pri kateri se končni prilet postopka nenatančnega instrumentalnega prileta izvede s stalnim spuščanjem brez izravnave z višine, ki je enaka ali večja od višine točke konč-nega prileta do točke približno 15 m (50 ft) nad pragom vzletno-pristajalne steze ali točko, kjer bi se za posamezno vrsto letala moralo začeti ravnanje letala pred pristankom.
10. Stabiliziran prilet (SAp). Prilet, ki se izvede na nadzorovan in primeren način v smislu konfiguracije, energije in nad-zora poti leta od vnaprej določene točke ali višine na točko 50 čevljev nad pragom ali točko, kjer se začne ravnanje letala pred pristankom, če je ta višja.
11. Elektronsko-optični polprosojni prikazovalnik (HUD). Sistem za prikaz, ki prikaže informacije o letu v sprednjem zu-nanjem vidnem polju pilota in ki ne zmanjša znatno pogleda navzven.

12. Elektronsko-optično vodeni sistem za pristajanje (HUDLS). Celotni sistem na krovu, ki nudi pilotu elektronsko-optično vodenje med priletom in pristankom in/ali neuspehim priletom. Vključuje vse senzorje, računalnike, preskrbo z električno energijo, prikaze in komande. HUDLS se navadno uporablja za vodenje pri prvem priletu na višini odločitve 50 ft.
13. Hibridni sistem za pristajanje z elektronsko-optičnim polprosojnim pikazovalnikom (hibridni HUDLS). Sistem, ki ga sestavljata primarni, pri-okvari-pasivni avtomatski sistem za pristajanje, in sekundarni, neodvisni HUD/HUDLS, ki pri okvari primarnega sistema omogoči pilotu ročni zaključek pristanka.

Opomba: Praviloma sekundarni, neodvisni HUD/HUDLS zagotavlja vodenje, ki je običajno v obliki ukaza, lahko pa je tudi v obliki informacije o položaju (ali deviaciji).
14. Sistem za izboljšanje vidnosti (EVS). Elektronski sistem za prikaz slike zunanjega stanja v realnem času s pomočjo uporabe slikovnih senzorjev.
15. Pretvorjena meteorološka vidljivost (CMV). Vrednost (ustreznica RVR), pridobljena na podlagi javljene meteorološke vidljivosti, pretvorjene v skladu z zahtevami v tem poddelu.
16. Operacija kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I. Operacija instrumentalnega prileta in pristanka kategorije I, ki uporablja DH kategorije I z RVR, ki je nižji od tistega, ki se običajno uporablja z DH.
17. Operacija kategorije, ki ni standardna kategorija II. Operacija instrumentalnega prileta in pristanka kategorije II do vzletno-pristajalne steze, kjer ni na voljo nekaterih ali vseh elementov sistema razsvetljave za natančni prilet kategorije II iz Priloge 14 ICAO.
18. Sistem za pristajanje GNSS (GLS). Operacija prileta, ki uporablja razširjene informacije GNSS za vodenje letala na podlagi njegovega lateralnega in vertikalnega položaja GNSS. (Za strmino končnega pristopa sistem uporablja referenco geometrične višine.)

OPS 1.440

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Splošna operativna pravila

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.440)

- (a) Operator ne sme izvajati operacij kategorije II, ki ni standardna kategorija II ali III, če:
 1. niso vsa zadevna letala certificirana za operacije z višino odločitve pod 200 ft ali brez višine odločitve in opremljena v skladu z zahtevami CS-AWO o operacijah v pogojih zmanjšane vidljivosti ali enakovrednimi, ki jih odobri Organ;
 2. se ne vzpostavi in izvaja ustrezen sistem za beleženje priletov in/ali uspešnih in neuspešnih samodejnih pristankov, da se spremlja splošna varnost operacij;
 3. operacij ne potrdi Organ;
 4. letalske posadke ne sestavljata vsaj dva pilota in
 5. se višina odločitve ne določi z radiovišinomerom.
- (b) Operator ne izvaja vzletov pri zmanjšani vidljivosti, ko znaša RVR manj kot 150 m (letala kategorij A, B in C) ali 200 m (letala kategorije D), razen če mu to odobri Organ.
- (c) Operator ne sme izvajati operacij kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, razen če jih odobri Organ.

OPS 1.445

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Preverjanje letališč

- (a) Operator ne sme uporabljati letališča za operacije kategorije II ali III, če letališča za takšne operacije ne potrdi država, v kateri je letališče.
- (b) Operator preveri, ali so bili za letališča, na katerih namerava izvajati operacije pri zmanjšani vidljivosti, vzpostavljeni in uveljavljeni postopki za zmanjšano vidljivost (LVP).

OPS 1.450

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Usposabljanje in usposobljenost

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.450)

Operator zagotovi, da pred izvedbo vzletov pri zmanjšani vidljivosti, pri operacijah kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, kategorij II in III ali priletov z uporabo EVS:

1. vsak član letalske posadke:
 - (i) konča usposabljanje in preverjanje predpisana v Dodatku 1, vključno z usposabljanjem na simulatorjih letenja do mejnih vrednosti RVR/CMV in višin odločitve, ki ustrezajo dovoljenju operatorja, in
 - (ii) je usposobljen v skladu z Dodatkom 1;
2. usposabljanje in preverjanje se izvajata v skladu s podrobno določenim učnim načrtom, ki ga potrdi Organ in je vključen v operativni priročnik. To usposabljanje se izvaja poleg usposabljanja iz poddela N, in
3. usposobljenost letalske posadke ustreza vrsti operacij in tipu letala.

OPS 1.455

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Operativni postopki

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.455)

- (a) Operator mora določiti postopke in navodila, ki se uporabljajo za vzlete pri zmanjšani vidljivosti, prilete z uporabo EVS, operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija ter operacije kategorij II in III. Te postopke je treba vključiti v operativni priročnik, vsebujejo pa dolžnosti članov letalske posadke med vožnjo po tleh, vzletom, priletom, ravnanjem, pristankom, iztekom in neuspehim priletom, kot je primerno.
- (b) Vodja zrakoplova se prepriča, da:
 1. so vizualne in nevizualne naprave v ustreznem stanju, preden začne vzlet pri zmanjšani vidljivosti, prilet z uporabo EVS, operacija kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, ali prilet kategorije II ali III;
 2. so glede na informacije, prejete od služb zračnega prometa, postopki pri zmanjšani vidljivosti veljavni, preden začne vzlet pri zmanjšani vidljivosti, operacija kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, ali prilet kategorije II ali III, in
 3. so člani posadke ustrezno usposobljeni, preden začne vzlet pri zmanjšani vidljivosti, pri kateri znaša RVR manj kot 150 m (letala kategorije A, B in C) ali 200 m (letala kategorije D), prilet z uporabo EVS, operacijo kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, ali prilet kategorije II ali III.

OPS 1.460

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Minimalna oprema

- (a) Operator mora v skladu z AFM ali drugim potrjenim dokumentom v operativni priročnik vključiti podatke o minimalni opremi, ki mora biti uporabna na začetku izvajanja vzleta pri zmanjšani vidljivosti, operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, prileta kategorije, ki ni standardna kategorija II, prileta z uporabo EVS ali prileta kategorije II ali III.
- (b) Vodja zrakoplova se mora prepričati, da so letalo in ustrezni sistemi v letu v stanju, ki je primerno določeni operaciji, ki se bo izvedla.

OPS 1.465

Operativni minimumi za VFR lete

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.465)

Operator zagotovi, da:

1. Se VFR leti izvajajo v skladu s pravili vizualnega letenja in tabelo iz Dodatka 1 k OPS 1.465.
2. Posebni VFR leti se ne začnejo izvajati, če znaša vidljivost manj kot 3 km, in se sploh ne izvajajo, če znaša vidljivost manj kot 1,5 km.

—

Dodatek 1 (stari) k OPS 1.430

Letališki operativni minimumi

(a) Vzletni minimumi

1. Splošno

- (i) Vzletni minimumi za vzlet, ki jih določi operator, morajo biti izraženi kot vidljivosti ali meje RVR, pri čemer se za vsako letališče, predvideno za uporabo, upoštevajo vsi ustrezni dejavniki in značilnosti letala. Če je treba pri odletu in/ali prisilnem pristanku videti ovire in se jim izogniti, se mora določiti dodatne pogoje (npr. bazo oblakov).
- (ii) Vodja zrakoplova ne sme začeti vzleta, če niso vremenski pogoji na odletnem letališču enakovredni ali boljše od veljavnih minimumov za pristanek na tem letališču, razen če je na voljo ustrezno letališče, ki se uporabi namesto vzletnega letališča.
- (iii) Če je javljena meteorološka vidljivost nižja od vidljivosti, ki se zahteva za vzlet, in RVR ni bil javljen, se vzlet lahko začne samo, če vodja zrakoplova lahko določi, da je RVR/vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze enakovredna ali boljša od zahtevanega minimuma.
- (iv) Če ni na voljo javljene meteorološke vidljivosti ali RVR, se vzlet lahko začne samo, če vodja zrakoplova lahko določi, da je RVR/vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze enakovredna ali boljša od zahtevanega minimuma.

2. Vizualna referenca. Treba je izbrati vzletne minimume, ki zagotavljajo zadovoljivo vodenje za krmiljenje letala pri prekinjenem vzletu v neugodnih okoliščinah in nadaljevanje vzleta po okvari kritične pogonske enote.

3. Zahtevani RVR/vidljivost

- (i) Za večmotorna letala, katerih zmogljivost je takšna, da v primeru okvare kritične pogonske enote na kateri koli točki vzleta bodisi lahko prekinajo ali nadaljujejo vzlet do višine 1 500 ft nad letališčem, pri čemer je let nad ovirami v okviru zahtevanih mejnih vrednosti, morajo biti vzletni minimumi, ki jih določi operator, izraženi kot vrednosti RVR/vidljivosti, ki niso nižji od vrednosti iz spodnje tabele 1, razen kot je določeno v spodnjem odstavku 4:

Tabela 1

RVR/Vidljivost za vzlet

RVR/Vidljivost za vzlet	
Naprave	RVR/vidljivost (opomba 3)
Brez (samo podnevi)	500 m
Osvetlitev roba vzletno-pristajalne steze in/ali označitev srednje črte	250–300 m (opomba 1 in 2)
Osvetlitev roba vzletno-pristajalne steze in srednje črte	200–250 m (opomba 1)
Osvetlitev roba vzletno-pristajalne steze in srednje črte ter večkratne informacije RVR	150–200 m (opomba 1 in 4)

Opomba 1: Višje vrednosti veljajo za letala kategorije D.

Opomba 2: Za nočne operacije se zahtevajo vsaj luči roba in konca vzletno-pristajalne steze.

Opomba 3: Javljena vrednost za RVR/vidljivost za začetni del vzletnega zaleta se lahko nadomesti z oceno pilota.

Opomba 4: Zahtevana vrednost za RVR mora biti dosežena na vseh ustreznih točkah javljanja RVR, razen izjeme iz predhodne opombe 3.

- (ii) Pri večmotornih letalih z zmogljivostjo, ki v primeru okvare kritične pogonske enote ne morejo izpolniti pogojev za zmogljivost iz predhodnega pododstavka (a)(3)(i), se lahko zgodi, da morajo takoj ponovno pristati in videti ovire na območju vzleta ter se jim izogniti. Takšna letala se lahko uporabljajo glede na naslednje vzletne minimume pod pogojem, da so sposobna izpolniti veljavna merila glede višine leta nad ovirami in da okvara motorja nastopi na določeni višini. Vzletni minimumi, ki jih določi operator, morajo temeljiti na višini, od katere se lahko določi neto vzletna pot leta z enim nedelujočim motorjem. Uporabljeni minimumi za RVR ne smejo biti nižji od vrednosti iz zgornje tabele 1 ali spodnje tabele 2.

Tabela 2

Domnevna višina nad vzletno-pristajalno stezo v primeru okvare motorja v odvisnosti od RVR/vidljivosti

RVR/Vidljivost pri vzletu – pot leta	
Domnevna višina nad vzletno stezo v primeru okvare motorja	RVR/Vidljivost (opomba 2)
< 50 ft	200 m
51–100 ft	300 m
101–150 ft	400 m
151–200 ft	500 m
201–300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (opomba 1)

Opomba 1: Lahko se uporabi tudi 1 500 m, če se ne more določiti pozitivna vzletna pot leta.

Opomba 2: Javljena vrednost za RVR/vidljivost za začetni del vzletnega zaleta se lahko nadomesti z oceno pilota.

- (iii) Če javljeni RVR ali meteorološka vidljivost nista na voljo, vodja zrakoplova ne začne vzleta, če ne more določiti, da dejanski pogoji izpolnjujejo veljavne vzletne minimume.

4. Izjeme glede na odstavek (a)(3)(i) zgoraj:

- (i) Operator lahko glede na odobritev Organa in pod pogojem, da so bile izpolnjene zahteve iz spodnjih odstavkov (A) do (E), zniža vzletne minimume na 125 m RVR (za letala kategorij A, B in C) ali 150 m RVR (za letala kategorije D), če:

- A. se izvajajo postopki pri zmanjšani vidljivosti;
- B. so prižgane luči visoke svetilnosti srednje črte vzletno-pristajalne steze v razmiku 15 m ali manj in luči roba vzletno-pristajalne steze visoke svetilnosti v razmiku 60 m ali manj;
- C. so člani letalske posadke uspešno opravili usposabljanje na simulatorju letenja;
- D. je na začetku vzletnega zaleta iz pilotske kabine na voljo 90 m vidni segment in
- E. je bila zahtevana vrednost za RVR dosežena za vse ustrezne točke javljanja RVR.

- (ii) Glede na odobritev Organa lahko operator za letalo, ki za vzlet uporablja odobreni sistem lateralnega vodenja, zmanjša vzletne minimume na manj kot 125 m RVR (za letala kategorij A, B in C) ali 150 m (za letala kategorije D), vendar ne na manj kot 75 m, pod pogojem, da so na voljo zavarovanje vzletno-pristajalne steze in naprave, ki ustrezajo pristajalnim operacijam kategorije III.

(b) Nenatančni prilet

1. Minimumi sistema

- (i) Operator mora zagotoviti, da minimumi sistema za postopke nenatančnega prileta, ki temeljijo na uporabi ILS brez drsne poti (samo LLZ), VOR, NDB, SRA in VDF, niso nižji od vrednosti za MDH iz spodnje tabele 3.

Tabela 3

Minimumi sistema za sredstva pri nenatančnem priletu

Minimumi sistema	
Naprava	Najnižji MDH
ILS (brez drsne poti – LLZ)	250 ft
SRA (zaključek pri 1/2 NM)	250 ft
SRA (zaključek pri 1 NM)	300 ft
SRA (zaključek pri 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM in QGH)	300 ft

2. Najmanjša relativna višina spuščanja. Operator mora zagotoviti, da najmanjša relativna višina spuščanja pri nenatančnem priletu ni nižja od:
 - (i) OCH/OCL za kategorijo letala ali
 - (ii) minimuma sistema.

3. Vizualna referenca. Pilot ne sme nadaljevati prileta pod MDA/MDH, če ne more razločno videti in prepoznati vsaj ene od naslednjih vizualnih referenc na predvideni vzletno-pristajalni stezi:
 - (i) elementov sistema priletnih luči;
 - (ii) praga;
 - (iii) označb praga;
 - (iv) luči praga;
 - (v) luči za označevanje praga;
 - (vi) vizualnega kazalnika drsne strmine;
 - (vii) cone dotika ali njene označbe;
 - (viii) luči cone dotika;
 - (ix) luči roba vzletno-pristajalne steze ali
 - (x) drugih vizualnih referenc, ki jih odobri Organ.

4. Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih lahko uporabi operator za nenatančne prilete; so:

Tabela 4a

RVR za nenatančni prilet – vse naprave

Minimumi za nenatančni prilet Vse naprave (opombe 1, 5, 6 in 7)				
MDH	RVR/Kategorija letala			
	A	B	C	D
250–299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300–449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450–649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft in višje	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabela 4b

RVR za nenatančni prilet – vmesne naprave

Minimumi za nenatančni prilet Vmesne naprave (opombe 2, 5, 6 in 7)				
MDH	RVR/Kategorija letala			
	A	B	C	D
250–299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300–449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450–649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft in višje	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabela 4c

RVR za nenatančni prilet – osnovne naprave

Minimumi za nenatančni prilet Osnovne naprave (opombe 3, 5, 6 in 7)				
MDH	RVR/Kategorija letala			
	A	B	C	D
250–299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300–449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450–649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft in višje	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabela 4d

RVR za nenatančni prilet – brez priletnih luči

Minimumi za nenatančni prilet Brez priletnih luči (opombe 4, 5, 6 in 7)				
MDH	RVR/Kategorija letala			
	A	B	C	D
250–299 ft	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300–449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450–649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft in višje	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Opomba 1: Vse naprave vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze, 720 m ali več priletnih luči HI/MI (visoke/srednje svetilnosti) ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 2: Vmesne naprave vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze, 420–719 m priletnih luči HI/MI ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 3: Osnovne naprave vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze, <420 m priletnih luči HI/MI, katero koli dolžino priletnih luči LI (nizke svetilnosti) ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 4: Naprave brez priletnih luči vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze ali pa so sploh brez luči.

Opomba 5: Tabele se uporabljajo samo za običajne prilete z nominalno strmino spuščanja največ 4°. Pri večjih spustnih strminah se ponavadi zahteva, da je na najmanjši višini spuščanja viden tudi vizualni kazalnik drsne strmine (npr. PAPI).

Opomba 6: Navedeni podatki so ali javljeni RVR ali meteorološka vidljivost, pretvorjena v RVR v skladu s spodnjim pododstavkom (h).

Opomba 7: MDH iz tabel 4a, 4b, 4c in 4d se nanaša na začetni izračun MDH. Pri izbiri danega RVR ni treba upoštevati zaokroževanja na najbližjih deset čevljev, kar se lahko stori za operativne namene, npr. pretvorba v MDA.

5. Nočne operacije. Za nočne operacije morajo biti prižgane vsaj luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze.

(c) Natančni prilet – Operacije kategorije I

1. Splošno. Operacija kategorije I je natančen instrumentalni prilet na podlagi ILS, MLS ali PAR z višino odločitve najmanj 200 ft in vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze najmanj 550 m.
2. Višina odločitve. Operator mora zagotoviti, da višina odločitve, ki se uporabi za natančni prilet kategorije I, ni nižja od:
 - (i) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika letala (AFM), če je navedena;
 - (ii) najmanjše višine, do katere se sme uporabljati sredstvo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference;
 - (iii) OCH/OCL za kategorijo letala ali
 - (iv) 200 ft.

3. Vizualna referenca. Pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve kategorije I, določene v skladu s predhodnim pododstavkom (c)(2), če ne more razločno videti in prepoznati vsaj enega od naslednjih vizualnih referenc za predvideno vzletno-pristajalno stezo:
- (i) elementov sistema priletnih luči;
 - (ii) praga;
 - (iii) označb praga;
 - (iv) luči praga;
 - (v) luči za označevanje praga;
 - (vi) vizualnega kazalnika drsne strmine;
 - (vii) cone dotika ali njene označbe;
 - (viii) luči cone dotika ali
 - (ix) luči roba vzletno-pristajalne steze.
4. Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih operator uporabi za operacije kategorije I, so:

Tabela 5

RVR za prilet kategorije I v odvisnosti od naprav in DH

Minimumi za kategorijo I				
Višina odločitve (opomba 7)	Naprave/RVR (opomba 5)			
	Vse (opombi 1 in 6)	Vmesne (opombi 2 in 6)	Osnovne (opombi 3 in 6)	Brez (opombi 4 in 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201–250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251–300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft in višje	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Opomba 1: Vse naprave vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze, 720 m ali več priletnih luči HI/MI (visoke/srednje svetilnosti) ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 2: Vmesne naprave vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze, 420–719 m priletnih luči HI/MI ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 3: Osnovne naprave vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze, <420 m priletnih luči HI/MI, katero koli dolžino priletnih luči LI (nizke svetilnosti) ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze. Luči morajo biti prižgane.

Opomba 4: Naprave brez priletnih luči vključujejo označbe vzletno-pristajalne steze ter luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze ali pa so sploh brez luči.

Opomba 5: Navedeni podatki so ali javljeni RVR ali meteorološka vidljivost, pretvorjena v RVR v skladu z odstavkom (h).

Opomba 6: Tabela se uporablja za običajne prilete s kotom drsne strmine do vključno 4° (stopinje).

Opomba 7: DH iz tabele 5 se nanaša na začetni izračun DH. Pri izbiri danega RVR ni treba upoštevati zaokroževanja na najbližjih deset čevljev, kar se lahko stori za operativne namene (npr. pretvorba v DA).

5. Operacije z enim pilotom. Za operacije z enim pilotom mora operator izračunati najmanjši RVR za vse prilete v skladu z OPS 1.430 in s tem dodatkom. RVR, ki je manjši od 800 m, ni dovoljen, razen pri uporabi ustreznega avtopilota, povezanega z ILS ali MLS, pri čemer se uporabljajo običajni minimumi. Uporabljen višina odločitve ne sme biti manjša od 1,25-kratne najmanjše višine uporabe avtopilota.
6. Nočne operacije. Za nočne operacije morajo biti prižgane vsaj luči roba, praga in konca vzletno-pristajalne steze.
- (d) Natančni prilet – Operacije kategorije II
1. Splošno. Operacija kategorije II je natančni instrumentalni prilet in pristanek z uporabo ILS ali MLS pri:
 - (i) višini odločitve pod 200 ft, vendar ne nižje kot 100 ft, in
 - (ii) vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze najmanj 300 m.
 2. Višina odločitve. Operator mora zagotoviti, da višina odločitve za operacije kategorije II ni nižja od:
 - (i) najmanjše višine odločitve iz AFM, če je navedena;
 - (ii) najmanjše višine, do katere se sme uporabljati sredstvo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference;
 - (iii) OCH/OCL za kategorijo letala ali
 - (iv) višine odločitve, do katere je letalski posadki dovoljeno leteti, ali
 - (v) 100 ft.
 3. Vizualne reference. Pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve za kategorijo II, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (d)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje segment vsaj treh zaporednih luči, ki so del srednje črte priletnih luči, ali luči cone dotika, ali luči srednje črte ali luči roba vzletno-pristajalne steze ali njihova kombinacija. Ta vizualna referenca mora vključevati lateralni element talne postavitve sistema priletnih luči, tj. svetlobno prečko sistema priletnih luči ali osvetlitve praga ali pas osvetlitve cone dotika.
 4. Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih operator uporabi za operacije kategorije II, so:

Tabela 6

RVR za prilet kategorije II v odvisnosti od DH

Minimumi za kategorijo II		
Višina odločitve	Povezava avtopilota pod DH (<i>opomba 1</i>)	
	RVR/ Kategorije letal A, B in C	RVR/ Kategorija letal D
100–120 ft	300 m	300 m (<i>opomba 2</i>)/350 m
121–140 ft	400 m	400 m
141 ft in višje	450 m	450 m

Opomba 1: Navedba 'povezava avtopilota pod DH' v tej tabeli pomeni stalno uporabo avtomatskega sistema za vodenje leta do višine, ki ne presega 80 % ustreznega DH. Tako lahko plovnostne zahteve, prek najmanjše višine vključitve sistema za avtomatsko vodenje leta, vplivajo na uporabljeni DH.

Opomba 2: 300 m se lahko uporabi za letala kategorije D, ki izvajajo avtomatsko pristajanje.

(e) Natančni prilet – Operacije kategorije III

1. Splošno. Operacije kategorije III se delijo na:

(i) Operacije kategorije IIIA. Natančni instrumentalni prilet in pristanež z uporabo ILS ali MLS pri:

A. višini odločitve pod 100 ft in

B. vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze najmanj 200 m.

(ii) Operacije kategorije IIIB. Natančni instrumentalni prilet in pristanež z uporabo ILS ali MLS pri:

A. višini odločitve pod 50 ft ali brez višine odločitve in

B. vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze pod 200 m, vendar ne manj kot 75 m.

Opomba: Če višina odločitve (DH) in vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) ne spadata v isto kategorijo, se določi na podlagi RVR, v katero kategorijo spada operacija.

2. Višina odločitve. Za operacije, pri katerih se uporablja višina odločitve, mora operator zagotoviti, da višina odločitve ni manjša od:

(i) najmanjše višine odločitve iz AFM, če je navedena;

(ii) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference, ali

(iii) višine odločitve, do katere je letalski posadki dovoljeno leteti.

3. Operacije brez višine odločitve. Operacije brez višine odločitve se lahko izvajajo samo, če:

(i) je operacija brez višine odločitve dovoljena v AFM;

(ii) sredstvo za prilet in letališke naprave lahko podpirajo operacije brez višine odločitve in

(iii) če ima operator dovoljenje za izvajanje operacij kategorije III brez višine odločitve.

Opomba: V primeru vzletno-pristajalnih stez kategorije III se lahko predpostavi, da podpirajo operacije brez višine odločitve, razen če to ni posebej omejeno z objavo v AIP ali NOTAM.

4. Vizualna referenca.

(i) Pri operacijah kategorije IIIA in IIIB z uporabo pri-okvari-pasivnega sistema za krmiljenje letala pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (e)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje segment vsaj treh zaporednih luči, ki so del srednje črte priletnih luči, ali luči cone dotika, ali luči srednje črte ali luči roba vzletno-pristajalne steze ali njihova kombinacija.

(ii) Pri operacijah kategorije IIIB z uporabo pri-okvari-operativnega sistema za krmiljenje letala, pri katerih se uporablja višina odločitve, pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (e)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje vsaj eno luč srednje črte.

(iii) Pri operacijah kategorije III brez višine odločitve se pred dotikom ne zahteva vidnega stika z vzletno-pristajalno stezo.

5. Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih operator uporabi za operacije kategorije III, so:

Tabela 7

RVR za prilet kategorije III v odvisnosti od DH in sistema za nadzorovanje/vodenje izteka

Minimumi za kategorijo III			
Kategorija prileta	Višina odločitve (ft) (opomba 2)	Sistem za nadzorovanje/vodenje izteka	RVR (m)
III A	Manj kot 100 ft	Se ne zahteva	200 m
III B	Manj kot 100 ft	Pri-okvari-pasiven	150 m (opomba 1)
III B	Manj kot 50 ft	Pri-okvari-pasiven	125 m
III B	Manj kot 50 ft ali brez višine odločitve	Pri-okvari-operativen	75 m

Opomba 1: Za letala, certificirana v skladu z CS-AWO o operacijah v pogojih zmanjšane vidljivosti 321(b)(3).

Opomba 2: Redundantnost sistema za krmiljenje letala se določi na podlagi CS-AWO o operacijah v pogojih zmanjšane vidljivosti z najmanjšo certificirano višino odločitve.

- (f) Kroženje

1. Najnižji minimumi, ki jih operator uporabi za kroženje, so:

Tabela 8

Vidljivost in MDH za kroženje v odvisnosti od kategorije letala

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

2. Kroženje po predpisanih rutah je sprejemljiv postopek v smislu tega odstavka.

- (g) Vizualni prilet. Operator za vizualni prilet ne sme uporabiti RVR, manjšega od 800 m.

- (h) Pretvorba javljene meteorološke vidljivosti v RVR

1. Operator mora zagotoviti, da se pretvorba meteorološke vidljivosti v RVR ne uporabi pri izračunu vzletnih minimumov, minimumov za kategorijo II ali III ali kadar je na voljo javljeni RVR.

Opomba: Če je javljeni RVR večji od največje vrednosti, ki jo oceni upravljavec letališča, npr. 'RVR več kot 1 500 metrov', se v tem okviru ne šteje za javljeni RVR in lahko se uporabi pretvorbena tabela.

2. Pri pretvarjanju meteorološke vidljivosti v RVR v vseh drugih okoliščinah, razen v okoliščinah iz predhodnega pododstavka (h)(1), mora operator zagotoviti, da se uporabi naslednja tabela:

Tabela 9

Pretvarjanje vidljivosti v RVR

Prižgani svetlobni elementi	RVR = Javljena met. vidljivost x	
	Podnevi	Ponoči
HI priletne luči in luči vzletno-pristajalne steze	1,5	2,0
Vsaka druga vrsta osvetlitve, razen zgoraj navedene	1,0	1,5
Brez osvetlitve	1,0	Se ne uporablja

Dodatek 1 (novi) k OPS 1.430

Letališki operativni minimumi

(a) Vzletni minimumi

1. Splošno

- (i) Vzletni minimumi, ki jih določi operator, morajo biti izraženi kot vidljivosti ali meje RVR, pri čemer se za vsako letališče, predvideno za uporabo, upoštevajo vsi ustrezni dejavniki in značilnosti letala. Če je treba pri odletu in/ali prisilnem pristanku videti ovire in se jim izogniti, se mora določiti dodatne pogoje (npr. bazo oblakov).
- (ii) Vodja zrakoplova ne začne vzleta, če niso vremenski pogoji na odletnem letališču enakovredni ali boljši od veljavnih minimumov za pristanek na tem letališču, razen če je na voljo ustrezno letališče, ki se uporabi namesto vzletnega letališča.
- (iii) Če je javljena meteorološka vidljivost nižja od vidljivosti, ki se zahteva za vzlet, in RVR ni bil javljen, se vzlet lahko začne samo, če vodja zrakoplova lahko določi, da je RVR/vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze enakovredna ali boljša od zahtevanega minimuma.
- (iv) Če ni na voljo javljene meteorološke vidljivosti ali RVR, se vzlet lahko začne samo, če vodja zrakoplova lahko določi, da je RVR/vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze enakovredna ali boljša od zahtevanega minimuma.

2. Vizualna referenca. Treba je izbrati vzletne minimume, ki zagotavljajo zadovoljivo vodenje za krmiljenje letala pri prekinjenem vzletu v neugodnih okoliščinah in nadaljevanje vzleta po okvari kritične pogonske enote.

3. Zahtevani RVR/vidljivost

- (i) Za večmotorna letala, katerih zmogljivost je takšna, da v primeru okvare kritične pogonske enote na kateri koli točki vzleta bodisi lahko prekinajo ali nadaljujejo vzlet do višine 1 500 ft nad letališčem, pri čemer je let nad ovirami v okviru zahtevanih mejnih vrednosti, morajo biti vzletni minimumi, ki jih določi operator, izraženi kot vrednosti RVR/vidljivosti, ki niso nižji od vrednosti iz spodnje tabele 1, razen kot je določeno v spodnjem odstavku 4:

Tabela 1

RVR/Vidljivost za vzlet

RVR/Vidljivost za vzlet	
Naprave	RVR/Vidljivost (opomba 3)
Brez (samo podnevi)	500 m
Osvetlitev roba vzletno-pristajalne steze in/ali označitev srednje črte	250–300 m (opombi 1 in 2)
Osvetlitev roba vzletno-pristajalne steze in srednje črte	200–250 m (opomba 1)
Osvetlitev roba vzletno-pristajalne steze in srednje črte ter večkratne informacije RVR	150–200 m (opombi 1 in 4)

Opomba 1: Višje vrednosti veljajo za letala kategorije D.

Opomba 2: Za nočne operacije se zahtevajo vsaj luči roba in konca vzletno-pristajalne steze.

Opomba 3: Javljena vrednost za RVR/vidljivost za začetni del vzletnega zaleta se lahko nadomesti z oceno pilota.

Opomba 4: Zahtevana vrednost za RVR mora biti dosežena na vseh ustreznih točkah javljanja RVR, razen izjeme iz predhodne opombe 3.

- (ii) Pri večmotornih letalih z zmogljivostjo, ki v primeru okvare kritične pogonske enote ne morejo izpolniti pogojev za zmogljivost iz predhodnega pododstavka (a)(3)(i), se lahko zgodi, da morajo takoj ponovno pristati in videti ovire na območju vzleta ter se jim izogniti. Takšna letala se lahko uporabljajo glede na naslednje vzletne minimume pod pogojem, da so sposobna izpolniti veljavna merila glede višine leta nad ovirami in da okvara motorja nastopi na določeni višini. Vzletni minimumi, ki jih določi operator, morajo temeljiti na višini, od katere se lahko določi neto vzletna pot leta z enim nedelujočim motorjem. Uporabljeni minimumi za RVR ne smejo biti nižji od vrednosti iz zgornje tabele 1 ali spodnje tabele 2.

Tabela 2

Domnevna višina nad vzletno-pristajalno stezo v primeru okvare motorja v odvisnosti od RVR/vidljivosti

RVR/Vidljivost pri vzletu	
Domnevna višina nad vzletno stezo v primeru okvare motorja	RVR/Vidljivost (opomba 2)
< 50 ft	200 m
51–100 ft	300 m
101–150 ft	400 m
151–200 ft	500 m
201–300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (opomba 1)

Opomba 1: Lahko se uporabi tudi 1 500 m, če se ne more določiti pozitivna vzletna pot leta.

Opomba 2: Javljena vrednost za RVR/vidljivost za začetni del vzletnega zaleta se lahko nadomesti z oceno pilota.

- (iii) Če javljeni RVR ali meteorološka vidljivost nista na voljo, vodja zrakoplova ne začne vzleta, če ne more določiti, da dejanski pogoji izpolnjujejo veljavne vzletne minimume.

4. Izjeme glede na odstavek (a)(3)zgoraj:

- (i) Operator lahko glede na odobritev Organa in pod pogojem, da so bile izpolnjene zahteve iz spodnjih odstavkov (A) do (E), zniža vzletne minimume na 125 m RVR (za letala kategorij A, B in C) ali 150 m RVR (za letala kategorije D), če:

- A. se izvajajo postopki pri zmanjšani vidljivosti;
- B. so prižgane luči visoke svetilnosti srednje črte vzletno-pristajalne steze v razmiku 15 m ali manj in luči roba vzletno-pristajalne steze visoke svetilnosti v razmiku 60 m ali manj;
- C. so člani letalske posadke uspešno opravili usposabljanje na simulatorju letenja;
- D. je na začetku vzletnega zaleta iz pilotske kabine na voljo 90 m vidni segment, in
- E. je bila zahtevana vrednost za RVR dosežena za vse ustrezne točke javljanja RVR.

- (ii) Glede na odobritev Organa lahko operator za letalo, ki za vzlet uporablja:

- A. odobreni sistem lateralnega vodenja ali
- B. odobreni HUD/HUDLS, zmanjša vzletne minimume na manj kot 125 m RVR (za letala kategorij A, B in C) ali 150 m (za letala kategorije D), vendar ne na manj kot 75 m, pod pogojem, da so na voljo zavarovanje vzletno-pristajalne steze in naprave, ki ustrezajo pristajalnim operacijam kategorije III.

(b) Operacije prileta kategorije I, APV in operacije nenatančnega prileta

1. Operacija prileta kategorije I je natančni instrumentalni prilet in pristane, ki uporablja ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) ali PAR z višino odločitve najmanj 200 ft in z RVR najmanj 550 m, razen če Organ ne odobri drugače.
2. Operacija nenatančnega prileta (NPA) je instrumentalni prilet, ki uporablja katere koli naprave iz tabele 3 (minimumi sistema), z MDH ali DH najmanj 250 ft in RVR/CMV najmanj 750 m, razen če Organ ne odobri drugače.

3. Operacija APV je instrumentalni prilet, ki uporablja lateralno in vertikalno vodenje, ne izpolnjuje pa zahtev za operacije natančnega prileta in pristanka, z DH najmanj 250 ft in z vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne najmanj 600 m, razen če Organ ne odobri drugače.
4. Višina odločitve (DH). Operator mora zagotoviti, da višina odločitve, ki se uporablja za prilet, ni nižja od:
 - (i) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference, ali
 - (ii) OCH za kategorijo letala ali
 - (iii) objavljene višine odločitve za postopek prileta, kadar se uporablja, ali
 - (iv) 200 ft za operacije prileta kategorije I ali
 - (v) minimuma sistema iz tabele 3 ali
 - (vi) najnižje višine odločitve, določene v letalskem priročniku letala (AFM) ali ustreznem dokumentu, če je navedena;kar koli je višje.
5. Najmanjša višina spuščanja (MDH). Operator mora zagotoviti, da najmanjša višina spuščanja pri priletu ni nižja od:
 - (i) OCH za kategorijo letala ali
 - (ii) minimuma sistema iz tabele 3 ali
 - (iii) najmanjše višine spuščanja, določene v letalskem priročniku letala (AFM), če je navedena;kar koli je višje.
6. Vizualna referenca. Pilot ne sme nadaljevati prileta pod MDA/MDH, če ne more razločno videti ali prepoznati vsaj ene od naslednjih vizualnih referenc na predvideni vzletno-pristajalni stezi:
 - (i) elementov sistema priletnih luči;
 - (ii) praga;
 - (iii) označb praga;
 - (iv) luči praga;
 - (v) luči za označevanje praga;
 - (vi) vizualnega kazalnika drsne strmine;
 - (vii) cone dotika ali njene označbe;
 - (viii) luči cone dotika;
 - (ix) luči roba vzletno-pristajalne steze ali
 - (x) drugih vizualnih referenc, ki jih odobri Organ.

Tabela 3

Minimumi sistema v odvisnosti od naprav

Minimumi sistema	
Naprava	Najnižji DH/MDH
Lokalizator z ali brez DME	250 ft
SRA (zaključek pri 1/2 NM)	250 ft
SRA (zaključek pri 1 NM)	300 ft
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

(c) Merila za določitev RVR/pretvorjene meteorološke vidljivosti (ref. tabela 6)

1. Da bi bil upravičen do najnižjih dovoljenih vrednosti RVR/CMV iz tabele 6 (ki se uporabljajo za vsako skupino priletov), mora instrumentalni prilet izpolnjevati vsaj naslednje zahteve naprav in z njimi povezane pogoje:

- (i) Instrumentalni prileti z določenim vertikalnim profilom do in vključno $4,5^\circ$ za letala kategorij A in B ali $3,77^\circ$ za letala kategorij C in D, razen če Organ ne odobri drugih kotov prileta z napravami:

A. ILS/MLS/GLS/PAR ali

B. APV in

kadar ruta končnega prileta odstopa največ 15 stopinj za letala kategorij A in B ali največ 5 stopinj za letala kategorij C in D.

- (ii) Instrumentalni prilet, pri katerem se uporablja tehnika CDFA z nominalnim vertikalnim profilom do in vključno $4,5^\circ$ za letala kategorij A in B ali $3,77^\circ$ za letala kategorij C in D, razen če Organ ne odobri drugih kotov prileta z napravami NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ali RNAV/LNAV z delom končnega prileta najmanj 3 NM, ki izpolnjujejo tudi naslednja merila:

A. ruta končnega prileta odstopa največ 15 stopinj za letala kategorij A in B ali največ 5 stopinj za letala kategorij C in D in

B. na voljo je FAF ali druga ustrezna točka, kjer se začne spuščanje, ali je z FMS/RNAV ali DME na voljo razdalja do THR, in

C. če je MAPt določen s časovno razporeditvijo, je razdalja od FAF do THR ≤ 8 NM.

- (iii) Instrumentalni prileti z napravami NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ali RNAV/LNAV, ki ne izpolnjujejo meril iz zgornjega odstavka (c)(1)(ii), ali z MDH ≥ 1 200 ft.

2. Do neuspelega prileta, če se prilet izvaja z uporabo tehnike CDFA, pride, ko se doseže višina odločitve ali MAPt, kar je prej. Lateralni del postopka neuspelega prileta se izvede prek MAPt, razen če ni drugače navedeno na karti za prilet.

(d) Določitev RVR/CMV/minimumov vidljivosti za operacije prileta kategorije I, APV in operacije nenatančnega prileta

1. Minimum RVR/CMV/vidljivosti je najvišji izmed vrednosti iz tabele 5 ali tabele 6, vendar ni višji od najvišjih vrednosti iz tabele 6, kadar se uporablja.

2. Vrednosti iz tabele 5 se dobijo s pomočjo naslednje formule:

$$\text{Zahtevan RVR/Vidljivost (m)} = [(DH/MDH \text{ (ft)} \times 0,3048) / \tan \alpha] - \text{dolžina priletnih luči (m)}$$

Opomba 1: α je kot izračuna, katerega privzeta vrednost je 3,00 stopinj, ki se postopno povečuje

3. Če Organ odobri, se lahko formula uporablja z dejansko strmino prileta in/ali dejansko dolžino priletnih luči za določeno vzletno-pristajalno stezo.
4. Če se prilet izvede v horizontalni fazi približevanja letališču na ali nad MDA/H, se minimalni vrednosti RVR/CMV, ki izhaja iz uporabe tabel 5 in 6, doda 200 metrov za letala kategorij A in B in 400 metrov za letala kategorij C in D.

Opomba: Dodana vrednost ustreza času/razdalji, potrebni za pripravo letala na končni spust.

5. RVR manjši od 750 metrov iz tabele 5 se lahko uporabi za:
- (i) operacije prileta kategorije I na vzletno-pristajalnih stezah s FALS (glej spodaj), lučmi cone dotika na vzletno-pristajalni stezi (RTZL) in lučmi srednje črte na vzletno-pristajalni stezi (RCLL), če DH ni višji od 200 ft, ali
 - (ii) operacije prileta kategorije I na vzletno-pristajalnih stezah brez RTZL in RCLL, kadar se uporablja odobren HUDLS ali drug ustrezen odobren sistem ali kadar se izvaja avtomatski prilet ali prilet, ki ga upravlja sistem za vodenje zrakoplova, na DH, ki je enak ali večji od 200 ft. ILS se ne sme razglasiti za omejeno napravo, ali
 - (iii) operacije prileta APV na vzletno-pristajalnih stezah s FALS, RTZL in RCLL, kadar se uporablja odobren HUD.
6. Organ lahko odobri vrednosti RVR, ki so nižje od vrednosti iz tabele 5, za HUDLS in operacije avtomatskega pristajanja v skladu z odstavkom (e) tega dodatka.
7. Med vizualne pripomočke spadajo standardne dnevne označbe vzletno-pristajalne steze ter priletne luči in luči vzletno-pristajalne steze (luči roba vzletno-pristajalne steze, luči praga in luči konca vzletno-pristajalne steze ter v nekaterih primerih tudi luči cone dotika z zemljo in/ali luči srednje črte vzletno-pristajalne steze). Sprejemljive konfiguracije priletnih luči so označene in navedene v spodnji tabeli 4.
8. Ne glede na zahteve zgornjega odstavka (d)(7) lahko Organ odobri uporabo vrednosti RVR, ki ustrezajo osnovnemu sistemu priletnih luči (BALS), na vzletno-pristajalnih stezah, kjer je zaradi terena ali vode dolžina priletnih luči omejena pod 210 m, vendar je na voljo vsaj ena vodoravna črta.
9. Za nočne operacije ali za kakršno koli operacijo, pri kateri se zahteva ublažitev zahtev za luči vzletno-pristajalne steze in prileta, morajo biti luči prižgane in morajo delovati, razen če ni drugače določeno v tabeli 6a.

Tabela 4

Sistemi priletnih luči

OPS razred naprave	Dolžina, konfiguracija in svetilnost priletnih luči
FALS (Full Approach Light System – sistem polne osvetlitve ob priletu)	ICAO: sistem luči za natančen prilet CAT I (HIALS \geq 720 m), v rednih presledkih označena srednja črta, pas osvetlitve srednje črte
IALS (Intermediate Approach Light System – sistem srednje osvetlitve ob priletu)	ICAO: enostavni sistem priletnih luči (HIALS 420–719 m) en vir, pas osvetlitve
BALS (Basic Approach Light System –sistem osnovne osvetlitve ob priletu)	Kakršen koli drug sistem priletnih luči (HIALS, MIALS ali ALS 210–419 m)
NALS (No Approach Light System –sistem brez osvetlitve ob priletu)	Kakršen koli drug sistem priletnih luči (HIALS, MIALS ali ALS < 210 m) ali brez priletnih luči

Tabela 5
RVR/CMV (glej tabelo 11) v odvisnosti od DH/MDH

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

Tabela 6

Najmanjši in največji uporabljeni RVR/Pretvorjena met. vidljivost (glej tabelo 11) za vse instrumentalne prilete do minimumov CAT I (spodnja in zgornja mejna vrednost):

Naprava/Pogoji	RVR/CMV (m)	Kategorija letala			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR in APV	min.	V skladu s tabelo 5			
	maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV s postopkom, ki izpolnjuje merila iz odstavka (c)(1)(ii):	min.	750	750	750	750
	maks.	1 500	1 500	2 400	2 400
Za NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — ki ne izpolnjujejo meril iz odstavka (c)(1)(ii) zgoraj, ali — z DH ali MDH \geq 1 200 ft	min.	1 000	1 000	1 200	1 200
	maks.	V skladu s tabelo 5, če se leti z uporabo tehnike CDFa, drugače se vrednostim iz tabele 5 doda 200/400 m, vendar vsota ne sme presežati vrednosti 5 000 m.			

Tabela 6a

Oprema v okvari ali degradirana – vpliv na minimume za pristajanje:

Oprema v okvari ali degradirana (opomba 1)	Vpliv na minimume za pristajanje				
	CAT IIIB (opomba 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Neopredeljeno
Nadomestni oddajnik signala ILS	Ni dovoljen		Ni vpliva		
Zunanji označevalnik	Ni vpliva, če se nadomesti z objavljeno enakovredno pozicijo				Se ne uporablja
Sredinski označevalnik	Ni vpliva				Ni vpliva, razen če se uporablja kot MAPT
Sistem za ocenitev RVR cone dotika	Lahko se začasno nadomesti z RVR sredine piste, če to odobri država, v kateri je letališče. RVR se lahko javlja na podlagi opazovanja s prostim očesom			Ni vpliva	
RVR sredine ali konca piste	Ni vpliva				
Anemometer za vzletno-pristajalno stezo v uporabi	Ni vpliva, če je na tleh na voljo drug vir				
Celiometer	Ni vpliva				
Prilietne luči	Niso dovoljene pri operacijah z DH > 50 ft	Niso dovoljene		Minimumi, kadar ni naprav	
Prilietne luči, razen za zadnjih 210 m	Ni vpliva		Niso dovoljene		Minimumi, kadar ni naprav
Prilietne luči, razen za zadnjih 420 m	Ni vpliva			Minimumi, kot za povprečne naprave	

Oprema v okvari ali degradirana (opomba 1)	Vpliv na minimume za pristajanje				
	CAT IIIB (opomba 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Neopredeljeno
Rezervno napajanje z električno energijo za priletne luči	Ni vpliva				
Sistem luči celotne vzletno-pristajalne steze	Ni dovoljen			Podnevi – minimumi, kadar ni naprav Ponoči – ni dovoljen	
Luči roba vzletno-pristajalne steze	Samo podnevi; ponoči – niso dovoljene				
Luči srednje črte vzletno-pristajalne steze	Podnevi – RVR 300 m Ponoči – niso dovoljene		Podnevi – RVR 300 m Ponoči – 550 m	Ni vpliva	
Razdalja med lučmi srednje črte vzletno-pristajalne steze povečana na 30 m	RVR 150 m	Ni vpliva			
Luči cone dotika	Podnevi – RVR 200 m Ponoči – 300 m	Podnevi – RVR 300 m Ponoči – 550 m		Ni vpliva	
Rezervno napajanje z električno energijo za luči vzletno-pristajalne steze	Ni dovoljena			Ni vpliva	
Sistem luči za vožnjo letala na manevrskih površinah na tleh	Ni vpliva – razen zamud zaradi manjše pogostosti gibanja				

Opomba 1: Pogoji, ki se uporabljajo za tabelo 6a:

- (a) Večkratne okvare luči vzletno-pristajalne steze, ki niso navedene v tabeli 6a, niso dovoljene.
- (b) Pomanjkljivosti priletnih luči in luči vzletno-pristajalne steze se obravnavajo ločeno.
- (c) Operacije kategorije II ali III. Kombinacija pomanjkljivosti luči vzletno-pristajalne steze in opreme RVR za ocenitev ni dovoljena.
- (d) Pomanjkljivosti, ki ne zadevajo ILS, vplivajo samo na RVR in ne na DH.

Opomba 2: Pri operacijah kategorije IIIB brez DH operator zagotovi, da se za letala, ki imajo dovoljenje za izvajanje operacij brez DH z najmanjšimi omejitvami RVR, poleg vsebine tabele 6a uporabljajo tudi:

- (a) RVR. Na letališču mora biti na voljo vsaj ena vrednost RVR
- (b) Luči vzletno-pristajalne steze
 - (i) brez luči roba vzletno-pristajalne steze ali brez luči srednje črte – podnevi: RVR 200 m; ponoči: niso dovoljene;
 - (ii) brez luči cone dotika (TDZ) – ni omejitev;
 - (iii) brez pomožne električne energije za luči vzletno-pristajalne steze – podnevi: RVR 200 m; ponoči: niso dovoljene.

10. operacije z enim pilotom. Za operacije z enim pilotom mora operator izračunati najmanjši RVR/vidljivost za vse prilete v skladu z OPS 1.430 in tem dodatkom.

- (i) RVR, manjši od 800 metrov, kot je navedeno v tabeli 5, se lahko uporablja za prilete kategorije I, če se uporablja eden od naslednjih stvari vsaj do ustreznega DH:
 - A. ustrezen avtopilot, povezan z ILS ali MLS, za katerega niso uvedene omejitve, ali
 - B. odobren HUDLS (po potrebi vključno z EVS) ali enakovreden odobren sistem.

- (ii) Kjer RTZL in/ali RCLL ni na voljo, najmanjši RVR/CMV ne sme biti manjši od 600 m.

- (iii) RVR, manjši od 800 metrov, kot je navedeno v tabeli 5, se lahko uporablja pri operacijah APV na vzletno-pristajalnih stezah s FALS, RTZL in RCLL, če se uporablja odobren HUDLS ali enakovreden odobren sistem ali če se izvaja avtomatski prilet do DH, ki je enak ali večji od 250 ft.

(e) Operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I

1. Višina odločitve.

Višina odločitve pri operaciji kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, ne sme biti manjša od:

- (i) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika letala (AFM), če je navedena, ali
- (ii) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference, ali
- (iii) OCH za kategorijo letala ali
- (iv) višine odločitve, do katere je letalski posadki dovoljeno leteti, ali
- (v) 200 ft.

kar koli je višje.

2. Tip naprave.

ILS/MLS, ki podpira operacijo kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, mora biti neomejena naprava z neposredno smerjo letenja ($z \leq 3^\circ$ odstopanjem) in ILS mora biti certificiran za:

- (i) razred I/T/1 za operacije do najmanj 450 m RVR ali
- (ii) razred II/D/2 za operacije do RVR, manjšega od 450 m.

Posamezne ILS naprave so sprejemljive samo, če je zagotovljena zmogljivost ravni 2.

3. Zahtevani RVR/CMV.

Najnižji minimumi, ki jih mora operator uporabiti za operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, so navedeni v tabeli 6b spodaj:

Tabela 6b

Minimumi RVR/CMV za kategorijo, ki je nižja od standardne kategorije I, v odvisnosti od sistema priletnih luči

Minimumi za kategorijo, ki je nižja od standardne kategorije I						
DH (ft)			Razred naprave za osvetlitev			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (metri)			
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

Opomba 1: Vizualna sredstva vključujejo standardne dnevne oznacbe vzletno-pristajalne steze, priletne luči, luči roba vzletno-pristajalne steze, luči praga, luči konca vzletno-pristajalne steze ter, za operacije pod 450 m, luči cone dotika in/ali luči srednje črte vzletno-pristajalne steze.

4. Vizualna referenca. Pilot ne nadaljuje prileta pod višino odločitve, če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje segment vsaj treh zaporednih luči, ki so del srednje črte priletnih luči, ali luči cone dotika, ali luči srednje črte ali luči roba vzletno-pristajalne steze ali njihova kombinacija. Ta vizualna referenca mora vključevati lateralni element talne postavitve sistema priletnih luči, tj. svetlobno prečko sistema priletnih luči ali osvetlitve praga ali pas osvetlitve cone dotika, razen če se operacija izvaja ob uporabi odobrenega HUDLS, ki se uporablja do najmanj 150 ft.

5. Odobritev.

Za izvajanje operacij kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I:

- (i) Prilet se izvede avtomatsko do avtomatskega pristanka ali se uporabi odobren HUDLS do vsaj 150 ft nad pragom.
- (ii) Letalo se certificira v skladu z CS-AWO za izvajanje operacij kategorije II;
- (iii) Sistem za avtomatsko pristajanje se odobri za operacije kategorije IIIA;
- (iv) Zahteve za dokazovanje usposobljenosti na delovnem mestu se izpolnijo v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.440, odstavek (h);
- (v) Opravi se usposabljanje, navedeno v Dodatku 1 k OPS 1.450, odstavek (h); to vključuje usposabljanje in preverjanje na simulatorju letenja z uporabo ustreznih pripomočkov na tleh in vizualnih pripomočkov pri najnižjem uporabljenem RVR;
- (vi) Operator mora zagotoviti, da se vzpostavijo postopki za zmanjšano vidljivost in da delujejo na predvidenemu letališču pristanka, in
- (vii) Operatorja odobri Organ.

(f) Natančni prilet – operacije kategorije II in kategorije, ki ni standardna kategorija II

1. Splošno.

- (i) Operacija kategorije II je natančni instrumentalni prilet in pristaneček z uporabo ILS ali MLS z:
 - A. višino odločitve pod 200 ft, vendar ne nižjo od 100 ft, in
 - B. vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze vsaj 300 m.
- (ii) Operacija, ki ni standardna operacija kategorije II, je natančni instrumentalni prilet in pristaneček z uporabo ILS ali MLS, ki izpolnjuje zahteve v zvezi z napravami, kot je določeno v odstavku (iii) spodaj, z:
 - A. višino odločitve pod 200 ft, vendar ne nižjo od 100 ft (glej tabelo 7b spodaj), in
 - B. vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze vsaj 350/400 m (glej tabelo 7b spodaj).
- (iii) ILS/MLS, ki podpira operacijo kategorije, ki ni standardna operacija kategorije II, je neomejena naprava z neposredno smerjo letenja ($z \leq 3^\circ$ odstopanjem) in ILS je certificirana za:
 - A. razred I/T/1 za operacije do najmanj 450 m RVR in do DH 200 ft ali več ali
 - B. razred II/D/2 za operacije do RVR, manjšega od 450 m, ali do DH, nižjega od 200 ft.

Posamezne ILS naprave so sprejemljive samo, če je zagotovljena zmogljivost ravni 2.

2. Višina odločitve. Operator mora zagotoviti, da višina odločitve za:

- (i) operacije kategorije, ki ni standardna operacija kategorije II, in operacije kategorije II ni nižja od:
 - A. najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika letala (AFM), če je navedena, ali
 - B. najmanjše višine, do katere se lahko uporablja naprava za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference, ali
 - C. OCH za kategorijo letala ali
 - D. višine odločitve, do katere je letalski posadki dovoljeno leteti, ali
 - E. 100 ft.
- kar koli je višje.

3. Vizualna referenca. Pilot ne nadaljuje prileta pod višino odločitve kategorije II ali kategorije, ki ni standardna kategorija II, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (d)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje segment vsaj treh zaporednih luči, ki so del srednje črte priletnih luči, ali luči cone dotika, ali luči srednje črte ali luči roba vzletno-pristajalne steze ali njihova kombinacija. Ta vizualna referenca mora vključevati lateralni element talne postavitve sistema priletnih luči, tj. svetlobno prečko sistema priletnih luči ali osvetlitve praga ali pas osvetlitve cone dotika, razen če se operacija izvaja ob uporabi odobrenega HUDLS do dotika z zemljo.
4. (i) Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih mora operator uporabiti za operacije kategorije II, so:

Tabela 7a

RVR za operacije kategorije II v odvisnosti od DH

Minimumi za kategorijo II		
DH (ft)	Povezava avtopilota/odobreni HUDLS pod DH (opomba 1a)	
	RVR Kategorija letala A, B & C	RVR Kategorija letala D
100–120	300 m	300/350 m (opomba 2a)
121–140	400 m	400 m
141 in več	450 m	450 m

Opomba 1a: Navedba ‚povezava avtopilota pod DH/odobreni HUDLS‘ v tej tabeli pomeni stalno uporabo avtomatskega sistema za vodenje leta ali HUDLS do višine, ki ne presega 80 % DH. Tako lahko plovnostne zahteve, prek najmanjše višine vključitve sistema za avtomatsko vodenje leta, vplivajo na uporabljeni DH.

Opomba 2a: 300 m se lahko uporabi za letala kategorije D, ki izvajajo avtomatsko pristajanje.

- (ii) Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih operator uporabi za operacije kategorije, ki ni standardna kategorija II, so:

Tabela 7b

Minimumi RVR za kategorijo, ki ni standardna kategorija II, v odvisnosti od sistema priletnih luči

Minimumi kategorije, ki ni standardna kategorija II					
DH (ft)	Avtomatski pristanek ali odobren HUDLS do dotika				
	Razred naprave za osvetlitev				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Glej odstavke (d)(5), (d)(6) in (d)(10) glede RVR < 750 m				
	CAT A–C	CAT D	CAT A–D	CAT A–D	CAT A–D
RVR (metri)					
100–120	350	400	450	600	700
121–140	400	450	500	600	700
141–160	450	500	500	600	750
161–199	450	500	550	650	750

Opomba: Zahtevana vizualna sredstva za izvajanje operacij kategorije, ki ni standardna kategorija II, vključujejo standardne dnevne oznake vzletno-pristajalne steze ter priletne luči in luči vzletno-pristajalne steze (luči roba vzletno-pristajalne steze, luči praga, luči konca vzletno-pristajalne steze). Za operacije pri RVR 400 m ali manj morajo biti na voljo luči srednje črte. Konfiguracije priletnih luči so razvrščene in navedene v tabeli 4 zgoraj.

- (iii) Za izvajanje operacij kategorije, ki ni standardna kategorija II, mora operator zagotoviti, da se vzpostavijo ustrezni postopki za zmanjšano vidljivost in da delujejo na predvidenemu letališču pristanka.

(g) Natančni prilet – operacije kategorije III

1. Splošno. Operacije kategorije III se delijo na:

- (i) Operacije kategorije IIIA. Natančni instrumentalni prilet in pristanek z uporabo ILS ali MLS z:

- (A) višino odločitve pod 100 ft in
(B) vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze, večjo od 200 m.

- (ii) Operacije kategorije IIIB. Natančni instrumentalni prilet in pristanek z uporabo ILS ali MLS z:

- (A) višino odločitve pod 100 ft ali brez višine odločitve in
(B) vidljivostjo vzdolž vzletno-pristajalne steze, manjšo od 200 m, vendar vsaj 75 m.

Opomba: Če višina odločitve (DH) in vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) ne spadata v isto kategorijo, se na podlagi RVR določi, v katero kategorijo spada operacija.

2. Višina odločitve. Za operacije, pri katerih se uporablja višina odločitve, mora operator zagotoviti, da višina odločitve ni manjša od:

- (i) najmanjše višine odločitve iz AFM, če je navedena, ali
(ii) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja napravo za natančni prilet brez zahtevane vizualne reference, ali
(iii) višine odločitve, do katere je letalski posadki dovoljeno leteti.

3. Operacije brez višine odločitve. Operacije brez višine odločitve se lahko izvajajo samo, če:

- (i) je operacija brez višine odločitve dovoljena v AFM in
(ii) naprave za prilet in letališke naprave lahko podpirajo operacije brez višine odločitve in
(iii) ima operator dovoljenje za izvajanje operacij CAT III brez višine odločitve.

Opomba: V primeru vzletno-pristajalnih stez CAT III se lahko predpostavi, da podpirajo operacije brez višine odločitve, razen če to ni posebej omejeno z objavo v AIP ali NOTAM.

4. Vizualna referenca

- (i) Pri operacijah kategorije IIIA in IIIB z uporabo pri-okvari-pasivnega sistema za krmiljenje letala ali z uporabo odobrenega HUDLS pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (g)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje segment vsaj treh zaporednih luči, ki so del srednje črte priletnih luči, ali luči cone dotika, ali luči srednje črte ali luči roba vzletno-pristajalne steze ali njihova kombinacija.
- (ii) Pri operacijah kategorije IIIB z uporabo pri-okvari-operativnega sistema za krmiljenje letala ali pri-okvari-operativnega hibridnega sistema (vključno z npr. HUDLS), pri katerih se uporablja višina odločitve, pilot ne sme nadaljevati prileta pod višino odločitve, določeno v skladu s predhodnim pododstavkom (e)(2), če ni vzpostavljena in ohranjena vizualna referenca, ki vključuje vsaj eno luč srednje črte.

5. Zahtevani RVR. Najnižji minimumi, ki jih operator uporabi za operacije kategorije III, so:

Tabela 8

RVR za operacije kategorije III v odvisnosti od DH in sistema za nadzorovanje/vodenje izteka

Minimumi za kategorijo III			
Kategorija	Višina odločitve (ft) (opomba 2)	Sistem za nadzorovanje/vodenje izteka	RVR (m)
IIIA	Manj kot 100 ft	Se ne zahteva	200 m
IIIB	Manj kot 100 ft	Pri-okvari-pasivni	150 m (opomba 1)
IIIB	Manj kot 50 ft	Pri-okvari-pasivni	125 m
IIIB	Manj kot 50 ft ali brez višine odločitve	Pri-okvari-operativni (opomba 3)	75 m

Opomba 1: Za letala, certificirana v skladu s CS-AWO 321(b)(3) ali enakovredno.

Opomba 2: Redundantnost sistema za krmiljenje letala se določi na podlagi CS-AWO z najmanjšo certificirano višino odločitve.

Opomba 3: Navedeni pri-okvari-operativni sistem je lahko sestavljen iz pri-okvari-operativnega hibridnega sistema.

(h) Sistemi za izboljšanje vidnosti

1. Pilot, ki uporablja sistem za izboljšanje vidnosti, ki je certificiran za namene tega odstavka in se uporablja v skladu s postopki in omejitvami odobrenega priročnika letala, lahko:
 - (i) nadaljuje prilet pod DH ali MDH do 100 čevljev nad višino praga vzletno-pristajalne steze, če je vidna in prepoznavna vsaj ena od naslednjih vizualnih referenc na sistemu za izboljšanje vidnosti:
 - A. elemente priletnih luči ali
 - B. prag vzletno-pristajalne steze, opredeljen vsaj z enim od naslednjih elementov: začetkom površine vzletno-pristajalne steze, lučmi praga, lučmi za označevanje praga; in cono dotika, opredeljeno vsaj z enim od naslednjih elementov: površino cone dotika vzletno-pristajalne steze, lučmi cone dotika, označbo cone dotika ali lučmi vzletno-pristajalne steze.
 - (ii) zniža izračunan RVR/CMV za prilete od vrednosti iz stolpca 1 tabele 9 pod vrednost v stolpcu 2:

Tabela 9

Prilet z uporabo znižanja EVS RVR/CMV v odvisnosti od običajnega RVR/CMV

Običajno zahtevani RVR/CMV	RVR/CMV za prilet z uporabo EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

Običajno zahtevani RVR/CMV	RVR/CMV za prilet z uporabo EVS
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

2. Odstavek (h)(1) zgoraj se lahko uporablja samo za operacije ILS, MLS, PAR, GLS in APV z DH, ki ni nižja od 200 čevljev, ali prilet z uporabo odobrenega vertikalnega vodenja vzletne poti do MDH ali DH, ki ni nižja od 250 čevljev.
 3. Pilot ne nadaljuje prileta pod 100 čevljev nad višino praga vzletno-pristajalne steze za predvideno vzletno-pristajalno stezo, razen če razločno vidi in prepozna vsaj eno od spodaj navedenih vizualnih referenc, ne da bi se zanašal na sistem za izboljšanje vidnosti:
 - A. luči ali označbe praga ali
 - B. luči ali označbe cone dotika.
- (i) Namenoma prazno
- (j) Kroženje
1. Najmanjša višina spuščanja (MDH). MDH za kroženje mora biti višja od:
 - (i) objavljenega OCH za kroženje za kategorijo letala ali

- (ii) najmanjše višine za kroženje iz tabele 10 spodaj ali
 - (iii) DH/MDH prejšnjega postopka instrumentalnega prileta.
2. Najmanjša višina spuščanja (MDA). MDA za kroženje se izračuna tako, da se objavljena nadmorska višina letališča prišteje k MDH, kot je določeno v točki 1 zgoraj.
 3. Vidljivost. Najmanjša vidljivost za kroženje mora biti večja od:
 - (i) vidljivosti za kroženje za kategorijo letala, če je objavljena, ali
 - (ii) najmanjše vidljivosti iz tabele 10 spodaj ali
 - (iii) RVR/CMV iz tabel 5 in 6 za prejšnji postopek instrumentalnega prileta.
 4. Ne glede na zahteve iz pododstavka 3 zgoraj lahko Organ operatorja oprosti zahteve po povečanju vidljivosti nad tisto iz tabele 10.
 5. Izjeme, opisane v odstavku 4, je treba omejiti na kraje nahajanja, kjer obstaja jasen javni interes za ohranitev trenutnih operacij. Izjeme morajo temeljiti na izkušnjah operatorja, programu usposabljanja in usposobljenosti letalske posadke. Izjeme je treba revidirati v rednih intervalih.

Tabela 10

Najmanjša vidljivost in MDH za kroženje v odvisnosti od kategorije 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

6. Kroženje po predpisanih rutah je sprejemljiv postopek v smislu tega odstavka.
- (k) Vizualni prilet. Operator za vizualni prilet ne sme uporabiti RVR, manjšega od 800 m.
 - (l) Pretvorba javljene meteorološke vidljivosti v RVR/CMV.
 1. Operator mora zagotoviti, da se pretvorba meteorološke vidljivosti v RVR/CMV ne uporabi pri vzletnih minimumih, minimumih za izračun kakršnega koli drugega zahtevanega RVR, manjšega od 800 m, ali kadar je na voljo javljeni RVR.

Opomba: Če je javljeni RVR večji od največje vrednosti, ki jo oceni upravljavec letališča, npr. 'RVR več kot 1 500 metrov', se za namene tega odstavka ne šteje za javljeno vrednost.
 2. Pri pretvarjanju meteorološke vidljivosti v RVR v vseh drugih okoliščinah, razen v okoliščinah iz predhodnega pododstavka (l)(1), mora operator zagotoviti, da se uporabi naslednja tabela:

Tabela 11

Pretvorba met. vidljivosti v RVR/CMV

Delujoči elementi osvetlitve	RVR/CMV = javljena met. vidljivost x	
	dan	noč
HI prilet in luči vzletno-pristajalne steze	1,5	2,0
Kakršna koli naprava za osvetlitev, ki ni navedena zgoraj	1,0	1,5
Brez osvetlitve	1,0	se ne uporablja

Dodatek 2 k OPS 1.430(c)

Kategorije letal – Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti

(a) Razvrstitev letal

Merilo, ki se upošteva pri razvrstitvi letal v kategorije, je indicirana hitrost nad pragom (VAT), ki je enaka minimalni hitrosti (VSO), pomnoženi z 1,3, ali VS1G, pomnoženim z 1,23 v konfiguraciji za pristanek pri največji certificirani pristajalni masi. Če sta na voljo VSO in VS1G, se uporabi višji dobljeni VAT. Kategorije letal, ki ustrezajo vrednostim VAT, so navedene v spodnji tabeli:

Kategorija letala	VAT
A	Manj kot 91 kt
B	Od 91 do 120 kt
C	Od 121 do 140 kt
D	Od 141 do 165 kt
E	Od 166 do 210 kt

Konfiguracijo za pristanek, ki jo je treba upoštevati, določi operator ali izdelovalec letala.

(b) Trajna sprememba kategorije (največja pristajalna masa)

1. Operator lahko uvede trajno, nižjo pristajalno maso, ki jo uporabi pri določitvi VAT, če mu to potrdi Organ.
2. Kategorija, v katero se uvrsti določeno letalo, je stalna vrednost in torej neodvisna od spreminjajočih se pogojev pri vsakodnevnih operacijah.

Dodatek 1 k OPS 1.440

Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti – Splošna operativna pravila

- (a) Splošno. Za uvedbo in odobritev operacij v pogojih zmanjšane vidljivosti se uporabijo naslednji postopki.
- (b) Prikaz operacij. Namen prikaza operacij je določiti ali potrditi uporabo in učinkovitost zadevnih sistemov za vodenje zrakoplova, vključno s HUDLS, če je ustrezno, usposabljanja, postopkov letalske posadke, programa vzdrževanja in priročnikov, ki se uporabljajo za program kategorije II/III, ki je v postopku odobritve.
1. Pri operacijah, za katere se uporabljajo sistemi kategorije II/III, vgrajeni v vsak tip letala, mora biti opravljeno vsaj 30 priletov in pristankov, če je zahtevani DH 50 ft ali več. Če je DH manj kot 50 ft, mora biti opravljeno vsaj 100 priletov in pristankov, razen če Organ ne odobri drugače.
 2. Če ima operator več različic istega tipa letala, na katerih se uporabljajo enaki osnovni sistemi za krmiljenje letala in prikaz ali pa se na istem tipu letala uporabljajo različni osnovni sistemi za krmiljenje letala in prikaz, mora operator dokazati, da so vse te različice dovolj zmogljive, ni pa mu treba za vsako različico izvesti celotnega prikaza operacij. Na podlagi verodostojnih izkušenj drugega operatorja z AOC, izdanim v skladu z OPS 1, ki uporablja isti tip ali različico letala in postopke, lahko Organ odobri tudi zmanjšanje števila priletov in pristankov.
 3. Če je število neuspešnih preletov več kot 5 odstotkov vseh priletov (npr. nezadovoljivi pristanki, prekinitve sistemov), je treba program vrednotenja razširjati v korakih po vsaj deset priletov in pristankov, dokler skupno število vseh neuspehov ne presega 5 odstotkov.
- (c) Zbiranje podatkov za prikaze operacij. Vsak prosilec mora razviti postopek za zbiranje podatkov (npr. obrazec, ki ga uporablja letalska posadka), da se beleži uspešnost priletov in pristankov. Tako dobljeni podatki in povzetek podatkov iz prikaza so na razpolago Organu zaradi ovrednotenja.
- (d) Analiza podatkov. Nezadovoljivi prileti in/ali avtomatski pristanki se dokumentirajo in analizirajo.
- (e) Stalno spremljanje
1. Po pridobitvi prvega dovoljenja mora operator operacije stalno spremljati, da se ugotovijo vsi neželeni trendi, preden postanejo nevarni. Za doseg tega cilja se lahko uporabijo poročila letalskih posadk.
 2. Naslednje informacije se morajo hraniti 12 mesecev:
 - (i) skupno število priletov, izvedenih z določenim tipom letala, pri katerih se je uporabila oprema na letalu za kategorijo II ali III za izvedbo zadovoljivih priletov, dejanskih ali za vajo, v skladu z minimumi za kategorijo II ali III, in
 - (ii) poročila o nezadovoljivih priletih in/ali avtomatskih pristankih po letališčih in registracijah letal v naslednjih skupinah:
 - A. okvare opreme na letalu;
 - B. težave z napravami na letališču;
 - C. neuspešni prileti zaradi navodil ATC ali
 - D. drugi razlogi.
 3. Operator mora določiti postopek za spremljanje delovanja sistema za avtomatsko pristajanje ali HUDLS do dotika posameznih letal, kot je ustrezno.

- (f) Prehodna obdobja
1. Operatorji brez predhodnih izkušenj za kategorijo II ali III
 - (i) Operator brez predhodnih operativnih izkušenj za kategorijo II ali III lahko pridobi dovoljenje za izvajanje operacij kategorije II ali IIIA, če ima najmanj šest mesecev izkušenj iz operacij kategorije I na določenem tipu letala.
 - (ii) Po šestih mesecih izvajanja operacij kategorij II ali IIIA na določenem tipu letala lahko operator pridobi dovoljenje za operacije kategorije IIIB. Pri izdaji takšnega dovoljenja lahko Organ zanj za dodaten čas uvede minimume, ki so višji od ustreznih najnižjih. Zvišanje minimumov se ponavadi nanaša samo na RVR in/ali omejitve operacij brez višine odločitve, izbrani pa morajo biti tako, da zaradi njih ni potrebno spremeniti operativnih postopkov.
 2. (i) Operatorji s predhodnimi izkušnjami za operacije kategorij II ali III. Operator s predhodnimi izkušnjami za operacije kategorij II ali III lahko na podlagi vloge, ki jo odda Organu, pridobi skrajšanje prehodnega obdobja.
 - (ii) Operator, ki ima dovoljenje za izvajanje operacij kategorije II ali III z uporabo postopkov za avtomatski prilet, z avtomatskim pristajanjem ali brez njega, in posledično za začetek ročnega izvajanja operacij kategorije II ali III z uporabo HUDLS, se šteje za, novega operatorja kategorije II/III' za namene določb v zvezi z obdobjem dokazovanja.
- (g) Vzdrževanje opreme za kategoriji II in III ter opreme LVTO. Navodila za vzdrževanje sistemov vodenja na letalu mora pripraviti operator skupaj s proizvajalcem in jih vključiti v Program vzdrževanja letala operatorja iz Dela M, odstavek M.A.302, ki ga mora odobriti Organ.
- (h) Ustrezna letališča in vzletno-pristajalne steze
1. Vsako kombinacijo tipa letala/vzletno-pristajalne steze se mora preveriti z uspešno izvedbo vsaj enega prileta in pristanka pod pogoji za kategorijo II ali boljšimi pogoji, preden se začnejo izvajati operacije kategorije III.
 2. Za vzletno-pristajalne steze z neenakomernim terenom pred pragom ali drugimi predvidljivimi ali znanimi pomanjkljivostmi se mora vsako kombinacijo tipa letala/vzletno-pristajalne steze preveriti z operacijami pod pogoji za standardno kategorijo I ali boljšimi pogoji, preden se začnejo izvajati operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije II, kategorije, ki ni standardna kategorija II, ali kategorije III.
 3. Če ima operator v skladu s pododstavkom 4 spodaj več različic istega tipa letala, na katerih se uporabljajo enaki osnovni sistemi za krmiljenje letala in prikaz ali pa se na istem tipu letala v skladu s pododstavkom 4 spodaj uporabljajo različni osnovni sistemi za krmiljenje letala in prikaz, mora operator dokazati, da so te različice dovolj operativno zmogljive, ni pa mu treba izvesti za vsako kombinacijo različica/vzletno-pristajalna steza celotnega prikaza operacij.
 4. Za namene odstavka (h) se tip letala ali različica tipa letala šteje za isti tip/različico letala, če ima ta tip/različica:
 - (i) enako ali podobno tehnološko raven, vključno z:
 - A. FGS in s tem povezanim prikazom in krmiljenjem;
 - B. FMS in stopnjo integracije s FGS;
 - C. uporabo HUDLS;
 - (ii) enake ali podobne operativne postopke, vključno z:
 - A. opozorilno višino;
 - B. ročnim/avtomatskim pristankom;
 - C. operacijami brez višine odločitve;
 - D. uporabo HUD/HUDLS pri hibridnih operacijah;

- (iii) enake ali podobne značilnosti upravljanja, vključno z:
- A. ročnim pristankom po avtomatskem priletu ali priletu z uporabo HUDLS;
 - B. ročnim odmikom po avtomatskem priletu;
 - C. avtomatskim/ročnim iztekom.
5. Operatorji, ki uporabljajo isti tip/razred ali različico tipa letala v skladu s pododstavkom 4 zgoraj, lahko za izpolnitev zahtev tega odstavka uporabijo izkušnje in poročila drugega.
6. Operatorji, ki izvajajo operacije kategorije, ki ni standardna kategorija II, morajo upoštevati Dodatek 1 k OPS 1.440 – Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti – Splošna operativna pravila za operacije kategorije II.
-

Dodatek 1 k OPS 1.450

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Usposabljanje in usposobljenost

- (a) Splošno: Operator mora zagotoviti, da vključuje program usposabljanja članov letalskih posadk za operacije pri zmanjšani vidljivosti tečaje z učnimi načrti za usposabljanje na tleh, simulatorju letenja in/ali med letom. Operator lahko vsebino tečaja skrči v skladu s pododstavkoma 2 in 3 spodaj, če je vsebina skrajšanega tečaja sprejemljiva za Organ.
1. Člani letalskih posadk brez izkušenj iz kategorij II ali III morajo opraviti celoten program usposabljanja iz pododstavkov (b), (c) in (d) spodaj.
 2. Člani letalskih posadk z izkušnjami iz kategorij II ali III, pridobljenimi pri podobni vrsti operacije (avtomatski prilet/avtomatski pristane, HUDLS/hibridni HUDLS ali EVS), ali iz kategorije II z ročnim pristankom, po potrebi pri drugem operatorju Skupnosti, lahko opravijo:
 - (i) skrajšani tečaj usposabljanja na tleh, če letijo na tipu/razredu, ki se razlikuje od tistega, na katerem so pridobili dosedanje izkušnje iz kategorije II ali III;
 - (ii) skrajšani tečaj usposabljanja na tleh, simulatorju letenja in/ali med letom, če letijo na istem tipu/razredu in različici istega tipa ali razreda, na katerem so pridobili dosedanje izkušnje iz kategorije II ali III. Skrajšani tečaj mora vključevati vsaj zahteve pododstavkov (d)(1), (d)(2)(i) ali (d)(2)(ii), kot je ustrezno, in (d)(3)(i). Z odobritvijo Organa lahko operator zmanjša število zahtevanih priletov/pristankov iz pododstavka (d)(2)(i), če ima tip/razred ali različica tipa ali razreda:
 - A. enako ali podobno tehnološko raven – sistem za nadzorovanje/vodenje leta (FGS) in
 - B. enake ali podobne operativne postopke;
 - C. enake ali podobne značilnosti upravljanja (glej odstavek 4 spodaj);
kot tip ali razred, na katerem so leteli doslej, drugače je treba v celoti izpolnjevati zahtevo iz (d)(2)(i).
 - D. uporabo HUDLS/hibridnega HUDLS;
 - E. uporabo EVS.
 3. Člani letalskih posadk z izkušnjami iz kategorij II ali III, pridobljenimi pri drugem operatorju, lahko opravijo skrajšani tečaj usposabljanja na tleh, simulatorju letenja in/ali med letom.

Skrajšani tečaj v primeru:

- (i) zamenjave tipa/razreda letala mora vključevati vsaj zahteve iz pododstavkov (d)(1), (d)(2)(i) ali (d)(2)(ii), kot je ustrezno, in (d)(3)(i);
- (ii) prehoda na drugo različico letala istega ratinga za tip ali razred z:
 - A. enako ali podobno tehnološko ravnjo – sistem za nadzorovanje/vodenje leta (FGS) in
 - B. operativnimi postopki – celota;
 - C. značilnostmi upravljanja (glej odstavek 4 spodaj);
 - D. uporabo HUDLS/hibridnega HUDLS;
 - E. uporabo EVS

kot tip ali razred, na katerem so leteli doslej; potem prekvalifikacija ali seznanitev, ki ustreza spremembi različice, izpolnjuje zahteve skrajšanega tečaja;

- (iii) prehoda na drugo različico letala istega ratinga za tip ali razred, ki ima precej drugačne:
- A. tehnološko raven – sistem za nadzorovanje/vodenje leta (FGS) in
 - B. operativne postopke – celota;
 - C. značilnosti upravljanja (glej odstavek 4 spodaj);
 - D. uporabo HUDLS/hibridnega HUDLS;
 - E. uporabo EVS
- potem je treba izpolniti zahteve iz pododstavkov (d)(1), (d)(2)(i) ali (d)(2)(ii), kot je ustrezno, in (d)(3)(i). Z odobritvijo Organa lahko operator zmanjša število zahtevanih priletov/pristanke iz pododstavka (d)(2)(i).
4. Operator mora pri izvajanju operacij kategorije II ali III z drugo(-imi) različico(-ami) letala istega ratinga za tip ali razred zagotoviti, da razlike in/ali podobnosti zadevnih letal upravičujejo takšne operacije, ob upoštevanju vsaj:
- (i) tehnološke ravni, vključno z:
 - A. FGS in s tem povezanim prikazom in krmiljenjem;
 - B. sistemom upravljanja leta (FMS) in njegovo integracijo s FGS ali brez nje;
 - C. uporabo HUD/HUDLS s hibridnimi sistemi in/ali EVS;
 - (ii) operativnih postopkov, vključno z:
 - A. pri-okvari-pasivnim sistemom/pri-okvari-operativnim sistemom, opozorilno višino;
 - B. ročnim/avtomatskim pristankom;
 - C. operacijami brez višine odločitve;
 - D. uporabo HUD/HUDLS s hibridnimi sistemi;
 - (iii) značilnosti upravljanja, vključno z:
 - A. ročnim pristankom po avtomatskem priletu z uporabo HUDLS in/ali EVS;
 - B. ročnim odmikom po avtomatskem priletu;
 - C. avtomatskim/ročnim iztekom.
- (b) Usposabljanje na tleh. Operator mora zagotoviti, da začetni tečaj usposabljanja na tleh za operacije pri zmanjšani vidljivosti vključuje vsaj:
- 1. značilnosti in omejitve ILS in/ali MLS;
 - 2. značilnosti vizualnih sredstev;
 - 3. značilnosti megle;
 - 4. operativne zmogljivosti in omejitve določenega sistema na letalu, da se vključijo simboli HUD in značilnosti EVS, če je ustrezno;
 - 5. učinke padavin, nalaganja ledu, strižnega vetra na majhnih višinah in turbulence;
 - 6. posledice določenih okvar letala/sistema;

7. uporabo in omejitve sistemov za ocenitev RVR;
 8. načela zahtev glede višine leta nad ovirami;
 9. prepoznavanje okvar in ukrepanje v primeru okvare zemeljske opreme;
 10. postopke in previdnostne ukrepe, ki jih je treba upoštevati za gibanje po površinah med operacijami, če znaša RVR 400 m ali manj, ter vse dodatne postopke, ki se zahtevajo za vzlet pri pogojih pod 150 m (200 m za letala kategorije D);
 11. pomen višin odločitve na podlagi radiovišinomerov in učinek profila terena v območju prileta na prikaze radiovišinomerov in sisteme za avtomatski prilet/pristanek;
 12. pomen in pomembnost opozorilne višine, če se uporablja, in ukrepe pri kakršni koli okvari nad in pod opozorilno višino;
 13. zahteve glede usposobljenosti pilotov za pridobitev in ohranitev dovoljenja za izvajanje vzletov pri zmanjšani vidljivosti in operacij kategorij II ali III in
 14. pomen pravilnega položaja pri sedenju in položaja oči.
- (c) Usposabljanje na simulatorju letenja in/ali usposabljanje med letom
1. Operator mora zagotoviti, da usposabljanje na simulatorju letenja in/ali usposabljanje med letom za operacije pri zmanjšani vidljivosti vključuje:
 - (i) preverjanje zadovoljivega delovanja opreme, na tleh in med letom;
 - (ii) učinek na minimume, ki ga povzročijo spremembe statusa zemeljskih naprav;
 - (iii) spremljanje:
 - A. sistemov za avtomatsko krmiljenje letala in prikazovalnikov statusa avtomatskega pristajanja s poudarkom na ukrepih, ki jih je treba sprejeti pri okvari teh sistemov, in
 - B. stanja delovanja in prikazovalnikov HUD/HUDLS/EVS, kot je ustrezno, da se vključi prikazovalnike, Head Down Displays;
 - (iv) ukrepe, ki jih je treba sprejeti v primeru okvar motorjev, električnih sistemov, hidravlike ali sistemov za krmiljenje letala;
 - (v) učinek znanih nedelujočih sestavnih delov in uporabo seznamov minimalne opreme;
 - (vi) operativne omejitve, ki izhajajo iz postopka certificiranja plovnosti;
 - (vii) vodenje glede na vizualne pokazatelje, ki se zahtevajo na višini odločitve, skupaj s podatki o največjem dovoljenem odstopanju od drsne poti ali lokalizatorja in
 - (viii) pomen in pomembnost opozorilne višine, če se uporablja, in ukrepe pri kakršni koli okvari nad in pod opozorilno višino.
 2. Operator mora zagotoviti, da se vsak član letalske posadke usposobi za izvajanje svojih nalog in pouči o uskljevanju, potrebnem pri delu z drugimi člani posadke. V čim večji meri naj se uporabljajo simulatorji letenja.
 3. Usposabljanje mora biti razdeljeno na faze, ki zajemajo običajne operacije brez okvare letala ali opreme, vendar v vseh verjetnih vremenskih pogojih, in podrobne scenarije pri okvarah letala in opreme, ki lahko vplivajo na operacije kategorij II ali III. Če vključuje sistem na letalu uporabo hibridnih ali drugih posebnih sistemov (kot so HUD/HUDLS ali oprema za izboljšanje vidnosti), morajo člani letalske posadke v fazi usposabljanja na simulatorju letenja vaditi uporabo teh sistemov v običajnih in neobičajnih načinih.

4. Vaditi je treba postopke v primeru onesposobljenosti enega od pilotov, ki ustrezajo vzletom pri zmanjšani vidljivosti in operacijam kategorij II in III.
5. Za letala, za katera ni na voljo simulator letenja, ki bi predstavljal določeno letalo, morajo operatorji zagotoviti, da poteka faza usposabljanja za letenje, ki je specifična za vizualni scenarij pri operacijah kategorije II, na posebej potrjenem simulatorju letenja. Takšno usposabljanje mora vključevati najmanj štiri prilete. Usposabljanje in postopki, ki so specifični za posamezni tip, se izvajajo na letalu.
6. Začetno usposabljanje za kategoriji II in III vključuje vsaj naslednje vaje:
 - (i) prilet z uporabo ustreznega vodenja letala, avtopilotov in sistemov krmiljenja, vgrajenih na letalu, do ustrezne višine odločitve, vključno s preходом na vizualni let in pristanek;
 - (ii) prilet z vsemi delujočimi motorji z uporabo ustreznih sistemov vodenja letala, avtopilotov, HUDLS in/ali EVS in sistemov krmiljenja, vgrajenih na letalu, do ustrezne višine odločitve, ki mu sledi neuspehi prilet; vse brez zunanjih vizualnih referenc;
 - (iii) kjer je ustrezno, prilete z uporabo sistemov za avtomatsko letenje, ki zagotavljajo avtomatsko ravnanje, pristank in iztek, in
 - (iv) običajno delovanje uporabljenega sistema, s pridobitvijo vizualnih pokazateljev na višini odločitve in brez njih.
7. Naslednje faze usposabljanja morajo vključevati vsaj:
 - (i) prilete z okvaro motorja v različnih fazah prileta;
 - (ii) prilete z okvaro kritične opreme (npr. električnih sistemov, sistemov za avtomatsko letenje, sistemov ILS/MLS na letališču in/ali letalu ter sistemov za spremljanje stanja letala);
 - (iii) prilete, pri katerih okvare opreme za avtomatsko letenje in/ali HUD/HUDLS/EVS na majhni višini zahtevajo bodisi:
 - A. prehod na ročno letenje za izvedbo ravnanja, pristanka in izteka ali neuspelega prileta ali
 - B. prehod na ročno letenje ali degradirani avtomatski način za izvedbo neuspešnih priletov, začetih na višini odločitve ali pod njo, vključno s tistimi neuspešnimi prileti, katerim lahko sledi dotik na vzletno-pristajalni stezi;
 - (iv) okvare sistemov pri minimalnih vizualnih pogojih, dovoljenih za operacijo, nad višino odločitve in pod njo ki povzročijo prekomerna odstopanja od lokalizatorja in/ali drsne poti. Dodatno je treba vaditi tudi nadaljevanje leta do ročnega pristanka, če je elektronsko-optični polprosojni prikazovalnik del degradiranega avtomatskega sistema ali edino sredstvo za ravnanje letala, in
 - (v) okvare in postopke, specifične za tip ali različico letala.
8. Program usposabljanja mora vključevati urjenje ravnanja pri okvarah, ki zahtevajo prehod na višje minimume.
9. Program usposabljanja mora vključevati upravljanje letala, če povzroči okvara med priletom kategorije III s pri-okvari-pasivnim sistemom izključitev avtopilota na višini odločitve ali pod njo, ko je bil zadnji javljeni RVR 300 m ali manj.
10. Kadar se vzleti izvajajo pri RVR 400 m in manj, mora usposabljanje vključevati okvare sistemov in motorjev, katerih posledica je lahko tako nadaljevanje kot prekinitev vzleta.
11. Program usposabljanja mora vključevati, kjer je ustrezno, prilete, pri katerih okvare opreme HUDLS in/ali EVS na majhni višini zahtevajo bodisi:
 - (i) prehod na prikazovalnike, Head Down Displays' za izvedbo neuspelega prileta ali
 - (ii) prehod na vodenje leta brez HUDLS ali z degradiranim HUDLS za izvedbo neuspešnih priletov, začetih na višini odločitve ali pod njo, vključno s tistimi neuspešnimi prileti, katerim lahko sledi dotik na vzletno-pristajalni stezi.

12. Operator zagotovi, da pri vzletu pri zmanjšani vidljivosti in pri operacijah kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, ter kategorij II in III z uporabo HUD/HUDLS ali hibridnega HUD/HUDLS ali EVS, program usposabljanja in preverjanja vključuje, kjer je ustrezno, uporabo HUD/HUDLS pri običajnih operacijah med vsemi fazami leta.

(d) Zahteve za konverzijsko usposabljanje za izvajanje vzletov pri zmanjšani vidljivosti, operacij kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, priletov z uporabo EVS in operacij kategorij II in III. Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke opravi naslednje usposabljanje za postopke pri zmanjšani vidljivosti, če se preusmeri na nov tip/razred ali različico letala, s katerim se bodo izvajali vzleti pri zmanjšani vidljivosti, operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, kategorije, ki ni standardna kategorija II, priletov z uporabo EVS z RVR, ki znaša 800 m ali manj, in operacije kategorij II in III. Izkušnje, ki jih mora imeti član letalske posadke, da lahko opravi skrajšani tečaj, so predpisane v predhodnih pododstavkih (a)(2), (a)(3) in (a)(4):

1. Usposabljanje na tleh. Ustrezne zahteve iz predhodnega pododstavka (b), ob upoštevanju usposabljanja in izkušenj člana letalske posadke za kategoriji II in III.

2. Usposabljanje na simulatorju letenja in/ali usposabljanje med letom.

(i) Najmanj šest (osem za HUDLS z EVS ali brez) priletov in/ali pristankov na simulatorju letenja. Zahteve osmih priletov s HUDLS se lahko zniža na šest, če se izvajajo operacije s hibridnim HUDLS. Glej pododstavek (4)(i) spodaj.

(ii) Če ni na voljo simulatorja letenja, ki bi predstavljal določeno letalo, se zahtevajo najmanj trije (pet za HUDLS in/ali EVS) prileti z letalom, ki vključujejo vsaj en neuspeli prilet. Za operacije hibridnega HUDLS se zahtevajo najmanj trije prileti, ki vključujejo vsaj en neuspeli prilet.

(iii) Ustrezno dodatno usposabljanje, če se zahteva posebna oprema, kot so elektronsko-optični polprosojni prikazovalniki ali oprema za izboljšanje vidnosti. Če se operacije prileta z uporabo EVS izvajajo z RVR, manjšim od 800 m, se na letalu zahteva najmanj pet priletov, ki vključujejo vsaj en neuspeli prilet.

3. Usposobljenost letalske posadke. Zahteve glede usposobljenosti letalskih posadk so specifične glede na operatorja in tip letala, ki se uporablja.

(i) Operator mora zagotoviti, da vsak član letalske posadke opravi preverjanje, preden začne izvajati operacije kategorij II ali III.

(ii) Preverjanje iz predhodnega pododstavka (i) se lahko nadomesti z uspešno opravljenim usposabljanjem na simulatorju letenja in/ali med letom iz predhodnega pododstavka (d)(2).

4. Linijsko letenje pod nadzorom. Operator mora zagotoviti, da vsak član letalske posadke opravi naslednje linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS):

(i) za kategorijo II, če se zahteva ročno pristajanje ali prilet s HUDLS do dotika, najmanj:

A. tri pristanke po izključitvi avtopilota;

B. štiri pristanke s HUDLS do dotika;

vendar le eno ročno pristajanje (dva ob uporabi HUDLS do dotika), če je usposabljanje iz predhodnega pododstavka (d)(2) potekalo na simulatorju letenja, ki izpolnjuje zahteve za konverzijo brez letenja na letalu;

(ii) za kategorijo III, najmanj dva avtomatska pristanka, razen da:

A. se zahteva le 1 avtomatski pristanek, če je usposabljanje iz predhodnega pododstavka (d)(2) potekalo na simulatorju letenja, ki izpolnjuje zahteve za konverzijo brez letenja na letalu;

B. se ne zahteva avtomatski pristanek med LIFUS, če je usposabljanje iz predhodnega pododstavka (d)(2) potekalo na simulatorju letenja, ki izpolnjuje zahteve za konverzijo brez letenja na letalu, in če je član letalske posadke uspešno opravil tečaj konverzije za rating za tip brez letenja na letalu;

- C. je član letalske posadke, usposabljan in usposobljen v skladu s predhodnim odstavkom (B), usposobljen za letenje med izvajanjem LIFUS do najnižjega odobrenega DA(H) in RVR, kot je določeno v operativnem priročniku;
- (iii) za prilete kategorije III z uporabo HUDLS do dotika najmanj štiri prilete.
- (e) Izkušnje na tipu in v vlogi vodje zrakoplova.
1. Preden začnejo izvajati operacije kategorij II, morajo vodje zrakoplovov ali piloti, katerim bi se lahko zaupalo vodenje leta in so brez izkušenj na tipu/razredu letala, izpolniti naslednje dodatne zahteve:
 - (i) 50 ur ali 20 sektorjev na tipu, vključno z linijskim letenjem pod nadzorom, in
 - (ii) minimumom za RVR, ki se uporabljajo za kategorijo II, je treba prišteti 100 m, če je za operacijo potreben ročni pristank kategorije II ali uporaba HUDLS do dotika dokler:
 - A. na tem tipu letala ne dosežejo skupaj 100 ur ali 40 sektorjev, vključno z LIFUS, ali
 - B. ne dosežejo skupaj 50 ur ali 20 sektorjev, vključno z LIFUS, na tipu letala, na katerem se je član letalske posadke že prej pri katerem koli operatorju Skupnosti usposobil za operacije ročnega pristanka kategorije II;
 - C. Za operacije HUDLS se vedno uporabljajo sektorske zahteve iz odstavkov (e)(1) in (e)(2)(i), ure na tipu/razredu pa ne zadoščajo za izpolnitev zahteve.
 2. Preden začnejo izvajati operacije kategorije III, morajo vodje zrakoplovov ali piloti, katerim je bilo zaupano vodenje leta in so brez izkušenj na tipu letala, izpolniti naslednje dodatne zahteve:
 - (i) 50 ur ali 20 sektorjev na tipu, vključno z linijskim letenjem pod nadzorom, in
 - (ii) minimumom za RVR, ki se uporabljajo za kategoriji II ali III, je treba prišteti 100 m, razen če se niso že prej pri katerem koli operatorju Skupnosti usposobili za operacije kategorij II ali III, dokler na tem tipu letala ne dosežejo skupaj 100 ur ali 40 sektorjev, vključno z linijskim letenjem pod nadzorom.
 3. Organ lahko odobri zmanjšanje prej navedenih zahtev glede izkušenj v vlogi vodje zrakoplova za člane letalske posadke, ki že imajo takšne izkušnje za kategoriji II ali III.
- (f) Vzleti pri zmanjšani vidljivosti z RVR manj kot 150/200 m
1. Operator mora zagotoviti, da se pred izdajo dovoljenja za izvajanje vzletov pri RVR pod 150 m (pod 200 m za letala kategorije D) opravi naslednje usposabljanje:
 - (i) običajni vzlet pri najmanjših dovoljenih pogojih RVR;
 - (ii) vzlet pri najmanjših dovoljenih pogojih RVR z okvaro enega motorja med V1 in V2 ali kakor hitro to dopuščajo varnostni vidiki, in
 - (iii) vzlet pri najmanjših dovoljenih pogojih RVR z okvaro enega motorja pred V1, kar ima za posledico prekinjeni vzlet.
 2. Operator mora zagotoviti, da se usposabljanje iz predhodnega pododstavka 1 opravi na simulatorju letenja. To usposabljanje mora vključevati uporabo vseh posebnih postopkov in opreme. Če za določeno letalo ni na voljo simulatorja letenja, lahko Organ takšno usposabljanje dovoli na letalu, pri čemer ni treba izpolniti zahteve glede najmanjšega dovoljenega RVR (glej Dodatek 1 k OPS 1.965).
 3. Operator mora zagotoviti, da član letalske posadke opravi preverjanje, preden začne izvajati vzlete pri zmanjšani vidljivosti z RVR manj kot 150 m (manj kot 200 m za letala kategorije D), če je ustrezno. Pri prehodu na drug tip letala lahko preverjanje nadomesti samo uspešno opravljeno usposabljanje na simulatorju letenja in/ali med letom iz pododstavka (f)(1).

- (g) Periodično usposabljanje in preverjanje – Operacije pri zmanjšani vidljivosti
1. Operator mora zagotoviti, da se skupaj z običajnim periodičnim usposabljanjem in preverjanjem strokovnosti pilota pri operatorju, preverijo tudi pilotovo znanje in sposobnosti za izvajanje nalog, povezanih z določeno kategorijo operacije, za katero ima dovoljenje. Zahtevano število priletov, ki jih je treba opraviti na simulatorju letenja v času veljavnosti preverjanja strokovnosti pilota pri operatorju, (v skladu z OPS 1.965(b)), mora znašati vsaj dva (štiri, če se uporablja HUDLS in/ali EVS do dotika), od katerih mora biti en pristanek pri najnižjem odobrenem RVR; poleg tega se en (dva za HUDLS in/ali operacije z uporabo EVS) od teh priletov lahko nadomesti s priletom in pristankom z letalom, za katerega se uporabljajo odobreni postopki za kategoriji II in III. Med preverjanjem strokovnosti pilota pri operatorju se izvede en neuspeh prilet. Če ima operator dovoljenje za izvajanje vzletov pri RVR manj kot 150/200 m, se med preverjanjem strokovnosti pilota pri operatorju izvede vsaj en LVTO pri najmanjših dovoljenih minimumih, ki se uporabljajo.
 2. Za operacije kategorije III mora operator uporabiti simulator letenja.
 3. Operator mora zagotoviti, da se za operacije kategorije III na letalih z uporabo pri-okvari-pasivnega sistema za krmiljenje letala, vključno s HUDLS, vsaj enkrat v času treh zaporednih preverjanj strokovnosti pilota pri operatorju, izvede neuspeh prilet, ki je posledica okvare avtopilota na višini odločitve ali pod njo, ko je bil zadnji javljeni RVR 300 m ali manj.
 4. Organ lahko dovoli periodično usposabljanje in preverjanje za operacije kategorije II in LVTO na tipu letala, če ni na voljo simulatorja letenja, ki bi predstavljal to letalo, ali sprejemljive druge možnosti.
- Opomba:* Nedavne izkušnje za LVTO in kategoriji II/III, ki temeljijo na avtomatskih priletih in/ali avtomatskih pristankih, se vzdržuje s periodičnim usposabljanjem in preverjanjem v skladu s tem odstavkom.
- (h) Dodatne zahteve za usposabljanje operatorjev, ki izvajajo operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, prilete z uporabo EVS in operacije kategorije, ki ni standardna kategorija II.
1. Operatorji, ki izvajajo operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I, morajo izpolnjevati zahteve iz Dodatka 1 k OPS 1.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Usposabljanje in usposobljenost, ki se uporabljajo za operacije kategorije II, da se vključijo zahteve, ki se uporabljajo za HUDLS (če je ustrezno). Operator lahko te dodatne zahteve združi, kjer je ustrezno, če so operativni postopki združljivi. Med preusmeritvenim usposabljanjem se skupno število zahtevanih priletov ne doda zahtevam OPS Poddela N, če se usposabljanje izvaja ob uporabi najmanjšega uporabljenega RVR. Med periodičnim usposabljanjem in preverjanjem lahko operator združi tudi različne zahteve, če je izpolnjena zahteva zgornjega operativnega postopka, če se vsaj na vsakih 18 mesecev izvede vsaj en prilet z uporabo minimumov kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I.
 2. Operatorji, ki izvajajo operacije kategorije, ki ni standardna kategorija II, morajo izpolnjevati zahteve iz Dodatka 1 k OPS 1.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Usposabljanje in usposobljenost, ki se uporabljajo za operacije kategorije II, da se vključijo zahteve, ki se uporabljajo za HUDLS (če je ustrezno). Operator lahko te dodatne zahteve združi, kjer je ustrezno, če so operativni postopki združljivi. Med preusmeritvenim usposabljanjem skupno število zahtevanih priletov ne sme biti nižje od tistega, ki se zahteva, da se opravi usposabljanje kategorije II ob uporabi HUD/HUDLS. Med periodičnim usposabljanjem in preverjanjem lahko operator združi tudi posebne zahteve, če je izpolnjena zahteva zgornjega operativnega postopka, če se vsaj na vsakih 18 mesecev izvede vsaj en prilet z uporabo minimumov kategorije, ki ni standardna kategorija II.
 3. Operatorji, ki izvajajo operacije prileta z uporabo EVS z RVR 800 m ali manj, morajo izpolnjevati zahteve iz Dodatka 1 k OPS 1.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Usposabljanje in usposobljenost, ki se uporabljajo za operacije kategorije II, da se vključijo zahteve, ki se uporabljajo za HUD (če je ustrezno). Operator lahko te dodatne zahteve združi, kjer je ustrezno, če so operativni postopki združljivi. Med preusmeritvenim usposabljanjem skupno število zahtevanih priletov ne sme biti nižje od tistega, ki se zahteva, da se opravi usposabljanje kategorije II ob uporabi HUD. Med periodičnim usposabljanjem in preverjanjem lahko operator združi tudi posebne zahteve, če je izpolnjena zahteva zgornjega operativnega postopka, če se vsaj na vsakih 12 mesecev izvede vsaj en prilet z uporabo EVS.

Dodatek 1 k OPS 1.455

Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Operativni postopki

- (a) Splošno. Operacije pri zmanjšani vidljivosti vključujejo:
1. ročni vzlet (z elektronskimi sistemi vodenja ali brez njih ali s HUDLS/hibridnimi HUD/HUDLS);
 2. avtomatski prilet pod višino odločitve, z ročnim ravnanjem, pristajanjem in iztekom;
 3. prilet z uporabo HUDLS/hibridnih HUD/HUDLS in/ali EVS;
 4. avtomatski prilet, ki mu sledi avtomatsko ravnanje, avtomatsko pristajanje in ročni iztek, in
 5. avtomatski prilet, ki mu sledi avtomatsko ravnanje, avtomatsko pristajanje in avtomatski iztek, če je uporabljeni RVR manj kot 400 m.

Opomba 1: S katerim koli od teh načinov izvajanja operacij se lahko uporabi hibridni sistem.

Opomba 2: Lahko se certificirajo in potrdijo druge oblike sistemov vodenja ali prikazovanja.

(b) Postopki in operativna navodila

1. Vrsta in obseg navedenih postopkov in navodil sta odvisna od uporabljene opreme letala in od postopkov v pilotski kabini. Operator mora v operativnem priročniku jasno opredeliti dolžnosti članov letalske posadke med vzletom, priletom, ravnanjem, iztekom in neuspelim priletom. Poseben poudarek je treba nameniti odgovornosti letalske posadke med prehodom iz nevizualnih v vizualne pogoje ter postopkom ob poslabšanju vidljivosti ali ob pojavu okvare. Posebno pozornost je treba nameniti delitvi dolžnosti članov posadke v pilotski kabini, da bi zagotovili takšno delovno obremenjenost pilota, ki sprejema odločitve za pristanek ali neuspeli prilet, ki mu omogoča, da se posveti nadzoru in procesu odločanja.
2. Operator mora podrobno določiti operativne postopke in navodila v operativnem priročniku. Navodila morajo biti v skladu z omejitvami in obveznimi postopki, ki jih vsebuje letalski priročnik letala in morajo zajemati predvsem naslednje točke:
 - (i) preverjanja zadovoljivega delovanja opreme letala pred odhodom in med letom;
 - (ii) vplive na minimume, ki jih povzročajo spremembe stanja zemeljskih napeljav in letalske opreme;
 - (iii) postopke za vzlet, prilet, ravnanje, pristanek, iztek in neuspeli prilet;
 - (iv) postopke, ki jih je treba uporabiti v primeru okvar, opozoril, da se vključi HUD/HUDLS/EVS, in ostalih neobičajnih situacij;
 - (v) minimalne zahtevane vizualne reference;
 - (vi) pomen pravilnega sedenja in položaja oči;
 - (vii) potrebne ukrepe, ki bi lahko izhajali iz poslabšanja vizualnih referenc;
 - (viii) razporeditev dolžnosti članov posadke pri izvajanju postopkov v pododstavkih (i) do (iv) in (vi) zgoraj, da se vodja zrakoplova lahko posveti predvsem nadzoru in sprejemanju odločitev;
 - (ix) zahtevo za vse klice višine pod višino 200 čevljev, ki morajo temeljiti na radiovišinomeru, ter zahtevo po tem, da en pilot še naprej spremlja letalske instrumente, dokler se ne izvrši pristanek;
 - (x) zahtevo po zaščiti območja občutljivosti lokalizatorja;
 - (xi) uporabo podatkov o hitrosti vetra, strižnem vetru, turbulenci, kontaminaciji vzletno-pristajalne steze in uporabi večkratnih ocen RVR;

- (xii) postopke za:
- A. operacije kategorije, ki je nižja od standardne kategorije I;
 - B. operacije kategorije, ki ni standardna kategorija II;
 - C. prilete z uporabo EVS in
 - D. urjenje priletov in pristankov na vzletno-pristajalnih stezah, na katerih ne veljajo letališki postopki za kategorijo II ali III v celoti;
- (xiii) operativne omejitve, ki izvirajo iz potrdila o plovnosti, in
- (xiv) podatke o največjem dovoljenem odstopanju od ILS drsne poti in/ali lokalizatorja.
-

Dodatek 1 k OPS 1.465

Najmanjša zahtevana vidljivost za operacije po pravilih VFR

Razred zračnega prostora	A B C D E (opomba 1)	F G
		Nad 900 m (3 000 ft) AMSL ali nad 300 m (1 000 ft) nad terenom, kar je višje
		Na in pod 900 m (3 000 ft) AMSL ali 300 m (1 000 ft) nad terenom, kar je višje
Oddaljenost od oblakov	1 500 m horizontalno 300 m (1 000 ft) vertikalno	Brez oblakov ter v vidnem dosegu površine
Vidljivost iz pilotske kabine	8 km na in nad 3 050 m (10 000 ft) AMSL (opomba 2) 5 km pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	5 km (opomba 3)

Opomba 1: VMC minimumi za zračni prostor razreda A so vključeni kot smernica, vendar ne pomenijo, da so VFR leti dovoljeni v zračnem prostoru razreda A.

Opomba 2: Če je nadmorska višina prehoda nižja od 3 050 m (10 000 ft) AMSL, je treba uporabiti FL 100 namesto 10 000 ft.

Opomba 3: Letala kategorij A in B je mogoče upravljati pri vidljivosti iz pilotske kabine do 3 000 m, če pristojni organ ATS dovoli uporabo vidljivosti iz pilotske kabine manj kot 5 km in če so okoliščine takšne, da je verjetnost srečanja z drugim prometom majhna, IAS pa znaša 140 vozlov ali manj.

PODDEL F

ZMOGLJIVOSTI – SPLOŠNO

OPS 1.470

Uporaba

- (a) Operator zagotovi, da se večmotorna turbopropelerska letala z največjim odobrenim številom potniških sedežev nad devet ali največjo vzletno maso, ki presega 5 700 kg in vsa večmotorna turboreaktivna letala uporabljajo v skladu s poddelom G (zmogljivosti razreda A).
- (b) Operator zagotovi, da se propelerska letala z največjim odobrenim številom potniških sedežev devet ali manj in največjo vzletno maso 5 700 kg ali manj uporabljajo v skladu s poddelom H (zmogljivosti razreda B).
- (c) Operator zagotovi, da se letala z batnimi motorji in največjim odobrenim številom potniških sedežev nad devet ali največjo vzletno maso nad 5 700 kg uporabljajo v skladu s poddelom I (zmogljivosti razreda C).
- (d) Če zaradi posebnih konstrukcijskih značilnosti (npr. nadzvočna letala ali hidroplani) ni mogoče doseči popolne skladnosti z ustreznim poddelom, mora operator uporabiti odobrene standarde zmogljivosti, ki zagotavljajo enakovredno varnostno raven kot ustrezní poddel.

OPS 1.475

Splošno

- (a) Operator zagotovi, da masa letala:
 - 1. na začetku vzleta; ali, pri ponovnem načrtovanju med letom
 - 2. od trenutka, ko se uporablja popravljeni operativni načrt leta, ni večja od mase, pri kateri veljajo zahteve v odgovarjajočem poddelu za let, ki se bo izvajal, pri čemer dovoljuje pričakovano zmanjšanje mase med letom in tolikšno izpuščanje goriva v zraku, kot predpisuje določena zahteva.
- (b) Operator zagotovi, da se odobreni podatki o zmogljivosti, ki jih vsebuje letalski priročnik letala, uporabijo za usklajevanje z zahtevami v odgovarjajočem poddelu in da so po potrebi dopolnjeni z ostalimi podatki, sprejemljivimi za pristojni organ (uprava), kot to določa odgovarjajoči poddel. Ko se uvajajo predpisi iz ustreznega poddela, je možno upoštevati vse operativne dejavnike, ki so zajeti v podatkih o zmogljivosti letala v letalskem priročniku letala, da bi se izognili dvojni uporabi dejavnikov.
- (c) Pri usklajevanju z zahtevami v odgovarjajočem poddelu je treba ustrezno upoštevati konfiguracijo letala, pogoje okolja in delovanje sistemov, ki neugodno vplivajo na zmogljivost.
- (d) Za potrebe zmogljivosti, se lahko mokra vzletno-pristajalna steza, razen travnate steze, smatra za suho.
- (e) Operator upošteva natančnost kart pri oceni skladnosti z zahtevami za vzlet iz ustreznega poddela.

OPS 1.480

Izrazje

- (a) Naslednji izrazi iz poddelov F, G, H, I in J imajo naslednji pomen:
 - 1. Razpoložljiva razdalja pospeševanja in zaustavljanja (ASDA). Dolžina razpoložljive steze za vzletni zalet in dolžina podaljška zaustavljanja, če je pristojni Organ objavil, da je takšen podaljšek zaustavljanja na voljo in da lahko nosi maso letala pri prevladujočih operativnih pogojih.

2. Kontaminirana vzletno-pristajalna steza. Vzletno-pristajalna steza se šteje za kontaminirano, če je več kot 25 % njene površine (bodisi na osamljenih predelih ali ne) v okviru zahtevane dolžine in širine za uporabo, prekrito s:
 - (i) površinsko vodo, ki po globini presega 3 mm (0,125 inče), ali snežno brozgo ali nesprijetim snegom, ki us-trezata več kot 3 mm (0,125 inče) vode;
 - (ii) snegom, stisnjениm v trdo maso, ki se upira nadaljnjemu stiskanju in ki, če se ga dvigne, ostane skupaj ali pa razpade na kose (steptan sneg), ali
 - (iii) ledom, vključno z mokrim ledom.
 3. Vlažna vzletno-pristajalna steza. Vzletno-pristajalna steza se šteje za vlažno, če površina ni suha, vendar pa vlaga na njej ne daje svetlečega videza.
 4. Suha vzletno-pristajalna steza. Suha vzletno-pristajalna steza, je steza ki ni niti mokra niti kontaminirana in vključuje tiste tlakovane vzletno-pristajalne steze, posebej pripravljene z žlebovi ali poroznim tlakom in vzdrževane tako, da ohranijo ‚v bistvu suh‘ zaviralni učinek tudi pri prisotni vlagi.
 5. Razpoložljiva pristajalna razdalja (LDA). Dolžina vzletno-pristajalne steze, za katero pristojni Organ objavi, da je na voljo in primerna za vožnjo po tleh letala pri pristajanju.
 6. Največja dovoljena razporeditev potniških sedežev. Največja kapaciteta potniških sedežev na posameznem letalu, brez sedežev za pilote ali sedežev v pilotski kabini in sedežev za kabinsko osebje, kot je ustrezno, ki jih uporablja operator, odobri Organ in so navedeni v operativnem priročniku.
 7. Razpoložljiva vzletna razdalja (TODA). Dolžina razpoložljive vzletno-pristajalne steze za vzletni zalet in dolžina razpoložljive čistine.
 8. Vzletna masa. Za vzletno maso letala se šteje njegova masa, vključno z vsem in vsemi, ki so na njem na začetku vzletnega zaleta.
 9. Razpoložljiva razdalja vzletnega zaleta (TORA). Dolžina vzletno-pristajalne steze, za katero pristojni Organ objavi, da je na voljo in primerna za vožnjo letala po tleh pri vzletu.
 10. Mokra vzletno-pristajalna steza. Vzletno-pristajalna steza se šteje za mokro, če je njena površina prekrita z vodo ali enakovredno snovjo v manjšem obsegu, kot je naveden v predhodnem pododstavku (a)(2) ali če je na njeni površini toliko vlage, da odseva, vendar pa na njej ni večjih območij stoječe vode.
- (b) Pomen izrazov ‚razdalja pospeševanja in zaustavljanja‘, ‚vzletna razdalja‘, ‚vzletni zalet‘, ‚neto vzletna pot leta‘, ‚neto pot vodoravnega leta z enim nedelujočim motorjem‘ in ‚neto pot vodoravnega leta z dvema nedelujočima motorjema‘ v zvezi z letalom, je opredeljen v zahtevah za plovnost, na podlagi katerih je bilo letalo certificirano, ali pa ga določi Organ, če meni, da je ta opredelitev neustrezna za dokazovanje skladnosti z operativnimi omejitvami zmogljivosti.

PODDEL G

ZMOGLJIVOSTI RAZREDA A

OPS 1.485

Splošno

- (a) Operator zagotovi, da se za določitev skladnosti z zahtevami iz tega poddela odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika letala po potrebi dopolnijo z drugimi podatki, sprejemljivimi za Organ, če so odobreni podatki o zmogljivosti v letalskem priročniku letala nezadostni glede:
1. upoštevanja razumno pričakovanih škodljivih operativnih pogojev, kot sta vzlet in pristanež na kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah, in
 2. upoštevanja okvare motorja v kateri koli fazi leta.
- (b) Operator zagotovi, da se za mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze uporabijo podatki o zmogljivosti, določeni v skladu z veljavnimi zahtevami za certificiranje velikih letal ali enakovrednimi zahtevami, sprejemljivimi za Organ.

OPS 1.490

Vzlet

- (a) Operator zagotovi, da vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene v letalskem priročniku letala za tlačno višino in temperaturo okolja na letališču, na katerem naj bi se vzlet izvršil.
- (b) Operator mora pri določitvi največje dovoljene vzletne mase izpolniti naslednje zahteve:
1. razdalja pospeševanja in zaustavljanja ne sme presegati razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja;
 2. vzletna razdalja ne sme presegati razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne sme presegati polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
 3. dolžina razdalje vzletnega zaleta ne sme presegati razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
 4. skladnost s tem odstavkom je treba dokazati z uporabo enotne vrednosti V1 za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet in
 5. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne sme presegati mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.
- (c) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (b), mora operator upoštevati naslednje:
1. tlačno višino na letališču;
 2. temperaturo okolice na letališču;
 3. stanje na površini vzletno-pristajalne steze in vrsto njene površine;
 4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri vzleta;
 5. največ 50 % javljene komponente čelnega vetra a ne manj kot 150 % javljene komponente hrbtnega vetra, in
 6. izgubo dolžine vzletno-pristajalne steze, če nastane, zaradi poravnave letala pred vzletom.

OPS 1.495

Višina leta nad ovirami pri vzletu

- (a) Operator mora zagotoviti, da je neto vzletna pot leta prosta vseh ovir v vertikalni razdalji vsaj 35 ft, v horizontalni pa vsaj 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemer je D horizontalna razdalja, ki jo prepotuje letalo od konca razpoložljive vzletne razdalje ali konca vzletne razdalje, če je zavoj predviden pred koncem razpoložljive vzletne razdalje. Za letala z razponom kril manj kot 60 m se lahko uporabi horizontalna površina brez ovir, ki obsega polovico razpona kril letala plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) mora operator upoštevati naslednje:
1. maso letala na začetku vzletnega zaleta;
 2. tlačno višino na letališču;
 3. temperaturo okolice na letališču in
 4. največ 50 % javljene komponente čelnega vetra in ne manj kot 150 % javljene komponente hrbtnega vetra.
- (c) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a):
1. Spremembe rut (projekcija poti zrakoplova na zemeljsko površino) niso dovoljene do točke, ko neto vzletna pot leta doseže višino, ki ustreza polovici razpona kril in ni manjša od 50 ft nad višino konca razpoložljive razdalje vzletnega zaleta. Potem se vse do višine 400 ft predpostavlja, da je letalo nagnjeno za največ 15°. Na višini nad 400 ft se lahko načrtujejo koti nagiba, ki presegajo 15°, vendar ne smejo biti večji od 25°.
 2. Vsi deli neto vzletnega kota leta, na katerih je letalo nagnjeno po nagibu za več kot 15°, morajo biti ovir prosti znotraj horizontalnih razdalj iz pododstavkov (a), (d) in (e) tega odstavka, pri vertikalni razdalji najmanj 50 ft, in
 3. Operator mora uporabljati posebne postopke, ki jih odobri Organ, za uporabo povečanih kotov nagiba do največ 20° med 200 in 400 ft ali največ do 30° nad 400 ft višine (glej Dodatek 1 k OPS 1.495(c)(3)).
 4. Ustrezno odstopanje je treba sprejeti za vpliv kota nagiba na operativne hitrosti in pot leta, vključno s povečanjem razdalje zaradi povečanih operativnih hitrosti.
- (d) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) za tiste primere, ko načrtovana pot leta ne zahteva spremembe rut za več kot 15°, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so lateralno oddaljene za več kot:
1. 300 m, če pilot lahko ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali
 2. 600 m za lete v vseh drugih pogojih.
- (e) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) za tiste primere, ko načrtovana pot leta zahteva spremembo rut za več kot 15°, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so lateralno oddaljene za več kot:
1. 600 m, če pilot lahko ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali
 2. 900 m, za lete v vseh drugih pogojih.
- (f) Operator določi postopke za ravnanje v izrednih razmerah, da izpolni zahteve iz OPS 1.495 in zagotovi varno pot leta ob izogibanju oviram, da omogoči, da letalo izpolni zahteve na načrtovani poti iz OPS 1.500 ali pristane na odhodnem letališču ali letališču, ki se za pristanek uporabi namesto vzletnega.

OPS 1.500

Na zračni poti – Odpoved enega motorja

- (a) Operator zagotovi, da so podatki iz letalskega priročnika letala o neto kotu leta na zračni poti pri enem nedelujočem motorju glede na pričakovani meteorološki pogoji na letu, v skladu s pododstavkom (b) ali (c) na vseh točkah vzdolž zračne poti. Neto kot leta mora imeti na višini 1 500 ft nad letališčem, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja pristalo, pozitiven gradient. V meteoroloških pogojih, ki zahtevajo uporabo sistemov za preprečevanje zaledenitve, je potrebno upoštevati učinek njihove uporabe na neto kot leta.

- (b) Gradient neto kot leta mora biti pozitiven vsaj na 1 000 ft nad terenom in ovirami vzdolž zračne poti v razdalji 9,3 km (5 nm) na obeh straneh načrtovane poti letenja.
- (c) Neto kot leta mora letalu omogočiti nadaljevanje leta s potovalne višine do letališča, kjer je možen pristanek v skladu z OPS 1.515 ali 1.520, kot je ustrezno, neto kot leta pa mora biti v vertikalni smeri vsaj 2 000 ft oddaljena od terena in vseh ovir vzdolž zračne poti v razdalji 9,3 km (5 nm) na obeh straneh načrtovane poti v skladu s pododstavki 1 do 4 spodaj:
1. odpoved motorja se predpostavlja na najbolj kritični točki zračne poti;
 2. upoštevajo se učinki vetra na kot leta;
 3. izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je skladen z zahtevo, da se mora letališče doseči z zahtevano rezervo goriva, če se uporabi varnostni postopek, in
 4. letališče, na katerem naj bi letalo po odpovedi motorja predvidoma pristalo, mora izpolnjevati naslednja merila:
 - (i) zahteve glede zmogljivosti pri predvideni pristajalni masi in
 - (ii) vremenska poročila ali napovedi, ali katero koli njihovo kombinacijo in poročila o stanju na letališču morajo kazati, da bo ob pričakovanem času pristanka možno izvesti varen pristanek.
- (d) Pri prikazu skladnosti z OPS 1.500 mora operator povečati meje iz predhodnih pododstavkov (b) in (c) na 18,5 km (10 nm), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje 95 % omejitvenega nivoja.

OPS 1.505

Na zračni poti – Letala s tremi ali več motorji, odpoved dveh motorjev

- (a) Operator zagotovi, da letalo s tremi ali več motorji na nobeni točki načrtovane rute letenja pri potovalni hitrosti za veliki dolet z vsemi delujočimi motorji in pri standardni temperaturi v brezvetrju ni več kot 90 minut oddaljeno od letališča z izpolnjenimi zahtevami glede zmogljivosti, ki se uporabljajo pri predvideni pristajalni masi, razen če ne izpolnjuje zahtev iz pododstavkov (b) do (f) spodaj.
- (b) Podatki o neto poti leta na zračni poti z dvema nedelujočima motorjema morajo letalu omogočiti nadaljevanje leta v pričakovanih meteoroloških pogojih od točke, kjer se predvideva hkratna okvara dveh motorjev, do letališča, na katerem bo lahko pristalo in se popolnoma ustavilo, če bo uporabilo predpisani postopek za pristanek z dvema nedelujočima motorjema. Neto pot leta mora biti v vertikalni smeri vsaj 2 000 ft oddaljena od terena in ovir na zračni poti v okviru 9,3 km (5 nm) na obeh straneh načrtovane rute letenja. Na nadmorskih višinah in v meteoroloških pogojih, ki zahtevajo uporabo sistemov za preprečevanje zaledenitve, je treba upoštevati učinek njihove uporabe na podatke o neto poti leta. Če navigacijska natančnost ne izpolnjuje 95 % omejitvene stopnje, mora operator povečati prej navedene zgornje meje širine na 18,5 km (10 nm).
- (c) Predpostavlja se, da se bosta dva motorja pokvarila na najbolj kritični točki tistega dela zračne poti, na katerem je letalo pri potovalni hitrosti za veliki dolet z vsemi delujočimi motorji in pri standardni temperaturi v brezvetrju več kot 90 minut oddaljeno od letališča z izpolnjenimi zahtevami glede zmogljivosti, ki se uporabljajo za predvideno pristajalno maso.
- (d) Neto kot leta mora imeti pozitiven gradient na višini 1 500 ft nad letališčem, na katerem se predvideva pristanek po odpovedi obeh motorjev.
- (e) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je v skladu z zahtevo, da se mora letališče doseči z zahtevano rezervo goriva, če se uporabi varna procedura.
- (f) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ne sme biti manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva za nadaljevanje leta do predvidenega letališča za pristanek, kamor naj bi prispelo vsaj 1 500 ft neposredno nad pristajalnim območjem ter nato 15 minut letelo vzporedno z zemljo.

OPS 1.510

Pristanek – Namembna in nadomestna letališča

- (a) Operator zagotovi, da pristajalna masa letala, določena v skladu z OPS 1.475(a) ne presega največje pristajalne mase, določene za nadmorsko višino in temperaturo okolja, ki se pričakuje ob predvidenem času pristanka na namembnem in nadomestnem letališču.
- (b) Pri instrumentalnih priletih z več kot 2,5-odstotnim gradientom neuspelega prileta operator preveri, ali pričakovana pristajalna masa letala omogoča neuspeli prilet z gradientom vzpenjanja, ki je enak ali večji od gradienta za neuspeli prilet, ki se uporablja pri konfiguraciji in hitrosti za neuspeli prilet z enim nedelujočim motorjem (glej zahteve, ki se uporabljajo za certificiranje velikih letal). Uporabo nadomestne metode mora odobriti Organ.
- (c) Za instrumentalne plete z višinami odločitve pod 200 ft mora operator preveriti, ali omogoča pričakovana pristajalna masa letala pri okvari ključnega motorja ter hitrosti in konfiguraciji, ki se uporabljata za neuspeli prilet, vsaj 2,5-odstotni gradient vzpenjanja neuspelega prileta ali objavljeni gradient, upošteva se večja vrednost (glej CS AWO 243). Uporabo nadomestne metode mora odobriti Organ.

OPS 1.515

Pristanek – Suhe vzletno-pristajalne steze

- (a) Operator zagotovi, da pristajalna masa letala, določena v skladu z OPS 1.475(a) za predvideni čas pristanka na namembnem in katerem koli nadomestnem letališču omogoča pristanek s popolnim zaustavljanjem z višine 50 ft nad pragom:
 - 1. za turboreaktivna letala v okviru 60 odstotkov razpoložljive pristajalne razdalje ali
 - 2. za turbopropelerska letala v okviru 70 odstotkov razpoložljive pristajalne razdalje;
 - 3. za postopke strmega prileta lahko Organ odobri uporabo podatkov o pristajalnih razdaljah, faktoriziranih v skladu s predhodnima pododstavkoma (a)(1) in (a)(2), kot je ustrezno, na podlagi višine zaslona, ki znaša manj kot 50 ft, vendar ne manj kot 35 ft (glej Dodatek 1 k OPS 1.515(a)(3));
 - 4. pri dokazovanju skladnosti s predhodnima pododstavkoma (a)(1) in (a)(2) lahko Organ izjemoma odobri, če se prepriča, da so potrebni (glej Dodatek 1), uporabo operacij s kratkimi pristanki v skladu z dodatkoma 1 in 2, skupaj z vsemi drugimi dodatnimi pogoji, ki so po mnenju Organa potrebni za zagotovitev sprejemljive ravni varnosti v posameznem primeru.
- (b) Pri izkazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) mora operator upoštevati naslednje:
 - 1. nadmorsko višino letališča;
 - 2. največ 50 % javljene komponente čelnega vetra ali najmanj 150 % komponente hrbtnega vetra in
 - 3. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka, če je večji od ± 2 %.
- (c) Pri izkazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) je treba predpostavljati, da:
 - 1. bo letalo pristalo na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v mirnem ozračju in
 - 2. bo letalo pristalo na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh ter ob upoštevanju drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.
- (d) Če operator ne more izpolniti predpostavke iz predhodnega pododstavka (c)(1) za namembno letališče s samo eno vzletno-pristajalno stezo, kjer je pristajanje odvisno od določene komponente vetra, se letalo lahko odpošlje, če sta določeni dve nadomestni letališči, ki omogočata upoštevanje pododstavkov (a), (b) in (c) v celoti. Pred začetkom prileta za pristanek na namembnem letališču se mora vodja zrakoplova prepričati, da se pristanek lahko izvede popolnoma v skladu z OPS 1.510 in predhodnima pododstavkoma (a) in (b).

- (e) Če operator za namembno letališče ne more izpolniti predpostavke iz predhodnega pododstavka (c)(2), se letalo lahko odpošlje, če je določeno nadomestno letališče, ki omogoča upoštevanje pododstavkov (a), (b) in (c) v celoti.

OPS 1.520

Pristanek – Mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

- (a) Če ustreznna vremenska poročila ali napovedi ali njihova kombinacija kažejo, da bo lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, operator zagotovi, da znaša razpoložljiva pristajalna razdalja vsaj 115 odstotkov zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu z OPS 1.515.
- (b) Če ustreznna vremenska poročila ali napovedi ali njihova kombinacija kažejo, da bo lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, operator zagotovi, da ustreza razpoložljiva pristajalna razdalja vsaj dolžini vzletno-pristajalne steze, določeni v skladu s predhodnim pododstavkom (a) ali vsaj 115 odstotkom pristajalne razdalje, določene v skladu z odobrenimi podatki o pristajalni razdalji na kontaminirani vzletno-pristajalni stezi, ali enakovredni dolžini, ki jo potrdi Organ, katera koli je večja.
- (c) Na mokri vzletno-pristajalni stezi se lahko uporabi pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane v predhodnem pododstavku (a), vendar ne sme biti krajša od zahtevane v OPS 1.515(a), če letalski priročnik letala vključuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na mokrih vzletno-pristajalnih stezah.
- (d) Na posebej pripravljeni kontaminirani vzletno-pristajalni stezi se lahko uporabi pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane v predhodnem pododstavku (b), vendar ne sme biti krajša od zahtevane v OPS 1.515(a), če letalski priročnik letala vključuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah.
- (e) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnimi pododstavki (b), (c) in (d) se ustrezno uporabijo merila iz OPS 1.515, le da se OPS 1.515(a)(1) in (2) ne uporabi za predhodni pododstavek (b).

Dodatek 1 k OPS 1.495(c)(3)

Odobritev povečanih kotov nagiba

- (a) Za uporabo povečanih kotov nagiba, ki jih je treba posebej odobriti, je treba izpolnjevati naslednja merila:
1. Letalski priročnik letala mora vsebovati odobrene podatke za zahtevano povečanje operativne hitrosti in podatke, ki omogočajo sestavo poti leta ob upoštevanju povečanih kotov nagiba in hitrosti.
 2. Za navigacijsko natančnost mora biti na voljo vizualno vodenje.
 3. Za vsako vzletno-pristajalno stezo morajo biti navedeni vremenski minimumi in omejitve vetra, ki jih odobri Organ.
 4. Usposabljanje v skladu z OPS 1.975.
-

*Dodatek 1 k OPS 1.515(a)(3)***Postopki strmega prileta**

- (a) Organ lahko odobri uporabo postopkov strmega prileta, pri čemer se uporabijo 4,5-stopinjski ali večji koti drsne strmine in višine zaslona pod 50 ft, vendar ne pod 35 ft, če so izpolnjena naslednja merila:
1. v letalskem priročniku letala morajo biti navedeni največji dovoljeni kot drsne strmine, vse druge omejitve, običajni in neobičajni postopki ter postopki v sili za strm prilet ter spremenjeni podatki o dolžini letališča, če se uporabijo merila za strm prilet;
 2. na vsakem letališču, na katerem se predvideva izvajanje postopkov strmega prileta, mora biti na voljo ustrezen referenčni sistem za prikaz drsne poti, ki vključuje vsaj sistem za vizualni prikaz drsne poti, in
 3. za vsako vzletno-pristajalno stezo, ki se bo predvidoma uporabljala za strme prilete, je treba določiti in odobriti vremenske minimume. Treba je upoštevati naslednje:
 - (i) stanje glede ovir;
 - (ii) vrsto referenčnega sistema za prikaz drsne poti in vodenje po vzletno-pristajalni stezi, kot so vizualni pripomočki, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - (iii) najmanjšo zunanjo vidljivost, ki se zahteva na DH in MDA;
 - (iv) razpoložljivo opremo na letalu;
 - (v) pilotovo usposobljenost in posebno seznanitev z letališčem;
 - (vi) omejitve in postopke iz letalskega priročnika letala in
 - (vii) merila za neuspeli prilet.

*Dodatek 1 k OPS 1.515(a)(4)***Operacije s kratkimi pristanki**

- (a) Za namene OPS 1.515(a)(4) lahko razdaljo, uporabljeno pri izračunu dovoljene pristajalne mase, sestavljata uporabna dolžina deklariranega varnega območja in deklarirana razpoložljiva pristajalna razdalja. Organ lahko takšne operacije odobri v skladu z naslednjimi merili:
1. Treba je dokazati, da so operacije s kratkimi pristanki potrebne. Morata obstajati očiten javni interes in operativna potreba po tovrstnih operacijah, bodisi zaradi oddaljenosti letališča ali fizičnih omejitev v zvezi s podaljšanjem vzletno-pristajalne steze.
 2. Merila za letala in operativna merila.
 - (i) Operacije s kratkimi pristanki se odobrijo samo za letala, pri katerih vertikalna razdalja med potjo pilotovih oči in potjo najnižjega dela koles, po vzpostavitvi letala na običajno drsno pot, ne presega 3 metrov.
 - (ii) Pri določitvi letaliških operativnih minimumov vidljivost/RVR ne sme biti manjša od 1,5 km. Poleg tega je treba v operativnem priročniku navesti omejitve glede vetra.
 - (iii) V operativnem priročniku je treba za takšne operacije navesti zahteve glede nujno potrebnih izkušenj pilotov ter njihovega usposabljanja in posebne seznanitve z letališčem.
 3. Predpostavlja se, da znaša višina prečkanja nad začetkom uporabne dolžine deklariranega varnega območja 50 ft.
 4. Dodatna merila. Organ lahko uvede takšne dodatne pogoje, za katere meni, da so potrebni za varno operacijo, pri čemer upošteva značilnosti tipa letala, orografske značilnosti območja prileta, razpoložljive navigacijske pripomočke za prilet in razmisleke o neuspelem priletu/zaustavljenem pristanku. Eden od takšnih dodatnih pogojev je lahko na primer zahteva za vizualni sistem indikacije strmine vrste VASI/PAPI
-

*Dodatek 2 k OPS 1.515(a)(4)***Merila za letališče pri operacijah s kratkimi pristanki**

- (a) Uporabo varnega območja mora odobriti letališki organ.
 - (b) Uporabna dolžina deklariranega varnega območja v skladu z določbami iz 1.515(a)(4) in tem dodatkom ne sme presegati 90 metrov.
 - (c) Širina deklariranega varnega območja mora ustrezati vsaj dvakratni širini vzletno-pristajalne steze ali dvakratnemu razponu kril, kar je več, in je osredotočena na podaljšano srednjo črto vzletno-pristajalne steze.
 - (d) Na deklariranem varnem območju ne sme biti ovir ali depresije, ki bi ogrožala letalo pri prezgodnem pristanku, na deklariranem varnem območju pa med uporabo vzletno-pristajalne steze operacije s kratkimi pristanki tudi niso dovoljeni nobeni mobilni predmeti.
 - (e) Nagib deklariranega varnega območja ne sme presegati 5 odstotkov navzgor in 2 odstotka navzdol v smeri pristanka.
 - (f) Pri tej operaciji za deklarirano varno območje ni treba uporabiti zahteve za nosilnost iz OPS 1.480(a)(5).
-

PODDEL H

ZMOGLJIVOSTI RAZREDA B

OPS 1.525

Splošno

(a) Operator ne sme uporabljati enomotornega letala:

1. ponoči ali
2. v instrumentalnih meteoroloških pogojih, razen na podlagi posebnih pravil vizualnega letenja.

Opomba: Omejitve za operacije enomotornih letal so navedene v OPS 1.240(a)(6).

(b) Operator obravnava dvomotorna letala, ki ne izpolnjujejo zahtev za vzpenjanje iz Dodatka 1 k OPS 1.525(b), kot enomotorna letala.

OPS 1.530

Vzlet

(a) Operator zagotovi, da vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene v letalskem priročniku letala za tlačno višino in temperaturo okolja na letališču, na katerem naj bi vzlet potekal.

(b) Operator zagotovi, da nefaktorizirana vzletna razdalja iz letalskega priročnika letala ne presega:

1. če se pomnoži s faktorjem 1,25, razpoložljiv vzletni zalet ali
2. če sta na voljo podaljšek zaustavljanja in/ali čistina, naslednjih dolžin:
 - (i) razpoložljiv vzletni zalet;
 - (ii) če se pomnoži s faktorjem 1,15, razpoložljive vzletne razdalje, in
 - (iii) če se pomnoži s faktorjem 1,3, razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja.

(c) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (b) operator upošteva naslednje:

1. maso letala na začetku vzletnega zaleta;
2. tlačno višino na letališču;
3. temperaturo okolja na letališču;
4. stanje na površini vzletno-pristajalne steze in vrsto njene površine;
5. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri vzleta in
6. največ 50 % javljene komponente za čelni veter ali najmanj 150 % javljene komponente za hrbtni veter.

OPS 1.535

Višina leta nad ovirami pri vzletu – Večmotorna letala

- (a) Operator zagotovi, da je vzletna pot leta letal z dvema ali več motorji, določena v skladu s tem pododstavkom, oddaljena od vseh ovir v vertikalni smeri najmanj 50 ft ali v horizontalni najmanj 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemer je D horizontalna razdalja, ki jo prepotuje letalo od konca razpoložljive vzletne razdalje ali konca vzletne razdalje, če je zavoj predviden pred koncem razpoložljive vzletne razdalje, razen kot je predvideno v pododstavkih (b) in (c) spodaj. Za letala z razponom kril manj kot 60 m se lahko uporabi horizontalna površina brez ovir, ki obsega polovico razpona kril letala plus 60 m plus $0,125 \times D$. Pri dokazovanju skladnosti s tem pododstavkom je treba predpostavljati, da:
1. se vzletna pot leta začne na višini 50 ft nad površino na koncu vzletne razdalje v skladu z OPS 1.530(b) in konča na višini 1 500 ft nad površino;
 2. da se letalo ne nagne, preden ne doseže višine 50 ft nad površino in da nato kot nagiba ne preseže 15 stopinj;
 3. da pride do okvare ključnega motorja na tisti točki vzletne poti leta z vsemi delujočimi motorji, ko se predvidoma izgubi vizualna referenca, potrebna za izogibanje oviram;
 4. da je gradient vzletne poti leta od 50 ft do domnevne okvare motorja enak povprečnemu gradientu pri vseh delujočih motorjih med vzpenjanjem in prehodom v konfiguracijo za zračno pot, pomnoženim s faktorjem 0,77, in
 5. da je gradient vzletne poti leta od višine, dosežene v skladu s predhodnim pododstavkom 4, do konca vzletne poti leta enak gradientu vzpenjanja na zračno pot z enim nedelujočim motorjem iz letalskega priročnika letala.
- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) za tiste primere, ko načrtovana pot leta ne zahteva sprememb rut za več kot 15° , operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so lateralno oddaljene za več kot:
1. 300 m, če let poteka v razmerah, ki dopuščajo vizualno vodenje po smeri, ali če so na voljo navigacijski pripomočki, ki omogočajo, da pilot ohrani načrtovano pot leta z enako točnostjo (glej Dodatek 1 k OPS 1.535(b)(1) in (c)(1)), ali
 2. 600 m za lete v vseh drugih razmerah.
- (c) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) za tiste primere, ko izbrana pot leta zahteva več kot 15-stopinjske spremembe rute, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so lateralno oddaljene za več kot:
1. 600 m pri letih v pogojih, ki dopuščajo navigacijo vizualnega vodenja po smeri (glej Dodatek 1 k OPS 1.535(b)(1) in (c)(1));
 2. 900 m za lete v vseh drugih pogojih.
- (d) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnimi pododstavki (a), (b) in (c) mora operator upoštevati naslednje:
1. maso letala na začetku vzletnega zaleta;
 2. tlačno višino na letališču;
 3. temperaturo okolja na letališču in
 4. največ 50 % javljene komponente za čelni veter ali najmanj 150 % javljene komponente za hrbtni veter.

OPS 1.540

Na zračni poti – Večmotorna letala

- (a) Operator zagotovi, da je letalo v meteoroloških pogojih, ki se pričakujejo za let, in pri okvari enega motorja, pri čemer drugi motorji delujejo z navedeno največjo neprekinjeno močjo, zmožno nadaljevati let na ustreznih najmanjših višinah za varen let iz operativnega priročnika ali nad njimi do točke 1 000 ft nad letališčem, na katerem se lahko izpolnijo zahteve glede zmogljivosti.

- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a):
1. se za letalo ne sme predpostavljati, da bo letelo na višini, ki presega višino, na kateri znaša hitrost vzpenjanja 300 ft na minuto, ko vsi motorji delujejo z največjo navedeno neprekinjeno močjo, in
 2. domnevni gradient na zračni poti, ko en motor ne deluje, mora ustrezati bruto gradientu spuščanja ali vzpenjanja, kot je ustrezno, ki se poveča z gradientom 0,5 % oziroma zmanjša z gradientom 0,5 %.

OPS 1.542

Na zračni poti – Enomotorna letala

- (a) Operator zagotovi, da je letalo v meteoroloških pogojih, ki se pričakujejo za let, in pri okvari motorja zmožno doseči kraj, kjer se lahko izvede varen pristanev v sili. Za kopenska letala se zahteva kraj na kopnem, razen če Organ ne odobri drugače.
- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a):
1. se za letalo ne sme predpostavljati, da bo letelo z motorjem, ki bo deloval z največjo navedeno neprekinjeno močjo, na višini, ki presega višino, na kateri znaša hitrost vzpenjanja 300 ft na minuto, in
 2. predvideni gradient na zračni poti mora ustrezati bruto gradientu spuščanja, povečanim za gradient 0,5 %.

OPS 1.545

Pristanek – Namembna in nadomestna letališča

Operator zagotovi, da pristajalna masa letala, določena v skladu z OPS 1.475(a) ne presega največje pristajalne mase, določene za nadmorsko višino in temperaturo okolja, ki se pričakuje ob predvidenem času pristanka na namembnem in nadomestnem letališču.

OPS 1.550

Pristanek – Suha vzletno-pristajalna steza

- (a) Operator zagotovi, da pristajalna masa letala, določena v skladu z OPS 1.475(a), za predvideni čas pristanka omogoča pristanev s popolnim zaustavljanjem z višine 50 ft nad pragom v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje na namembnem letališču in na katerem koli nadomestnem letališču.
1. Organ lahko odobri uporabo podatkov o pristajalnih razdaljah, faktoriziranih v skladu s tem pododstavkom, če znaša višina zaslona manj kot 50 ft, vendar ne manj kot 35 ft (glej Dodatek 1 k OPS 1.550(a));
 2. Organ lahko odobri operacije s kratkimi pristanki v skladu z merili iz Dodatka 2 k OPS 1.550(a).
- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a), operator upošteva naslednje:
1. nadmorsko višino letališča;
 2. največ 50 % komponente za čelni veter ali najmanj 150 % komponente za hrbtni veter;
 3. stanje na površini vzletno-pristajalne steze in vrsto njene površine in
 4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka;
- (c) Da se letalo odpošlje v skladu s predhodnim pododstavkom (a), je treba predpostaviti, da:
1. bo letalo pristalo na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju in
 2. da bo letalo pristalo na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh ter ob upoštevanju drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.

- (d) Če operator za namembno letališče ne more izpolniti predpostavke iz predhodnega pododstavka (c)(2), se letalo lahko odpošlje, če se določi nadomestno letališče, ki omogoči upoštevanje predhodnih pododstavkov (a), (b) in (c) v celoti.

OPS 1.555

Pristanek – Mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

- (a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali njihova kombinacija kažejo, da bo vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda lahko mokra, operator zagotovi, da je razpoložljiva pristajalna razdalja enaka ali večja od zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu z OPS 1.550, pomnožene s faktorjem 1,15.
- (b) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali njihova kombinacija kažejo, da bo lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, pristajalna razdalja, določena na podlagi podatkov, sprejemljivih za Organ za takšne pogoje, ne presega razpoložljive pristajalne razdalje.
- (c) Na mokri vzletno-pristajalni stezi se lahko uporabi pristajalna razdalja, ki je krajša od zahtevane v predhodnem pododstavku (a), vendar ne sme biti krajša od zahtevane v OPS 1.550(a), če letalski priročnik letala vključuje posebne dodatne informacije o pristajalnih razdaljah na mokrih vzletno-pristajalnih stezah.
-

Dodatek 1 k OPS 1.525(b)

Splošno – Vzpenjanje pri vzletu in pristanku

- (a) Vzpenjanje pri vzletu
1. Delujejo vsi motorji
 - (i) Enakomeren gradient vzpenjanja po vzletu mora biti vsaj 4 odstoten:
 - A. z vzletno močjo vsakega motorjev;
 - B. z izvlečenim podvozjem letala, razen če se podvozje letala lahko uvleče v največ 7 sekundah, se lahko predpostavi, da ni izvlečeno;
 - C. z zakrilci v položaju (položajih) za vzlet in
 - D. s hitrostjo vzpenjanja, ki ni manjša od večje izmed 1,1 VMC in 1,2 VS1.
 2. En motor ne deluje
 - (i) Enakomerni gradient vzpenjanja na višini 400 ft nad vzletno površino mora biti izmerljivo pozitiven, ko:
 - A. ključni motor ne deluje in je njegov propeler v položaju, ko ima najmanjši upor;
 - B. drugi motor deluje z vzletno močjo;
 - C. podvozje letala je uvlečeno;
 - D. z zakrilci v položaju (položajih) za vzlet in
 - E. hitrost vzpenjanja je enaka hitrosti, doseženi na 50 ft.
 - (ii) Enakomerni gradient vzpenjanja na višini 1 500 ft nad vzletno površino ne sme biti manj kot 0,75 %, ko:
 - A. ključni motor ne deluje in je njegov propeler v položaju, ko ima najmanjši upor;
 - B. preostali motor ne presega največje stalne moči;
 - C. podvozje letala je uvlečeno;
 - D. zakrilca so uvlečena in
 - E. hitrost vzpenjanja znaša najmanj 1,2 VS1.
- (b) Vzpenjanje pri pristanku
1. Delujejo vsi motorji
 - (i) Enakomerni gradient vzpenjanja mora biti vsaj 2,5 % z:
 - A. močjo ali potiskom, ki nista večja od tistih, ki sta na voljo 8 sekund po začetku premikanja ročic za plin iz položaja za najmanjši prosti tek;
 - B. podvozje letala je izvlečeno;
 - C. zakrilca so v položaju za pristanek in
 - D. hitrost vzpenjanja je enaka VREF.

2. En motor ne deluje
- (i) Enakomerni gradient vzpenjanja na višini 1 500 ft nad pristajalno površino ne sme biti manjši kot 0,75 %, ko:
- A. ključni motor ne deluje in je njegov propeler v položaju, ko ima najmanjši upor;
 - B. delovanje drugega motorja ne presega največje stalne moči;
 - C. podvozje letala je uvlečeno;
 - D. zakrilca so uvlečena in
 - E. hitrost vzpenjanja znaša najmanj 1,2 VS1.
-

*Dodatek 1 k OPS 1.535(b)(1) in (c)(1)***Vzletna pot leta – Navigacija z vizualnim vodenjem po smeri**

Da se omogoči navigacija z vizualnim vodenjem po smeri, mora operator zagotoviti, da so vremenski pogoji, ki prevladujejo med operacijo, vključno z bazo oblakov in vidljivostjo, takšne, da se ovire in/ali referenčne točke na zemlji lahko vidijo in prepoznajo. V operativnem priročniku je treba za zadevno letališče oziroma letališča navesti minimalne vremenske pogoje, ki letalski posadki omogočajo neprekinjeno določanje in ohranjanje pravilne poti leta ob upoštevanju referenčnih točk na zemlji, da se tako zagotovi varno višino leta nad ovirami in terenom, kot sledi:

- (a) postopek mora biti točno določen ob upoštevanju referenčnih točk na zemlji, da se predvidena ruta leta lahko analizira glede zahtevane višine leta nad ovirami;
 - (b) postopek mora biti določen v okviru zmogljivosti letališča, ob upoštevanju hitrosti vožnje v smeri naprej, kota nagiba in učinkov vetra;
 - (c) posadki je treba za uporabo zagotoviti pisni in/ali slikovni opis postopka in
 - (d) treba je navesti omejevalne okoljske pogoje (npr. veter, oblaki, vidljivost, dan/noč, osvetljenost okolice, osvetljenost ovir).
-

*Dodatek 1 k OPS 1.550(a)***Postopki strmega prileta**

- (a) Organ lahko odobri uporabo postopkov strmega prileta, za katere se uporabijo 4,5-stopinjski ali večji koti drsne strmine, pri čemer je zaslon na višini pod 50 ft, vendar ne pod 35 ft, če so izpolnjena naslednja merila:
1. v letalskem priročniku letala morajo biti navedeni največji dovoljeni kot drsne strmine, vse druge omejitve, običajni in neobičajni postopki ter postopki v sili za strm prilet ter spremenjeni podatki o dolžini letališča, če se uporabijo merila za strm prilet;
 2. na vsakem letališču, na katerem se predvideva izvajanje postopkov strmega prileta, mora biti na voljo ustrezen referenčni sistem za prikaz drsne poti, ki vključuje vsaj sistem za vizualni prikaz drsne poti, in
 3. za vsako vzletno-pristajalno stezo, ki se bo predvidoma uporabljala za strme prilete, je treba določiti in odobriti vremenske minimume. Treba je upoštevati naslednje:
 - (i) stanje ovir;
 - (ii) vrsto referenčnega sistema za prikaz drsne poti in vodenje po vzletno-pristajalni stezi, kot so vizualni pripomočki, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - (iii) najmanjšo vizualno referenco, ki se zahteva na DH in MDA;
 - (iv) razpoložljivo opremo na letalu;
 - (v) pilotovo usposobljenost in posebno seznanitev z letališčem;
 - (vi) omejitve in postopke iz letalskega priročnika letala in
 - (vii) merila za neuspeli prilet.
-

Dodatek 2 k OPS 1. 550(a)

Operacije s kratkimi pristanki

- (a) Za namene OPS 1.550(a)(2) lahko razdaljo, uporabljeno pri izračunu dovoljene pristajalne mase, sestavljata uporabna dolžina deklariranega varnega območja in deklarirana razpoložljiva pristajalna razdalja. Organ lahko takšne operacije odobri v skladu z naslednjimi merili:
1. Uporabo deklariranega varnega območja mora odobriti letališki organ;
 2. Na deklariranem varnem območju ne sme biti ovir ali depresije, ki bi ogrožala letalo pri prezgodnem pristanku, na deklariranem varnem območju pa med uporabo vzletno-pristajalne steze za operacije s kratkimi pristanki tudi niso dovoljeni mobilni predmeti;
 3. Nagib deklariranega varnega območja v smeri pristanka ne sme presegati 5 % nagiba navzgor in 2 % nagiba navzdol;
 4. Uporabna dolžina deklariranega varnega območja v skladu z določbami iz tega dodatka ne presega 90 metrov;
 5. Širina deklariranega varnega območja ne sme biti manjša od dvakratne širine vzletno-pristajalne steze, osredotočene na podaljšano srednjo črto vzletno-pristajalne steze;
 6. Predpostavi se, da znaša višina prečkanja nad začetkom uporabne dolžine deklariranega varnega območja najmanj 50 ft;
 7. Pri tej operaciji za deklarirano varno območje ni treba uporabiti zahteve za nosilnost iz OPS 1.480(a)(5);
 8. Za vsako vzletno-pristajalno stezo, predvideno za tovrstno uporabo, je treba navesti in odobriti vremenske minimume, ki ne smejo biti manjši od večjih izmed minimumov za VFR ali nenatančni prilet;
 9. Treba je navesti zahteve za pilota (glej OPS 1.975(a));
 10. Organ lahko uvede takšne dodatne pogoje, ki so potrebni za varno operacijo, pri čemer upošteva značilnosti tipa letala, navigacijske pripomočke za prilet in razmisleke o neuspelem priletu/zaustavljenem pristanku.

PODDEL I

ZMOGLJIVOSTI RAZREDA C

OPS 1.560

Splošno

Operator zagotovi, da se za določitev skladnosti z zahtevami iz tega poddela odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika letala po potrebi dopolnijo z drugimi podatki, sprejemljivimi za Organ, če so odobreni podatki o zmogljivosti iz letalskega priročnika letala nezadostni.

OPS 1.565

Vzlet

- (a) Operator zagotovi, da vzletna masa ne presega največje vzletne mase, navedene v letalskem priročniku letala za tlačno višino in temperaturo okolja na letališču, na katerem naj bi vzlet potekal.
- (b) Operator zagotovi, da za letala, ki imajo v svojih letalskih priročnikih navedene podatke o dolžini vzletnega področja, ki ne upoštevajo okvare motorja, razdalja od začetka vzletnega zaleta, ki jo potrebuje letalo, da doseže višino 50 ft nad površino pri največji navedeni vzletni moči vseh motorjev, pomnožena s faktorjem:
- 1,33 za dvomotorna letala ali
 - 1,25 za trimotorna letala ali
 - 1,18 za štirimotorna letala,
- ne presega razpoložljivega vzletnega zaleta na predvidenem letališču za vzlet.
- (c) Operator zagotovi, da se za letala, ki imajo v svojih letalskih priročnikih letala navedene podatke o dolžini vzletnega področja, ki upoštevajo okvaro motorja, v skladu s specifikacijami iz letalskega priročnika letala izpolnijo naslednje zahteve:
1. razdalja pospeševanja in zaustavljanja ne sme presegati razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja;
 2. vzletna razdalja ne sme presegati razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne sme presegati polovice razpoložljivega vzletnega zaleta;
 3. vzletni zalet ne sme presegati razpoložljivega vzletnega zaleta;
 4. skladnost s tem odstavkom je treba dokazati z uporabo enotne vrednosti V1 za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet in
 5. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne sme presegati mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.
- (d) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnima pododstavkoma (b) in (c) mora operator upoštevati naslednje:
1. tlačno višino na letališču;
 2. temperaturo okolja na letališču;
 3. stanje na površini vzletno-pristajalne steze in vrsto njene površine;
 4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri vzleta;
 5. največ 50 % javljene komponente za čelni veter ali najmanj 150 % javljene komponente za hrbtni veter in
 6. izgubo dolžine, če obstaja, vzletno-pristajalne steze zaradi poravnave letala pred vzletom.

OPS 1.570

Višina leta nad ovirami pri vzletu

- (a) Operator zagotovi, da je vzletna pot leta pri enem nedelujočem motorju oddaljena od vseh ovir v vertikalni smeri najmanj 50 ft plus $0,01 \times D$ in v horizontalni smeri najmanj 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemer je D horizontalna razdalja, ki jo letalo prepotuje od konca razpoložljive vzletne razdalje. Za letala z razponom kril manj kot 60 m se lahko uporabi horizontalna površina brez ovir, ki obsega polovico razpona kril letala plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Vzletna pot leta se mora začeti na višini 50 ft nad površino na koncu vzletne razdalje, ki jo zahteva OPS 1.565(b) ali (c), kot je ustrezno, in končati na višini 1 500 ft nad površino.
- (c) Pri dokazovanju skladnosti s pododstavkom (a) mora operator upoštevati naslednje:
1. maso letala na začetku vzletnega zaleta;
 2. tlačno višino na letališču;
 3. temperaturo okolja na letališču in
 4. največ 50 % javljene komponente za čelni veter ali najmanj 150 % javljene komponente za hrbtni veter.
- (d) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) spremembe rute niso dovoljene do tiste točke vzletne poti leta, na kateri se doseže višina 50 ft nad površino. Potem se vse do višine 400 ft predpostavlja, da je letalo nagnjeno za največ 15°. Nad 400 ft se lahko načrtujejo koti nagiba nad 15°, vendar ne smejo biti večji od 25°. Ustrezno odstopanje je treba sprejeti za vpliv kota nagiba na operativne hitrosti in pot leta, vključno s povečanju razdalje zaradi povečanih operativnih hitrosti.
- (e) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) za primere, v katerih se ne zahtevajo več kot 15-stopinjske spremembe rute, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so lateralno oddaljene za več kot:
1. 300 m, če pilot lahko ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali
 2. 600 m za lete v vseh drugih pogojih.
- (f) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) za primere, v katerih se zahtevajo več kot 15-stopinjske spremembe rute, operatorju ni treba upoštevati tistih ovir, ki so lateralno oddaljene za več kot:
1. 600 m, če pilot lahko ohrani zahtevano navigacijsko natančnost prek območja z upoštevanimi ovirami, ali
 2. 900 m za lete v vseh drugih pogojih.
- (g) Operator določi postopke za ravnanje v izrednih razmerah, da izpolni zahteve iz OPS 1.570 in zagotovi varno zračno pot, ob izogibanju oviram, da omogoči, da letalo izpolni zahteve na zračni poti iz OPS 1.580 ali pristane na odhodnem letališču ali na letališču, ki se uporabi namesto vzletnega.

OPS 1.575

Na zračni poti – Vsi motorji delujejo

- (a) Operator zagotovi, da je letalo v pričakovanih meteoroloških pogojih za let na kateri koli točki svoje zračne poti ali na kateri koli načrtovani preusmeritvi z nje zmožno doseči hitrost vzpenjanja najmanj 300 ft na minuto, ko vsi motorji delujejo z največjo navedeno neprekinjeno močjo, na:
1. najmanjših višinah za varno letenje v vsaki fazi predvidene zračne poti ali pri načrtovani preusmeritvi z nje, ki so navedene v operativnem priročniku za letalo ali se izračunajo na podlagi informacij iz tega priročnika, in
 2. na najmanjših višinah, potrebnih za upoštevanje pogojev iz OPS 1.580 in 1.585, kot je ustrezno.

OPS 1.580

Na zračni poti – En motor ne deluje

- (a) Operator zagotovi, da je letalo v predvidenih vremenskih pogojih za let pri okvari katerega koli motorja na kateri koli točki svoje zračne poti ali pri načrtovani preusmeritvi z nje, pri tem ko drug motor ali drugi motorji delujejo z največjo navedeno neprekinjeno močjo, zmožno let nadaljevati s potovalne višine do letališča, na katerem lahko pristane v skladu z OPS 1.595 ali OPS 1.600, kot je ustrezno, pri čemer ne bo ovir v okviru 9,3 km (5 nm) na obeh straneh izbrane rute pri vertikalnem intervalu najmanj:
1. 1 000 ft, če je hitrost vzpenjanja nič ali večja, ali
 2. 2 000 ft, če je hitrost vzpenjanja manj kot nič.
- (b) Pot leta mora imeti pozitiven nagib na višini 450 m (1 500 ft) nad letališčem, na katerem se predvideva pristanek po okvari motorja.
- (c) Za namene tega pododstavka se za razpoložljivo hitrost vzpenjanja letala vzame hitrost, ki je za 150 ft na minuto manjša od navedene bruto hitrosti vzpenjanja.
- (d) Pri dokazovanju skladnosti s tem odstavkom mora operator povečati zgornje meje širine iz predhodnega pododstavka (a) na 18,5 km (10 nm), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje 95 % omejitvene stopnje.
- (e) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je v skladu z zahtevo, da se mora letališče doseči z zahtevano rezervo goriva, če se uporabi varnostni postopek.

OPS 1.585

Na zračni poti – Letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta

- (a) Operator zagotovi, da letalo s tremi ali več motorji na nobeni točki izbrane rute letenja pri potovalni hitrosti za veliki dolet z vsemi delujočimi motorji pri standardni temperaturi v brezvetrju ni več kot 90 minut oddaljeno od letališča z izpolnjenimi zahtevami glede zmogljivosti, ki se uporabljajo za predvideno pristajalno maso, razen če ne izpolnjuje zahtev iz pododstavkov (b) do (e) spodaj.
- (b) Navedena pot leta pri dveh nedelujočih motorjih mora letalu v pričakovanih meteoroloških pogojih omogočiti nadaljevanje leta v območju, ki je brez ovir v okviru 9,3 km (5 nm) na obeh straneh izbrane rute pri vertikalnem intervalu vsaj 2 000 ft, do letališča z izpolnjenimi zahtevami glede zmogljivosti, ki se uporabljajo za predvideno pristajalno maso.
- (c) Predpostavlja se, da se bosta dva motorja pokvarila na najbolj kritični točki tistega dela zračne poti, na katerem je letalo pri potovalni hitrosti za veliki dolet z vsemi delujočimi motorji in pri standardni temperaturi v brezvetrju več kot 90 minut oddaljeno od letališča z izpolnjenimi zahtevami glede zmogljivosti, ki se uporabljajo za predvideno pristajalno maso.
- (d) Predvidena masa letala na točki, kjer se predpostavlja okvara dveh motorjev, ne sme biti manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva za nadaljevanje leta do predvidenega letališča za pristanek, kamor letalo prispe vsaj 450 m (1 500 ft) neposredno nad pristajalnim območjem ter nato 15 minut leti vzporedno z zemljo.
- (e) Za namen tega pododstavka se za razpoložljivo hitrost spuščanja letala vzame hitrost, ki je za 150 ft na minuto manjša od navedene.
- (f) Pri dokazovanju skladnosti s tem odstavkom mora operator povečati zgornje meje širine iz predhodnega pododstavka (a) na 18,5 km (10 nm), če navigacijska natančnost ne izpolnjuje 95 % omejitvene stopnje.
- (g) Izpuščanje goriva v zraku je dovoljeno v obsegu, ki je v skladu z zahtevo, da se mora letališče doseči z zahtevano rezervo goriva, če se uporabi varnostni postopek.

OPS 1.590

Pristanek – Namembna in nadomestna letališča

Operator zagotovi, da pristajalna masa letala, določena v skladu z OPS 1.475(a), ne presega največje pristajalne mase iz letalskega priročnika letala za nadmorsko višino in, če je upoštevana v letalskem priročniku letala, temperaturo okolja, ki se pričakuje ob predvidenem času pristanka na namembnem in nadomestnem letališču.

OPS 1.595

Pristanek – Suhe vzletno-pristajalne steze

- (a) Operator zagotovi, da pristajalna masa letala, določena v skladu z OPS 1.475(a) za predvideni čas pristanka omogoči pristanek s popolnim zaustavljanjem z višine 50 ft nad pragom v okviru 70 % razpoložljive pristajalne razdalje na namembnem letališču in katerem koli nadomestnem letališču.
- (b) Pri dokazovanju skladnosti s predhodnim pododstavkom (a) mora operator upoštevati naslednje:
1. nadmorsko višino letališča;
 2. največ 50 % komponente za čelni veter ali najmanj 150 % komponente za hrbtni veter;
 3. vrsto površine vzletno-pristajalne steze in
 4. nagib vzletno-pristajalne steze v smeri pristanka.
- (c) Da se letalo odpošlje v skladu s predhodnim pododstavkom (a), je treba predpostaviti, da:
1. bo letalo pristalo na najugodnejši vzletno-pristajalni stezi v brezvetrju in
 2. da bo letalo pristalo na vzletno-pristajalni stezi, ki mu bo najverjetneje dodeljena ob upoštevanju verjetne hitrosti in smeri vetra ter značilnosti v zvezi z njegovim upravljanjem na tleh ter ob upoštevanju drugih pogojev, kot so pripomočki za pristajanje in teren.
- (d) Če operator za namembno letališče ne more izpolniti predpostavke iz predhodnega pododstavka (c)(2), se letalo lahko odpošlje, če je določeno nadomestno letališče, ki omogoča upoštevanje pododstavkov (a), (b) in (c) v celoti.

OPS 1.600

Pristanek – Mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze

- (a) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali njihova kombinacija kažejo, da bo lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda mokra, operator zagotovi, da je razpoložljiva pristajalna razdalja enaka ali večja od zahtevane pristajalne razdalje, določene v skladu z OPS 1.595, pomnožene s faktorjem 1,15.
- (b) Če ustrezna vremenska poročila ali napovedi ali njihova kombinacija kažejo, da bo lahko vzletno-pristajalna steza ob predvidenem času prihoda kontaminirana, pristajalna razdalja, določena na podlagi podatkov, sprejemljivih za Organ za takšne pogoje, ne presega razpoložljive pristajalne razdalje.

PODDEL J

MASA IN RAVNOTEŽJE

OPS 1.605

Splošno

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.605)

- (a) Operator zagotovi, da so v kateri koli fazi operacije obremenitev, masa in masno središče letala v skladu z omejitvami iz odobrenega letalskega priročnika letala ali iz operativnega priročnika, če je bolj omejevalen.
- (b) Operator mora določiti maso in masno središče vsakega letala z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe in nato vsaka štiri leta, če se uporabljajo individualne mase letal, in vsakih devet let, če se uporabljajo mase flot. Treba je upoštevati in ustrezno dokumentirati skupne učinke predelav in popravil na maso in ravnotežje. Poleg tega je treba letala ponovno stehtati, če ni točno znan učinek predelav na maso in ravnotežje.
- (c) Operator mora s tehtanjem ali na podlagi standardnih mas določiti maso vseh operativnih delov in članov posadke, vključeno v suho operativno maso letala. Treba je določiti vpliv njihovega položaja na masno središče letala.
- (d) Operator mora ugotoviti maso prometnega tovora, vključno z balastom, z dejanskim tehtanjem ali jo določiti v skladu s standardnimi masami potnikov in prtljage iz OPS 1.620.
- (e) Operator mora določiti maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.

OPS 1.607

Izrazje

- (a) Suha operativna masa. Skupna masa letala, pripravljenega za določeno vrsto operacije, brez uporabnega goriva in prometnega tovora. Ta masa vključuje na primer naslednje:
 - 1. posadko in prtljago posadke;
 - 2. oskrbo potnikov s hrano in pijačo in snemljivo opremo za oskrbo potnikov in
 - 3. pitno vodo in kemikalije za stranišča.
- (b) Največja masa letala brez goriva. Največja dovoljena masa letala brez uporabnega goriva. Maso goriva v določenih rezervoarjih je treba vključiti v maso brez goriva, če je to izrecno navedeno v omejitvah iz letalskega priročnika letala.
- (c) Največja konstrukcijska pristajalna masa. Največja dovoljena skupna masa letala pri pristajanju v običajnih okoliščinah.
- (d) Največja konstrukcijska vzletna masa. Največja dovoljena skupna masa letala na začetku vzletnega zaleta.
- (e) Razvrstitev potnikov.
 - 1. Odrasli, moški in ženske, so opredeljeni kot osebe, stare 12 let in več.
 - 2. Otroci so opredeljeni kot osebe, stare dve leti ali več, vendar manj kot 12 let.
 - 3. Dojenčki so opredeljeni kot osebe, stare manj kot dve leti.
- (f) Prometni tovor. Skupna masa potnikov, prtljage in tovora, vključno z vsem neplačanim tovorom.

OPS 1.610

Nakladanje, masa in ravnotežje

Operator v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz OPS 1.605. Ta sistem mora zajemati vse vrste predvidenih operacij.

OPS 1.615

Masne vrednosti za posadko

- (a) Pri določitvi suhe operativne mase uporabi operator naslednje masne vrednosti:
1. dejanske mase, vključno z vso prtljago posadke, ali
 2. standardne mase, vključno z ročno prtljago, ki znašajo 85 kg za člane letalske posadke in 75 kg za člane kabin-skega osebja, ali
 3. druge standardne mase, sprejemljive za Organ.
- (b) Operator mora popraviti vrednost suhe operativne mase, da se upošteva vsa dodatna prtljaga. Mesto nahajanja te dodatne prtljage je treba upoštevati pri določitvi masnega središča letala.

OPS 1.620

Masne vrednosti za potnike in prtljago

- (a) Operator izračuna maso potnikov in prijavljene prtljage na podlagi dejansko tehtane mase posameznih oseb in dejansko tehtane mase prtljage ali na podlagi standardnih masnih vrednosti iz tabel 1 do 3 spodaj, razen če je število razpoložljivih potniških sedežev manjše od 10. V teh primerih je treba maso potnikov določiti na podlagi ustne izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu, ki se ji prišteje vnaprej določena konstanta zaradi upoštevanja ročne prtljage in obleke. (Postopek, ki določa, kdaj izbrati dejanske in kdaj standardne mase, in postopek, ki se uporabi pri ustnih izjavah, morata biti vključena v operativni priročnik.)
- (b) Če se dejanska masa določi s tehtanjem, mora operator zagotoviti, da se vključijo tudi osebni predmeti in ročna prtljaga potnikov. Takšno tehtanje je treba opraviti neposredno pred vkrcanjem v neposredni bližini.
- (c) Če se masa potnikov določi na podlagi standardnih masnih vrednosti, je treba uporabiti standardne masne vrednosti iz tabel 1 in 2 spodaj. Standardne mase vključujejo ročno prtljago in maso vseh dojenčkov, mlajših od dveh let, ki potujejo z odraslo osebo na istem potniškem sedežu. Dojenčki, ki sedijo na svojem potniškem sedežu, se morajo za namene tega pododstavka šteti za otroke.
- (d) Masne vrednosti za potnike – 20 sedežev ali več
1. Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na letalu 20 ali več, se uporabijo standardne mase moških in žensk iz tabele 1. Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev 30 ali več, se lahko kot druga možnost uporabijo masne vrednosti za ‚vse odrasle‘ iz tabele 1.
 2. Za namene tabele 1 pomeni počitniški čarterski let čarterski let, ki je predviden izključno kot sestavni del počitniškega potovalnega paketa. Masne vrednosti za počitniški čarterski let se uporabijo, če se največ 5 % potniških sedežev, vgrajenih v letalo, uporabi za neplačan prevoz določenih skupin potnikov.

Tabela 1

Potniški sedeži:	20 in več		30 in več
	Moški	Ženske	Vsi odrasli
Vsi leti, razen počitniških čarterskih	88 kg	70 kg	84 kg
Počitniški čarterski leti	83 kg	69 kg	76 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

(e) Masne vrednosti za potnike – 19 sedežev ali manj.

1. Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na letalu 19 ali manj, se uporabijo standardne mase iz tabele 2.

Tabela 2

Potniški sedeži	1–5	6–9	10–19
Moški	104 kg	96 kg	92 kg
Ženske	86 kg	78 kg	74 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

2. Na letih, na katerih se ročna prtljaga ne prevaža v potniški kabini ali na katerih se ročna prtljaga upošteva ločeno, se lahko od spodaj navedenih mas za moške in ženske odšteje 6 kg. Predmeti, kot so plašč, dežnik, manjša ročna torbica ali denarnica, gradivo za branje ali manjši fotoaparati, se za namene tega pododstavka ne štejejo za ročno prtljago.

(f) Masne vrednosti za prtljago

1. Če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na letalu 20 ali manj, se za vsak kos prijavljene prtljage uporabijo standardne masne vrednosti iz tabele 3. Za letala z 19 potniškimi sedeži ali manj je treba uporabiti dejansko maso prijavljene prtljage, ki se določi s tehtanjem.
2. Za namene tabele 3:
 - (i) notranji let pomeni let, pri katerem sta izvorno in namembno letališče znotraj meja ene države;
 - (ii) leti v evropski regiji pomeni lete, ki niso notranji leti, pri katerih sta izvorno in namembno letališče znotraj območja, določenega v Dodatku 1 k OPS 1.620(f), in
 - (iii) medcelinski let, ki ni let znotraj evropske regije, pomeni let, pri katerem sta izvorno in namembno letališče na različnih celinah.

Tabela 3

20 ali več sedežev

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Notranji	11 kg
Znotraj evropskega prostora	13 kg
Medcelinski	15 kg
Vsi drugi	13 kg

- (g) Če želi operator uporabiti standardne masne vrednosti, ki niso zajete v tabelah 1 do 3 zgoraj, mora obvestiti Organ o svojih razlogih in predhodno pridobiti njegovo dovoljenje. Za pridobitev dovoljenja mora predložiti tudi podroben načrt sistematičnega tehtanja in uporabiti postopek statistične analize iz Dodatka 1 k OPS 1.620(g). Potem ko Organ preveri in potrdi rezultate sistematičnega tehtanja, lahko operator začne uporabljati popravljene standardne masne vrednosti. Popravljene standardne masne vrednosti se lahko uporabljajo samo v okoliščinah, ki so enake okoliščinam, v katerih je potekalo sistematično tehtanje. Če popravljene standardne mase presegajo mase iz tabel 1 do 3, je treba uporabljati te višje vrednosti.
- (h) Za vsak let, ki je opredeljen kot let, na katerem se prevaža veliko potnikov, katerih mase, vključno z ročno prtljago, predvidoma presegajo standardno maso potnikov, mora operator določiti dejansko maso teh potnikov s tehtanjem ali prištetjem ustreznega povečanja mase.
- (i) Če se za prijavljeno prtljago uporabijo standardne masne vrednosti in če je veliko potnikov prijavilo prtljago, za katero se predvideva, da presega standardno maso prtljage, mora operator določiti dejansko maso te prtljage s tehtanjem ali prištetjem ustreznega povečanja mase.
- (j) Če se za določitev mase tovora uporabi nestandardni postopek, operator zagotovi, da se vodijo zrakoplova o tem obvesti in da se ta postopek navede v dokumentaciji o masi in ravnotežju.

OPS 1.625

Dokumentacija o masi in ravnotežju

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.625)

- (a) Operator pred vsakim letom pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri je naveden tovor in njegova porazdelitev. Dokumentacija o masi in ravnotežju mora vodji zrakoplova omogočiti, da lahko določi, da sta tovor in njegova porazdelitev takšna, da omejitve letala za maso in ravnotežje niso presežene. Oseba, ki pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, mora biti imenovana na listini. Oseba, ki nadzira natovarjanje letala, mora s podpisom potrditi, da sta tovor in njegova porazdelitev v skladu z dokumentacijo o masi in ravnotežju. Ta listina mora biti sprejemljiva za vodjo zrakoplova, kar potrdi s sopodpisom ali na enakovreden način. (Glej tudi OPS 1.1055(a)(12)).
 - (b) Operator mora določiti postopke za spremembo tovora v zadnjem trenutku.
 - (c) Po predhodni odobritvi Organa lahko operator namesto postopkov iz predhodnih odstavkov (a) in (b) uporablja druge postopke.
-

Dodatek 1 k OPS 1.605

Masa in ravnotežje – Splošno

(Glej OPS 1.605)

(a) Določitev suhe operativne mase letala

1. Tehtanje letala

- (i) Nova letala se običajno stehajo v tovarni in se lahko dajo v uporabo brez ponovnega tehtanja, če so bili zapisi o masi in ravnotežju prilagojeni predelavam ali spremembam letala. Letala, ki se prenesejo od enega operatorja z odobrenim programom za nadzor mase k drugemu operatorju z odobrenim programom, ni treba stehati, preden jih začne uporabljati operator prejemnik, razen če ni preteklo od zadnjega tehtanja že več kot štiri leta.
- (ii) Individualna masa in lega masnega središča (CG) posameznih letal se redno ponovno določata. Operator mora določiti najdaljše obdobje med dvema tehtanjema, ki mora izpolnjevati zahteve iz OPS 1.605(b). Poleg tega se masa in CG vsakega letala ponovno določita s:
 - A. tehtanjem ali
 - B. izračunom, če operator lahko zagotovi potrebno utemeljitev, da dokaže veljavnost izbranega izračunskega postopka, kadar skupne spremembe suhe operativne mase presegajo $\pm 0,5\%$ največje pristajalne mase ali skupna sprememba lege CG presega $0,5\%$ srednje aerodinamične tetive.

2. Masa flote in lega CG

- (i) Za floto ali skupino letal istega tipa in konfiguracije se povprečna suha operativna masa in lega CG lahko uporabita kot masa in lega CG flote, če suhe operativne mase in lege CG posameznih letal izpolnjujejo odstopanja iz pododstavka (ii) spodaj. Uporabljajo se tudi merila iz pododstavkov (iii), (iv) in (a)(3) spodaj.
- (ii) Odstopanja
 - A. Če se suha operativna masa stehtanega letala ali izračunana suha operativna masa letala iz flote razlikuje za več kot $\pm 0,5\%$ največje konstrukcijske pristajalne mase od določene suhe operativne mase flote ali če se lega CG razlikuje za več kot $\pm 0,5\%$ srednje aerodinamične tetive od CG flote, se tega letala ne sme vključiti v floto. Lahko se ustanovijo ločene flote, vsaka z različno povprečno maso flote.
 - B. Če je masa letala v okviru odstopanja za suho operativno maso flote, lega njegovega CG pa zunaj dovoljenega odstopanja za floto, se letalo še vedno lahko uporablja na podlagi suhe operativne mase flote, ki se uporablja, vendar z individualno lego CG.
 - C. Če se posamezno letalo v primerjavi z drugimi letali iz flote očitno fizično razlikuje (npr. glede kuhinje ali razporeditve sedežev), zaradi česar so odstopanja za floto prekoračena, se to letalo lahko zadrži v floti, če se zanj uporabijo ustrezni popravki za maso in lego CG.
 - D. Letala, za katera ni bila objavljena srednja aerodinamična tetiva, je treba uporabljati na podlagi njihovih individualnih vrednosti za maso in lego CG, ali pa jih je treba posebej proučiti in odobriti.
- (iii) Uporaba vrednosti za floto
 - A. Po tehtanju letala ali po spremembi opreme ali konfiguracije letala mora operator preveriti, ali zadevno letalo spada v okvir odstopanj iz predhodnega pododstavka 2(ii).
 - B. Letala, ki niso bila stehana od zadnjega vrednotenja mase flote, se lahko zadržijo v floti in uporabljajo na podlagi vrednosti za floto, če se individualne vrednosti popravijo z izračunom in ostanejo v okviru odstopanj iz predhodnega pododstavka 2(ii). Če te individualne vrednosti niso več v okviru dovoljenih odstopanj, mora operator določiti nove vrednosti flote, ki izpolnjujejo pogoje iz predhodnih pododstavkov 2(i) in 2(ii), ali pa uporabljati letala, ki po svojih individualnih vrednostih ne spadajo v okvir omejitev.

C. Preden se letalo doda floti, ki se uporablja na podlagi vrednosti za floto, mora operator s tehtanjem ali izračunom preveriti, ali so njegove dejanske vrednosti v okviru odstopanj iz predhodnega pododstavka 2(ii).

(iv) Da se upošteva predhodni pododstavek 2(i), je treba vrednosti za floto ažurirati vsaj na koncu vsakega ovrednotenja mase flote.

3. Število letal, ki jih je treba stehtati za pridobitev vrednosti za floto

(i) Če je „n“ število letal v floti, za katera se uporabljajo vrednosti za floto, mora operator med dvema vrednotenjema mase flote stehtati vsaj določeno število letal iz spodnje table:

Število letal v floti	najmanjše število tehtanj
2 ali 3	N
4 do 9	$(n + 3)/2$
10 ali več	$(n + 51)/10$

(ii) Pri izbiri letal za tehtanje je treba upoštevati tista letala iz flote, ki najdlje niso bila stehtana.

(iii) Obdobje med dvema vrednotenjema mase flote ne sme biti daljše od 48 mesecev.

4. Postopek tehtanja

(i) Tehtanje izvede proizvajalec ali odobrena organizacija za vzdrževanje.

(ii) V skladu z dobrimi praksami je treba upoštevati običajne previdnostne ukrepe, kot so:

- A. preveritev popolnosti letala in opreme;
- B. ugotovitev, ali so bile tekočine ustrezno upoštevane;
- C. zagotovitev, da je letalo čisto, in
- D. zagotovitev, da tehtanje poteka v zaprti zgradbi.

(iii) Vsa oprema, ki se uporabi pri tehtanju, mora biti ustrezno umerjena, naravnana na ničlo in uporabljena v skladu z navodili proizvajalca. Vsako tehtnico mora umeriti proizvajalec, državni oddelek za uteži in mere ali ustrezno pooblaščen organizacija v dveh letih ali v času, ki ga določi proizvajalec opreme za tehtanje, kar je manj. Oprema mora omogočiti natančno določitev mase letala.

(b) Posebne standardne mase za prometni tovor. Operator lahko predloži Organu v odobritev poleg standardnih mas za potnike in prijavljeno prtljago tudi standardne mase za druge natovorjene predmete.

(c) Natovarjanje letala

1. Operator mora zagotoviti, da natovarjanje njegovih letal poteka pod nadzorom za to usposobljenega osebjaja.
2. Operator mora zagotoviti, da poteka nalaganje tovara v skladu s podatki, uporabljenimi pri izračunu mase in ravnotežja letala.
3. Operator mora upoštevati dodatne konstrukcijske omejitve, kot so omejitve glede trdnosti tal, največja obremenitev na tekoči meter, največja masa na prostor za tovor in/ali omejitve največjega števila sedežev.

(d) Omejitve glede masnega središča.

1. Območje delovanja CG. Če se ne uporabi sedežni red in pri izračunu ravnotežja točno ne upoštevajo učinki števila potnikov na vrsto sedežev, tovora v posameznih prostorih za tovor in goriva v posameznih rezervoarjih, je treba za certificirano območje masnega središča uporabiti operativne zgornje meje. Pri ugotavljanju zgornjih meja CG je treba upoštevati možna odstopanja od predvidene razporeditve tovora. Če se uporabi neobvezni sedežni red, mora operator uvesti postopke, da zagotovi korektivno ukrepanje letalske posadke ali kabinskega osebja, če se zasedejo sedeži v izredno dolgi vzdolžni vrsti. Zgornje meje CG in s tem povezani operativni postopki, vključno s predpostavkami glede razporeditve potnikov po sedežih, morajo biti sprejemljivi za Organ.
2. Masno središče med letom. Poleg upoštevanja predhodnega pododstavka (d)(1) mora operator tudi dokazati, da postopki v celoti upoštevajo izredno spreminjanje potovalnega CG med letom, ki ga povzročata gibanje potnikov/posadke in poraba/prenos goriva.

Dodatek 1 k OPS 1.620(f)

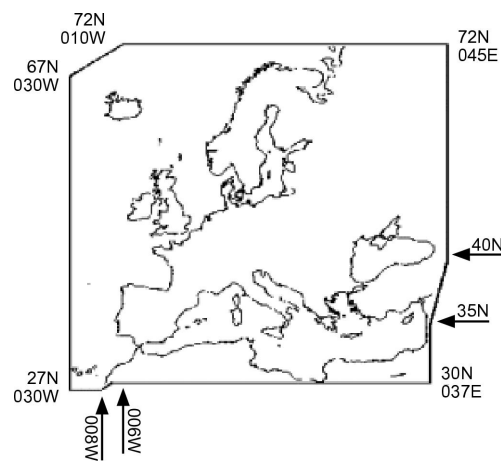
Opredelitev območja za lete znotraj evropske regije

Za namene OPS 1.620(f) so leti znotraj evropske regije, razen notranjih letov, leti, ki se izvajajo znotraj območja, ki ga omejujejo loksodrome med naslednjimi točkami:

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

kot je upodobljeno v prikazu 1 spodaj:

Prikaz 1

Evropska regija

Dodatek 1 k OPS 1.620(g)

Postopki za določitev popravljenih standardnih masnih vrednosti za potnike in prtljago

- (a) Potniki
1. Postopek tehtanja vzorcev. Povprečno maso potnikov in njihove ročne prtljage je treba določiti s tehtanjem naključno izbranih vzorcev. Izbor naključno izbranih vzorcev mora biti po naravi in obsegu reprezentativen glede na število potnikov, ob upoštevanju vrste operacije, pogostnosti letov na različnih zračnih poteh, prihodnih/odhodnih letov, trenutne sezone in števila sedežev na letalu.
 2. Velikost vzorca. Načrt sistematičnega tehtanja mora zajemati tehtanje vsaj večjega od naslednjih števil:
 - (i) števila potnikov, izračunanega iz pilotnega vzorca po običajnih statističnih postopkih in na podlagi relativne stopnje zaupanja (točnosti), ki je za vse odrasle v okviru 1 % in za ločene povprečne mase moških in žensk v okviru 2 %, in
 - (ii) za letala:
 - A. z največjim številom potniških sedežev 40 ali več, skupaj 2 000 potnikov, ali
 - B. z največjim številom potniških sedežev manj kot 40, skupnega števila 50 x (število potniških sedežev).
 3. Mase potnikov. Mase potnikov morajo vključevati maso osebnih predmetov, ki jih imajo potniki pri sebi ob vstopu na letalo. Pri jemanju naključno izbranih vzorcev za mase potnikov se dojenčki stehajo skupaj z odraslo osebo, ki jih spremlja (glej tudi OPS 1.620(c), (d) in (e)).
 4. Kraj tehtanja. Kraj za tehtanje potnikov se izbere čim bližje letalu, na mestu, kjer je malo verjetno, da bi se masa potnikov lahko spremenila, ker bi se potniki pred vkrcanjem na letalo lahko znebili osebnih predmetov ali jih pridobili.
 5. Tehtnica. Tehtnica, ki se uporabi za tehtanje, mora imeti zmogljivost najmanj 150 kg. Maso mora prikazati v razdelkih najmanj po 500 g. Njena točnost mora biti v okviru 5 % ali 200 g, kar je bolj natančno.
 6. Zapisovanje masnih vrednosti. Za vsak let, vključen v sistematično tehtanje, je treba zabeležiti maso potnikov, ustrezne skupine potnikov (npr. moški/ženske/otroci) in številko leta.
- (b) Prijavljena prtljaga. Statistični postopek za določitev popravljenih standardnih masnih vrednosti za prtljago, ki temelji na povprečnih masah prtljage najmanjšega zahtevanega vzorca, je v bistvu enak kot za potnike in kot je naveden v pododstavku (a)(1). Za prtljago je relativna raven zaupanja (točnosti) v okviru 1 %. Treba je stehati najmanj 2 000 kosov prijavljene prtljage.
- (c) Določitev popravljenih standardnih masnih vrednosti za potnike in prijavljeno prtljago
1. Da se prepreči, da bi dajanje prednosti uporabi popravljenih standardnih masnih vrednosti za potnike in prijavljeno prtljago pred uporabo dejanskih mas, določenih s tehtanjem, vplivalo negativno na varnost operacij, je treba opraviti statistično analizo. Rezultat takšne analize so poleg povprečnih masnih vrednosti za potnike in prtljago tudi drugi podatki.
 2. Na letalih z 20 potniškimi sedeži ali več se te povprečne vrednosti uporabljajo kot popravljene standardne masne vrednosti za moške in ženske.
 3. Na manjših letalih je treba povprečni masi za potnike prišteti naslednje povečanje, da se dobi popravljene standardne masne vrednosti:

Število potniških sedežev	Zahtevano povečanje mase
1 do vključno 5	16 kg
6 do vključno 9	8 kg
10 do vključno 19	4 kg

Alternativno se lahko popravljene standardne (povprečne) masne vrednosti za vse odrasle uporabijo za letala s 30 ali več potniškimi sedeži. Popravljene standardne (povprečne) masne vrednosti za prijavljeno prtljago se uporabljajo za letala z 20 ali več potniškimi sedeži.

4. Operatorji lahko predložijo podroben načrt sistematičnega tehtanja Organu v odobritev, nato pa se določi odstopanje od popravljene standardne masne vrednosti, če se ta vrednost odstopanja določi po postopku iz tega dodatka. Takšna odstopanja je treba preveriti na največ vsakih pet let.
5. Popravljene standardne masne vrednosti za vse odrasle morajo za vse leto temeljiti na razmerju moški/ženske 80/20, razen počitniških čarterskih letov, kjer je razmerje 50/50. Če želi operator dobiti dovoljenje za uporabo drugega razmerja na določenih zračnih progah ali letih, mora Organu predložiti podatke, ki dokazujejo, da je prejšnje razmerje zastarelo, in vključujejo vsaj 84 % dejanskega razmerja moški/ženske iz vzorca najmanj 100 reprezentativnih letov.
6. Ugotovljene povprečne masne vrednosti se zaokrožijo na najbližje celo število v kg. Masne vrednosti prijavljene prtljage se zaokrožijo na najbližjih 0,5 kg, kot je ustrezno.

Dodatek 1 k OPS 1.625

Dokumentacija o masi in ravnotežju

- (a) Dokumentacija o masi in ravnotežju
1. Vsebina
 - (i) Dokumentacija o masi in ravnotežju mora vsebovati naslednje podatke:
 - A. registracijo in tip letala;
 - B. identifikacijsko številko in datum leta;
 - C. podatke o vodji zrakoplova;
 - D. podatke o osebi, ki je dokumentacijo pripravila;
 - E. suho operativno maso in ustrezni CG letala;
 - F. maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje;
 - G. maso drugega potrošnega materiala, razen goriva;
 - H. sestavne dele tovora, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom;
 - I. vzletno in pristajalno maso ter maso letala brez goriva;
 - J. porazdelitev obremenitve;
 - K. lege CG letala, ki se uporabljajo, in
 - L. mejne vrednosti mase in CG.
 - (ii) Operator lahko nekatere od teh podatkov izpusti iz dokumentacije o masi in ravnotežju, kar mora odobriti Organ.
 2. Sprememba v zadnjem trenutku. Če pride po izpolnitvi dokumentacije o masi in ravnotežju do spremembe v zadnjem trenutku, je na to treba opozoriti vodjo zrakoplova, spremembo v zadnjem trenutku pa vnesti v dokumentacijo o masi in ravnotežju. Največja dovoljena sprememba števila potnikov ali tovora, ki je še sprejemljiva kot sprememba v zadnjem trenutku, mora biti navedena v operativnem priročniku. Če se to število preseže, je treba pripraviti novo dokumentacijo o masi in ravnotežju.
- (b) Računalniško podprti sistemi Če se dokumentacija o masi in ravnotežju pripravlja po računalniško podprtih sistemih za maso in ravnotežje, mora operator preveriti celovitost izhodnih podatkov. Vzpostaviti mora sistem, da preveri, ali se spremembe njegovih vhodnih podatkov pravilno vključijo v sistem in ali sistem pravilno in neprekinjeno deluje, tako da vsaj vsakih šest mesecev preveri izhodne podatke.
- (c) Sistemi za maso in ravnotežje na letalu. Če želi operator na letalu uporabljati računalniško podprt sistem za maso in ravnotežje kot prvi vir odpremljanja, mu mora to odobriti Organ.
- (d) Podatkovna zveza. Če se dokumentacija o masi in ravnotežju na letala pošilja prek podatkovne zveze, mora biti na letališču na voljo en izvod dokončne dokumentacije o masi in ravnotežju, kot jo je potrdil vodja zrakoplova.
-

PODDEL K

INSTRUMENTI IN OPREMA

OPS 1.630

Splošni uvod

- (a) Operator zagotovi, da se let ne začne, če instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v skladu s tem poddelom, niso:
1. bili odobreni, razen kot je navedeno v pododstavku (c), in vgrajeni v skladu z zahtevami, ki se zanje uporabljajo, vključno z najnižjim standardom zmogljivosti ter operativnimi zahtevami in zahtevami za plovnost, in
 2. če ne delujejo za vrsto operacije, ki se izvaja, razen kot predvideva MEL (glej OPS 1.030).
- (b) Minimalni standardi zmogljivosti instrumentov in opreme so predpisani v veljavnih uredbah o evropskih tehničnih standardih (ETSO), kot so naštetih v veljavnih specifikacijah k uredbam o evropskih tehničnih standardih (CS-TSO), razen če operativni predpisi ali predpisi o plovnosti ne zahtevajo drugih standardov zmogljivosti. Instrumenti in oprema, ki na dan začetka izvajanja OPS izpolnjujejo druge tehnične zahteve za obliko in zmogljivost in ne specifikacij ETSO, se lahko še naprej uporabljajo ali vgrajujejo, razen če niso v tem poddelu predpisane dodatne zahteve. Za že odobrene instrumente in opremo ni treba, da izpolnjujejo revidirani ETSO ali revidirano specifikacijo, ki ni ETSO, razen če ni predpisana retroaktivna zahteva.
- (c) Naslednjih predmetov ni treba odobriti kot opremo:
1. varovalke iz OPS 1.635;
 2. električne svetilke iz OPS 1.640(a)(4);
 3. točen časomer iz OPS 1.650(b) in 1.652(b);
 4. držalo za karte iz OPS 1.652(n);
 5. komplet za prvo pomoč iz OPS 1.745;
 6. komplet za nujno medicinsko pomoč iz OPS 1.755;
 7. megafoni iz OPS 1.810;
 8. oprema za preživetje in pirotehnična oprema za signaliziranje iz OPS 1.835(a) in (c) in
 9. sidra in oprema za privez, sidranje ali manevriranje vodnih in amfibijskih letal na vodni površini iz OPS 1.840.
 10. otroške zadrževalne naprave iz OPS 1.730(a)(3).
- (d) Če naj bi opremo uporabljal en član letalske posadke na svojem mestu med letom, mora biti postavljena tako, da jo lahko uporabi s svojega mesta. Če se zahteva, da en kos opreme uporablja več članov letalske posadke, mora biti postavljena tako, da je pripravljena za uporabo na katerem koli mestu, na katerem se zahteva njena uporaba.
- (e) Tisti instrumenti, ki jih uporablja kateri koli član letalske posadke, morajo biti razporejeni tako, da član letalske posadke lahko vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odklonom iz položaja in vidne črte, ki ju ponavadi zavzame pri pogledu naprej v smeri poti leta. Če se v letalu, ki ga upravlja letalska posadka z več kot enim članom, zahteva en instrument, mora biti ta postavljen tako, da je viden z vseh mest letalske posadke, ki se uporabljajo.

OPS 1.635

Zaščitne naprave električnega kroga

Operator ne uporablja letala, na katerem se uporabljajo varovalke, če ni na voljo rezervnih varovalk za uporabo med letom, katerih število znaša vsaj 10 % števila varovalk za vsako nazivno moč motorja ali tri za vsako nazivno moč motorja, kar je več.

OPS 1.640

Operativne luči letala

Operator ne uporablja letala, če ni opremljeno:

- (a) za lete podnevi:
1. s sistemom luči proti trčenju;
 2. razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema letala za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno operacijo letala;
 3. razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema letala za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike, in
 4. električno svetilko za vsakega zahtevanega člana posadke, ki je članom posadke zlahka dosegljiva, ko sedijo na svojem določenem mestu.
- (b) za lete ponoči, poleg opreme iz predhodnega odstavka (a):
1. navigacijskimi/pozicijskimi lučmi in
 2. dvema pristajalnima žarometoma, ali enim žarometom, ki ima dve ločeno napajani svetilni nitki, in
 3. lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če gre za vodno ali amfibijsko letalo.

OPS 1.645

Brisalniki vetrobranskega stekla

Operator ne uporablja letala z največjo dovoljeno vzletno maso nad 5 700 kg, če ni na vsakem pilotskem mestu opremljeno z brisalnikom vetrobranskega stekla ali enakovrednim sredstvom, ki ob padavinah ohranja čist predel vetrobranskega stekla.

OPS 1.650

Operacije po pravilih VFR podnevi – Instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezana oprema

Operator ne uporablja letala podnevi v skladu z vizualnimi pravili letenja (VFR), če ni opremljeno z instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezano opremo, in, kjer je ustrezno, pod pogoji iz naslednjih pododstavkov:

- (a) z magnetnim kompasom;
- (b) točnim časomerom, ki kaže čas v urah, minutah in sekundah;
- (c) občutljivim tlačnim višinomerom, umerjenim v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali v hektopaskalih/milibarih, nastavljenim na vsak barometrični tlak, na katerega se bo med letom verjetno naravnal;
- (d) kazalnikom hitrosti, umerjenim v vozlih;
- (e) kazalnik vertikalne hitrosti;

- (f) kontrolnik zavoja in zdrsa, ali koordinator zanosa, ki vključuje indikator zdrsa;
- (g) umetnim horizontom;
- (h) stabiliziranim smernim kazalnikom in
- (i) napravo, ki v pilotski kabini kaže temperaturo zunanjega zraka in je umerjena v stopinjah Celzija;
- (j) za lete, ki ne trajajo več kot 60 minut, katerih vzlet in pristanek potekata na istem letališču in ki se ne oddaljijo več kot 50 nm od tega letališča, se instrumenti iz predhodnih pododstavkov (f), (g) in (h) in pododstavkov (k)(4), (k)(5) in (k)(6) spodaj lahko nadomestijo s kontrolnikom letenja ali koordinatorjem zavoja, ki vključuje kazalnik drsenja, ali z obojim, umetnim horizontom in kazalnikom drsenja;
- (k) če se zahtevata dva pilota, morajo biti na mestu drugega pilota naslednji ločeni instrumenti:
 - 1. občutljiv tlačni višinomer, umerjen v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali v hektopaskalih/milibarih, nastavljen na vsak barometrični tlak, na katerega se bo med letom verjetno naravnal;
 - 2. kazalnik hitrosti, umerjenim v vozlih;
 - 3. kazalnik vertikalne hitrosti;
 - 4. kontrolnik zavoja in zdrsa ali koordinator zanosa, ki vključuje indikator zdrsa;
 - 5. umetni horizont in
 - 6. stabiliziran smerni kazalnik;
- (l) vsak sistem za prikaz hitrosti mora biti opremljen z ogrevano Pitotovo cevjo ali enakovrednim sredstvom za preprečevanje napak pri delovanju zaradi kondenzacije ali zaledenitve za:
 - 1. letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9;
 - 2. letala, ki so se prvič uporabila z individualnim spričevalom o plovnosti 1. aprila 1999 ali kasneje;
- (m) če se zahtevajo podvojeni instrumenti, zahteva obsega ločene prikazovalnike za vsakega pilota in ločene izbiralnike ali drugo s tem povezano opremo, če je ustrezno;
- (n) vsa letala morajo biti opremljena s sredstvi, ki pokažejo, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in
- (o) vsa letala z omejitvami stisljivosti, ki jih zahtevani kazalniki hitrosti sicer ne prikažejo, morajo biti na vsakem pilotovem mestu opremljena s kazalnikom Machovega števila;
- (p) operator ne izvaja operacij po pravilih VFR podnevi, če letalo ni opremljeno s slušalkami in mikrofonom na palici ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke, ki opravlja svoje delo v pilotski kabini.

OPS 1.652

Operacije po pravilih IFR ali leti ponoči – Instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezana oprema

Operator ne uporablja letala v skladu s pravili instrumentalnega letenja (IFR) ali ponoči, če ni opremljeno z instrumenti za letenje in navigacijo ter z njimi povezano opremo, in, kjer je ustrezno, pod pogoji iz naslednjih pododstavkov:

- (a) z magnetnim kompasom;
- (b) s točnim časomerom, ki kaže čas v urah, minutah in sekundah;
- (c) dvema občutljivima tlačnima višinomeroma, umerjenima v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali v hektopaskalih/milibarih, nastavljiva na vsak barometrični tlak, na katerega se bosta med letom verjetno naravnala. Višinomera morata imeti številčne bobenčke ali enakovreden prikaz;

- (d) s sistemom za prikaz hitrosti z ogrevano Pitotovo cevjo ali enakovrednim sredstvom za preprečevanje napak pri delovanju zaradi kondenzacije ali zaledenitve, vključno s prikazom opozorila pri okvari Pitotovega grelca. Zahteva za prikaz opozorila pri okvari Pitotovega grelca se ne uporablja za letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 9 ali manj ali največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj in individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 1. aprilom 1998;
- (e) kazalnikom vertikalne hitrosti;
- (f) kontrolnikom letenja;
- (g) umetnim horizontom;
- (h) stabiliziranim smernim kazalnikom;
- (i) napravo, ki v pilotski kabini kaže temperaturo zunanjega zraka in je umerjena v stopinjah celzija, in
- (j) dvema samostojnima sistemoma statičnega tlaka, razen za propelerska letala z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, za katera sta dovoljena en sistem statičnega tlaka in en nadomestni vir statičnega tlaka;
- (k) če se zahtevata dva pilota, morajo biti na mestu drugega pilota naslednji ločeni instrumenti:
1. občutljiv tlačni višinomer, umerjen v čevljih, z nastavitvijo na pomožni skali, umerjeno v hektopaskalih/milibarjih, nastavljen na vsak barometrični tlak, na katerega se bo med letom verjetno naravnal, in ki je lahko eden od dveh zahtevanih višinomerov v predhodnem pododstavku (c). Višinomera morata imeti številčne bobenčke ali enakovreden prikaz;
 2. s sistemom za prikaz hitrosti z ogrevano Pitotovo cevjo ali enakovrednim sredstvom za preprečevanje napak pri delovanju zaradi kondenzacije ali zaledenitve, vključno s prikazom opozorila pri okvari Pitotovega grelca. Zahteva za prikaz opozorila pri okvari Pitotovega grelca se ne uporablja za letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 9 ali manj ali največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj in individualnim spričevalom o plovnosti, izdanim pred 1. aprilom 1998;
 3. kazalnik vertikalne hitrosti;
 4. kontrolnik letenja;
 5. umetni horizont in
 6. stabiliziran smerni kazalnik;
- (l) letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9 morajo biti opremljena z dodatnim pomožnim umetnim horizontom, ki se lahko uporabi na katerem koli pilotovem mestu, in ki:
1. se med običajnim delovanjem neprekinjeno napaja, pri popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije pa se napaja iz vira, ki ni odvisen od običajnega sistema za pridobivanje električne energije;
 2. zagotavlja zanesljivo delovanje najmanj 30 minut po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije, ob upoštevanju drugih obremenitev za preskrbo z električno energijo v sili in operativnih postopkov;
 3. deluje neodvisno od vseh drugih sistemov za prikaz položaja;
 4. po popolnem izpadu običajnega sistema za pridobivanje električne energije deluje samodejno in
 5. je v vseh fazah operacije ustrezno osvetljen, razen za letala z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, ki so bila registrirana v državi članici že 1. aprila 1995 in so opremljena s pomožnim umetnim horizontom na levi strani instrumentne plošče;
- (m) pri upoštevanju predhodnega pododstavka (l) mora biti letalski posadki popolnoma jasno, kdaj se pomožni umetni horizont iz navedenega pododstavka uporablja z zasilno energijo. Če ima pomožni umetni horizont svojo preskrbo z električno energijo, mora biti ta med uporabo prikazana na instrumentu ali na instrumentni plošči;
- (n) držalo za letalske karte mora biti na mestu, na katerem se lahko berejo karte in ki se za nočne operacije lahko osvetli;

- (o) če je pomožni instrumentalni sistem za prikaz položaja certificiran v skladu s CS 25.1303(b)(4) ali enakovrednimi zahtevami, se kontrolniki letenja lahko nadomestijo s kazalniki drsenja;
- (p) če se zahtevajo podvojeni instrumenti, zahteva obsega ločene prikazovalnike za vsakega pilota in ločene izbiralnike ali drugo s tem povezano opremo, če je ustrezno;
- (q) vsa letala morajo biti opremljena s sredstvi, ki pokažejo, kdaj zahtevani instrumenti za letenje niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in
- (r) vsa letala z omejitvami stisljivosti, ki jih zahtevani kazalniki hitrosti sicer ne prikažejo, morajo biti na vsakem pilotovem mestu opremljena s kazalnikom Machovega števila;
- (s) operator ne izvaja operacij po pravilih IFR ali nočnih letov, če letalo ni opremljeno s slušalkami in mikrofonom na palici ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke, ki opravlja svoje delo v pilotski kabini, in gumbom za oddajanje na volanu vsakega zahtevanega pilota.

OPS 1.655

Dodatna oprema za operacij z enim pilotom po pravilih IFR ali ponoči

Operator ne izvaja operacij z enim pilotom po pravilih IFR, če letalo ni opremljeno z avtopilotom, ki zadrži vsaj položaj in kurz letenja.

OPS 1.660

Sistem za opozarjanje na višino

- (a) Operator ne uporablja turbopropelerskih letal z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9 ali turboreaktivnih letal, če niso opremljena s sistemom za opozarjanje, ki lahko:
 - 1. letalsko posadko opozori na približevanje vnaprej določeni višini in
 - 2. letalsko posadko vsaj z enim zvočnim signalom opozori, če letalo skrene nad ali pod vnaprej določeno višino;

kar pa ne velja za letala z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9 ter individualnim spričevalom o plovnosti, prvič izdanim pred 1. aprilom 1972, ki so bila v državi članici registrirana že pred 1. aprilom 1995.

OPS 1.665

Sistem opozarjanja na bližino zemlje in sistem opozarjanja na teren

- (a) Operator ne uporablja turbinskega letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9, če ni opremljeno s sistemom opozarjanja na bližino zemlje, ki vključuje funkcijo opozarjanja na predvidljive nevarnosti terena (sistem opozarjanja na relief – TAWS).
- (b) Sistem opozarjanja na bližino terena mora letalsko posadko samodejno z zvočnimi signali, ki so lahko dopolnjeni z vidnimi, pravočasno in opazno opozoriti na potrebo po zmanjšanju vertikalne hitrosti, bližino zemlje, izgubo višine po vzletu ali neuspelem priletu, nepravilno konfiguracijo za pristanek in odmik od drsne strmine navzdol.
- (c) Sistem opozarjanja na teren mora z vizualnimi in zvočnimi signali ter zaslonom za opozarjanje na teren letalsko posadko pravočasno opozoriti, da prepreči kontrolirano letenje v teren, in zagotavljajoč vnaprej usmerjeno zmogljivost in mejo terena nad ovirami.

OPS 1.668

Sistem za izogibanje trčenj v zraku

Operator ne uporablja turbinskega letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, če ni opremljeno s sistemom za izogibanje trčenj v zraku, ki ustreza vsaj zmogljivostni ravni ACAS II.

OPS 1.670

Letalski vremenski radar

- (a) Operator ne uporablja:
1. letala s kabino pod tlakom ali
 2. letala, ki nimajo kabine pod tlakom in ima največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg, ali
 3. letala, ki nimajo kabine pod tlakom in ima največje dovoljeno število potnikov nad 9, če ni opremljeno z letalskim vremenskim radarjem, če se takšno letalo uporablja ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških pogojih na območjih, kjer se vzdolž zračne poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske pogoje, za katere velja, da jih letalski vremenski radar lahko zazna.
- (b) Pri propelerskih letalih s kabino pod tlakom z največjo potrjeno vzletno maso do 5 700 kg in največjim dovoljenim številom potniških sedežev 9 se letalski vremenski radar lahko nadomesti z drugo opremo, ki lahko zazna nevihte in druge potencialno nevarne vremenske pogoje, za katere velja, da jih letalski vremenski radar lahko zazna, kar pa mora odobriti Organ.

OPS 1.675

Oprema za operacije v pogojih zaledenitve

- (a) Operator ne uporablja letala v predvidenih ali dejanskih pogojih zaledenitve, če ni certificirano in opremljeno za uporabo v pogojih zaledenitve.
- (b) Operator ne uporablja letala v predvidenih ali dejanskih pogojih zaledenitve ponoči, če ni opremljeno s sredstvi za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve. Vsaka uporabljena osvetlitev mora biti takšna, da ne povzroča bleščanja ali odsevanja, ki bi člane posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

OPS 1.680

Oprema za zaznavanje kozmičnega sevanja

- (a) Operator ne uporablja letala nad 15 000 m (49 000 ft), razen če:
1. Je opremljeno z instrumentom za neprekinjeno merjenje in prikazovanje prejete stopnje odmerka skupnega kozmičnega sevanja (tj. skupnega ionizirajočega in nevtronskega sevanja, ki je galaktičnega in sončnega izvora) in skupnega odmerka na vsakem letu, ali
 2. Je na letalu nameščen sistem za jemanje vzorcev sevanj na tri mesece, ki je sprejemljiv za organ.

OPS 1.685

Interfonski sistem za letalsko posadko

Operator ne uporablja letala, za katerega se zahteva letalska posadka z več kot enim članom, če to ni opremljeno z interfonskim sistemom za letalsko posadko, ki vključuje slušalke in mikrofone, ki ne smejo biti ročni, uporabljajo pa jih vsi člani letalske posadke.

OPS 1.690

Interfonski sistem za člane posadke

- (a) Operator ne uporablja letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 15 000 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, če ni opremljeno z interfonskim sistemom za člane posadke, kar pa ne velja za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 1. aprilom 1965 in so bila registrirana v državi članici že pred 1. aprilom 1995.
- (b) Interfonski sistem za člane posadke iz tega odstavka:
1. se mora uporabljati neodvisno od sistema za obveščanje potnikov, kar pa ne velja za daljinske upravjalnike, slušalke, mikrofone, izbirna stikala in signalne naprave;
 2. zagotavljati mora sredstvo za dvosmerno komunikacijo med pilotsko kabino in:
 - (i) vsemi potniškimi prostori;
 - (ii) vsemi kuhinjami, ki niso v nadstropju za potnike, in
 - (iii) vsemi oddaljenimi prostori za posadko, ki niso v nadstropju za potnike in niso lahko dostopni iz prostora za potnike;
 3. mora biti zlahka dosegljiv za uporabo z vseh mest za zahtevano letalsko posadko v pilotski kabini;
 4. mora biti zlahka dosegljiv za uporabo na mestih za zahtevane člane kabinskega osebja, ki so blizu vsakega posameznega izhoda ali para izhodov v sili v nadstropju;
 5. mora imeti sistem opozarjanja, ki vključuje zvočne ali vizualne signale, namenjen uporabi članov letalske posadke za opozarjanje kabinskega osebja in uporabi članov kabinskega osebja za opozarjanje letalske posadke;
 6. imeti mora sredstvo, na podlagi katerega prejemnik klica lahko ugotovi, ali gre za običajen klic ali za klic v sili, in
 7. na zemlji mora zagotavljati sredstvo dvosmerne komunikacije med osebjem na zemlji in vsaj dvema članoma letalske posadke.

OPS 1.695

Sistem za obveščanje potnikov

- (a) Operator ne uporablja letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, če nima vgrajenega sistema za obveščanje potnikov.
- (b) Sistem za obveščanje potnikov iz tega odstavka se mora:
1. uporabljati neodvisno od interfonskih sistemov, kar pa ne velja za daljinske upravjalnike, slušalke, mikrofone, izbirna stikala in signalne naprave;
 2. mora biti zlahka dosegljiv za takojšnjo uporabo z vsakega mesta za zahtevane člane letalske posadke;
 3. za vsak zahtevan izhod v sili za potnike v nadstropju, v neposredni bližini katerega je sedež za kabinsko osebje, mora imeti mikrofona, ki je na njem sedečemu članu kabinskega osebja zlahka dosegljiv; en mikrofona se lahko uporablja za več kot en izhod, če bližina izhodov omogoča nepodprto ustno komunikacijo med sedečimi člani kabinskega osebja;
 4. v 10 sekundah mora biti pripravljen za uporabo članov kabinskega osebja na vseh tistih mestih v prostoru, s katerih je njegova uporaba dosegljiva, in
 5. mora biti slišen in razumljiv na vseh potniških sedežih, v toaletnih prostorih ter na sedežih in delovnih mestih kabinskega osebja.

OPS 1.700

Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 1

- (a) Operator ne uporablja letala, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. aprila 1998 ali kasneje, ki:
1. je večmotorno turbinsko letalo z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9 ali
 2. največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg,
- če ni opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, ki ob upoštevanju časovne skale beleži:
- (i) govorno sporazumevanje, ki se oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema po radiu;
 - (ii) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonom na palici in masknih mikrofonom v uporabi;
 - (iii) govorno sporazumevanje članov letalske posadke v pilotski kabini po letalskem interfonskem sistemu;
 - (iv) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih pripomočkov, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik, in
 - (v) govorno sporazumevanje članov letalske posadke v pilotski kabini po sistemu za obveščanje potnikov, če je vgrajen.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora biti zmožen shraniti informacije, zabeležene vsaj v zadnjih dveh urah njegove uporabe, kar pa ne velja za letala z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, pri katerih se ta čas skrajša na 30 minut.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora samodejno začeti beleženje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in beleženje nadaljevati do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo. Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora poleg tega, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začeti beleženje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljevati do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora imeti napravo, ki pomaga pri lociranju tega zapisovalnika v vodi.

OPS 1.705

Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 2

- (a) Operator ne uporablja večmotornega turbinskega letala, za katerega je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 1990 ali kasneje do vključno 31. marca 1998, z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj in največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9, če ni opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, ki beleži:
1. govorno sporazumevanje, ki se oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema po radiu;
 2. zvočno okolje pilotske kabine, vključno (po možnosti brez prekinitev) z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonom na palici in masknih mikrofonom v uporabi;
 3. govorno sporazumevanje članov letalske posadke v pilotski kabini po letalskem interfonskem sistemu;
 4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih pripomočkov, ki se pošljejo v slušalke ali speaker, in
 5. govorno sporazumevanje članov letalske posadke v pilotski kabini po sistemu za obveščanje potnikov, če je vgrajen.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora biti zmožen shraniti informacije, zabeležene vsaj v zadnjih 30 minutah njegove uporabe.

- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora začeti beleženje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljevati do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo. Poleg tega mora zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začeti beleženje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred letom in ga nadaljevati do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora imeti napravo, ki pomaga pri lociranju tega zapisovalnika v vodi.

OPS 1.710

Zapisovalniki zvoka v pilotski kabini – 3

- (a) Operator ne uporablja letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg, s posamičnim spričevalom o plovnosti prvič izdanim pred 1. aprilom 1998, če ni opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, ki beleži:
 - 1. zvočna sporočila, oddana iz pilotske kabine ali prejeta vanjo, preko radia;
 - 2. zvočno okolje pilotske kabine;
 - 3. zvočna sporočila članov letalske posadke v pilotski kabini, ki uporabljajo interfonski sistem v letalu;
 - 4. glasovne ali zvočne signale, ki identificirajo navigacijska sredstva ali priletne pripomočke, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik, in
 - 5. zvočna sporočila članov letalske posadke v pilotski kabini po sistemu za obveščanje potnikov, če je vgrajen.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora biti zmožen shraniti informacije, zabeležene vsaj v zadnjih 30 minutah njegovega delovanja.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora začeti snemanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljevati do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini mora imeti napravo, ki pomaga pri lociranju tega zapisovalnika v vodi.

OPS 1.715

Zapisovalniki podatkov o letu – 1

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.715)

- (a) Operator ne uporablja letala, za katero je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. aprila 1998 ali kasneje, ki:
 - 1. je večmotorno turbinsko letalo z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9 ali
 - 2. največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg,če ni opremljeno z zapisovalnikom podatkov o letu, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov, in če ni na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik podatkov o letu mora biti zmožen shraniti podatke, zabeležene vsaj v zadnjih 25 urah njegovega delovanja, kar pa ne velja za letala z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj, za katera se ta čas lahko skrajša na 10 ur.
- (c) Zapisovalnik podatkov o letu mora v določenih časovnih presledkih zabeležiti:
 - 1. parametre iz tabel A1 ali A2 iz Dodatka 1 k OPS 1.715, kot je ustrezno;
 - 2. za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg dodatne parametre iz tabele B iz Dodatka 1 k OPS 1.715;

3. za letala iz predhodnega pododstavka (a) mora zapisovalnik podatkov o letu beležiti vse namenske parametre, ki se nanašajo na nove ali edinstvene konstrukcijske ali operativne značilnosti letala, kot jih določi Organ med certificiranjem tipa ali dopolnitvijo certifikacije tipa, in
 4. za letala, opremljena s sistemom elektronskega prikazovanja, parametre iz tabele C iz Dodatka 1 k OPS 1.715, razen za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano ped 20. avgustom 2002, pri katerih parametrov, za katera:
 - (i) ni na voljo senzorja ali
 - (ii) zahtevajo spremembo sistema ali opreme na letalu za pridobivanje podatkov ali
 - (iii) so signali nezdružljivi z sistemom zapisovanja,ni treba zapisovati, če je to sprejemljivo za Organ.
- (d) Iz virov na letalu je treba pridobiti podatke, ki omogočajo točno korelacijo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (e) Zapisovalnik podatkov o letu mora samodejno začeti beleženje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno prenehati, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (f) Zapisovalnik podatkov o letu mora imeti napravo, ki pomaga pri lociranju tega zapisovalnika v vodi.
- (g) Za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano v času od 1. aprila 1998 do vključno 1. aprila 2001, Organ lahko odobri, da jim ni treba izpolnjevati zahtev iz OPS 1.715(c), če:
1. se skladnosti z OPS 1.715(c) ne more doseči brez obsežne spremembe sistemov in opreme letala, razen sistema zapisovalnika podatkov o letu, in
 2. je letalo v skladu z OPS 1.720(c), razen da parametra 15b iz tabele A iz Dodatka 1 k OPS 1.720 ni treba beležiti.

OPS 1.720

Zapisovalniki podatkov o letu – 2

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.720)

- (a) Operator ne uporablja letala, za katero je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano v času od 1. junija 1990 do vključno 31. marca 1998, z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg, če ni opremljeno z zapisovalnikom podatkov o letu, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov, in če ni na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik podatkov o letu mora biti zmožen shraniti informacije, zabeležene vsaj v zadnjih 25 urah njegovega delovanja.
- (c) Zapisovalnik podatkov o letu mora v določenih časovnih presledkih zabeležiti:
1. parametre iz tabele A iz Dodatka 1 k OPS 1.720 in
 2. za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg dodatne parametre iz tabele B iz Dodatka 1 k OPS 1.720.
- (d) Če je sprejemljivo za Organ, za letala z največjo potrjeno vzletno maso 27 000 kg ali manj parametrov 14 in 15b iz tabele A iz Dodatka 1 k OPS 1.720 ni treba zabeležiti, če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev:
1. senzor ni takoj na voljo;
 2. sistem za zapisovanje podatkov o letu nima zadostne kapacitete;
 3. zahteva se sprememba opreme za generiranje podatkov.

- (e) Če je sprejemljivo za Organ, za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg ni treba zabeležiti naslednjih parametrov: parametrov 15b iz tabele A iz Dodatka 1 k OPS 1.720 in 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 in 31 iz tabele B iz Dodatka 1, če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev:
1. senzor ni takoj na voljo;
 2. sistem za zapisovanje podatkov o letu nima zadostne kapacitete;
 3. zahteva se sprememba opreme za generiranje podatkov;
 4. za navigacijske podatke (izbira frekvence NAV, razdalja DME, zemljepisna širina, zemljepisna dolžina, hitrost glede na zemljo in zanos) signali niso na voljo v digitalni obliki.
- (f) Posameznih parametrov, ki se lahko dobijo z izračunom iz drugih zabeleženih parametrov, ni treba beležiti, če je to sprejemljivo za Organ.
- (g) Iz virov na letalu je treba pridobiti podatke, ki omogočajo točno korelacijo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (h) Zapisovalnik podatkov o letu mora začeti beleženje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga prenehati, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (i) Zapisovalnik podatkov o letu mora imeti napravo, ki pomaga pri lociranju tega zapisovalnika v vodi.

OPS 1.725

Zapisovalniki podatkov o letu – 3

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.725)

- (a) Operator ne uporablja turbinskega letala, za katero je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 1. junijem 1990, z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg, če ni opremljeno z zapisovalnikom podatkov o letu, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov, in če ni na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik podatkov o letu mora biti zmožen shraniti informacije, zabeležene vsaj v zadnjih 25 urah njegovega delovanja.
- (c) Zapisovalnik podatkov o letu mora v določenih časovnih presledkih beležiti:
1. Parametre iz tabele A iz Dodatka 1 k OPS 1.725.
 2. Za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan po 30. septembru 1969, dodatne parametre od 6 do 15b iz tabele B iz Dodatka 1 k OPS 1.725 iz tega odstavka. Če je sprejemljivo za Organ, naslednjih parametrov ni treba beležiti: parametrov 13, 14 in 15b iz tabele B iz Dodatka 1 k OPS 1.725, če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev:
 - (i) senzor ni takoj na voljo;
 - (ii) sistem za zapisovanje podatkov o letu nima zadostne kapacitete;
 - (iii) zahteva se sprememba opreme za generiranje podatkov, in
 3. Če ima sistem za zapisovanje podatkov o letu zadostno kapaciteto, senzor takoj na voljo in se ne zahteva sprememba opreme za pridobivanje podatkov:
 - (i) za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 1989 ali kasneje, z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg, vendar pod 27 000 kg, parametre 6 do 15b iz tabele B iz Dodatka 1 k OPS 1.725, in
 - (ii) za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 1987 ali kasneje, z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg, druge parametre iz tabele B iz Dodatka 1 k OPS 1.725.

- (d) Posameznih parametrov, ki se lahko dobijo z izračunom iz drugih zabeleženih parametrov, ni treba beležiti, če je to sprejemljivo za Organ.
- (e) Iz virov na letalu je treba pridobiti podatke, ki omogočajo točno korelacijo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (f) Zapisovalnik podatkov o letu mora začeti beleženje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga prenehati, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (g) Zapisovalnik podatkov o letu mora imeti napravo, ki pomaga pri lociranju tega zapisovalnika v vodi.

OPS 1.727

Kombinirani zapisovalnik

- (a) Zahteve za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik podatkov o letu se lahko izpolnijo z:
 - 1. enim kombiniranim zapisovalnikom, če mora biti letalo opremljeno samo z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ali zapisovalnikom podatkov o letu, ali
 - 2. enim kombiniranim zapisovalnikom, če mora biti letalo z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu, ali
 - 3. dvema kombiniranim zapisovalnikoma, če mora biti letalo z največjo vzletno maso nad 5 700 kg opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.
- (b) Kombinirani zapisovalnik je zapisovalnik podatkov o letu, ki beleži:
 - 1. celotno govorno sporazumevanje in zvočno okolje v skladu z zahtevami iz ustreznega odstavka o zapisovalniku zvoka v pilotski kabini, in
 - 2. vse parametre v skladu z zahtevami iz ustreznega odstavka o zapisovalniku podatkov o letu, z enakimi specifikacijami, ki jih zahtevata navedena odstavka.

OPS 1.730

Sedeži, sedežni varnostni pasovi in jermenje ter otroške zadrževalne naprave

- (a) Operator ne uporablja letala, če ni opremljeno:
 - 1. s sedeži ali ležišči za vse osebe, stare dve leti ali več;
 - 2. z varnostnim pasom z diagonalnim ramenskim pasom ali brez njega, ali jermenjem za uporabo na vsakem potniškem sedežu za vse potnike, stare dve leti ali več;
 - 3. z otroško zadrževalno napravo, sprejemljivo za Organ, za vsakega dojenčka;
 - 4. razen kot je predvideno v spodnjem pododstavku (c), z varnostnim pasom z ramenskim jermenom za vse sedeže letalske posadke in za vse sedeže poleg pilotovega sedeža z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži telo tistega, ki je z njo pripet;
 - 5. razen kot je predvideno v pododstavku (c) spodaj, z varnostnim pasom z ramenskim jermenom za vse sedeže kabinskega osebja in sedeže opazovalcev. Ta zahteva ne preprečuje, da bi člani kabinskega osebja, ki presegajo zahtevano število kabinskega osebja, uporabljali potniške sedeže, in
 - 6. s sedeži za člane kabinskega osebja poleg zahtevanih izhodov v sili v nadstropju ali na sprejemljivih drugih mestih, če bi bila evakuacija potnikov v sili izboljšana, če bi člani kabinskega osebja sedeli drugje. Takšni sedeži so lahko obrnjeni naprej ali nazaj in zasukani do 15° glede na vzdolžno os letala.
- (b) Vsi varnostni pasovi z ramenskim jermenom morajo imeti enotočkovno odpenjanje.

- (c) Varnostni pasovi z diagonalnim ramenskim pasom za letala z največjo potrjeno vzletno maso največ 5 700 kg ali varnostni pas za letala z največjo potrjeno vzletno maso največ 2 730 kg se lahko dovolijo namesto varnostnih pasov z ramenskim jermenom, če ni za to praktičnih razlogov.

OPS 1.731

Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Operator ne uporablja letala, na katerem vsi potniški sedeži niso vidni iz pilotske kabine, če ni opremljeno z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

OPS 1.735

Notranja vrata in zavesa

Operator ne uporablja letala, če nima vgrajene naslednje opreme:

- (a) na letalu z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, vrat med prostorom za potnike in pilotsko kabino z oznako ‚samo za posadko‘ in mehanizmom za zaklepanje, ki potnikom preprečuje njihovo odpiranje brez dovoljenja člana letalske posadke;
- (b) mehanizma za odpiranje posameznih vrat, ki ločuje prostor za potnike od drugih prostorov, kjer so zasilni izhodi. Mehanizem za odpiranje mora biti zlahka dostopen;
- (c) če je treba iti na poti s katerega koli potniškega sedeža do katerega koli izhoda v sili skozi vrata ali zaveso, ki ločujeta potniško kabino od drugih prostorov, morajo imeti vrata ali zavesa mehanizem, ki jih zadrži v odprtem položaju;
- (d) oznak na vseh notranjih vratih ali v bližini zaves, skozi katera se pride do zasilnih izhodov za potnike, ki označuje, da morajo biti med vzletom in pristankom varno odprta, in
- (e) sredstva za vsakega člana posadke, s katerim odpre katera koli vrata, ki so ponavadi dostopna potnikom in ki jih potniki lahko zaklenejo.

OPS 1.745

Kompleti za prvo pomoč

- (a) Operator ne uporablja letala, če ni opremljeno s kompleti za prvo pomoč, ki so takoj dostopni za uporabo, v skladu z naslednjo preglednico:

Število vgrajenih potniških sedežev	Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč
0 do 99	1
100 do 199	2
200 do 299	3
300 in več	4

- (b) Operator zagotovi, da se kompleti za prvo pomoč:
- redno pregledujejo, da se v možnem obsegu potrdi, da se vsebina hrani v stanju, potrebnem za njeno predvideno uporabo, in
 - redno dopolnjujejo v skladu z navodili z njihovih oznak ali kot zahtevajo okoliščine.

OPS 1.755

Komplet za nujno medicinsko pomoč

- (a) Operator ne uporablja letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 30, če ni opremljeno s kompletom za nujno medicinsko pomoč, če je katera koli točka na njegovi zračni poti več kot 60 minut letenja (pri običajni povtovalni hitrosti) oddaljena od letališča, na katerem se lahko pričakuje, da bo na voljo strokovna medicinska pomoč.
- (b) Vodja zrakoplova zagotovi, da dajejo zdravila samo usposobljeni zdravniki, medicinske sestre ali podobno usposobljeno osebje.
- (c) Pogoji za prevoz
 - 1. Komplet za nujno medicinsko pomoč mora biti zaščiten proti prahu in vlagi in se prevažata pod varovalnimi pogoji, po možnosti v pilotski kabini, in
 - 2. operator zagotovi, da se kompleti za nujno medicinsko pomoč:
 - (i) redno pregledujejo, da se v možnem obsegu potrdi, da se vsebina hrani v stanju, potrebnem za njeno predvideno uporabo, in
 - (ii) redno dopolnjujejo v skladu z navodili z njihovih oznak ali kot zahtevajo okoliščine.

OPS 1.760

Kisik za prvo pomoč

- (a) Operator ne uporablja letala s kabino pod tlakom na višinah nad 25 000 ft, kadar se zahteva prisotnost člana kabinškega osebja, če ni opremljeno z zalogo nerazredčenega kisika za potnike, ki bi po znižanju tlaka v potniški kabini iz fizioloških razlogov lahko zahtevali kisik. Količina kisika se izračuna na podlagi povprečnega pretoka vsaj treh litrov pri standardni temperaturi, tlaku in vlagi (pogoji STPD)/minuto/osebo in mora zadostovati za preostali del leta po znižanju tlaka v kabini, ko je višina kabine nad 8 000 ft, vendar ne več kot 15 000 ft, vsaj za 2 odstotka potnikov na letalu, nikakor pa ne za manj kot eno osebo. Na voljo mora biti zadostno število razdelilnih enot, nikakor jih ne sme biti manj kot dve, z mehanizmom, ki kabinskemu osebju omogoči uporabo zaloge. Razdelilne enote so lahko prenosne.
- (b) Količina kisika za prvo pomoč, ki se zahteva za določeno operacijo, se določi na podlagi tlačnih višin kabine in trajanja leta, v skladu z operativnimi postopki, določenimi za posamezen let in zračno pot.
- (c) Razpoložljiva kisikova oprema mora ustvariti masni pretok do vsakega uporabnika, ki znaša vsaj štiri litre na minuto pri pogojih STPD. Lahko ima napravo za zmanjšanje pretoka, vendar ne na manj kot dva litra na minuto pri pogojih STPD, na kateri koli višini.

OPS 1.770

Dodatni kisik – Letala s kabino pod tlakom

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.770)

- (a) Splošno
 - 1. Operator ne uporablja letala s kabino pod tlakom na tlačnih višinah nad 10 000 ft, če na njem ni dodatne kisikove opreme, s katero se lahko shrani in razdeli zaloge kisika, ki jih zahteva ta odstavek.
 - 2. Količina zahtevanega dodatnega kisika se določi na podlagi tlačne višine kabine, trajanja leta in predpostavke, da bo prišlo do okvare sistema za uravnavanje tlaka v kabini na višini ali točki leta, ki sta s stališča potrebe po kisiku najbolj kritični, in da se bo letalo po okvari spustilo v skladu s postopki za ravnanje v sili iz letalskega priročnika letala na varno višino predvidene zračne poti, ki bo omogočila nadaljnji varen let in pristanek.

3. Po okvari sistema za uravnavanje tlaka v kabini se šteje tlačna višina kabine za enako tlačni višini letala, razen če se Organu dokaže, da nobena verjetna okvara kabine ali sistema za uravnavanje tlaka ne bo povzročila izenačevanje tlačne višine kabine s tlačno višino letala. V takih okoliščinah se lahko ta dokazana največja tlačna višina kabine uporabi kot podlaga za določitev zaloge kisika.
- (b) Zahteve za kisikovo opremo in oskrbo s kisikom
1. Člani letalske posadke
- (i) Vsak član letalske posadke, ki opravlja svoje delo v pilotski kabini, se oskrbi z dodatnim kisikom v skladu z Dodatkom 1. Če se vse osebe, ki sedijo na sedežih v pilotski kabini, oskrbujejo iz vira oskrbe s kisikom za letalsko posadko, se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za člane letalske posadke, na delovnem mestu v pilotski kabini. Osebe, ki sedijo na sedežih v pilotski kabini in se ne oskrbujejo s kisikom iz vira za letalsko posadko, se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za potnike.
- (ii) Člani letalske posadke, ki niso zajeti v predhodnem pododstavku (b)(1)(i), se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za potnike.
- (iii) Kisikove maske morajo biti na takšnem mestu, da jih člani letalske posadke zlahka dosežejo s svojega dodeljenega delovnega mesta.
- (iv) Kisikove maske, namenjene uporabi članom letalske posadke v letalih s kabino pod tlakom, ki letijo nad 25 000 ft, morajo biti takšne vrste, da se lahko hitro nadenejo.
2. Člani kabinskega osebja, dodatni člani posadke in potniki
- (i) Člani kabinskega osebja in potniki se oskrbijo z dodatnim kisikom v skladu z Dodatkom 1, razen kadar se uporablja spodnji pododstavek (v). Člani kabinskega osebja, ki so na letalu poleg najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja, in dodatni člani posadke se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za potnike.
- (ii) Na letalih, namenjenih za uporabo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, je treba zagotoviti zadostno število rezervnih dovodov in mask in/ali zadostno število prenosnih kisikovih enot z maskami, ki jih uporabljajo vsi zahtevani člani kabinskega osebja. Rezervi dovodi in/ali prenosne kisikove enote morajo biti enakomerno porazdeljene po potniški kabini, da se zagotovi takojšnja razpoložljivost kisika za vsakega zahtevanega člana kabinskega osebja, ne glede na to, kje se nahaja v trenutku okvare sistema za uravnavanje tlaka v kabini.
- (iii) Na letalih, namenjenih za uporabo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, je treba zagotoviti razdelilno enoto povezano s sestavom za oskrbo s kisikom, ki so vsakomur na letalu zlahka dosegljivi, ne glede na to, kje sedi. Skupno število razdelilnih enot in dovodov mora presegati število sedežev vsaj za 10 %. Dodatne enote morajo biti enakomerno porazdeljene po vsej potniški kabini.
- (iv) Na letalih, ki so namenjena za uporabo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali ki se v štirih minutah ne morejo varno spustiti na 13 000 ft, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 9. novembra 1998 ali kasneje, je treba zagotoviti kisikovo opremo, ki se samodejno aktivira in je zlahka dosegljiva vsakomur na letalu, ne glede na to, kje sedi. Skupno število razdelilnih enot in dovodov mora presegati število sedežev vsaj za 10 %. Dodatne enote morajo biti enakomerno porazdeljene po vsej potniški kabini.
- (v) Zahteve glede oskrbe s kisikom iz Dodatka 1 za letala, ki niso certificirana za lete nad 25 000 ft, se lahko zmanjšajo na celoten čas letenja pri tlačnih višinah v kabini med 10 000 ft in 13 000 ft za vse zahtevane člane kabinskega osebja in za vsaj 10 % potnikov, če se letalo lahko na kateri koli točki predvidene zračne poti v štirih minutah varno spusti na tlačno višino v kabini 13 000 ft.

OPS 1.775

Dodatni kisik – Letala, kjer kabina ni pod tlakom

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.775)

(a) Splošno

1. Operator ne uporablja letala, kjer kabina ni pod tlakom, na višinah nad 10 000 ft, če na njem ni dodatne kisikove opreme, ki lahko shrani in razdeli zahtevane zaloge kisika.

2. Količina dodatnega kisika za zahtevano oskrbo na določeni operaciji se določi na podlagi višin letenja in trajanja leta v skladu z operativnimi postopki iz operativnega priročnika za posamezne operacije in predvidenimi zračnimi potmi ter postopki v sili iz operativnega priročnika.
 3. Na letalu, predvidenemu za uporabo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, je treba zagotoviti opremo, ki lahko shrani in razdeli zahtevane zaloge kisika.
- (b) Zahteve za oskrbo s kisikom
1. Člani letalske posadke. Vsak član letalske posadke, ki opravlja svoje delo v pilotski kabini, se oskrbi z dodatnim kisikom v skladu z Dodatkom 1. Če se vse osebe, ki sedijo na sedežih v pilotski kabini, oskrbujejo iz vira oskrbe s kisikom za letalsko posadko, se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za člane letalske posadke, na delovnem mestu v pilotski kabini.
 2. Člani kabinskega osebja, dodatni člani posadke in potniki. Člani kabinskega osebja in potniki se oskrbijo z dodatnim kisikom v skladu z Dodatkom 1. Člani kabinskega osebja, ki so na letalu poleg najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja, in dodatni člani posadke se pri določitvi oskrbe s kisikom štejejo za potnike.

OPS 1.780

Zaščitna oprema za dihanje za posadko

- (a) Operator ne uporablja letala s kabino pod tlakom niti letala, kjer kabina ni pod tlakom, z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, če:
1. nima opreme, ki varuje oči, nosu in ust vseh članov letalske posadke na delovnem mestu v pilotski kabini in najmanj 15 minut zagotavlja kisik. Zaščitna oprema za dihanje (PBE) se lahko oskrbuje z dodatnim kisikom, ki se zahteva z OPS 1.770(b)(1) ali OPS 1.775(b)(1). Če letalsko posadko sestavlja več kot en član in na letalu ni nobenega člana kabinskega osebja, je treba poleg tega na letalu imeti prenosni PBE, ki varuje oči, nos in usta enega člana letalske posadke in zagotavlja dihalni plin za najmanj 15 minut, in
 2. nima dovolj prenosnih PBE, ki varujejo oči, nos in usta vsem zahtevanim članom kabinskega osebja in zagotavljajo dihalni plin za najmanj 15 minut.
- (b) Oprema PBE, namenjena za uporabo letalske posadke, mora biti na priročnem mestu v pilotski kabini in zlahka dosegljiva za takojšno uporabo zahtevanih članov letalske posadke na njihovih dodeljenih delovnih mestih.
- (c) Oprema PBE, predvidena za uporabo kabinskega osebja, mora biti vgrajena v bližini posameznih delovnih mest za zahtevane člane kabinskega osebja.
- (d) Poleg tega je treba zlahka dosegljivo prenosno opremo PBE zagotoviti in postaviti na mesta, kjer so ročni gasilski aparati, zahtevani v OPS 1.790(c) in (d), ali v njihovo neposredno bližino, razen če je gasilski aparat postavljen v prostoru za tovor, ko je treba opremo PBE postaviti zunaj njega, vendar v neposredni bližini vhoda v ta prostor.
- (e) Uporaba opreme PBE ne sme preprečevati komunikacije, kadar se zahteva v skladu z OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 in OPS 1.850.

OPS 1.790

Ročni gasilni aparati

Operator ne uporablja letala, če na njem ni ročnih gasilnih aparatov za uporabo v prostorih za posadko, potnike in, kjer je ustrezno, tovor in v kuhinjah v skladu z naslednjim:

- (a) vrsta in kakovost sredstva za gašenje mora ustrezati vrsti požarov, ki se lahko pripetijo v prostoru, kjer se predvideva uporaba določenega gasilnega aparata, v prostorih za osebje pa mora čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov;

- (b) najmanj en ročni gasilni aparat, ki kot sredstvo za gašenje vsebuje halon 1211 (bromoklorodifluoro-metan; CBrClF₂) ali enakovredno sredstvo mora biti na priročnem mestu v pilotski kabini, namenjen za uporabo letalske posadke;
- (c) najmanj en ročni gasilni aparat mora biti v vsaki kuhinji, ki ni na glavnem krovu za potnike, ali iz nje zlahka dosegljiv;
- (d) najmanj en zlahka dosegljiv ročni gasilni aparat mora biti na voljo za uporabo v vsakem prostoru za tovor ali prtljago razreda A ali B in v vsakem prostoru za tovor razreda E, ki je med letom dostopen članom posadke, in
- (e) najmanj naslednje število ročnih gasilnih aparatov mora biti na priročnem mestu v prostoru oziroma prostorih za potnike:

Največje dovoljeno število potniških sedežev	Število gasilnih aparatov
7 do 30	1
31 do 60	2
61 do 200	3
201 do 300	4
301 do 400	5
401 do 500	6
501 do 600	7
601 ali več	8

Če se zahtevata dva ali več gasilnih aparatov, morajo biti ti enakomerno porazdeljeni v prostoru za potnike.

- (f) Najmanj eden od zahtevanih gasilnih aparatov v prostoru za potnike na letalu z največjim dovoljenim številom potniških sedežev najmanj 31 in največ 60 in najmanj dva gasilna aparata v prostoru za potnike na letalu z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 61 ali več morajo kot sredstvo za gašenje vsebovati halon 1211 (bromoklorodifluorometan CBrClF₂) ali enakovredno sredstvo.

OPS 1.795

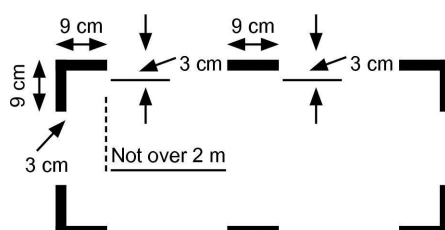
Sekire in lomilke

- (a) Operator ne uporablja letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9, če ni opremljeno z najmanj eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini. Če znaša največje dovoljeno število potniških sedežev več kot 200, mora imeti letalo dodatno sekiro ali lomilko, nameščeno v kuhinji, ki je najbolj zadaj v letalu, ali v njeni bližini.
- (b) Potniki ne smejo videti sekir in lomilk, nameščenih v potniški kabini.

OPS 1.800

Označitev točk prodora

Če ima letalo predele trupa, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, operator zagotovi, da se ti predeli označijo v skladu s spodaj navedenimi zahtevami. Oznake morajo biti rdeče ali rumene, po potrebi obrobljene z belo, da se ločijo od ozadja. Če so kotne oznake več kot dva metra narazen, se vnesejo vmesne črte z dimenzijami 9 cm × 3 cm, tako da sosednje oznake niso več kot dva metra narazen.



OPS 1.805

Sredstva za evakuacijo v sili

- (a) Operator ne uporablja letala z višinami praga pri evakuaciji potnikov:
1. ki so več kot 1,83 metra (6 čevljev) nad tlemi, ko je letalo na tleh in podvozje letala izvlečeno ali
 2. ki bi bile več kot 1,83 metra (6 čevljev) nad tlemi po sesedanju ali neuspelem izvlečenju ene ali več nog podvozja letala, in za katerega je bila prvič oddana vloga za certificiranje tipa 1. aprila 2000 ali kasneje,
- če nima pri vsakem izhodu, za katerega se uporabljata pododstavka 1 in 2, na voljo opreme ali naprav, ki v sili potnikom in posadki omogočijo varen sestop na tla.
- (b) Takšne opreme in naprav ni treba zagotoviti pri izhodiščih nad krili, če je označeno mesto na letalski konstrukciji, kjer se konča pot reševanja, manj kot 1,83 metra (6 čevljev) od tal, ko je letalo na tleh, podvozje izvlečeno, zakrilca pa v položaju za vzlet ali pristanež; izbere se položaj zakrilc, ki je višje nad tlemi.
- (c) Na letalih, ki morajo imeti za letalsko posadko poseben izhod v sili in:
1. pri katerih je najnižja točka izhoda v sili pri izvlečenem podvozju več kot 1,83 metra (6 čevljev) nad tlemi ali
 2. za katera je bila vloga za certificiranje tipa prvič oddana 1. aprila 2000 ali kasneje in bi bila več kot 1,83 metra (6 čevljev) nad tlemi po sesedanju ali neuspelem izvlečenju ene ali več nog podvozja letala,
- mora biti naprava, ki v sili pomaga vsem članom letalske posadke pri varnem spuščanju na tla.

OPS 1.810

Megafoni

- (a) Operator ne uporablja letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 60, na katerem je eden ali več potnikov, če ni opremljeno s prenosnimi baterijskimi megafoni, ki so med evakuacijo v sili članom posadke zlahka dosegljivi za uporabo, v skladu z naslednjo tabelo:
1. Za vsako nadstropje za potnike:

Število potniških sedežev	Število zahtevanih megafonov
61 do 99	1
100 ali več	2
 2. Za letala, ki imajo več nadstropij za potnike, se v vseh primerih, ko znaša skupno število potniških sedežev več kot 60, zahteva najmanj en megafon.

OPS 1.815

Razsvetljava v sili

- (a) Operator ne uporablja potniškega letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9, če nima sistema razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije, ki omogoča evakuacijo letala. Sistem razsvetljave v sili mora vključevati:
1. za letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19:
 - (i) vire splošne osvetlitve potniške kabine;
 - (ii) notranjo razsvetljava za predele izhodov v sili v višini tal in
 - (iii) osvetljene oznake izhodov v sili in znakov za določitev mesta nahajanja;

- (iv) za letala, za katera je bila oddana vloga za certifikacijo tipa ali enakovredna vloga pred 1. majem 1972, kadar letijo ponoči, zunanjo razsvetljavo v sili pri vseh izhodih v sili nad krili in izhodih, na katerih se zahteva naprava za pomoč pri spuščanju;
 - (v) za letala, za katera je bila vloga za certificiranje tipa ali enakovredna vloga oddana 1. maja 1972 ali kasneje, kadar letijo ponoči, zunanja razsvetljava v sili pri vseh izhodih v sili za potnike;
 - (vi) za letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 1958 ali kasneje, sistem za označitev poti pobega v bližini tal v prostoru oziroma prostorih za potnike.
2. Za letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 19 ali manj, ki so certificirana v skladu s certifikacijskimi specifikacijami iz CS-25 ali CS-23:
- (i) vire splošne osvetlitve potniške kabine;
 - (ii) notranjo razsvetljavo za predele izhodov v sili in
 - (iii) osvetljene oznake izhodov v sili in znakov za določitev mesta nahajanja;
3. Za letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 19 ali manj, ki niso certificirana v skladu s certifikacijskimi specifikacijami iz CS-25 ali CS-23, vire splošne osvetlitve potniške kabine.
- (b) Operator ne uporablja ponoči potniškega letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev 9 ali manj, če nima vira splošne osvetlitve potniške kabine, ki pomaga pri evakuaciji iz letala. Sistem lahko uporablja kupolaste luči ali druge vire osvetlitve, s katerimi je letalo že opremljeno in ki delujejo tudi po izključitvi akumulatorja letala.

OPS 1.820

Samodejni oddajnik signala na kraju nesreče

- (a) Operator ne uporablja letala, odobrenega za prevoz več kot 19 potnikov, razen če je opremljeno vsaj z:
- 1. enim samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT) ali dvema ELT kakršnega koli tipa ali
 - 2. dvema ELT, od katerega je eden samodejen za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008.
- (b) Operator ne uporablja letala, odobrenega za prevoz 19 potnikov ali manj, razen če je opremljeno vsaj z:
- 1. enim ELT kakršnega koli tipa ali
 - 2. enim samodejnim ELT za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008;
- (c) Operator zagotovi, da vsi ELT, nameščeni zaradi izpolnjevanja zgornjih zahtev, delujejo v skladu z zadevnimi določbami ICAO Priloge 10, zvezek III.

OPS 1.825

Rešilni jopiči

- (a) Kopenska letala. Operator ne uporablja kopenskega letala:
- 1. za let nad vodo in na razdalji več kot 50 navtičnih milj od obale; niti
 - 2. za vzletanje ali pristajanje na letališču, na katerem sta vzletna ali priletna pot speljani nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do pristanka v sili na vodi,

če ni opremljeno z rešilnimi jopiči z lučmi za lociranje preživelih za vse osebe na njem. Vsi rešilni jopiči morajo biti zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča. Rešilni jopiči za dojenčke se lahko nadomestijo z drugimi odobrenimi napihljivimi napravami, opremljenimi z lučjo za lociranje preživelih.

- (b) Vodna in amfibijska letala. Operator ne uporablja vodnega ali amfibijskega letala na vodi, če ni opremljeno z rešilnimi jopiči z lučmi za lociranje preživelih za vse osebe na njem. Vsi rešilni jopiči morajo biti zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča. Rešilni jopiči za dojenčke se lahko nadomestijo z drugimi odobrenimi napihljivimi napravami, opremljenimi z lučjo za lociranje preživelih.

OPS 1.830

Rešilni čolni in naprave ELT, ki opozarjajo na preživele, za podaljšane lete nad vodo

- (a) Pri letih nad vodo operator ne uporablja letala v takšni razdalji od kopnega, primernega za pristanek v sili, ki presega:
1. 120 minut pri potovalni hitrosti ali 400 navtičnih milj, kar je manj, za letala, ki lahko nadaljujejo let do letališča pri okvari ključne pogonske enote ali enot na kateri koli točki vzdolž zračne poti ali načrtovanih preusmeritev, ali
 2. 30 minut pri potovalni hitrosti ali 100 navtičnih milj, kar je manj, za vsa druga letala,
- če nima na krovu opreme iz pododstavkov (b) in (c) spodaj.
- (b) Zadostno število rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na letalu. Če niso zagotovljeni dodatni čolni z dovolj veliko zmogljivostjo, mora število plovcev in količina sedežev, ki je večje od nominalne zmogljivosti čolnov, omogočati namestitve vsem potnikom na letalu v primeru izgube enega od čolnov z največjo nominalno zmogljivostjo. Rešilni čolni morajo biti opremljeni z:
1. lučjo za lociranje preživelih in
 2. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu, in
- (c) vsaj dva oddajnika signala na mestu nesreče (ELT (S)) za preživele, ki lahko oddajata na frekvencah za nevarnost, predpisanih z ICAO Prilogo 10, zvezek V, poglavje 2.

OPS 1.835

Oprema za preživetje

Operator ne uporablja letala nad območji, kjer bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, če ni opremljeno z naslednjim:

- (a) s signalno opremo za oddajanje pirotehničnih signalov v sili iz ICAO, Priloga 2;
- (b) vsaj z enim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT (S)) za preživele, ki oddaja na frekvencah za klic v sili iz ICAO, Priloga 10, zvezek V, poglavje 2, in
- (c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu,

razen da na letalu ni treba imeti opreme iz pododstavka (c), če letalo:

1. ostane v takšni razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje ni posebej zahtevno, ki ustreza:
 - (i) 120 minutam potovalne hitrosti z enim nedelujočim motorjem za letala, ki lahko pri okvari ključne pogonske enote ali enot na kateri koli točki zračne poti ali načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do letališča, ali
 - (ii) 30 minutam pri potovalni hitrosti za vsa druga letala, ali
2. za letala, certificirana v skladu s certifikacijskimi specifikacijami iz CS-25 ali enakovrednimi zahtevami, če se oddaljijo od območja, primernega za pristanek v sili, največ 90 minut letenja s potovalno hitrostjo.

OPS 1.840

Vodna in amfibijska letala – Razna oprema

- (a) Operator ne uporablja na vodi vodnega ali amfibijskega letala, če ni opremljeno s:
1. sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje in manevriranje letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem, in
 2. opremo za oddajanje zvočnih signalov iz Mednarodnih predpisov za preprečevanje trkov na morju, kjer je to možno.
-

Dodatek 1 k OPS 1.715

Zapisovalniki podatkov o letu – 1 – Seznam parametrov, ki jih je treba beležiti

Tabela A1 – Letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg

Opomba: Številka v levem stolpcu pomeni serijsko številko iz dokumenta EUROCAE ED55

št.	PARAMETER
1	ČAS
2	TLAČNA VIŠINA
3	INDICIRANA HITROST
4	SMER LETA (HEADING)
5	NORMALNI POSPEŠEK
6	POLOŽAJ GLEDE NA PREČNO OS (PITCH ATTITUDE)
7	POLOŽAJ GLEDE NA VZDOLŽNO OS (ROLL ATTITUDE)
8	ROČNA NASTAVITEV RADIJSKE FREKVENCE
9	POGONSKA MOČ/POTISK ZA VSAK MOTOR IN POLOŽAJ ROČICE ZA NASTAVITEV MOČI/POTISKA, ČE JE PRIMERNO
10	POLOŽAJ ZAKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
12	STATUS POVRATNEGA POTISKA
13	POLOŽAJ AERODINAMIČNE ZAVORE IN/ALI NASTAVITEV
14	ABSOLUTNA ALI ZUNANJA TEMPERATURA OZRAČJA
15	AVTOPILOT, AVTOMATSKA NASTAVITEV MOČI IN AFCS NAČIN IN STATUS DELOVANJA
16	VZDOLŽNI POSPEŠEK
17	BOČNI POSPEŠEK

Tabela A2 – Letala z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj

Opomba: Številka v levem stolpcu pomeni serijsko številko iz dokumenta EUROCAE ED55

št.	PARAMETER
1	ČAS
2	TLAČNA VIŠINA
3	INDICIRANA HITROST
4	SMER LETA (HEADING)
5	NORMALNI POSPEŠEK
6	POLOŽAJ GLEDE NA PREČNO OS (PITCH ATTITUDE)
7	POLOŽAJ GLEDE NA VZDOLŽNO OS (ROLL ATTITUDE)
8	ROČNA NASTAVITEV RADIJSKE FREKVENCE
9	POGONSKA MOČ/POTISK ZA VSAK MOTOR IN POLOŽAJ ROČICE ZA NASTAVITEV MOČI/POTISKA, ČE JE PRIMERNO
10	POLOŽAJ ZAKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
12	STATUS POVRATNEGA POTISKA
13	POLOŽAJ AERODINAMIČNE ZAVORE IN/ALI NASTAVITEV
14	ABSOLUTNA ALI ZUNANJA TEMPERATURA OZRAČJA
15	AVTOPILOT/AVTOMATSKA NASTAVITEV MOČI (STATUS DELOVANJA)
16	VPADNI KOT (ČE JE NA VOLJO PRIMEREN SENZOR)
17	VZDOLŽNI POSPEŠEK

Tabela B – Dodatni parametri za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg

Opomba: Številka v levem stolpcu pomeni serijsko številko iz dokumenta EUROCAE ED55

št.	PARAMETER
18	OSNOVNO KRMARJENJE LETALA – POLOŽAJ KRMILNE POVRŠINE IN/ALI PILOTOV INPUT (PREČNA, VZDOLŽNA IN NAVPIČNA OS)
19	POLOŽAJ VIŠINSKEGA TRIMERJA
20	RADIJSKA VIŠINA
21	VERTIKALNO ODPSTAPANJE OD SNOPA (ILS DRŠNA POT ALI MLS VIŠINA)
22	HORIZONTALNO ODPSTAPANJE OD SNOPA (ILS VODENJE PO SMERI ALI MLS AZIMUT)
23	PRELET OZNAČEVALNIKA
24	OPOZORILA
25	PRIDRŽANO (PRIPOROČENA JE IZBIRA FREKVENCE NAVIGACIJSKEGA SPREJEMNIKA)
26	PRIDRŽANO (PRIPOROČENA JE DME RAZDALJA)
27	STATUS MIKROSTIKALA NA PODVOZJU ALI STATUS ZEMLJA/ZRAK
28	SISTEM OPOZARJANJA NA BLIŽINO TAL
29	VPADNI KOT
30	OPOZARJANJE NA ZNIŽAN TLAK (MOČ HIDRAVLIČNEGA IN PNEVMATSKEGA SISTEMA)
31	HITROST GLEDE NA ZEMLJO
32	PODVOZJE ALI POLOŽAJ SELEKTORJA PODVOZJA

Tabela C – Letala, opremljena s sistemi elektronskih prikazovalnikov

Opomba: Številka v srednjem stolpcu pomeni serijsko številko iz dokumenta EUROCAE ED55, tabela A1.5

št.	št.	PARAMETER
33	6	IZBRANA BAROMETRSKA NASTAVITEV (ZA POSAMEZNO PILOTSKO MESTO)
34	7	IZBRANA VIŠINA
35	8	IZBRANA HITROST
36	9	IZBRANO MACHOVO ŠTEVILO
37	10	IZBRANA VERTIKALNA HITROST
38	11	IZBRANA SMER LETA (HEADING)
39	12	IZBRANA POT LETA (FLIGHT PATH)
40	13	IZBRANA VIŠINA ODLOČITVE
41	14	EFIS OBLIKA PRIKAZOVANJA
42	15	MULTI-FUNKCIJSKA (MOTOR/OPOZARJANJE) OBLIKA PRIKAZOVANJA

Dodatek 1 k OPS 1.720

Zapisovalniki podatkov o letu – 2 – Seznam parametrov, ki jih je treba beležiti**Tabela A – Letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg**

Št.	PARAMETER
1	ČAS
2	TLAČNA VIŠINA
3	INDICIRANA HITROST
4	SMER LETA (HEADING)
5	NORMALNI POSPEŠEK
6	POLOŽAJ GLEDE NA PREČNO OS (PITCH ATTITUDE)
7	POLOŽAJ GLEDE NA VZDOLŽNO OS (ROLL ATTITUDE)
8	ROČNA NASTAVITEV RADIJSKE FREKVENCE, RAZEN ČE JE NA VOLJO ALTERNATIVNI NAČIN ISTOČASNEGA FDR IN CVR ZAPISOVANJA
9	MOČ ZA VSAK MOTOR
10	POLOŽAJ ZAKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
12	STATUS POVRATNEGA POTISKA (SAMO ZA TURBOREAKTIVNA LETALA)
13	POLOŽAJ AERODINAMIČNE ZAVORE IN/ALI NASTAVITEV
14	ABSOLUTNA ALI ZUNANJA TEMPERATURA OZRAČJA
15a	AVTOPILOT – STATUS UPORABE
15b	NAČIN DELOVANJA AVTOPILOTA, AVTOMATSKE NASTAVITVE MOČI IN AFCS NAČIN IN STATUS DELOVANJA

Tabela B – Dodatni parametri za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg

Št.	PARAMETER
16	VZDOLŽNI POSPEŠEK
17	BOČNI POSPEŠEK
18	OSNOVNO KRMARJENJE LETALA – POLOŽAJ KRMILNE POVRŠINE IN/ALI PILOTOV INPUT (PREČNA, VZDOLŽNA IN NAVPIČNA OS)
19	POLOŽAJ VIŠINSKEGA TRIMERJA
20	RADIJSKA VIŠINA
21	ODSTOPANJE OD DRSNE POTI
22	ODSTOPANJE OD VODENJA PO SMERI
23	PRELET OZNAČEVALNIKA
24	GLAVNA OPOZORILA
25	NAV 1 IN NAV 2 IZBIRA FREKVENCE
26	DME 1 IN DME 2 RAZDALJA
27	STATUS MIKROSTIKALA NA PODVOZJU
28	SISTEM OPOZARJANJA NA BLIŽINO TAL
29	VPADNI KOT
30	POSAMEZNI HIDRAVLIČNI SISTEM (ZNIŽANJE TLAKA)
31	NAVIGACIJSKI PODATKI
32	PODVOZJE ALI POLOŽAJ SELEKTORJA PODVOZJA

Dodatek 1 k OPS 1.725

Zapisovalniki podatkov o letu – 3 – Seznam parametrov, ki jih je treba beležiti

Tabela A – Letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg

Št.	PARAMETER
1	ČAS
2	TLAČNA VIŠINA
3	INDICIRANA HITROST
4	SMER LETA (HEADING)
5	NORMALNI POSPEŠEK

Tabela B – Dodatni parametri za letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 27 000 kg

Št.	PARAMETER
6	POLOŽAJ GLEDE NA PREČNO OS (PITCH ATTITUDE)
7	POLOŽAJ GLEDE NA VZDOLŽNO OS (ROLL ATTITUDE)
8	ROČNA NASTAVITEV RADIJSKE FREKVENCE, RAZEN ČE JE NA VOLJO ALTERNATIVNI NAČIN ISTOČASNEGA FDR IN CVR ZAPISOVANJA
9	MOČ ZA VSAK MOTOR
10	POLOŽAJ ZAKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILC ALI NASTAVITEV V PILOTSKI KABINI
12	STATUS POV RATNEGA POTISKA (SAMO ZA TURBOREAKTIVNA LETALA)
13	POLOŽAJ AERODINAMIČNE ZAVORE IN/ALI NASTAVITEV
14	ABSOLUTNA ALI ZUNANJA TEMPERATURA OZRAČJA
15a	AVTOPILOT – STATUS UPORABE
15b	NAČIN DELOVANJA AVTOPILOTA, AVTOMATSKE NASTAVITVE MOČI IN AFCS NAČIN IN STATUS DELOVANJA
16	VZDOLŽNI POSPEŠEK
17	BOČNI POSPEŠEK
18	OSNOVNO KR MARJENJE LETALA – POLOŽAJ KRMILNE POVRŠINE IN/ALI PILOTOV INPUT (PREČNA, VZDOLŽNA IN NAVPIČNA OS)
19	POLOŽAJ VIŠINSKEGA TRIMERJA
20	RADIJSKA VIŠINA
21	ODSTOPANJE OD DRSNE POTI
22	ODSTOPANJE OD VODENJA PO SMERI
23	PRELET OZNAČEVALNIKA
24	GLAVNA OPOZORILA
25	NAV 1 IN NAV 2 IZBIRA FREKVENCE
26	DME 1 IN DME 2 RAZDALJA
27	STATUS MIKROSTIKALA NA PODVOZJU
28	SISTEM OPOZARJANJA NA BLIŽINO TAL
29	VPADNI KOT
30	POSAMEZNI HIDRAVLIČNI SISTEM (ZNIŽANJE TLAKA)
31	NAVIGACIJSKI PODATKI (ZEMLJEPISNA ŠIRINA IN DOLŽINA, HITROST GLEDE NA ZEMLJO IN KOT ZANOSA)
32	PODVOZJE ALI POLOŽAJ SELEKTORJA PODVOZJA

Dodatek 1 k OPS 1.770

Kisik – Minimalne zahteve za dodatni kisik v letalih pod tlakom med spuščanjem v sili in po njem

Tabela 1

(a)	(b)
OSKRBA ZA:	TRAJANJE LETA IN TLAČNA VIŠINA KABINE
1. Vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 13 000 ft, in ves čas leta, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 13 000 ft po prvih 30 minutah na teh višinah, v nobenem primeru pa ne manj kot: (i) 30 minut za letala, ki imajo dovoljenje za let na višinah, ki ne presegajo 25 000 ft (<i>opomba 2</i>) (ii) 2 uri za letala, ki imajo dovoljenje za let na višinah nad 25 000 ft (<i>opomba 3</i>).
2. Vse zahtevane člane kabinskega osebja	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 13 000 ft, vendar ne manj kot 30 minut (<i>opomba 2</i>), ter ves čas leta, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 13 000 ft po prvih 30 minutah na teh višinah.
3. 100 % potnikov (<i>opomba 5</i>)	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina presega 15 000 ft, vendar v nobenem primeru manj kot 10 minut (<i>opomba 4</i>).
4. 30 % potnikov (<i>opomba 5</i>)	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 14 000 ft, ne presega pa 15 000 ft.
5. 10 % potnikov (<i>opomba 5</i>)	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 14 000 ft po prvih 30 minutah na teh višinah.

Opomba 1: Zagotovljena zaloga mora upoštevati tlačno višino v kabini in profil spuščanja zadevnih zračnih poti.

Opomba 2: Zahtevana minimalna zaloga ustreza količini kisika, ki se potrebuje za stalno hitrost spuščanja z največje certificirane operativne višine letala na 10 000 ft v desetih minutah, čemur sledi 20 minut letenja na višini 10 000 ft.

Opomba 3: Zahtevana minimalna zaloga ustreza količini kisika, ki se potrebuje za stalno hitrost spuščanja z največje certificirane operativne višine letala na 10 000 ft v desetih minutah, čemur sledi 110 minut letenja na 10 000 ft. Pri določitvi zahtevane zaloge se lahko upošteva kisik iz OPS 1.780(a)(1).

Opomba 4: Zahtevana minimalna zaloga ustreza količini kisika, ki se potrebuje za stalno hitrost spuščanja z največje certificirane operativne višine letala na 15 000 ft v desetih minutah.

Opomba 5: V tej tabeli pomeni izraz ‚potniki‘ potnike, ki so dejansko na letalu, vključno z dojenčki.

Dodatek 1 k OPS 1.775

Dodatni kisik za letala, kjer kabina ni pod tlakom

Tabela 1

(a)	(b)
OSKRBA ZA:	TRAJANJE LETA IN TLAČNA VIŠINA KABINE
1. Vse, ki zasedajo sedeže v pilotski kabini in so na svojem delovnem mestu	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 10 000 ft.
2. Vse zahtevane člane kabinskega osebja	Ves čas trajanja leta, ko tlačna višina kabine presega 13 000 ft in za vsako obdobje, daljše od 30 minut, kadar tlačna višina kabine presega 10 000 ft, ne presega pa 13 000 ft.
3. 100 % potnikov (<i>glej opombo</i>)	Ves čas trajanja leta na tlačnih višinah nad 13 000 ft.
4. 10 % potnikov (<i>glej opombo</i>)	Ves čas trajanja leta po 30 minutah na tlačnih višinah, ki presegajo 10 000 ft, ne presegajo pa 13 000 ft.

Opomba: V tej tabeli pomeni izraz ‚potniki‘ potnike, ki so dejansko na letalu, vključno z dojenčki, mlajšimi od dveh let.

PODDEL L

KOMUNIKACIJSKA IN NAVIGACIJSKA OPREMA

OPS 1.845

Splošni uvod

- (a) Operator zagotovi, da se let ne začne, če komunikacijska in navigacijska oprema iz tega pododstavka:
1. nista bili odobreni in vgrajeni v skladu z zahtevami, ki se zanju uporabljajo, vključno z najnižjim standardom zmogljivosti ter operativnimi zahtevami in zahtevami za plovnost;
 2. nista bili vgrajeni tako, da odpoved katere koli posamezne enote, ki se zahteva za komunikacijo ali navigacijo ali oboje, ne povzroči odpovedi preostale enote, zahtevane za komunikacijo ali navigacijo;
 3. nista v operativnem stanju za vrsto operacije, ki se izvaja, razen v primerih, navedenih v MEL (velja OPS 1.030), in
 4. ni tako postavljena, kadar je namenjena uporabi enega člana letalske posadke med letom, da jo ta lahko uporabi na svojem delovnem mestu. Če se zahteva, da en kos opreme uporablja več članov letalske posadke, mora biti postavljena tako, da je pripravljena za uporabo na katerem koli mestu, na katerem se zahteva njena uporaba.
- (b) Minimalni standardi zmogljivosti komunikacijske in navigacijske opreme so predpisani v veljavnih uredbah o evropskih tehničnih standardih (ETSO), kot so naštetih v veljavnih specifikacijah za uredbe o evropskih tehničnih standardih (CS-TSO), razen če operativni predpisi ali predpisi o plovnosti ne zahtevajo drugih standardov zmogljivosti. Komunikacijska in navigacijska oprema, ki je bila na dan začetka izvajanja OPS v skladu z drugimi specifikacijami za obliko in zmogljivost in ne s specifikacijami ETSO, se lahko še naprej uporablja ali vgrajuje, razen če niso v tem poddelu predpisane dodatne zahteve. Za komunikacijsko in navigacijsko opremo, ki je bila že odobrena, se ne zahteva, da je v skladu z revidiranim ETSO ali revidirano specifikacijo, ki ni ETSO, razen če ni zanjo predpisana retroaktivna zahteva.

OPS 1.850

Radijska oprema

- (a) Operator ne uporablja letala, če ni opremljeno z radijsko opremo, ki ustreza vrsti izvajane operacije.
- (b) Če se v skladu s tem poddelom zahtevata dva samostojna radijska sistema (ločeni in kompletni), mora vsak imeti svojo antensko postavitvev, razen pri uporabi trdno podprtih brezžičnih anten ali drugih enakovredno zanesljivih antenskih postavitvev, ko se zahteva samo ena antena.
- (c) Radiokomunikacijska oprema, ki se zahteva za upoštevanje predhodnega pododstavka (a), mora zagotavljati tudi komunikacije na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

OPS 1.855

Plošča za izbiro zvoka

Operator ne uporablja letala po pravilih IFR, če ni opremljeno s ploščo za izbiro zvoka, dostopno vsem zahtevanim članom letalske posadke.

OPS 1.860

Radijska oprema za operacije po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

Operator ne uporablja letala po pravilih VFR na zračnih poteh, na katerih lahko navigacija poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, če ni opremljeno z radio komunikacijsko opremo, ki je v običajnih operativnih pogojih potrebna za izvajanje naslednjega:

- (a) sporazumevanje z ustreznimi zemeljskimi postajami;
- (b) sporazumevanje z ustreznimi objekti kontrole zračnega prometa s katere koli točke nadzorovanega zračnega prostora, v katerem se predvidevajo leti, in
- (c) prejem meteoroloških informacij.

OPS 1.865

Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali po pravilih VFR po zračnih poteh, na katerih se navigacija ne more izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov

- (a) Operator ne uporablja letala po pravilih IFR ali VFR na zračnih poteh, na katerih se navigacija ne more izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, če letalo ni opremljeno z radiokomunikacijsko opremo in radarskim odzivnikom SSR ter navigacijsko opremo v skladu z zahtevami služb zračnega prometa z območja oziroma območij operacij.
- (b) Radijska oprema. Operator zagotovi, da radijska oprema obsega najmanj:
 1. dva samostojna radijska komunikacijska sistema, ki sta v običajnih operativnih pogojih potrebna za sporazumevanje z ustrežno zemeljsko postajo s katere koli točke na zračni poti, vključno s preusmeritvami, in
 2. radarski odzivnik SSR, kot se zahteva za predvideno zračno pot.
- (c) Za operacije na kratkih progah v zračnem prostoru NAT MNPS, ki ne prečkajo Severnega Atlantika, je letalo lahko opremljeno z enim komunikacijskim sistemom velikega dosega (sistem HF) samo, če se nadomestni komunikacijski postopki za zadevni zračni prostor objavijo.
- (d) Navigacijska oprema. Operator zagotovi, da navigacijska oprema:
 1. obsega vsaj:
 - (i) en sprejemni sistem VOR, en sistem ADF, en DME, razen da ni treba postaviti sistema ADF, če se v nobeni fazi predvidenega leta ne zahteva uporaba ADF;
 - (ii) en ILS ali MLS, če se ILS ali MLS zahtevata za navigacijo pri priletu;
 - (iii) en sprejemni sistem označevalnika, če se označevalnik zahteva za navigacijo pri priletu;
 - (iv) območni navigacijski sistem, če se za zračno pot leta zahteva območna navigacija;
 - (v) dodatni sistem DME na kateri koli zračni poti ali njenem delu, če navigacija temelji samo na signalih DME;
 - (vi) dodatni sprejemni sistem VOR na kateri koli zračni poti ali njenem delu, če navigacija temelji samo na signalih VOR;
 - (vii) dodatni sistem ADF na kateri koli zračni poti ali njenem delu, če navigacija temelji samo na signalih NDB, ali
 2. da je v skladu z zahtevano navigacijsko zmogljivostjo (RNP), ki se zahteva za operacijo v zadevnem zračnem prostoru.

- (e) Operator lahko uporablja letalo, ki ni opremljeno z opremo ADF ali navigacijsko opremo iz pododstavkov (c)(1)(vi) in/ali (c)(1)(vii) zgoraj, če je opremljeno z nadomestno opremo, ki jo za predvideno zračno pot leta odobri Organ. Zanesljivost in natančnost nadomestne opreme morata omogočati varno navigacijo na izbrani zračni poti.
- (f) Operator zagotovi, da so komunikacijska oprema VHF, lokalizator ILS in sprejemniki VOR vgrajeni v letalu za uporabo po pravilih IFR in da je bilo zanje potrjeno, da izpolnjujejo zmogljivostne standarde za neobčutljivost na FM.
- (g) Operator zagotovi, da imajo letala, ki izvajajo operacije ETOPS, sredstvo za komunikacijo, s katerim se lahko sporazumeva z ustrežno zemeljsko postajo na običajni višini in na višini, predvideni za izredne razmere. Za zračne poti ETOPS, na katerih so na voljo zmogljivosti za govorno sporazumevanje, se zagotovi govorno sporazumevanje. Za vse operacije ETOPS nad 180 minut je treba namestiti zanesljivo komunikacijsko tehnologijo, temelječo na govornem sporazumevanju ali na podatkovni povezavi. Kjer zmogljivosti za govorno sporazumevanje niso na voljo in kjer govorno sporazumevanje ni mogoče ali je slabe kakovosti, je treba komunikacijo zagotoviti z uporabo nadomestnih sistemov.

OPS 1.866

Radarski odzivnik

- (a) Operator ne uporablja letala, če ni opremljeno z:
 - 1. radarskim odzivnikom, ki javlja tlačno višino, in
 - 2. vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot leta.

OPS 1.870

Dodatna navigacijska oprema za operacije v zračnem prostoru MNPS

- (a) Operator ne uporablja letala v zračnem prostoru MNPS, če ni opremljeno z navigacijsko opremo, ki izpolnjuje minimalne tehnične zahteve za navigacijsko zmogljivost, predpisane v ICAO Dok 7030 v obliki območnih dodatnih postopkov.
- (b) Navigacijska oprema, ki se zahteva v skladu s tem odstavkom, mora biti vidna in uporabna za vsakega pilota, ki sedi na svojem delovnem mestu.
- (c) Za neomejene operacije v zračnem prostoru MNPS mora biti letalo opremljeno z dvema samostojnima navigacijskima sistemoma velikega dosega (LRNS).
- (d) Za operacije v zračnem prostoru MNPS po prijavljenih posebnih zračnih poteh mora biti letalo opremljeno z enim navigacijskim sistemom velikega dosega (LRNS), razen če ni določeno drugače.

OPS 1.872

Oprema za operacije v določenem zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajANJI (RVSM)

- (a) Operator zagotovi, da so letala, ki se uporabljajo v zračnem prostoru RVSM, opremljena z:
 - 1. dvema samostojnima sistemoma za merjenje višine;
 - 2. sistemom za opozarjanje na višino leta;
 - 3. samodejnim sistemom za nadzorovanje višine in
 - 4. sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR) s sistemom za javljanje višine, ki se lahko priključi na sistem za merjenje višine, ki se uporablja za ohranjanje višine.

OPS 1.873

Upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov

- (a) Operator ne uporablja baze navigacijskih podatkov, ki podpira navigacijsko aplikacijo na letalu, kot primarnega sredstva za navigacijo, razen če ima dobavitelj navigacijske podatkovne baze potrdilo ‚Letter of Acceptance‘ (LoA) tipa 2 ali enakovredno.
- (b) Če dobavitelj operatorja nima LoA tipa 2 ali enakovredno, operator ne sme uporabljati proizvodov elektronskih navigacijskih podatkov, razen če je Organ odobril postopke operatorja za zagotovitev, da uporabljeni postopek in dobavljeni proizvodi izpolnjujejo enakovredne standarde celovitosti.
- (c) Operator ne uporablja proizvodov elektronskih navigacijskih podatkov za druge navigacijske aplikacije, razen če je Organ odobril postopke operatorja za zagotovitev, da uporabljeni postopek in dobavljeni proizvodi izpolnjujejo standarde celovitosti, ki so sprejemljivi za predvideno uporabo podatkov.
- (d) Operator nadalje spremlja postopke in proizvode v skladu z zahtevami OPS 1.035.
- (e) Operator izvaja postopke, ki zagotavljajo pravočasno distribucijo in vnos najnovejših in nespremenjenih elektronskih navigacijskih podatkov v vsa letala, ki jih zahtevajo.

PODDEL M

VZDRŽEVANJE LETAL

OPS 1.875

Splošno

- (a) Operator ne uporablja letala, če ga ne vzdržuje in da v ponovno uporabo organizacija, ki je bila ustrezno odobrena/potrjena v skladu z delom 145, kar pa ne velja za preglede pred letom, za katere ni treba, da jih opravi organizacija iz dela 145.
- (b) Zahteve o stalni plovnosti letal, ki morajo biti v skladu z zahtevami za certificiranje operatorjev iz OPS 1.180, so našteje v delu M.

PODDEL N

LETALSKA POSADKA

OPS 1.940

Sestava letalske posadke

(Glej dodatka 1 in 2 k OPS 1.940)

- (a) Operator zagotovi, da:
1. sta sestava letalske posadke in število članov letalske posadke na mestih, določenih za letalsko posadko, v skladu z minimumom iz letalskega priročnika letal (AFM) in da nista manjša od njega;
 2. da letalska posadka vključuje dodatne člane letalske posadke, če to zahteva vrsta operacije, in da se ne zmanjša pod število iz operativnega priročnika;
 3. da imajo vsi člani letalske posadke veljavno licenco, sprejemljivo za Organ, in da so ustrezno usposobljeni in sposobni izvajati naloge, ki se jim dodelijo;
 4. da se določijo postopki, sprejemljivi za Organ, da se prepreči, da bi bilo v posadki preveč neizkušenih članov letalske posadke;
 5. da se enega pilota iz letalske posadke, ki je usposobljen za vodjo zrakoplova v skladu z zahtevami za licenciranje letalskih posadk, imenuje za vodjo zrakoplova, ki lahko zaupa vodenje leta drugemu ustrezno usposobljenemu pilotu, in
 6. če se z letalskim priročnikom letala zahteva operator sistemov v letalu, mora biti v letalski posadki tudi član, ki ima licenco inženirja leta ali pa je primerno usposobljen član posadke in sprejemljiv za Organ;
 7. če najame storitve članov letalskih posadk, ki so samozaposlene osebe in/ali delajo v samostojnem poklicu ali s krajšim delovnim časom, upošteva zahteve iz poddela N. Pri tem je treba posebno pozornost posvetiti skupnemu številu tipov ali različic letal, na katerih lahko leti član letalske posadke v komercialnem zračnem prevozu, kar pa ne sme odstopati od zahtev predpisanih v OPS 1.980 in OPS 1.981, vključno z njegovim delom pri drugem operatorju. Člani posadke, ki za operatorja opravljajo naloge vodje zrakoplova, morajo pred začetkom nenadzorovanega linijskega letenja zaključiti osnovno usposabljanje za upravljanje potencialov posadke (CRM) operatorja, razen če je član posadke predhodno že opravil osnovno CRM usposabljanje operatorja.
- (b) Minimalna letalska posadka za operacije po pravilih IFR ali ponoči. Za operacije po pravilih IFR ali ponoči operator zagotovi, da:
1. sta za vsa turbopropelerska letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 9 in vsa turboreaktivna v letalski posadki najmanj dva pilota ali
 2. da letala, razen letal iz predhodnega pododstavka (b)(1), upravlja en pilot, če so izpolnjene zahteve iz Dodatka 2 k OPS 1.940. Če zahteve iz Dodatka 2 niso izpolnjene, morata biti v letalski posadki najmanj dva pilota.

OPS 1.943

Začetno usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini (CRM), ki ga zagotovi operator

- (a) Če član letalske posadke ni že prej opravil začetnega usposabljanja za skupno delo v pilotski kabini (CRM), ki ga zagotovi operator (bodisi na novo zaposleno ali obstoječe osebo), operator zagotovi, da član letalske posadke opravi začetni tečaj za CRM. Na novo zaposleni opravijo začetno usposabljanje za CRM, ki ga zagotovi operator, v prvem letu po prihodu k operatorju.

- (b) Če se član letalske posadke ni že prej izobraževal v zvezi s človeškimi dejavniki, mora pred začetnim usposabljanjem za CRM, ki ga zagotovi operator, ali skupaj z njim opraviti teoretični tečaj, ki temelji na programu o zmogljivostih in omejitvah človeškega delovanja za ATPL (glej zahteve, ki se uporabljajo za licenciranje letalskih posadk).
- (c) Začetno usposabljanje za CRM mora izvajati najmanj en vodja usposabljanja za CRM, sprejemljiv za Organ, ki mu lahko pri obravnavanju določenih področij pomagajo strokovnjaki.
- (d) Začetno usposabljanje za CRM se izvaja v skladu s podrobnim učnim načrtom iz operativnega priročnika.

OPS 1.945

Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.945)

- (a) Operator zagotovi, da:
 - 1. član letalske posadke mora opraviti tečaj za rating za tip, ki izpolnjuje zahteve, ki se uporabljajo za licenciranje letalskih posadk, če preide z enega tipa letala na drugi tip ali razred, za katera se zahteva nov rating za tip ali razred;
 - 2. preden začne član letalske posadke izvajati nenadzorovane linijske lete, mora opraviti preusmeritveni tečaj operatorja:
 - (i) če se preusmeri na letalo, za katerega se zahteva nov rating za tip ali razred, ali
 - (ii) če zamenja operatorja;
 - 3. preusmeritveno usposabljanje mora izvajati ustrezno usposobljeno osebje v skladu s podrobnim učnim načrtom iz operativnega priročnika. Operator zagotovi, da je osebje, ki vključuje elemente CRM v preusmeritveno usposabljanje, ustrezno usposobljeno;
 - 4. obseg usposabljanja, ki se zahteva za preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, se določi ob ustreznem upoštevanju predhodnega usposabljanja člana letalske posadke iz njegove evidence o usposabljanju v skladu z OPS 1.985;
 - 5. minimalni standardi za usposobljenost in izkušnje, ki jih morajo imeti člani letalske posadke pred vključitvijo v preusmeritveno usposabljanje, se določijo v operativnem priročniku;
 - 6. vsi člani letalske posadke morajo opraviti preverjanje v skladu z OPS 1.965(b) ter usposabljanje in preverjanje v skladu z OPS 1.965(d), preden začnejo izvajati linijske lete pod nadzorom;
 - 7. po opravljenih linijskih letih pod nadzorom se opravi preverjanje v skladu z OPS 1.965(c);
 - 8. potem ko je član letalske posadke začel obiskovati preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, ne sme prevzeti dela na drugem tipu ali razredu letalu, dokler ne opravi tečaja, in
 - 9. v preusmeritveno usposabljanje je treba vključiti elemente usposabljanja za CRM.
- (b) Pri prehodu na nov tip ali razred letala se lahko preverjanje iz OPS 1.965(b) združi s preskusom usposobljenosti za rating za tip ali razred v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za licenciranje letalskih posadk.
- (c) Preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, in tečaj za rating za tip ali razred, ki se zahteva za izdajo licenc letalskim posadkam, se lahko združita.
- (d) Pilot, ki opravlja tečaj brez opravljenih ur letenja (Zero Flight Time Training):
 - 1. Čim prej začne linijsko letenje pod nadzorom v 21 dneh po končanem preskusu usposobljenosti.

Če linijskega letenja pod nadzorom ne začne v 21 dneh, operator zagotovi primerno usposabljanje, sprejemljivo za Organ.

2. Ne pozneje kot v 21 dneh po končanem preskusu usposobljenosti opravi šest vzletov in pristankov na simulatorju letenja, ki mora izpolnjevati zahteve, ki veljajo za naprave za usposabljanje, in ki ga odobri Organ.

To usposabljanje na simulatorju vodi inštruktor za rating za tip letal TRI(A), ki sedi na pilotovem sedežu.

Po priporočilu Skupnega odbora za operativno vrednotenje (Joint Operational Evaluation Board (JOEB)) in odobritvi Organa se število vzletov in pristankov lahko zmanjša.

Če se ti vzleti in pristanki ne izvedejo v 21 dneh, operator zagotovi osvežitveno usposabljanje, sprejemljivo za Organ.

3. Izvede prve štiri vzlete in pristanke linijskega letenja pod nadzorom v letalu, pod nadzorom inštruktorja za rating za tip letal TRI(A), ki sedi na pilotovem sedežu.

Po priporočilu Skupnega odbora za operativno vrednotenje (Joint Operational Evaluation Board (JOEB)) in odobritvi Organa se število vzletov in pristankov lahko zmanjša.

OPS 1.950

Izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje

- (a) Operator zagotovi, da član letalske posadke opravi:
 1. izobraževanje o razlikah, za katerega se zahteva dodatno znanje o letalu in usposabljanje na ustrezni napravi za usposabljanje:
 - (i) pri prehodu na drugo različico letala enakega tipa ali na drug tip iz istega razreda, kot ga trenutno upravlja, ali
 - (ii) pri spremembi opreme in/ali postopkov na tipih ali različicah, ki jih trenutno upravlja;
 2. seznanitveno usposabljanje, ki zahteva pridobitev dodatnega znanja:
 - (i) pri prehodu na drugo letalo istega tipa ali različice ali
 - (ii) pri spremembi opreme in/ali postopkov na tipih ali različicah, ki jih trenutno upravlja.
- (b) Operator v operativnem priročniku navede, kdaj se zahtevata takšno izobraževanje o razlikah ali seznanitveno usposabljanje.

OPS 1.955

Imenovanje za vodjo zrakoplova

- (a) Operator zagotovi, da se za napredovanje iz kopilota v vodjo zrakoplova in za vse, ki se mu pridružijo kot vodje zrakoplova:
 1. v operativnem priročniku navede najmanjša zahtevana raven izkušenj, sprejemljiva za Organ, in
 2. da za operacije z veččlanskimi posadkami pilot opravi ustrezen tečaj poveljevanja.
- (b) Tečaj poveljevanja iz predhodnega pododstavka (a)(2) je treba navesti v operativnem priročniku in vključiti vsaj v naslednje:
 1. v usposabljanje na STD (vključno z usposabljanjem za linijsko usmerjeno letenje) in/ali usposabljanje za letenje;
 2. v preverjanje usposobljenosti za vodjo zrakoplova, ki ga zagotovi operator;

3. odgovornosti vodje zrakoplova;
4. linijsko usposabljanje s poveljevanjem pod nadzorom. Za pilote, ki so se že usposabljali na tipu letala, se zahteva najmanj deset sektorjev;
5. opravljeno linijsko preverjanje vodje zrakoplova v skladu z OPS 1.965(c) ter usposobljenosti za zračno pot in letališče v skladu z OPS 1.975 in
6. elementi skupnega dela v pilotski kabini.

OPS 1.960

Vodje zrakoplova z licenco poklicnega pilota

(a) Operator zagotovi, da:

1. imetnik licence za poklicnega pilota (CPL) ne dela kot vodja zrakoplova, certificiranega v letalskem priročniku letala za operacije z enim pilotom, razen če:
 - (i) ima pilot, ki izvaja operacije za prevoz potnikov po vizualnih pravilih letenja (VFR) zunaj območja 50 nm od odhodnega letališča, skupaj najmanj 500 ur letenja na letalih ali veljaven instrumentalen rating, ali
 - (ii) če ima pilot, ki upravlja večmotorni tip letala pri pravilih instrumentalnega letenja (IFR), skupaj najmanj 700 ur operacij na letalih, od tega 400 ur kot vodja zrakoplova (v skladu z zahtevami za licenciranje letalskih posadk), od tega 100 ur po pravilih IFR, ki vključujejo 40 ur na večmotornih letalih. Teh 400 ur kot vodja zrakoplova se lahko nadomesti z urami, ko je letel kot kopilot, po načelu dve uri kot kopilot je enako kot ena ura kot vodja zrakoplova, če so bile te ure pridobljene v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti iz operativnega priročnika;
2. za izvajanje letov po pravilih IFR kot edini pilot mora poleg zahtev iz predhodnega pododstavka (a)(1)(ii) izpolnjevati tudi zahteve iz Dodatka 2 k OPS 1.940, in
3. za operacije s posadkami, sestavljenimi iz več pilotov, mora pilot, preden začne delati kot vodja zrakoplova, poleg zahtev iz predhodnega pododstavka (a)(1) izpolniti tudi zahtevo o opravljenem tečaju poveljevanja iz OPS 1.955(a)(2).

OPS 1.965

Periodično usposabljanje in preverjanje

(Glej dodatka 1 in 2 k OPS 1.965)

(a) Splošno. Operator zagotovi, da:

1. se vsi člani letalske posadke vključijo v periodično usposabljanje in preverjanje ter da celotno takšno usposabljanje in preverjanje ustreza tipu ali različici letala, na katerem dela član letalske posadke;
2. se v operativnem priročniku določita periodično usposabljanje in preverjanje, ki ju odobri Organ;
3. periodično usposabljanje izvaja naslednje osebje:
 - (i) usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje – ustrezno usposobljeno osebje;
 - (ii) usposabljanje na letalu/STD – Inštruktor za rating za tip (TRI), inštruktor za rating za razred (CRI) ali pri usposabljanju na/STD inštruktor za letenje na simulatorju (SFI), če TRI, CRI ali SFI izpolnjujejo zahteve operatorja glede izkušenj in znanja, ki morajo biti dovolj bogati, da lahko poučujejo o zadevah iz odstavkov (a)(1)(i)(A) in (B) Dodatka 1 k OPS 1.965;
 - (iii) usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme – ustrezno usposobljeno osebje in

- (iv) usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini:
 - A. skupno delo v pilotski kabini (CRM) – celotno osebje, ki izvaja periodično usposabljanje, vključni elemente CRM v vse faze periodičnega usposabljanja. Operator zagotovi, da je celotno osebje, ki izvaja periodično usposabljanje, ustrezno usposobljeno za vključitev elementov CRM v to usposabljanje;
 - B. modularno usposabljanje za CRM – izvaja ga najmanj en vodja usposabljanja za CRM, sprejemljiv za Organ, ki mu pri obravnavanju določenih področij lahko pomagajo strokovnjaki;
- 4. preverjanje pri periodičnem usposabljanju izvaja naslednje osebje:
 - (i) preverjanja usposobljenosti, ki jih zagotovi operator – izvajajo jih izpraševalec za rating za tip (TRE), izpraševalec za rating za razred (CRE) ali če se preverjanje izvaja na STD, izpraševalec TRE, CRE ali izpraševalec za letenje na simulatorju (SFE), ki dobro poznajo načela CRM in so usposobljeni za oceno veščin CRM;
 - (ii) linijska preverjanja – izvajajo jih ustrezno usposobljeni vodje zrakoplovov, ki jih imenuje operator in so sprejemljivi za Organ;
 - (iii) preverjanje usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme – izvaja ga ustrezno usposobljeno osebje.
- (b) Preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator
 - 1. Operator zagotovi, da:
 - (i) vsak član letalske posadke opravi preverjanja usposobljenosti, ki jih zagotovi operator, da dokaže svojo usposobljenost za izvajanje običajnih in neobičajnih postopkov ter postopkov v sili, in
 - (ii) se preverjanje izvede brez vizualne reference, če bo moral član letalske posadke leteti po pravilih IFR;
 - (iii) vsak član letalske posadke opravi preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, kot sestavni del običajnega dopolnilnega usposabljanja za letalsko posadko
 - 2. Rok veljavnosti preverjanja usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, traja šest koledarskih mesecev in preostanek meseca izdaje. Če se preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja usposobljenosti, traja njegova veljavnost od datuma izdaje do šest koledarskih mesecev po poteku datuma tega predhodnega preverjanja usposobljenosti, ki ga zagotovi operator.
- (c) Linijsko preverjanje. Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke opravi linijsko preverjanje na letalu, da dokaže svojo usposobljenost za izvajanje običajnih linijskih operacij iz operativnega priročnika. Rok veljavnosti linijskega preverjanja usposobljenosti znaša dvanajst koledarskih mesecev in preostanek meseca izdaje. Če se linijsko preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega linijskega preverjanja, traja njegova veljavnost od datuma izdaje do 12 koledarskih mesecev po poteku datuma navedenega predhodnega preverjanja.
- (d) Usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme in njegovo preverjanje. Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke na mestu opravi usposabljanje in preverjanje usposobljenosti za uporabo vse reševalne in varnostne opreme na letalu. Rok veljavnosti preverjanja usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme traja dvanajst koledarskih mesecev in preostanek meseca izdaje. Če se preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme, traja njegova veljavnost od datuma izdaje do dvanajst koledarskih mesecev po poteku datuma predhodnega preverjanja usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme.
- (e) CRM. Operator zagotovi, da:
 - 1. se elementi CRM vključijo v vse faze periodičnega usposabljanja in
 - 2. vsak član letalske posadke opravi posebno modularno usposabljanje za CRM. Vse pomembne teme usposabljanja za CRM morajo biti obravnavane v obdobju največ treh let.
- (f) Usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje. Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke vsaj vsakih dvanajst mesecev opravi usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje. Če se usposabljanje izvede v času treh koledarskih mesecev pred potekom 12 koledarskih mesecev, je treba naslednje usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje opraviti v dvanajstih koledarskih mesecih po poteku prvotnega roka predhodnega usposabljanja na tleh in osvežitvenega usposabljanja.

- (g) Usposabljanje na letalu/STD. Operator zagotovi, da vsak član letalske posadke vsaj vsakih dvanajst koledarskih mesecev opravi usposabljanje na letalu/STD. Če se usposabljanje izvede v času treh koledarskih mesecev pred potekom 12 koledarskih mesecev, je treba naslednje usposabljanje na letalu/STD opraviti v dvanajstih koledarskih mesecih po poteku prvotnega roka predhodnega usposabljanja na letalu/STD.

OPS 1.968

Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.968)

- (a) Operator zagotovi, da:
1. pilot, ki se mu lahko dodeli delo na katerem koli pilotovem sedežu, opravi ustrezno usposabljanje in preverjanje, in
 2. se program usposabljanja in preverjanja navede v operativnem priročniku in je sprejemljiv za Organ.

OPS 1.970

Zadnje izkušnje

- (a) Operator zagotovi, da:
1. se pilota ne določi za delo na letalu kot člana minimalne certificirane posadke bodisi kot leteči ali neleteči pilot, če ta v zadnjih 90 dneh ni izvedel treh vzletov in treh pristankov kot leteči pilot na letalu, ali simulatorju letenja, istega tipa/razreda;
 2. se pilota, ki nima veljavnega instrumentalnega ratinga, ne določi za delo na letalu ponoči kot vodja zrakoplova, če v zadnjih 90 dneh ni izvedel vsaj enega pristanka ponoči kot leteči pilot na letalu, ali simulatorju letenja, istega tipa/razreda.
- (b) Rok 90 dni iz predhodnih pododstavkov (a)(1) in (2) se lahko podaljša na največ 120 dni z linijskim letenjem pod nadzorom inštruktorja ali izpraševalca za rating za tip. Za roke nad 120 dni se zahteva glede tekočih izkušenj izpolni z letom za usposabljanje ali uporabo simulatorja letenja predvidenega tipa letala.

OPS 1.975

Usposobljenost za ruto in letališče

- (a) Operator zagotovi, da pilot, preden se ga določi za vodjo zrakoplova ali pilota, na katerega lahko vodja zrakoplova prenese vodenje leta, pridobi ustrezno znanje o zračni poti, predvideni za let, ter letališčih (vključno z nadomestnimi), napravah in postopkih, ki naj bi jih uporabil.
- (b) Rok veljavnosti usposobljenosti za zračno pot in letališče znaša dvanajst koledarskih mesecev, poleg preostanka:
1. meseca pridobitve usposobljenosti ali
 2. meseca zadnje operacije na zračni poti ali do letališča.
- (c) Usposobljenost za zračno pot in letališče se ponovno potrdi z letenjem na zračni poti ali do letališča v roku veljavnosti iz predhodnega pododstavka (b).
- (d) Če se ponovno potrdi v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodne usposobljenosti za zračno pot in letališče, traja njegova veljavnost od datuma ponovne potrditve do dvanajst koledarskih mesecev po poteku datuma te predhodne usposobljenosti za zračno pot in letališče.

OPS 1.978

Alternativni program za usposabljanje in usposobljenost

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.978)

- (a) Operator lahko po najmanj dveh letih neprekinjenega delovanja nadomesti zahteve za usposabljanje in preverjanje za letalsko posadko, kot določa Dodatek 1 k OPS 1.978(a), z nadomestnim programom za usposabljanje in usposobljenost (ATQP), ki ga odobri Organ. Po presoji Organa je število let neprekinjenega delovanja lahko manjše od dveh let.
- (b) ATQP mora vsebovati usposabljanje in preverjanje, ki vzpostavi in ohranja raven strokovnosti, ki je najmanj na ravni strokovnosti, ki se doseže z upoštevanjem določb iz OPS 1.945, 1.965 in 1.970. Standardi usposabljanja letalske posadke se vzpostavijo pred uvedbo ATQP; standardi za usposabljanje in usposobljenost ATQP morajo prav tako biti določeni.
- (c) Operator, ki zaprosi za odobritev za izvajanje ATQP, mora Organu predložiti izvedbeni načrt v skladu z odstavkom (c) Dodatka 1 k OPS 1.978.
- (d) Poleg pregledov, ki so zahtevani na podlagi OPS 1.965 in 1.970, operator zagotovi, da se za vsakega člana letalske posadke opravi linijsko usmerjeno vrednotenje (LOE).
1. Linijsko usmerjeno vrednotenje (LOE) se izvede na simulatorju. LOE lahko zagotovi drugo odobreno usposabljanje ATQP.
 2. Rok veljavnosti LOE je 12 koledarskih mesecev poleg preostanka meseca izdaje. Če je izdano v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega LOE, se rok veljavnosti podaljša od dneva izdaje do 12 koledarskih mesecev od poteka predhodnega LOE.
- (e) Po dveh letih operiranja v odobrenem ATPQ lahko operator z odobritvijo Organa podaljša roka veljavnosti OPS 1.965 in 1.970 kot sledi:
1. Preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator – 12 koledarskih mesecev poleg preostanka meseca izdaje. Če je izdano v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, se rok veljavnosti podaljša od dneva izdaje do 12 koledarskih mesecev od poteka predhodnega preverjanja usposobljenosti, ki ga zagotovi operator.
 2. Linijsko preverjanje – 24 koledarskih mesecev poleg preostanka meseca izdaje. Če je izdano v zadnjih 6 koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega linijskega preverjanja, se rok veljavnosti podaljša od dneva izdaje do 24 koledarskih mesecev od poteka predhodnega linijskega preverjanja. Linijsko preverjanje se lahko združi z linijsko usmerjenim vrednotenjem kakovosti (LOQE) z odobritvijo Organa.
 3. Preverjanje usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme – 24 koledarskih mesecev poleg preostanka meseca izdaje. Če je izdano v zadnjih 6 koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja, se rok veljavnosti podaljša od dneva izdaje do 24 koledarskih mesecev od poteka predhodnega preverjanja.
- (f) ATPQ je v pristojnosti imenovane odgovorne osebe.

OPS 1.980

Operacije na več kot enem tipu ali različici

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.980)

- (a) Operator zagotovi, da član letalske posadke ne leti na več kot enem tipu ali različici, če za to ni usposobljen.
- (b) Operator pri preučevanju možnosti za operacije na več kot enem tipu ali različici, zagotovi, da razlike in/ali podobnosti zadevnih letal upravičujejo takšno operacijo, ob upoštevanju naslednjega:
1. tehnološke ravni;
 2. operativnih postopkov;
 3. značilnosti upravljanja.

- (c) Operator zagotovi, da član letalske posadke, ki upravlja več kot en tip ali različico, izpolnjuje vse zahteve iz poddela N za vsak tip ali različico, če ni Organ odobril uporabo kredita oziroma kreditov, povezanih z zahtevami za usposabljanje, preverjanje in zadnje izkušnje.
- (d) Operator navede za vsako operacijo na več kot enem tipu ali različici v operativnem priložniku ustrezne postopke in/ali operativne omejitve, ki jih odobri Organ in vključujejo:
1. minimalno raven izkušenosti članov letalske posadke;
 2. minimalno raven izkušenj na enem tipu ali različici letala pred začetkom usposabljanja za drug tip ali različico ali pred začetkom operacij;
 3. postopek, po katerem se letalska posadka, usposobljena za en tip ali različico, usposablja in usposobi za drug tip ali različico;
 4. vse zahteve, ki se uporabljajo za zadnje izkušnje na vsakem tipu ali različici.

OPS 1.981

Upravljanje helikopterjev in letal

- (a) Če član letalske posadke upravlja helikopterje in letala:
1. operator zagotovi, da se upravljanje helikopterjev in letal omeji na en tip letala in en tip helikopterja;
 2. operator v operativnem priložniku navede ustrezne postopke in/ali operativne omejitve, ki jih odobri Organ.

OPS 1.985

Evidenca o usposabljanju

- (a) Operator:
1. vodi evidenco o vsem usposabljanju, preverjanju in usposobljenosti iz OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 in 1.975, ki jih opravi in pridobi član letalske posadke, in
 2. da zapise o vseh preusmeritvenih tečajih in periodičnih usposabljanjih ter preverjanjih na zahtevo na voljo zadevnemu članu letalske posadke.
-

Dodatek 1 k OPS 1.940

Zamenjava članov letalske posadke med letom

- (a) Člana letalske posadke lahko pri izvajanju njegovih nalog pri krmilu zamenja drug ustrezno usposobljen član letalske posadke.
- (b) Zamenjava vodje zrakoplova
1. Vodja zrakoplova lahko vodenje letala prenese na:
 - (i) drugega usposobljenega vodjo zrakoplova ali
 - (ii) samo pri operacijam nad 200 FL, na pilota, usposobljenega v skladu s pododstavkom (c) spodaj.
- (c) Minimalne zahteve za pilota, ki zamenja vodjo zrakoplova:
1. veljavna licenca prometnega pilota;
 2. preusmeritveno usposabljanje in preverjanje (vključno z usposabljanjem za rating za tip) iz OPS 1.945;
 3. vsa periodična usposabljanja in preverjanja iz OPS 1.965 in OPS 1.968 in
 4. usposobljenost za zračno pot iz OPS 1.975.
- (d) Zamenjava kopilota
1. Kopilota lahko zamenja:
 - (i) drug ustrezno usposobljen pilot ali
 - (ii) nadomestni kopilot pri križarjenju, usposobljen v skladu z zahtevami iz pododstavka (e) spodaj.
- (e) Minimalne zahteve za nadomestnega kopilota pri križarjenju
1. veljavna licenca poklicnega pilota z instrumentalnim ratingom;
 2. preusmeritveno usposabljanje in preverjanje, vključno z usposabljanjem za rating za tip, iz OPS 1.945, razen zahteve za usposabljanje za vzlet in pristaneč;
 3. vsa periodična usposabljanja in preverjanja iz OPS 1.965, razen zahteve za usposabljanje za vzlet in pristaneč, in
 4. delo v vlogi kopilota pri križarjenju, ki ne poteka pod FL 200.
 5. Zadnje izkušnje iz OPS 1.970 se ne zahtevajo. Vendar se pilot vključi v osvežitveno usposabljanje za pridobitev tekočih izkušenj iz letenja na simulatorju v časovnih presledkih, ki niso daljši od 90 dni. To osvežitveno usposabljanje se lahko združi z usposabljanjem iz OPS 1.965.
- (f) Zamenjava upravljavca sistemov letala. Upravljavca sistemov letala lahko med letom nadomesti član posadke, ki ima licenco letalskega inženirja, ali član letalske posadke z usposobljenostjo, sprejemljivo za Organ.
-

*Dodatek 2 k OPS 1.940***Operacije z enim pilotom po pravilih IFR ali ponoči**

- (a) Letala iz OPS 1.940(b)(2) lahko po pravilih IFR ali ponoči upravlja en pilot, če so izpolnjene naslednje zahteve:
1. operator v operativni priročnik vključi program pilotovega preusmeritvenega in periodičnega usposabljanja, ki vključuje dodatne zahteve za operacije z enim pilotom;
 2. postopki za pilotsko kabino morajo vključevati zlasti:
 - (i) upravljanje motorjev in ravnanje v sili;
 - (ii) uporabo običajnega in neobičajnega kontrolnega seznama in kontrolnega seznama za preverjanje v sili;
 - (iii) sporazumevanje z ATC;
 - (iv) odletne in priletne postopke;
 - (v) upravljanje avtopilota in
 - (vi) uporabo poenostavljene dokumentacije med letom;
 3. periodična preverjanja iz OPS 1.965 se izvedejo v vlogi enega pilota na tipu ali razredu letala v reprezentativnem okolju za operacije;
 4. pilot mora imeti najmanj 50 ur letenja na določenem tipu ali razredu letala po pravilih IFR, od tega deset ur kot vodja zrakoplova, in
 5. minimalne zahtevane zadnje izkušnje, ki jih mora imeti pilot, ki vodi operacijo z enim pilotom po pravilih IFR ali ponoči, zajemajo pet letov po pravilih IFR, vključno s tremi instrumentalnimi prileti, izvedenimi v zadnjih 90 dneh na tipu ali razredu letala v vlogi edinega pilota. Ta zahteva se lahko nadomesti s preveritvijo instrumentalnega prileta IFR na tipu ali razredu letala.
-

Dodatek 1 k OPS 1.945

Preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator

- (a) Preusmeritveni tečaj, ki ga zagotovi operator, vključuje:
1. usposabljanje in preverjanje na tleh, vključno z letalskimi sistemi ter običajnimi in neobičajnimi postopki in postopki v sili;
 2. usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme ter preverjanje, ki mora biti opravljeno pred začetkom usposabljanja na letalu;
 3. usposabljanje in preverjanje na letalu/simulatorju letenja in
 4. linijsko letenje pod nadzorom in linijsko preverjanje.
- (b) Preusmeritveni tečaj mora potekati v vrstnem redu iz predhodnega pododstavka (a).
- (c) Elemente skupnega dela v pilotski kabini je treba vključiti v preusmeritveni tečaj, ki ga izvaja ustrezno usposobljeno osebje.
- (d) Če član letalske posadke predhodno še ni opravil preusmeritvenega tečaja, ki ga zagotovi operator, operator zagotovi, da član letalske posadke poleg usposabljanja iz predhodnega pododstavka (a) opravi tudi splošno usposabljanje za prvo pomoč in, če je ustrezno, usposabljanje za postopke pri prisilnem pristanku na vodi, pri čemer uporablja opremo v vodi.
-

Dodatek 1 k OPS 1.965

Periodično usposabljanje in preverjanje – Piloti

- (a) Periodično usposabljanje. Periodično usposabljanje vključuje:
1. Usposabljanje na tleh in osvežitveno usposabljanje
 - (i) Program usposabljanja na tleh in osvežitvenega usposabljanja vključuje:
 - A. letalske sisteme;
 - B. operativne postopke in zahteve, vključno z razledenitvijo na tleh/preprečevanjem zaledenitve in onesposobitvijo pilota, in
 - C. nesreče/incidente in pregled dogodkov.
 - (ii) Znanje, pridobljeno pri usposabljanju na tleh in osvežitvenem usposabljanju, se preveri z vprašalnikom ali na drug ustrezen način.
 2. Usposabljanje na letalu/STD
 - (i) Program usposabljanja na letalu/STD se določi tako, da se v predhodnem triletnem obdobju vanj zajamejo vse večje okvare letalskih sistemov in z njimi povezani postopki.
 - (ii) Če se na letalu izvajajo manevri pri okvari motorja, se simulira okvara motorja.
 - (iii) Usposabljanje na letalu/STD se lahko združi s preverjanjem usposobljenosti, ki ga zagotovi operator.
 3. Usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme
 - (i) Program usposabljanja za uporabo reševalne in varnostne opreme se lahko združi s preverjanjem reševalne in varnostne opreme in se izvede na letalu ali ustrezni nadomestni napravi za usposabljanje.
 - (ii) Program usposabljanja za uporabo reševalne in varnostne opreme mora vsako leto vključevati naslednje:
 - A. dejansko uporabo rešilnih jopičev, če so v opremi letala;
 - B. dejansko uporabo opreme za zaščito dihal, če je letalo z njo opremljeno;
 - C. dejansko uporabo gasilnih aparatov;
 - D. poučitev o kraju nahajanja in uporabi vse reševalne in varnostne opreme na letalu;
 - E. poučitev o razmestitvi in uporabi vseh vrst izhodov in
 - F. varnostne postopke.
 - (iii) Vsaka tri leta mora ta program usposabljanja vključevati naslednje:
 - A. dejansko uporabo vseh vrst izhodov;
 - B. prikaz načina uporabe reševalne drče, če je letalo z njo opremljeno;
 - C. dejansko gašenje z opremo, ki ustreza opremi na letalu, dejanskega ali simuliranega požara, razen da se pri halonskih gasilnih aparatih lahko uporabi nadomestni postopek, sprejemljiv za Organ;
 - D. učinke dima v zaprtem območju in dejansko uporabo vse ustrezne opreme v simuliranem, z dimom napolnjenem okolju;
 - E. dejansko ravnanje s pirotehničnimi sredstvi, pravimi ali simuliranimi, če je letalo z njimi opremljeno, in
 - F. prikaz uporabe rešilnega čolna oziroma čolnov, če je letalo z njimi opremljeno.

4. Usposabljanje za skupno delo v pilotski kabini
 - (i) Elementi CRM se vključijo v vse ustrezne faze periodičnega usposabljanja in
 - (ii) določi se poseben modularni program usposabljanja za CRM, ki v obdobju, ki ne sme biti daljše od treh let, zajame vse naslednje pomembne teme usposabljanja za CRM:
 - A. človeške napake in zanesljivost, veriga napak ter preprečevanje in odkrivanje napak;
 - B. varnostna kultura podjetja, SOP, organizacijski dejavniki;
 - C. stres, obvladovanje stresa, utrujenost in pomanjkanje spanja;
 - D. pridobivanje informacij in njihova obdelava, zavedanje položaja, upravljanje delovne obremenitve;
 - E. odločanje;
 - F. sporazumevanje in usklajevanje v pilotski kabini in zunaj nje;
 - G. vodenje in timsko obnašanje, sinergija;
 - H. avtomatizacija in filozofija uporabe avtomatizacije (če ustreza glede na tip);
 - I. posebne razlike, ki se nanašajo na tip;
 - J. študije primerov;
 - K. dodatna področja, ki upravičujejo posebno pozornost, kot so opredeljena v programu za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja (glej OPS 1.037).
 - (iii) Operatorji določijo postopke za posodobitev programa periodičnega usposabljanja za CRM. Pregled programa se izvede v obdobju, ki ni daljše od treh let. Pri pregledu se upoštevajo anonimni rezultati ocenjevanja CRM posadke in informacije, opredeljene v programu za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja.
- (b) Periodično preverjanje. Periodično preverjanje obsega:
 1. Preverjanja usposobljenosti, ki jih zagotovi operator
 - (i) Če je ustrezno, preverjanja usposobljenosti, ki jih zagotovi operator, vključujejo naslednje manevre:
 - A. zaustavljeni vzlet, če je na voljo simulator letenja, sicer samo urjenje prijemov;
 - B. vzlet z okvaro motorja med V1 in V2 ali kakor hitro dopuščajo varnostni razmisleki;
 - C. natančni instrumentalni prilet pri minimumih, pri večmotornih letalih z enim nedelujočim motorjem;
 - D. nenatančni prilet pri minimumih;
 - E. neuspeli prilet po instrumentih pri minimumih, pri večmotornih letalih z enim nedelujočim motorjem, in
 - F. pristanek z enim nedelujočim motorjem. Za enomotorna letala se zahteva dejanski pristanek v sili.
 - (ii) Če se na letalu izvajajo manevri pri okvari motorja, je treba simulirati okvaro motorja.
 - (iii) Poleg preverjanj iz predhodnih pododstavkov (i)(A) do (F) je treba vsakih dvanajst mesecev izpolniti zahteve za izdajo licenc letalskim posadkam, kar se lahko združi s preverjanjem usposobljenosti, ki ga zagotovi operator.

- (iv) Za pilote, ki izvajajo samo lete po pravilih VFR, se preverjanja iz predhodnih pododstavkov (i)(C) do (E) lahko izpustijo, kar pa ne velja za prilet in neuspeli prilet na večmotornih letalih z enim nedelujočim motorjem.
 - (v) Preverjanje usposobljenosti, ki ga zagotovi operator, mora opraviti izpraševalec za rating za tip.
2. Preverjanje usposobljenosti za uporabo reševalne in varnostne opreme. Preverijo se tisti kosi opreme, za katere je bilo izvedeno usposabljanje v skladu s predhodnim pododstavkom (a)(3).
3. Linijsko preverjanje
- (i) Z linijskim preverjanjem se je treba prepričati, ali je usposobljenost za izvedbo celotne linijske operacije, vključno s postopki pred letom in po njem ter uporabo zagotovljene opreme v skladu z operativnim priročnikom, zadovoljiva.
 - (ii) Letalsko posadko je treba oceniti na podlagi njenih veščin za skupno delo v pilotski kabini, CRM, v skladu z metodologijo, ki je spremenljiva za Organ in ki se objavi v operativnem priročniku. Namen takšne ocene je:
 - A. zagotoviti povratne informacije posadki kot celoti in posameznim njenim članom, uporabi pa se tudi pri opredelitvi ponovnega usposabljanja, in
 - B. uporabi se za izboljšanje sistema usposabljanja za CRM.
 - (iii) Izključno ocena CRM ni razlog za neuspešno linijsko preverjanje.
 - (iv) Če se pilotu dodelijo naloge, ki jih mora opraviti v vlogi letečega in neletečega pilota, ga je treba preveriti v obeh vlogah.
 - (v) Linijsko preverjanje je treba opraviti na letalu.
 - (vi) Linijska preverjanja morajo izvesti vodje zrakoplova, ki jih imenuje operator in so sprejemljivi za Organ. Oseba iz OPS 1.965(a)(4)(ii), ki izvaja linijsko preverjanje, mora biti usposobljena za uporabo načel CRM in oce- no veščin CRM ter mora sedeti na sedežu za opazovalce, če je vgrajen. Pri operacijah na dolgih progah z dodatno operativno letalsko posadko lahko oseba prevzame nalogo nadomestnega pilota pri križarjenju in med vzletom, odletom, začetnim križarjenjem, spuščanjem, priletom in pristankom ne sedi na nobenem pilotovem sedežu. Njena ocena CRM temelji izključno na opazovanju med začetnim dajanjem navodil, dajanjem navodil v potniški kabini, pilotski kabini in v tistih fazah, ko sedi na sedežu za opazovalce.
-

*Dodatek 2 k OPS 1.965***Periodično usposabljanje in preverjanje – Upravljavec sistemov letala**

- (a) Periodično usposabljanje in preverjanje za upravljavce sistemov letal mora izpolnjevati zahteve za pilote in vse dodatne posebne naloge, razen tistih, ki se ne uporabljajo za upravljavce sistemov letal.
 - (b) Periodično usposabljanje in preverjanje za upravljavce sistemov letal po možnosti poteka hkrati s periodičnim usposabljanjem in preverjanjem pilotov.
 - (c) Linjsko preverjanje opravi vodja zrakoplova, ki ga imenuje operator in je sprejemljiv za Organ, ali inštruktor ali izpraševalec za rating za tip upravljavca sistemov letala.
-

Dodatek 1 k OPS 1.968

Usposobljenost pilota za delo na katerem koli pilotovem sedežu

- (a) Vodje zrakoplovov, od katerih njihove naloge zahtevajo, da delajo tudi na desnem sedežu in izvajajo naloge kopilota, ali vodje zrakoplovov, ki morajo izvajati usposabljanje ali preverjanje na desnem sedežu, opravijo dodatno usposabljanje in preverjanje iz operativnega priročnika hkrati s preverjanji usposobljenosti iz OPS 1.965(b), ki jih zagotovi operator. To dodatno usposabljanje mora vključevati vsaj naslednje:
1. okvaro motorja med vzletom;
 2. prilet in neuspeli prilet z enim nedelujočim motorjem in
 3. pristanek z enim nedelujočim motorjem.
- (b) Če se na letalu izvajajo manevri pri okvari letala, je treba simulirati okvaro motorja.
- (c) Pri delu na desnem sedežu je treba ponovno potrditi in obnoviti tudi preverjanja, ki jih zahteva OPS za delo na levem sedežu.
- (d) Pilot, ki zamenja vodjo zrakoplova, mora prej hkrati s preverjanji usposobljenosti iz OPS 1.965(b), ki jih zagotovi operator, dokazati izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere ponavadi nadomestni piloti niso odgovorni. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike (na primer zaradi uporabe avtopilota), se postopek lahko izvaja na katerem koli sedežu.
- (e) Pilot, ki ni vodja zrakoplova na levem sedežu, mora hkrati s preverjanji usposobljenosti iz OPS 1.965(b), ki jih zagotovi operator, dokazati izkušnje s področja urjenja in uporabe postopkov, za katere je sicer odgovoren vodja zrakoplova v vlogi neletečega pilota. Če razlike med delom na levem in desnem sedežu niso velike (na primer zaradi uporabe avtopilota), se postopek lahko izvaja na katerem koli sedežu.
-

Dodatek 1 k OPS 1.978

Alternativni program za usposabljanje in usposobljenost

- (a) Za ATQP operatorja lahko veljajo naslednje zahteve v zvezi z usposabljanjem in usposobljenostjo:
1. OPS 1.450 in Dodatek 1 k OPS 1.450 – Operacije pri zmanjšani vidljivosti – Usposabljanje in usposobljenost;
 2. OPS 1.945 Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje ter Dodatek 1 k OPS 1.945;
 3. OPS 1.950 Izobraževanje o razlikah in seznanitveno usposabljanje;
 4. OPS 1.955 odstavek (b) – Imenovanje za vodjo zrakoplova;
 5. OPS 1.965 Periodično usposabljanje in preverjanje ter dodatka 1 in 2 k OPS 1.965;
 6. OPS 1.980 Operacije na več kot enem tipu ali različici in Dodatek 1 k OPS 1.980.
- (b) Komponente ATQP – Alternativni program za usposabljanje in usposobljenost vsebuje naslednje:
1. Dokumentacijo s podatki o obsegu in zahtevah programa;
 2. Analize nalog za določitev nalog, ki se jih analizira glede na:
 - (i) znanje;
 - (ii) zahtevano usposobljenost;
 - (iii) povezano usposabljanje, ki temelji na veččinah;
in, kjer je to primerno,
 - (iv) veljavne označevalce vedenja.
 3. Učni načrt – struktura učnega načrta in vsebina se določita z analizo nalog in vsebujeta cilje strokovnosti, vključno z določitvijo kdaj in kako se navedeni cilji dosežejo. Postopek za razvoj učnega načrta je sprejemljiv za Organ;
 4. Poseben program usposabljanja za:
 - (i) vsak tip letala/razred znotraj ATQP;
 - (ii) inštruktorje (kvalifikacija inštruktorjev za rating za razred/odobritev inštruktorjev za letenje na simulatorju/kvalifikacija inštruktorjev za rating za tip) in drugo osebje, ki začenjajo usposabljanje za letalsko posadko;
 - (iii) izpraševalce (izpraševalec za rating za razred/izpraševalec za letenje na simulatorju/inštruktor za rating za tip); za vključitev metod za standardizacijo inštruktorjev in izpraševalcev;
 5. Povratne informacije za validacijo učnega načrta in izpolnilcev ter za zagotovitev, da program dosega cilje strokovnosti;
 6. Metoda ocenjevanja letalske posadke med preusmeritvijo in periodičnim usposabljanjem ter preverjanjem. Postopek ocenjevanja vsebuje ocenjevanje, ki temelji na ocenjevanju dogodkov, v okviru LOE. Metoda ocenjevanja je v skladu z določbami iz OPS 1.965;
 7. Integrirani sistem za nadzor kakovosti, ki zagotavlja skladnost z vsemi zahtevami, procesi in postopki programa;
 8. Postopek, ki opisuje metodo, ki se uporabi, če programa za spremljanje in vrednotenje ne zagotavljata skladnosti z vzpostavljenimi standardi strokovnosti in usposobljenosti za letalsko posadko;
 9. Program za spremljanje podatkov/analizo.

(c) Izvajanje – operator razvije strategijo za vrednotenje in izvajanje, sprejemljivo za Organ; izpolni se naslednje zahteve:

1. Postopek izvajanja vključuje naslednje korake:

(i) Varnostna analiza, ki utemelji veljavnost:

A. Revidiranih standardov za usposabljanje in usposobljenost v primerjavi s standardi iz OPS 1 pred uvedbo ATQP.

B. Kakršne koli nove metode usposabljanja, ki se izvaja kot del ATQP.

Operator lahko vzpostavi enakovredno metodo, ki ni uradna varnostna analiza, če to odobri Organ.

(ii) Analiza nalog, kot zahteva odstavek (b)(2) zgoraj, da operator vzpostavi program ciljnega usposabljanja in s tem povezane cilje usposabljanja.

(iii) Obdobje delovanja, ko se podatki zbirajo in analizirajo, da se zagotovi učinkovito varnostno analizo ali enakovredno analizo in potrdi analizo nalog. V tem obdobju operator nadaljuje z delovanjem v skladu z zahtevami iz OPS 1 pred ATQP.

2. Operator se po tem potrdi za izvajanje programa za usposabljanje in usposobljenost, kot je določeno v ATQP.

Dodatek 1 k OPS 1.980

Operacije na več kot enem tipu ali različici

- (a) Če član letalske posadke upravlja več kot en razred, tip ali različico letala, ki so naštetih v skladu z veljavnimi zahtevami za licenciranje letalskih posadk in s tem povezanimi postopki za razred – z enim pilotom in/ali tip – z več piloti, ne pa v zaznamku posamezne licence, mora operator upoštevati naslednje:
1. Član letalske posadke ne sme upravljati več kot:
 - (i) tri tipe ali različice letal z batnimi motorji ali
 - (ii) tri tipe ali različice turbopropelerskih letal ali
 - (iii) en tip ali različico turbopropelerskega letala in en tip ali različico letala z batnimi motorji ali
 - (iv) en tip ali različico turbopropelerskega letala in katero koli letalo iz določenega razreda.
 2. OPS 1.965 za vsak tip ali različico, ki jo uporablja, razen če operator ni prikazal posebnih postopkov in/ali operativnih omejitev, sprejemljivih za Organ.
- (b) Če član letalske posadke upravlja več kot en tip ali različico letala v okviru enega ali več zaznamkov iz licence v skladu z zahtevami za licenciranje letalskih posadk in s tem povezanimi postopki za tip – z več piloti, operator zagotovi, da:
1. je najmanjša letalska posadka iz operativnega priročnika enak za vse predvidene tipe ali različice;
 2. član letalske posadke ne upravlja več kot dva tipa ali različici letala, za katere se zahteva poseben zaznamek v licenci, in
 3. da v določenem letalskem delovnem času upravlja samo letala iz enega zaznamka v licenci, razen če ni operator vzpostavil postopkov, ki zagotavljajo dovolj časa za pripravo.
- Opomba:* Za primere, v katere je vključen več kot en zaznamek, glej pododstavka (c) in (d) spodaj.
- (c) Če član letalske posadke upravlja več kot en tip ali različico letala, ki so naštetih v skladu z veljavnimi zahtevami za licenciranje letalskih posadk in s tem povezanimi postopki za tip – z enim pilotom in tip – z več piloti, ne pa v zaznamku posamezne licence, mora operator upoštevati naslednje:
1. predhodne pododstavke (b)(1), (b)(2) in (b)(3);
 2. spodnji pododstavek (d).
- (d) Če član letalske posadke upravlja več kot en tip ali različico letala, ki so naštetih v skladu z zahtevami za licenciranje letalskih posadk in s tem povezanimi postopki za tip – z več piloti, ne pa v zaznamku posamezne licence, mora operator upoštevati naslednje:
1. Predhodne pododstavke (b)(1), (b)(2) in (b)(3).
 2. Preden izkoristi prednosti dveh zaznamkov v licenci:
 - (i) mora član letalske posadke opraviti dve zaporedni preverjanji usposobljenosti, ki ju zagotovi operator, in opraviti 500 ur na ustreznem mestu v posadki na operacijah v komercialnem zračnem prevozu pri enem operatorju;
 - (ii) če pilot pridobi izkušnje pri enem operatorju in izkoristi prednosti dveh zaznamkov v licenci, nato pa pri istem operatorju napreduje v vodjo na enem od teh tipov letala, mora imeti kot vodja zrakoplova najmanj šest mesecev izkušenj in 300 ur letenja, opraviti pa mora tudi dve zaporedni preverjanji usposobljenosti, ki ju zagotovi operator, preden lahko zopet koristi prednosti dveh zaznamkov v licenci.

3. Preden se začnejo usposabljeni za drug tip ali različico in preden ju začnejo upravljati, morajo člani letalske posadke na osnovnem letalu delati tri mesece in opraviti 150 ur letenja, ki vključujejo tudi vsaj eno preverjanje usposobljenosti.
4. Po opravljenem prvem linijskem preverjanju na novem tipu morajo opraviti 50 ur letenja ali 20 sektorjev izključno na letalih novega tipa.
5. OPS 1.970 za vsak tip, ki ga uporablja, razen če mu ni Organ priznal kreditnih točk v skladu s pododstavkom 7 spodaj.
6. Rok, v katerem je treba pridobiti izkušnje iz linijskega letenja na posameznih tipih, je treba navesti v operativnem priročniku.
7. Če se zaprosi za kreditne točke za skrajšanje usposabljanja in preverjanja ter zmanjšanje zahtev za zadnje izkušnje na tipih letal, mora operator Organu prikazati, katerih delov usposabljanja na posameznem tipu ali različici zaradi medsebojne podobnosti ni treba ponavljati.
 - (i) OPS 1.965(b) zahteva dve preverjanji usposobljenosti na leto, ki ju zagotovi operator. Če se v skladu s predhodnim pododstavkom 7 priznajo kreditne točke za preverjanje usposobljenosti pri prehodu na nov tip, ki jih zagotovi operator, se pri vsakem takšnem preverjanju ponovno potrdi veljavnost takšnega preverjanja za drug tip. Če čas, ki poteče med preverjanji usposobljenosti za pridobitev licence, ne presega predpisanega roka iz veljavne uredbe za področje licenciranja letalskih posadk za vsak tip, so izpolnjene ustrezne zahteve za licenciranje letalskih posadk. V operativnem priročniku je treba navesti tudi ustrezno in odobreno periodično usposabljanje.
 - (ii) OPS 1.965(c) zahteva eno linijsko preverjanje vsako leto. Če se v skladu s predhodnim pododstavkom 7 priznajo kreditne točke za linijska preverjanja pri prehodu na nov tip ali različico, se pri vsakem takšnem preverjanju ponovno potrdi veljavnost linijskega preverjanja za drug tip ali različico.
 - (iii) Vsakoletno usposabljanje za uporabo reševalne in varnostne opreme ter preverjanje takšne usposobljenosti mora zajemati vse zahteve za posamezne tipe.
8. OPS 1.965 za vsak tip ali različico, ki ga upravljajo, razen če ni Organ priznal kreditnih točk v skladu s predhodnim pododstavkom 7.
 - (e) Če član letalske posadke upravlja kombinacije letalskih tipov ali različic v skladu z zahtevami za licenciranje letalskih posadk in s tem povezanimi postopki za razred – z enim pilotom in tip – z več piloti, mora operator dokazati, da so bili odobreni posebni postopki in/ali operativne omejitve v skladu z OPS 1.980(d).

PODDEL O

KABINSKO OSEBJE

OPS 1.988

Uporaba

Operator zagotovi, da vsi člani kabinskega osebja izpolnjujejo zahteve iz tega poddela in vse druge varnostne zahteve, ki se uporabljajo za kabinsko osebje.

V teh uredbi pomeni izraz 'član kabinskega osebja' vsakega člana posadke, razen članov letalske posadke, ki v interesu varnosti potnikov izvaja naloge, ki mu jih dodeli v potniški kabini letala operator ali vodja zrakoplova.

OPS 1.989

Prepoznavnost

- (a) Operator zagotovi, da vsi člani kabinskega osebja nosijo uniforme operatorja za kabinsko osebje in so potnikom jasno prepoznavni kot člani kabinskega osebja.
- (b) Drugo osebje, kot so zdravstveno in varnostno osebje, varuhi otrok, najeti spremljevalci, tehnično osebje, zabavljači in tolmači, ki opravljajo naloge v potniški kabini, ne nosijo uniforme, po kateri bi jih potniki enačili s člani kabinskega osebja, razen če izpolnjujejo zahteve iz tega poddela in vse druge veljavne zahteve iz te uredbe.

OPS 1.990

Število in sestava kabinskega osebja

- (a) Operator ne sme uporabiti letala z največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 19, kadar prevažata enega ali več potnikov, razen če posadka vključuje vsaj enega člana kabinskega osebja, ki je odgovoren za izvajanje nalog za zagotavljanje varnosti potnikom iz operativnega priročnika.
- (b) Pri upoštevanju predhodnega pododstavka (a) operator zagotovi, da število članov kabinskega osebja ustreza vsaj:
 - 1. enemu članu kabinskega osebja za vsakih 50 potniških sedežev, vgrajenih na istem krovu letala, ali
 - 2. številu članov kabinskega osebja, ki je dejavno sodelovalo v potniški kabini pri prikazu ustrezne evakuacije v sili, ali številu članov kabinskega osebja, za katere se domneva, da so sodelovali pri ustrezni analizi; če je največje dovoljeno število potniških sedežev manjše od števila evakuiranih sedežev med prikazom vsaj za 50 sedežev, se število članov kabinskega osebja lahko zmanjša za enega na vsak polni večkratnik 50 sedežev, s čimer se največje dovoljeno število potniških sedežev zmanjša pod certificirano največjo dovoljeno nosilnost.
- (c) V izjemnih okoliščinah lahko Organ od operatorja zahteva, da v posadko vključi dodatne člane kabinskega osebja.
- (d) V nepredvidenih okoliščinah se zahtevano najmanjše število kabinskega osebja lahko zmanjša, če:
 - 1. se zmanjša število potnikov v skladu s postopki iz operativnega priročnika in
 - 2. če se Organu predloži poročilo po opravljenem letu.
- (e) Operator zagotovi, da se pri izvajanju storitev članov kabinskega osebja, ki so samozaposlene osebe in/ali delajo v samostojnem poklicu ali s krajšim delovnim časom, izpolnjujejo zahteve iz poddela O. Pri tem je treba zlasti upoštevati skupno število tipov ali različic zrakoplovov, na katerih lahko leti član kabinskega osebja v komercialnem zračnem prevozu, ki ne sme presegati predpisanega skupnega števila iz OPS 1.1030, ki vključuje tudi njegovo delo pri drugih operatorjih.

OPS 1.995

Minimalne zahteve

Operator za vsakega člana kabinskega osebja zagotovi, da:

- (a) je star vsaj 18 let;
- (b) redno hodi na zdravniške preglede, kot to zahteva Organ, da se preveri njegova zdravstvena sposobnost za opravljanje nalog;
- (c) je uspešno opravil začetno usposabljanje v skladu z OPS 1.1005 in ima potrdilo o varnostnem usposabljanju;
- (d) je opravil ustrezno preusmeritveno usposabljanje in/ali izobraževanje o razlikah, ki je zajemalo vsaj teme iz OPS 1.1010;
- (e) je vključen v periodično usposabljanje v skladu z določbami OPS 1.1015;
- (f) je sposoben opravljati svoje naloge v skladu s postopki iz operativnega priročnika.

OPS 1.1000

Vodilni člani kabinskega osebja

- (a) Če je kabinsko osebje sestavljeno iz več kot enega člana, operator imenuje vodilnega člana kabinskega osebja. Za operacije, pri katerih je kabinsko osebje sestavljeno iz več članov, zahteva pa se samo en član kabinskega osebja, operator imenuje enega člana kabinskega osebja, ki je odgovoren vodji zrakoplova.
- (b) Vodilni član kabinskega osebja je vodji zrakoplova odgovoren za izvajanje ter usklajevanje običajnih postopkov in postopkov v sili iz operativnega priročnika. Če letalska posadka med turbulenco ne da nobenih navodil, lahko vodilni član kabinskega osebja preneha izvajati naloge, ki niso povezane z varnostjo, in letalsko posadko obvesti, kako močna je bila turbulenca in ali je treba prižgati znak za pripetje varnostnih pasov. Nato mora kabinsko osebje zavarovati potniško kabino in druge površine, ki se uporabljajo.
- (c) Če se v skladu z OPS 1.990 zahteva več kot en član kabinskega osebja, lahko operator na mesto vodilnega člana kabinskega osebja imenuje samo osebe, ki imajo vsaj eno leto izkušenj kot operativni člani kabinskega osebja in so opravile ustrezní tečaj, ki je zajemal vsaj naslednja področja:
 1. dajanje navodil pred letom:
 - (i) delovanje kot posadka;
 - (ii) določitev razporeditve in odgovornosti kabinskega osebja;
 - (iii) preučitev določenega leta, vključno s tipom letala, opremo, območjem in vrsto operacij, in skupin potnikov, pri čemer se posebna pozornost nameni invalidnim osebam, dojenčkom in škatlam z nosili;
 2. sodelovanje v posadki:
 - (i) disciplina, odgovornosti in hierarhija izdajanja navodil;
 - (ii) pomen usklajevanja in poročanja;
 - (iii) onesposobitev pilota;
 3. pregled zahtev operatorja in zakonskih zahtev:
 - (i) dajanje navodil potnikom, kartoni z varnostnimi navodili;
 - (ii) zavarovanje kuhinj v letalu;

- (iii) zlaganje ročne prtljage;
 - (iv) elektronska oprema;
 - (v) postopki pri polnjenju rezervoarjev za gorivo, medtem ko so na njem potniki;
 - (vi) turbulenca;
 - (vii) dokumentacija;
4. človeški dejavniki in skupno delo v pilotski kabini;
 5. poročanje o nesrečah in incidentih in
 6. omejitev trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka.
- (d) Operator določi postopke za izbiro naslednjega najustrezneje usposobljenega člana kabinskega osebja, ki bo delal kot vodilni član kabinskega osebja, če bo imenovani vodilni član kabinskega osebja postal nezmožen za delo. Takšni postopki morajo biti sprejemljivi za Organ in morajo upoštevati operativne izkušnje člana kabinskega osebja.
- (e) Usposabljanje za CRM: operator zagotovi, da se v usposabljanje vključijo vsi pomembni elementi iz Dodatka 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015, tabela 1, stolpec (a) in se obravnavajo v obsegu, kot se zahteva v stolpcu (f), Tečaj za vodilno kabinsko osebje.

OPS 1.1002

Operacije s samo enim članom kabinskega osebja

- (a) Operator zagotovi, da vsak član kabinskega osebja brez primerljivih predhodnih izkušenj, preden začne delati kot edini član kabinskega osebja, opravi naslednje usposabljanje:
1. Poleg zahtevanega usposabljanja iz OPS 1.1005 in OPS 1.1010, tudi usposabljanje, pri katerem so posebej poudarjeni naslednji vidiki operacij z enim samim članom kabinskega osebja:
 - (i) odgovornost vodji zrakoplova za izvajanje varnostnih postopkov in postopkov v sili, ki so v operativnem priročniku določeni za potniško kabino;
 - (ii) pomen usklajevanja in poročanja letalski posadki, obvladovanje nediscipliniranih ali motečih potnikov;
 - (iii) pregled zahtev operatorja in zakonskih zahtev;
 - (iv) dokumentacija;
 - (v) poročanje o nesrečah in incidentih in
 - (vi) omejitve trajanja letov in delovnega časa.
 2. Seznanitveni let prek najmanj 15 sektorjev, ki traja vsaj 20 ur. Seznanitveni leti se izvajajo pod nadzorom ustrezno izkušenega člana kabinskega osebja na tipu letala, predvidenem za uporabo.
- (b) Preden se član kabinskega osebja določi za delo kot edini član kabinskega osebja, operator zagotovi, da je ta član kabinskega osebja sposoben opravljati svoje naloge v skladu s postopki iz operativnega priročnika. Ustreznost za operacije s samo enim članom kabinskega osebja se obravnava v merilih za izbor, zaposlitev, usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti kabinskega osebja.

OPS 1.1005

Začetno varnostno usposabljanje

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.1005 in Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (a) Operator zagotovi, da vsak član kabinskega osebja pred vključitvijo v preusmeritveno usposabljanje uspešno opravi začetno varnostno usposabljanje, ki vključuje vsaj teme iz Dodatka 1 k OPS 1.1005.

- (b) Izobraževalne tečaje po presoji Organa in ob njegovi odobritvi zagotavljajo:
- bodisi
1. operator
 - neposredno ali
 - pa ga zagotovi posredno organizacija za usposabljanje, ki deluje v imenu operatorja; ali
 2. odobrena organizacija za usposabljanje.
- (c) Program in organiziranost začetnih tečajev usposabljanja sta v skladu z veljavnimi zahtevami in ju predhodno potrdi Organ.
- (d) Po presoji Organa izda Organ, operator ali odobrena organizacija za usposabljanje, ki izvaja tečaj usposabljanja, članu kabinskega osebja, potem ko ta opravi začetno varnostno usposabljanje in uspešno opravi preveritev iz OPS 1.1025, potrdilo o varnostnem usposabljanju.
- (e) Če Organ operatorja ali odobreno organizacijo za usposabljanje pooblasti za izdajo potrdila o varnostnem usposabljanju članu kabinskega osebja, je treba v takšnem potrdilu jasno navesti sklicevanje na pooblastilo Organa.

OPS 1.1010

Preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.1010 in Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (a) Operator zagotovi, da vsak član kabinskega osebja v skladu z veljavnimi predpisi opravi ustrezno preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah, ki zajema vsaj teme iz Dodatka 1 k OPS 1.1010. Tečaj usposabljanja se določi v operativnem priručniku. Program in organiziranost tečaja usposabljanja predhodno potrdi Organ.
1. Preusmeritveno usposabljanje: Preusmeritveno usposabljanje je treba opraviti:
 - (i) preden operator nekoga prvič določi za člana kabinskega osebja ali
 - (ii) ga prvič razporedi za delo na drugem tipu letala, in
 2. Izobraževanje o razlikah: Izobraževanje o razlikah je treba opraviti pred razporeditvijo:
 - (i) na različico tipa letala, na katerem dela trenutno, ali
 - (ii) na tipe ali različice letala, na katerem dela trenutno, z drugačno varnostno opremo ali drugačno razporeditvijo varnostne opreme ali drugačnimi varnostnimi postopki v sili.
- (b) Operator določi vsebino preusmeritvenega usposabljanja in usposabljanja iz razlik, pri čemer upošteva predhodno usposabljanje člana kabinskega osebja, kot je zabeleženo v zapisih o usposabljanju člana kabinskega osebja, ki se zahtevajo v skladu z OPS 1.1035.
- (c) Brez poseganja v OPS 1.995(c), se podobni sestavni deli začetnega usposabljanja (OPS 1.1005) ter preusmeritvenega usposabljanja in izobraževanja o razlikah (OPS 1.1010) lahko združijo.
- (d) Operator zagotovi, da:
1. poteka preusmeritveno usposabljanje v stvarnih okoliščinah in po učnem načrtu v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1010;
 2. poteka izobraževanje o razlikah po učnem načrtu in
 3. preusmeritveno usposabljanje, po potrebi pa tudi izobraževanje o razlikah, vključujeta uporabo celotne varnostne opreme ter vseh običajnih postopkov in postopkov v sili, ki se uporabljajo za tip ali različico letala, ter usposabljanje in praktične vaje na ustrezni napravi za usposabljanje ali letalu.

- (e) Operator zagotovi, da vsak član kabinskega osebja, preden se ga prvič razporedi na delovno mesto, opravi usposabljanje za CRM in CRM, značilno za tip letala, ki ga zagotovi operator v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1010(j). Člani kabinskega osebja, ki že delajo kot člani kabinskega osebja pri operatorju in ki predhodno še niso opravili usposabljanja operatorja za CRM, to usposabljanje opravijo do takrat, ko se zanje zahteva naslednje periodično usposabljanje in preverjanje v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1010(j), vključno s CRM, značilnim za tip letala, kot je ustrezno.

OPS 1.1012

Seznanjanje

Operator zagotovi, da se vsak član kabinskega osebja, ko opravi preusmeritveno usposabljanje in preden začne delati kot član kabinskega osebja z najmanjšim številom članov, uvede v skladu z OPS 1.990.

OPS 1.1015

Periodično usposabljanje

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.1015 in Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (a) Operator zagotovi, da je vsak član kabinskega osebja v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1015 vključen v periodično usposabljanje, ki zajema naloge, dodeljene posameznim članom osebja pri običajnih postopkih in postopkih v sili, ter urjenje, ki ustreza tipu oziroma tipom in/ali različici oziroma različicam letala, na katerem dela.
- (b) Operator zagotovi, da program periodičnega usposabljanja, ki ga odobri Organ, vključuje teoretičen in praktičen pouk, skupaj z individualno prakso, v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1015.
- (c) Čas veljavnosti periodičnega usposabljanja in z njim povezanih preverjanj v skladu z OPS 1.1025 znaša 12 koledarskih mesecev in preostanek meseca preverjanja. Če se naslednje preverjanje izvede v zadnjih treh koledarskih mesecih veljavnosti predhodnega preverjanja, traja njegova veljavnost 12 koledarskih mesecev po poteku datuma tega predhodnega preverjanja.

OPS 1.1020

Osvežitveno usposabljanje

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.1020)

- (a) Operator zagotovi, da vsak član kabinskega osebja, ki več kot šest mesecev ni imel nobenih dolžnosti na letalu in mu še ni potekel čas veljavnosti predhodnega preverjanja, zahtevanega v skladu z OPS 1.1025(b)(3), opravi osvežitveno usposabljanje iz operativnega priročnika v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1020.
- (b) Operator zagotovi, da član kabinskega osebja, ki je sicer imel dolžnosti na letalu, vendar pa teh dolžnosti v zadnjih šestih mesecih ni opravljal kot član kabinskega osebja v skladu z OPS 1.990(b) na tem tipu letala, pred prevzemom dolžnosti na tem tipu bodisi:
1. opravi osvežitveno usposabljanje na tem tipu ali
 2. na dveh sektorjih upravlja ponovno seznanitev na tipu na komercialnih operacijah.

OPS 1.1025

Preverjanje

- (a) Po presoji Organa zagotovijo Organ, operator ali odobrena organizacija za usposabljanje, ki izvaja tečaj usposabljanja, da vsak član kabinskega osebja med usposabljanjem v skladu z OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 in 1.1020 ali po njem opravi preveritev pridobljene usposobljenosti, da se preveri njegova usposobljenost za izvajanje običajnih varnostnih nalog in varnostnih nalog v nevarnosti.

Po presoji Organa zagotovijo Organ, operator ali odobrena organizacija za usposabljanje, ki izvaja tečaj usposabljanja, da je osebje, ki opravlja ta preverjanja, ustrezno usposobljeno.

- (b) Operator zagotovi, da vsak član kabinskega osebja opravi naslednja preverjanja:
1. začetno varnostno usposabljanje. Točke iz Dodatka 1 k OPS 1,1005;
 2. preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah. Točke iz Dodatka 1 k OPS 1.1010;
 3. periodično usposabljanje. Točke iz Dodatka 1 k OPS 1.1015, kot je ustrezno, in
 4. osvežitveno usposabljanje. Točke iz Dodatka 1 k OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Operacije na več kot enem tipu ali različici

- (a) Operator zagotovi, da noben član kabinskega osebja ne dela na več kot treh tipih letal, na podlagi odobritve Organa pa se član kabinskega osebja lahko izjemoma razporedi na štiri tipe letal, če so vsaj za dva tipa:
1. običajni postopki in postopki v sili, ki niso značilni za tip, enaki, in
 2. varnostna oprema ter običajni postopki in postopki v sili, značilni za tip, podobni.
- (b) Za namene predhodnega pododstavka (a) se štejejo različice tipa letala za različne tipe, če se razlikujejo glede enega od naslednjih vidikov:
1. uporabe zasilnih izhodov;
 2. razporeditve in vrste prenosne varnostne opreme in
 3. postopkov v sili, značilnih za tip.

OPS 1.1035

Zapisi o usposabljanju

Operator:

1. vodi evidenco o vseh usposabljanjih in preverjanjih v skladu z OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 in 1.1025 in
2. shrani en izvod potrdila o varnostnem usposabljanju in
3. sprti dopolnjuje evidenco o usposabljanju in evidenco o zdravniških pregledih, pri čemer v evidenci o usposabljanju navede datume in vsebino prejetega preusmeritvenega usposabljanja, izobraževanja o razlikah in periodično usposabljanja, in
4. zapise o vseh začetnih, preusmeritvenih in periodičnih usposabljanjih ter preverjanjih da na zahtevo na voljo zadevnemu članu kabinskega osebja.

Dodatek 1 k OPS 1.1005

Začetno varnostno usposabljanje

Tečaj začetnega varnostnega usposabljanja iz OPS 1.1005 mora zajemati vsaj naslednje teme:

(a) Usposabljanje za boj z ognjem in dimom:

1. s poudarkom na odgovornosti kabinskega osebja, da se nemudoma odzove na nevarnost, ki vključuje ogenj in dim, in, kar je zlasti pomembno, da odkrije dejanski izvor požara;
2. pomen takojšnjega obvestila letalske posadke in posebni ukrepi, potrebni za usklajevanje in pomoč pri ugotovljenem ognju ali dimu;
3. potreba po pogostem preverjanju požarno nevarnih območij, vključno s sanitarijami, in pripadajočih detektorjev dima;
4. določitev vrste požara ter ustreznih sredstev in postopkov za gašenje določene vrste požara, tehnike za uporabo sredstev za gašenje, posledice nepravilne uporabe in uporabe v zaprtem prostoru, in
5. splošni postopki služb za ukrepanje v sili, ki so na letališču.

(b) Usposabljanje za preživetje v vodi.

Kako se dejansko nadene in uporablja osebna oprema za plavanje v vodi. Pred razporeditvijo na letalo, opremljeno z rešilnimi čolni ali drugo podobno opremo, je treba zagotoviti usposabljanje v zvezi z uporabo te opreme in dejansko urjenje v vodi.

(c) Usposabljanje za preživetje.

Usposabljanje za preživetje je treba prilagoditi območjem operacij (npr. polarnemu območju, puščavi, pragozdu ali morju).

(d) Zdravstveni vidiki in prva pomoč:

1. dajanje navodil o zdravstvenih vidikih in prvi pomoči, opremi za prvo pomoč, kompletih za nujno medicinsko pomoč, vključno z njihovo vsebino, in nujni medicinski opremi;
2. prva pomoč v povezavi z usposabljanjem za preživetje in ustrezna higiena in
3. fiziološki učinki letenja, s posebnim poudarkom na pomanjkanju preskrbe s kisikom.

(e) Ravnanje s potniki:

1. nasveti za prepoznavanje in obvladovanje potnikov, ki so pod vplivom alkohola ali mamil ali pa so napadalni;
2. načini za motiviranje potnikov in nadzorovanje množice, potrebni za ekspeditivno evakuacijo letala;
3. predpisi, ki se nanašajo na varno zlaganje ročne prtljage (vključno s predmeti za oskrbo potniške kabine), in možnosti, da ta postane nevarna za potnike v kabini ali da kako drugače ovira ali poškoduje reševalno opremo ali izhoda iz letala;
4. pomen pravilne razporeditve sedežev glede na maso in ravnotežje letala. Posebno pozornost je treba nameniti tudi razporeditvi sedežev za invalidne potnike in potrebi po razporeditvi telesno sposobnih potnikov v bližini nenazorovanih izhodov;
5. naloge, ki jih je treba opraviti pri turbulenci, vključno z zavarovanjem potniške kabine;
6. previdnostni ukrepi pri prevozu živih živali v potniški kabini;
7. usposabljanje za ravnanje z nevarnim blagom, vključno z določbami iz poddela R;
8. varnostni postopki, vključno z določbami iz poddela S.

(f) Komunikacije

Med usposabljanjem je treba poudariti pomen učinkovite komunikacije med kabinskim osebjem in letalsko posadko, vključno s tehniko komuniciranja, skupnim jezikom in terminologijo.

(g) Disciplina in odgovornosti:

1. pomen izvajanja nalog kabinskega osebja v skladu z operativnim priročnikom;
2. stalna usposobljenost za razporeditev kot član kabinskega osebja zlasti glede na omejitve trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka;
3. poznavanje letalskih predpisov za kabinsko osebje in vloga uprave za civilno letalstvo;
4. splošno poznavanje ustrezne letalske terminologije, teorije letenja, porazdelitve potnikov, vremenoslovja in območij operacij;
5. dajanje navodil pred letom kabinskemu osebju in zagotovitev potrebnih varnostnih informacij v zvezi z njihovimi posebnimi nalogami;
6. pomen sprotnega dopolnjevanja ustreznih dokumentov in priročnikov v skladu s spremembami, ki jih zagotovi operator;
7. pomen prepoznavanja okoliščin, v katerih so člani kabinskega osebja pristojni in odgovorni za začetek evakuacije in drugih postopkov v sili, in
8. pomen varnostnih nalog in odgovornosti ter potreba po takojšnjem in učinkovitem odzivu na nevarnost.
9. osveščenost glede učinkov kontaminacije površine in potreba po obveščanju letalske posadke o kakršni koli opaženi kontaminaciji površine.

(h) Skupno delo v pilotski kabini.

1. Začetni tečaj za CRM:
 - (i) Član kabinskega osebja opravi začetni tečaj za CRM, preden se ga prvič razporedi na delo kot člana kabinskega osebja. Člani kabinskega osebja, ki že delajo kot člani kabinskega osebja v komercialnem zračnem prevozu in niso predhodno opravili začetnega tečaja, opravijo začetni tečaj za CRM do naslednjega zahtevanega periodičnega usposabljanja in/ali preverjanja.
 - (ii) Elementi usposabljanja iz Dodatka 2 k OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015, tabela 1, stolpec (a), se zajamejo v obsegu, kot se zahteva v stolpcu (b), Začetni tečaj za CRM.
 - (iii) Začetni tečaj za CRM mora izvajati vsaj en inštruktor za usposabljanje kabinskega osebja za CRM.

Dodatek 1 k OPS 1.1010

Preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah

(a) Splošno:

Operator zagotovi, da:

1. preusmeritveno usposabljanje in izobraževanje o razlikah izvaja ustrezno usposobljeno osebje in
2. se med preusmeritvenim usposabljanjem in izobraževanjem o razlikah člani kabinskega osebja seznanijo z razporeditvijo, odstranitvijo in uporabo celotne varnostne opreme in opreme za preživetje, ki je na letalu, ter vsemi običajnimi postopki in postopki v sili, značilnimi za tip, različico ali izvedbo letala, na katere bodo predvidoma razporejeni.

(b) Usposabljanje za boj z ognjem in dimom:

Operator zagotovi, da:

1. se vsak član kabinskega osebja stvarno in praktično usposobi za uporabo celotne opreme za gašenje požara, vključno z varovalno obleko, ki ustreza opremi na letalu. Takšno usposabljanje mora obsegati:
 - (i) gašenje požara, ki ustreza požaru v notranjosti letala, razen da se namesto halonskih gasilnih aparatov lahko uporabi nadomestno sredstvo za gašenje, in
 - (ii) namestitev in uporabo opreme za zaščito dihal v zaprtem, simulirano z dimom napolnjenim okoljem.

(c) Uporaba vrat in izhodov:

Operator zagotovi, da:

1. vsak član kabinskega osebja uporabi in dejansko odpre vsak tip ali različico običajnega izhoda in izhoda v sili v običajnem načinu ali načinu v sili, vključno s sistemi za pomoč v primeru izpada elektrike, če je letalo z njim opremljeno. To vključuje ukrepe, ki so potrebni za upravljanje in odprtje drče za evakuacijo. To usposabljanje se izvaja na letalu ali ustrezni napravi za usposabljanje, in
2. se mu prikaže uporaba vseh drugih izhodov, kot so na primer okna pilotske kabine.

(d) Usposabljanje za uporabo reševalne drče:

Operator zagotovi, da:

1. se vsak član kabinskega osebja spusti po reševalni drči z višine, ki ustreza višini praga potniške kabine letala;
2. se reševalna drča pritrdi na letalo ali ustrezno napravo za usposabljanje in
3. član kabinskega osebja opravi dodaten spust, če se usposablja za delo na tipu letala, pri katerem se višina praga izhoda iz potniške kabine bistveno razlikuje od vseh tipov letal, na katerih je delal doslej.

(e) Postopki evakuacije in druge nevarne situacije:

Operator zagotovi, da:

1. usposabljanje za evakuacijo v sili vključuje prepoznavanje načrtovanih ali nepredvidenih evakuacij na kopnem ali v vodi. To usposabljanje mora zajemati prepoznavanje okoliščin, ko so izhodi ali oprema neuporabni, in
2. se vsak član kabinskega osebja usposobi za ukrepanje:
 - (i) v primeru požara med letom, s posebnim poudarkom na odkrivanju dejanskega izvora požara;

- (ii) pri hudi zračni turbulenci;
 - (iii) pri nenadnem znižanju tlaka, vključno z namestitvijo prenosne kisikove opreme posameznih članov kabinskega osebja in
 - (iv) v primeru drugih nevarnosti med letom.
- (f) Nadzorovanje množice.

Operator zagotovi usposabljanje iz praktičnih vidikov nadziranja množice v različnih nevarnih situacijah, ki ustrezajo tipu letala.

- (g) Onesposobitev pilota.

Operator zagotovi, da se vsak član kabinskega osebja usposobi za izvedbo postopka v primeru onesposobitve člana letalske posadke ter uporabo sedežnih mehanizmov in mehanizmov H-pasov, razen če znaša najmanjše število letalskega osebja več kot dva člana. Usposabljanje za uporabo kisikovega sistema za člane letalske posadke in seznamov letalske posadke za preverjanje, če ga zahteva SOP operatorja, se izvede s praktičnim prikazom.

- (h) Varnostna oprema.

Operator zagotovi, da se vsak član kabinskega osebja stvarno seznanji in se mu pokaže kraj nahajanja in uporaba varnostne opreme, ki vključuje:

1. reševalne drče, če drče na letalu niso samonosilne, tudi vrvi zanje;
 2. rešilne čolne in reševalne drče, ki se lahko uporabijo kot rešilni čolni, vključno s pripadajočo opremo;
 3. rešilne jopiče ter rešilne jopiče in plavajoče posteljice za dojenčke;
 4. kisikov sistem z izpadljivimi maskami;
 5. kisik za prvo pomoč;
 6. gasilne aparate;
 7. požarno sekiro ali lomilko;
 8. luči v sili, vključno s svetilkami;
 9. komunikacijsko opremo, vključno z megafoni;
 10. pakete za preživetje, vključno z njihovo vsebino;
 11. pirotehnična sredstva (dejanske naprave ali naprave za vajo);
 12. komplete za prvo pomoč in komplete za nujno medicinsko pomoč, vključno z njihovo vsebino, in nujno medicinsko opremo in
 13. drugo opremo ali sisteme za zagotavljanje varnosti v potniški kabini, če je ustrezno.
- (i) Dajanje navodil potnikom/prikaz varnostne opreme.

Operator zagotovi usposabljanje s področja priprave potnikov na običajne in nevarne situacije v skladu z OPS 1.285.

- (j) Če prvotno usposabljanje o zdravstvenih vidikih in prvi pomoči ni vključevalo izogibanja nalezljivim boleznim, zlasti v tropskem in subtropskem podnebju, se tako usposabljanje zagotovi, če se mreža zračnih poti operatorja razširi ali spremeni tako, da se vključi taka območja.

- (k) Skupno delo v pilotski kabini. Operator zagotovi, da:
1. vsak član kabinskega osebja opravi usposabljanje operatorja za CRM, ki vključuje elemente usposabljanja iz Dodatka 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1, stolpec (a), v obsegu, kot se zahteva v stolpcu (c), preden se vključi v nadaljnje usposabljanje za CRM, značilno za tip letala in/ali periodičnega usposabljanje za CRM.
 2. Če član kabinskega osebja opravi preusmeritveni tečaj na drugem tipu letala, je treba elemente usposabljanja iz Dodatka 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1, stolpec (a), vključiti v obsegu, kot se zahteva v stolpcu (d), CRM, značilen za tip letala.
 3. Usposabljanje operatorja za CRM in CRM, značilen za tip letala, izvaja vsaj en inštruktor za usposabljanje kabinskega osebja za CRM.
-

Dodatek 1 k OPS 1.1015

Periodično usposabljanje

- (a) Operator zagotovi, da periodično usposabljanje izvaja ustrezno usposobljeno osebje.
- (b) Operator zagotovi, da program praktičnega usposabljanja, ki se izvaja vsakih 12 koledarskih mesecev, vključuje:
1. postopke v sili, vključno z onesposobitvijo pilota;
 2. postopke evakuacije, vključno s tehnikami za nadzorovanje množice;
 3. urjenje prijemov, ki jih morajo člani kabinskega osebja uporabiti pri evakuaciji potnikov, da odprejo običajne izhode in izhode v sili;
 4. kraj nahajanja varnostne opreme in ravnanje z njo, vključno s kisikovimi sistemi, ter namestitvev prenosne kisikove opreme in opreme za zaščito dihal (PBE), ki jo izvedejo vsi člani kabinskega osebja;
 5. zdravstvene vidike in prvo pomoč, opremo za prvo pomoč in komplete za nujno medicinsko pomoč, vključno z njihovo vsebino, in nujno medicinsko opremo;
 6. zlaganje predmetov v potniški kabini;
 7. varnostne postopke;
 8. pregled incidentov in nesreč;
 9. osveženost glede učinkov kontaminacije površine in potreba po obveščanju letalske posadke o kakršni koli opaženi kontaminaciji površine, in
 10. skupno delo v pilotski kabini. Operator zagotovi, da usposabljanje za CRM izpolnjuje naslednje zahteve:
 - (i) Elementi usposabljanja iz Dodatka 2 k OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015, tabela 1, stolpec (a), se vključijo vsaka tri leta v obsegu, kot se zahteva v stolpcu (e), Letno periodično usposabljanje za CRM.
 - (ii) Določitev in izvajanje tega učnega načrta vodi inštruktor za usposabljanje kabinskega osebja za CRM.
 - (iii) Če poteka usposabljanje za CRM v samostojnih modulih, ga mora izvajati vsaj en vodja usposabljanja kabinskega osebja za CRM.
- (c) Operator zagotovi, da v časovnih presledkih, ki ne presegajo treh let, periodično usposabljanje vključuje tudi:
1. vsak član kabinskega osebja upravlja in dejansko odpre vsak tip ali različico običajnega izhoda in izhoda v sili v običajnem načinu ali načinu v sili, vključno s sistemi za pomoč v primeru izpada elektrike, če je letalo z njim opremljeno. To vključuje ukrepe, ki so potrebni za upravljanje in odprtje drče za evakuacijo. To usposabljanje se izvaja na letalu ali ustrezni napravi za usposabljanje;
 2. prikaz uporabe vseh drugih izhodov, vključno z okni pilotske kabine;
 3. vsak član kabinskega osebja opravi stvarno in praktično usposabljanje za uporabo celotne opreme za gašenje požara, vključno z varovalno obleko, ki ustreza opremi na letalu.

Takšno usposabljanje mora obsegati:

- (i) vsak član kabinskega osebja pogasi požar, ki ustreza požaru v notranjosti letala, razen da se namesto halonskih gasilnih aparatov lahko uporabi nadomestno sredstvo za gašenje, in
- (ii) vsak član kabinskega osebja si nadene in uporabi opremo za zaščito dihal v zaprtem, simulirano z dimom napolnjenim okoljem;

4. uporabo pirotehničnih sredstev (dejanske naprave ali naprave za vajo) in
 5. prikaz uporabe rešilnega čolna ali reševalne drče, ki se lahko uporabi kot rešilni čoln, če sta na letalu;
 6. operator zagotovi, da se vsak član kabinskega osebja usposobi za izvedbo postopka v primeru onesposobitve člana letalske posadke ter uporabo sedežnih mehanizmov in mehanizmov H-pasov, razen če znaša najmanjše število letalskega osebja več kot dva člana. Usposabljanje za uporabo kisikovega sistema za člane letalske posadke in seznamov letalske posadke za preverjanje, če ga zahteva SOP operatorja, se izvede s praktičnim prikazom.
- (d) Operator zagotovi, da se vse ustrezne zahteve iz Priloge III, OPS 1, vključijo v usposabljanje članov kabinskega osebja.
-

*Dodatek 1 k OPS 1.1020***Osvežitveno usposabljanje**

Operator zagotovi, da osvežitveno usposabljanje izvaja ustrezno usposobljeno osebje ter da za vsakega člana kabinskega osebja vključuje vsaj:

1. postopke v sili, vključno z onesposobitvijo pilota;
2. postopke evakuacije, vključno s tehnikami za nadzorovanje množice;
3. uporabo in dejansko odpiranje vsakega tipa ali različice običajnih izhodov in izhodov v sili v običajnem načinu ali načinu v sili, vključno s sistemi za pomoč v primeru izpada elektrike, če je letalo z njim opremljeno. To vključuje ukrepe, ki so potrebni za upravljanje in odprtje drče za evakuacijo. To usposabljanje se izvaja na letalu ali ustrezni napravi za usposabljanje;
4. prikaz uporabe vseh drugih izhodov, vključno z okni pilotske kabine, in
5. kraj nahajanja varnostne opreme in ravnanje z njo, vključno s kisikovimi sistemi, ter namestitev prenosne kisikove opreme in opreme za zaščito dihal.

Dodatek 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Usposabljanje

1. Učni načrti usposabljanja za CRM se skupaj z metodologijo in terminologijo CRM vključijo v operativni priročnik.
2. Tabela 1 prikazuje, katere elemente CRM je treba vključiti v posamezne vrste usposabljanja.

Tabela 1

Usposabljanje za CRM

Elementi usposabljanja (a)	Začetni tečaj za CRM (b)	Usposabljanje operatorja za CRM (c)	CRM, značilno za tip letala (d)	Letno periodično usposabljanje za CRM (e)	Tečaj za vodilno kabinsko osebje (f)
Splošna načela					
Človeški dejavniki v letalstvu Splošna navodila glede načel in ciljev CRM	Podrobno	Se ne zahteva	Se ne zahteva	Se ne zahteva	Pregled
Človeške sposobnosti in omejitve					
Z vidika posameznih članov kabinskega osebja					
Osveščenost osebja, človeške napake in zanesljivost, odnos in vedenje, samoocenjevanje	Podrobno	Se ne zahteva	Se ne zahteva	Pregled (vsaka tri leta)	Se ne zahteva
Stres in obvladovanje stresa					
Utrujenost in nespečnost					
Odločnost					
Zavedanje položaja, pridobivanje informacij in njihova obdelava					
Z vidika celotne letalske posadke					
Preprečevanje in odkrivanje napak	Se ne zahteva	Podrobno	Nanaša se na tip(-e)	Pregled (vsaka tri leta)	Okrepitev (nanaša se na naloge vodilnega kabinskega osebja)
Izmenjava opozoril glede situacij, pridobivanje informacij in njihova obdelava					
Upravljanje delovne obremenitve					
Učinkovito komuniciranje in usklajevanje med vsemi člani posadke, vključno z letalsko posadko in neizkušenimi člani kabinskega osebja, kulturne razlike					
Vodenje, sodelovanje, sinergija, odločanje, prenos pooblastil					
Odgovornosti posameznikov in skupine, odločanje in ukrepanje					
Prepoznavanje in upravljanje človeških dejavnikov potnikov: obvladovanje množice, stresa potnikov, obvladovanje konfliktov, zdravstveni dejavniki					
Posebnosti, ki se nanašajo na tipe letal (ozko/širokotrupna, eno-/večnadstropna), sestava letalske posadke in kabinskega osebja ter število potnikov	Se ne zahteva	Podrobno			

Elementi usposabljanja (a)	Začetni tečaj za CRM (b)	Usposabljanje operatorja za CRM (c)	CRM, značilno za tip letala (d)	Letno periodično usposabljanje za CRM (e)	Tečaj za vodilno kabinsko osebje (f)
Z vidika operatorja in organizacije					
Varnostna kultura podjetja, SOP, organizacijsko učinkovito komuniciranje in usklajevanje	Se ne zahteva	Podrobno	Nanaša se na tip(-e)	Pregled	Okrepitev (nanaša se na naloge vodilnega osebja)
Učinkovito komuniciranje in usklajevanje z drugim operativnim osebjem in letališkimi službami				(vsaka tri leta)	
Sodelovanje pri poročanju o varnostnih incidentih in nesrečah v potniški kabini					
Študije primerov (glej opombo)		Se zahteva			
<p><i>Opomba:</i> Če ni na voljo ustreznih študij primerov, značilnih za tip letala, se v stolpcu (d) upoštevajo študije primerov, ki ustrezajo obsegu in področju operacij.</p>					

Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Usposabljanje o zdravstvenih vidikih in prvi pomoči

- (a) Usposabljanje o zdravstvenih vidikih in prvi pomoči vključuje naslednje teme:
1. Fiziološki učinki letenja, vključno z zahtevami glede kisika in pomanjkanjem preskrbe s kisikom;
 2. Nujni medicinski primeri na področju letalstva vključujejo:
 - (i) astmo;
 - (ii) dušenje;
 - (iii) srčni napad;
 - (iv) stresne in alergijske reakcije;
 - (v) šok;
 - (vi) kap;
 - (vii) epilepsijo;
 - (viii) sladkorno bolezen;
 - (ix) potovalno slabost med letenjem;
 - (x) hiperventilacija;
 - (xi) želodčno-prebavne motnje in
 - (xii) nepričakovan porod;
 3. Praktično kardio-pulmonalno oživljanje, ki ga opravi vsak član kabinskega osebja ob upoštevanju okolja (letalo) in ob uporabi posebno oblikovane lutke;
 4. Osnovna prva pomoč in usposabljanje za preživetje, vključno z oskrbo:
 - (i) nezavestnih oseb;
 - (ii) opeklin;
 - (iii) ran in
 - (iv) zlomov in poškodb mehkega tkiva;
 5. Zdravje in higiena med potovanjem, vključno s:
 - (i) tveganjem stika z nalezljivimi boleznimi zlasti med izvajanjem zračnih prevozov v tropska in subtropska območja. Poročanje o nalezljivih boleznih, zaščita pred infekcijo in izogibanje boleznim, ki se prenašajo z vodo in hrano. Usposabljanje vključuje sredstva za zmanjšanje takih tveganj;
 - (ii) higieno na letalu;
 - (iii) smrtjo na letalu;
 - (iv) ravnanjem s kliničnimi odpadki;
 - (v) razkuževanjem letala in
 - (vi) stalno pripravljeno, fiziološkimi učinki utrujenosti, fiziologijo spanca, cirkadianim ritmom in spremembo časovnih pasov;
 6. Uporaba ustrezne opreme letala, vključno s kompleti za prvo pomoč, kompleti za nujno medicinsko pomoč, kisikom za prvo pomoč in nujno medicinsko opremo.
-

PODDEL P

PRIROČNIKI, DNEVNIKI IN ZAPISI O LETENJU

OPS 1.1040

Splošna pravila za operativne priročnike

- (a) Operator zagotovi, da vsebuje operativni priročnik vsa navodila in informacije, ki jih potrebuje operativno osebje za izvajanje svojih dolžnosti.
- (b) Operator zagotovi, da vsebina operativnega priročnika, vključno z vsemi spremembami ali popravki, ni v nasprotju s pogoji iz spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali katerim koli veljavnim predpisom in je sprejemljiva za Organ, ki jo, če je ustrezno, potrdi.
- (c) Operator mora pripraviti operativni priročnik v angleškem jeziku, razen če drugače ne odobri Organ ali predpiše nacionalna zakonodaja. Operator lahko ta priročnik ali njegove posamezne dele prevede in uporablja v drugem jeziku.
- (d) Če mora operator pripraviti nov operativni priročnik ali njegove bistvene dele/zvezke, mora pri tem upoštevati predhodni pododstavek (c).
- (e) Operator lahko izda operativni priročnik v ločenih zvezkih.
- (f) Operator zagotovi, da ima celotno operativno osebje enostaven dostop do enega izvoda vseh delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na njihove dolžnosti. Operator članom posadke priskrbi tudi osebni izvod delov A in B operativnega priročnika ali tistih njihovih oddelkov, ki so pomembni za osebno proučevanje.
- (g) Operator zagotovi, da se operativni priročnik spremeni ali popravi, tako da se navodila in informacije, ki jih vsebuje, sproti posodablja. Operator zagotovi, da se celotno operativno osebje obvesti o spremembah, ki se nanašajo na njihove dolžnosti.
- (h) Vsak imetnik operativnega priročnika ali njegovih ustreznih delov le-te sproti dopolnjuje s spremembami ali popravki, ki mu jih zagotovi operator.
- (i) Operator predloži Organu predvidene spremembe in popravke pred datumom začetka njihove veljavnosti. Če se sprememba nanaša na kateri koli del operativnega priročnika, ki ga je treba odobriti v skladu z OPS, je treba takšno odobritev pridobiti pred začetkom veljavnosti spremembe. Če se zaradi varnosti zahtevajo takojšnje spremembe ali popravki, se te lahko objavijo in začnejo uporabljati takoj, če se je zaprosilo za zahtevano odobritev.
- (j) Operator vključi vse spremembe in popravke, ki jih zahteva Organ.
- (k) Operator mora zagotoviti, da se informacije, vzete iz odobrenih dokumentov, in vse spremembe takšne odobrene dokumentacije v operativnem priročniku pravilno izrazijo in da operativni priročnik ne vsebuje informacij, ki bi bile v nasprotju z odobreno dokumentacijo. Vendar ta zahteva operatorju ne preprečuje uporabe starejših podatkov in postopkov.
- (l) Operator mora zagotoviti, da se vsebina operativnega priročnika predstavi v obliki, v kateri se lahko uporablja brez težav. Pri zasnovi operativnega priročnika je treba upoštevati načela človeških dejavnikov.
- (m) Operatorju lahko Organ dovoli, da pripravi operativni priročnik ali njegove dele v drugi obliki in ne natisnjene na papir. V takšnih primerih je treba zagotoviti sprejemljivo raven dostopnosti, uporabnosti in zanesljivosti.
- (n) Uporaba skrajšane oblike operativnega priročnika operatorja ne izvzema od zahtev iz OPS 1.130.

OPS 1.1045

Operativni priročnik – Zgradba in vsebina

(Glej Dodatek 1 k OPS 1.1045)

- (a) Operator zagotovi, da je osnovna zgradba operativnega priročnika v skladu z naslednjim:
- Del A: Splošno/Osnovno

Ta del obsega vse operativne usmeritve, navodila in postopke, potrebne za varno operacijo, ki niso vezane na tip letala.
 - Del B: Zadeve, ki se nanašajo na operacijo letala

Ta del obsega vsa navodila in postopke, potrebne za varno operacijo, ki so vezani na tip letala. Pri tem je treba upoštevati vse razlike med tipi, različicami ali posameznimi letali, ki jih uporablja operator.
 - Del C: Navodila in informacije o zračnih poteh in letališčih

Ta del obsega vsa navodila in informacije, potrebne za geografsko območje operacij.
 - Del D: Usposabljanje

Ta del vsebuje vsa navodila za usposabljanje osebja, ki se zahtevajo za varno operacijo.
- (b) Operator zagotovi, da je vsebina operativnega priročnika v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1045 ter ustreza geografskemu območju in vrsti operacij.
- (c) Operator zagotovi, da je podrobna zgradba operativnega priročnika sprejemljiva za Organ.

OPS 1.1050

Letalski priročnik letala

Operator ima za vsako letalo, ki ga uporablja, najnovejši odobreni letalski priročnik letala ali enakovreden dokument.

OPS 1.1055

Dnevnik potovanja

- (a) Operator hrani za vsak let v obliki dnevnika potovanja naslednje podatke:
1. registracijo letala;
 2. datum;
 3. ime člana oziroma imena članov posadke;
 4. dodelitev nalog članu oziroma članom posadke;
 5. kraj odhoda;
 6. kraj prihoda;
 7. čas odhoda (čas začetka gibanja letala);
 8. čas prihoda (čas zaustavitve letala);

9. trajanje leta;
 10. vrsto leta;
 11. podatke o incidentih, opažanjih (če so), in
 12. podpis vodje zrakoplova (ali enakovredne osebe).
- (b) Operatorju lahko Organ dovoli, da mu ni treba voditi dnevnika potovanja letala ali njegovih delov, če so ustrezne informacije na voljo v drugi dokumentaciji.
- (c) Operator zagotovi, da se vsi vpisi vnesejo sproti in da so trajni.

OPS 1.1060

Operativni načrt leta

- (a) Operator mora zagotoviti, da operativni načrt leta, ki se uporabi, in vpisi med letom vsebujejo naslednje podatke:
1. registracijo letala;
 2. tip in različico letala;
 3. datum leta;
 4. identifikacijsko številko leta;
 5. imena članov letalske posadke;
 6. razdelitev dolžnosti med člane letalske posadke;
 7. kraj odhoda;
 8. čas odhoda (čas začetka dejanskega gibanja letala, čas vzleta);
 9. kraj prihoda (načrtovani in dejanski);
 10. čas prihoda (čas dejanskega pristanka in zaustavitve letala);
 11. vrsto operacije (ETOPS, VFR, prelet letala itd.);
 12. zračno pot in dele zračne poti s kontrolnimi točkami/točkami na poti, razdaljami, časom in rutami;
 13. načrtovano potovalno hitrost in čase letenja med kontrolnimi točkami/točkami na poti. Ocenjene in dejanske čase nad njimi;
 14. varne višine in najnižje nivoje letenja;
 15. načrtovane višine in nivoje letenja;
 16. izračune goriva (zapise o preverjanjih goriva med letom);
 17. količino goriva na letalu ob zagonu motorjev;
 18. nadomestno letališče oziroma letališča za pristanek in, kjer je ustrezno, vzlet in na zračni poti, vključno z informacijami iz predhodnih pododstavkov 12, 13, 14 in 15;
 19. odobritev in naknadno potrditev začetnega načrta leta za ATS;
 20. izračune za ponovno načrtovanje med letom in
 21. ustrezne meteorološke informacije.

- (b) Podatki, ki so zlahka dostopni v drugi dokumentaciji ali drugem sprejemljivem viru ali pa so nepomembni za vrsto operacije, se lahko v operativnem načrtu leta izpustijo.
- (c) Operator mora zagotoviti, da sta operativni načrt leta in njegova uporaba opisana v operativnem priročniku.
- (d) Operator zagotovi, da se vsi vpisi v operativni načrt leta vnesejo sproti in da so trajni.

OPS 1.1065

Roki hranjenja dokumentov

Operator zagotovi, da se vsi zapisi ter vsi pomembni operativni in tehnični podatki o vsakem posameznem letu hranijo toliko časa, kot je predpisano v Dodatku 1 k OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Operatorjeva izpostavitve upravljanja stalne plovnosti

Operator sproti obnavlja izpostavitve upravljanja stalne plovnosti v skladu z delom M, odstavek M.A.704, Izpostavitve upravljanja stalne plovnosti.

OPS 1.1071

Tehnična knjiga letala

Operator vodi tehnično knjigo letala v skladu z delom M, odstavek M.A.306, Sistem tehnične knjige operatorja.

Dodatek 1 k OPS 1.1045

Vsebina operativnega priročnika

Operator zagotovi, da operativni priročnik vsebuje naslednje informacije:

A. SPLOŠNO/OSNOVNO**0. UPRAVLJANJE IN NADZOROVANJE OPERATIVNEGA PRIROČNIKA****0.1 Uvod**

- (a) Izjavo, da je priročnik v skladu z vsemi veljavnimi predpisi in pogoji iz veljavnega spričevala letalskega prevoznika.
- (b) Izjavo, da priročnik vsebuje operativna navodila, ki jih mora upoštevati zadevno osebje.
- (c) Seznam in kratek opis različnih delov, njihove vsebine, namena in uporabe.
- (d) Razlage ter opredelitve izrazov in besed, potrebnih za uporabo priročnika.

0.2 Sistem sprememb in popravkov

- (a) Podatke o osebi oziroma osebah, pristojnih za izdajo in vnašanje sprememb in popravkov.
- (b) Zapis sprememb in popravkov z datumi njihovega vnosa in začetka veljavnosti.
- (c) Izjavo, da na roko napisane spremembe in popravki niso dovoljeni, razen če okoliščine zaradi varnosti zahtevajo takojšnjo spremembo ali popravek.
- (d) Opis sistema za označitev strani in datume začetka njihove veljavnosti.
- (e) Seznam veljavnih strani.
- (f) Označevanje sprememb (na straneh z besedilom in po možnosti na kartah in v diagramih).
- (g) Začasne popravke.
- (h) Opis sistema razdeljevanja priročnikov, sprememb in popravkov.

1. ORGANIZACIJA IN ODGOVORNOSTI

- 1.1 Organizacijski ustroj. Opis organizacijskega ustroja, vključno s splošno organizacijsko shemo podjetja in organizacijsko shemo operativnega oddelka. V organizacijski shemi mora biti opisan odnos med operativnim in drugimi oddelki podjetja. Prikazane morajo biti zlasti smeri podrejenosti in poročanja v vseh sektorjih, oddelkih itd., ki se ukvarjajo z varnostjo letalskih operacij.
- 1.2 Imenovani področni vodje. Imena vseh imenovanih področnih vodij, pristojnih za letalske operacije, sistem vzdrževanja, usposabljanje posadk in operacije na tleh v skladu z OPS 1.175(i). Vključiti je treba opis njihovih nalog in odgovornosti.
- 1.3 Odgovornosti in dolžnosti vodilnega operativnega osebja. Opis dolžnosti, odgovornosti in pooblastil vodilnega operativnega osebja, pristojnega za varnost letalskih operacij in usklajenost z veljavnimi predpisi.
- 1.4 Pooblastila, dolžnosti in odgovornosti vodje zrakoplova. Izjavo, v kateri so opredeljena pooblastila, dolžnosti in odgovornosti vodje zrakoplova.
- 1.5 Dolžnosti in odgovornosti članov posadke, razen vodje zrakoplova.

2. OPERATIVNA KONTROLA IN NADZOR
 - 2.1 Nadzor operacij, ki ga izvaja operator. Opis sistema za nadzor operacij, ki ga izvaja operator (glej OPS 1.175(g)). V njem je treba prikazati, kako se izvaja nadzor nad varnostjo letalskih operacij in usposobljenostjo osebja. Predvsem je treba opisati postopke, ki se nanašajo na naslednje zadeve:
 - (a) veljavnost licenc in usposobljenosti;
 - (b) pristojnosti operativnega osebja in
 - (c) vodenje, analiziranje in hranjenje zapisov, dokumentov o letih, dodatnih informacij in podatkov.
 - 2.2 Sistem razglasitve dodatnih operativnih navodil in informacij. Opis vseh sistemov za razglasitev informacij, ki so lahko operativne narave in dopolnjujejo informacije iz operativnega priročnika. Treba je vključiti uporabnost teh informacij in odgovornosti za njihovo razglasitev.
 - 2.3 Program za preprečevanje nesreč in zagotavljanje varnosti letenja. Opis najpomembnejših vidikov programa za zagotavljanje varnosti letenja.
 - 2.4 Operativni nadzor. Opis postopkov in odgovornosti, potrebnih za izvajanje operativnega nadzora nad varnostjo letenja.
 - 2.5 Pristojnosti Organa. Opis pristojnosti Organa in navodila za osebje, kako osebju Organa olajšati izvajanje inšpekcijskih pregledov.
3. SISTEM KAKOVOSTI

Opis sprejetega sistema kakovosti, ki vključuje vsaj:

 - (a) politiko kakovosti;
 - (b) opis organizacije sistema kakovosti in
 - (c) razdelitev dolžnosti in odgovornosti.
4. SESTAVA POSADKE
 - 4.1 Sestava posadke. Obrazložitev metode za določitev sestave posadk, pri čemer je treba upoštevati:
 - (a) tip letala, ki se uporablja;
 - (b) geografsko območje in vrsto operacije, ki se opravlja;
 - (c) fazo leta;
 - (d) najmanjše zahtevano število članov posadke in načrtovani letalski delovni čas;
 - (e) izkušnje (skupne in na posameznih tipih letal), najnovejše izkušnje in usposobljenost članov posadke in
 - (f) imenovanje vodje zrakoplova in po potrebi glede na trajanje leta postopkov za zamenjavo vodje zrakoplova ali drugih članov letalske posadke (glej Dodatek 1 k OPS 1.940);
 - (g) imenovanje vodilnega člana kabinskega osebja in po potrebi glede na trajanje leta postopkov za zamenjavo vodilnega člana in katerega koli drugega člana kabinskega osebja.
 - 4.2 Imenovanje vodje zrakoplova. Pravila, ki se uporabijo pri imenovanju vodje zrakoplova.
 - 4.3 Onesposobitev letalske posadke. Navodila za prevzem poveljevanja v primeru onesposobitve letalske posadke.

- 4.4 Operacije na več kot enem tipu letala. Izjava, v kateri se navede, katera letala se štejejo za letala istega tipa pri:
- (a) razporejanju letalskih posadk in
 - (b) razporejanju kabinskega osebja.
5. ZAHTEVE GLEDE USPOSOBLJENOSTI
- 5.1 Opis licence, ratinga oziroma ratingov, usposobljenosti/sposobnosti (npr. za zračne poti in letališča), izkušenj, usposabljanj, preverjanj in najnovejših izkušenj, ki jih mora imeti operativno osebje za izvajanje svojih nalog. Treba je upoštevati tip letala, vrsto operacije in sestavo posadke.
- 5.2 Letalska posadka
- (a) Vodja zrakoplova.
 - (b) Pilot namestnik vodje zrakoplova.
 - (c) Kopilot.
 - (d) Pilot pod nadzorom.
 - (e) Upravljavec sistemov letala.
 - (f) Operacije na več kot enem tipu ali različici.
- 5.3 Kabinsko osebje.
- (a) Vodilni član kabinskega osebja.
 - (b) Član kabinskega osebja.
 - (i) Zahtevani član kabinskega osebja.
 - (ii) Dodatni član kabinskega osebja in član kabinskega osebja med seznanitvenimi leti.
 - (c) Operacije na več kot enem tipu ali različici.
- 5.4 Osebje za usposabljanje, preverjanje in nadzorovanje:
- (a) za letalsko posadko;
 - (b) za kabinsko osebje.
- 5.5 Drugo operativno osebje
6. PREVIDNOSTNI UKREPI GLEDE ZDRAVJA POSADKE
- 6.1 Previdnostni ukrepi glede zdravja posadke. Ustrezni predpisi in navodila za člane posadke v zvezi z zdravjem vključujejo:
- (a) alkohol in druge omamne pijače;
 - (b) mamila;
 - (c) zdravila;
 - (d) uspavalne tablete;
 - (e) farmacevtske pripravke;
 - (f) cepljenje;
 - (g) potapljanje v velikih globinah;

- (h) darovanje krvi;
 - (i) previdnostne ukrepe glede uživanja hrane pred in med letom;
 - (j) spanje in počitek in
 - (k) kirurške posege.
7. OMEJITVE TRAJANJA LETA
- 7.1 Omejitve trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka. Sistem, ki ga vzpostavi operator v skladu z veljavnimi zahtevami.
- 7.2 Prekoračitve omejitev trajanja letov in delovnega časa in/ali skrajšanje časa počitka. Pogoji, pod katerimi se lahko prekoračita čas letov in delovni čas ali skrajša čas počitka ter postopki, ki se uporabijo za sporočanje teh sprememb.
8. OPERATIVNI POSTOPKI
- 8.1 Navodila za pripravo leta. Glede na vrsto operacije:
- 8.1.1 Najmanjše višine letenja. Opis metode za določitev in uporabo najmanjših višin, vključno s:
- (a) postopkom za določitev najmanjših višin/nivojev letenja pri letih VFR in
 - (b) postopkom za določitev najmanjših višin/nivojev letenja pri letih IFR.
- 8.1.2 Merila in pristojnosti za odobritev uporabe letališč, ob upoštevanju veljavnih zahtev iz poddelov D, E, F, G, H, I in J.
- 8.1.3 Postopki za določitev letaliških operativnih minimumov. Postopek za določitev letaliških operativnih minimumov za lete IFR v skladu z OPS 1, poddel E. Navesti je treba postopke za določitev vidljivosti in/ali vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze ter za upoštevanje dejanske vidljivosti, ki jo zaznajo piloti, javljene vidljivosti in javljene vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze.
- 8.1.4 Operativni minimumi na zračni poti za lete po pravilih VFR ali dele letov po pravilih VFR, pri uporabi enomotornih letal tudi navodila za določitev zračne poti ob upoštevanju razpoložljivih površin, ki omogočajo varen pristanek v sili.
- 8.1.5 Predstavitev in uporaba letaliških operativnih minimumov in operativnih minimumov na zračni poti
- 8.1.6 Razlaga meteoroloških informacij. Pojasnjevalno gradivo za odkodiranje meteoroloških napovedi in poročil, ki se nanašajo na območje operacije, vključno z razlago pogojnih izrazov.
- 8.1.7 Določitev količine goriva, olja in vodnega metanola na letalu. Postopki, po katerih se pred letom določi in med letom spremlja količina goriva, olja in vodnega metanola, ki jo je treba imeti na letalu. V ta oddelek je treba vključiti tudi navodila za merjenje in distribucijo tekočin na letalu. Takšna navodila morajo upoštevati vse okoliščine, ki bi se lahko pojavile na letalu, vključno z možnostjo ponovnega načrtovanja med letom in izpada ene ali več pogonskih enot na letalu. Opisati je treba tudi sistem shranjevanja zapisov o gorivu in olju.
- 8.1.8 Masa in masno središče. Splošna načela glede mase in masnega središča vključujejo:
- (a) opredelitve pojmov;
 - (b) metode, postopke in odgovornosti za pripravo in odobritev izračunov mase in masnega središča;
 - (c) usmeritev glede uporabe standardnih in/ali dejanskih mas;
 - (d) postopek za določitev ustrezne mase potnikov, prtljage in tovora;
 - (e) mase potnikov in prtljage, ki se uporabljajo za različne vrste operacij in tipe letal;

- (f) splošna navodila in informacije, potrebne za preveritev različnih vrst dokumentacije o masi in ravnotežju, ki se uporablja;
 - (g) postopki sprememb v zadnjem trenutku;
 - (h) specifična teža goriva, olja in
 - (i) usmeritev/postopki za razporeditve potnikov po sedežih.
- 8.1.9 Načrt leta za ATS. Postopki in odgovornosti za pripravo in predložitev načrta leta službam zračnega prometa. Dejavniki, ki jih je treba upoštevati, vključujejo načine za predložitev posamičnih in ponavljalnih načrtov leta.
- 8.1.10 Operativni načrt leta. Postopki in odgovornosti za pripravo in odobritev operativnega načrta leta. Treba je opisati uporabo operativnega načrta leta, vključno z vzorci oblik operativnega načrta leta, ki se uporabljajo.
- 8.1.11 Tehnična knjiga letala operatorja. Treba je opisati odgovornosti in uporabo tehnične knjige letala operatorja, vključno z vzorci oblik, ki se uporabljajo.
- 8.1.12 Seznam dokumentov, obrazcev in dodatnih informacij, ki jih je treba imeti na letalu.
- 8.2 Navodila za oskrbo letala na letališču
- 8.2.1 Postopki polnjenja letala z gorivom. Opis postopkov polnjenja letala z gorivom, ki vključujejo:
- (a) previdnostne ukrepe med ponovnim polnjenjem in praznjenjem rezervoarjev, vključno s primeri, ko deluje APU (pomožna pogonska enota) ali turbinski motor in so vključene propellerske zavore;
 - (b) ponovno polnjenje/praznjenje rezervoarjev med vkrcavanjem potnikov, ko so potniki na letalu, ali med izkrcavanjem z njega, in
 - (c) previdnostne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, da se prepreči mešanje goriv.
- 8.2.2 Varnostni postopki za oskrbo letala ter ravnanje s potniki in tovorom. Opis postopkov ravnanja, ki se uporabijo pri dodelitvi sedežev potnikom, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem ter nakladanju in razkladanju tovora. Treba je navesti tudi postopke za zagotavljanje varnosti med tem, ko je letalo na ploščadi. Postopki za ravnanje s potniki in tovorom morajo vključevati:
- (a) otroke/dojenčke, bolne potnike in osebe z omejeno mobilnostjo;
 - (b) prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu;
 - (c) dovoljeno velikost in težo ročne prtljage;
 - (d) nalaganje in zavarovanje predmetov na letalu;
 - (e) osebni tovor in razvrstitev prostorov za tovor;
 - (f) razporeditev letališke opreme ob letalu;
 - (g) uporabo vrat letala;
 - (h) varnost na ploščadi, vključno s preprečevanjem požarov, območje curka in sesanja motorjev;
 - (i) postopke za zagon motorjev, odhod s ploščadi in prihod nanjo, vključno s postopki za odmik in vleko;
 - (j) oskrbovanje letal in
 - (k) dokumente in obrazce za oskrbo letal;
 - (l) več oseb na enem letalskem sedežu.

- 8.2.3 Postopki za zavrnitev vkrcanja. Postopki, ki zagotovijo, da se osebam, ki so videti omamljene ali ki s svojim psihičnim ali fizičnim vedenjem kažejo, da so pod vplivom zdravil ali mamil, zavrne vkrcanje na letalo. To ne velja za bolnike pod ustreznim varstvom.
- 8.2.4 Razledenitev in preprečevanje zaledenitve na tleh. Opis usmeritve in postopkov za razledenitev in preprečevanje zaledenitve letal na tleh. Ti vključujejo opis vrste in posledic zaledenitve in drugih onesnaževal na letalih med njihovim mirovanjem, premikanjem po tleh in vzletom. Treba je tudi navesti opis vrste tekočin, ki se uporabljajo, vključno s:
- (a) trgovskim ali komercialnim imenom;
 - (b) značilnostmi;
 - (c) učinki na zmogljivost letala;
 - (d) časi njihovega delovanja in
 - (e) previdnostnimi ukrepi med uporabo.
- 8.3 Postopki letenja
- 8.3.1 Usmeritev VFR/IFR. Opis usmeritve, na podlagi katere se dovolijo leti po pravilih VFR ali zahtevajo leti po pravilih IFR ali pa prehajanje iz enih v druge.
- 8.3.2 Navigacijski postopki. Opis vseh navigacijskih postopkov, ki se nanašajo na tip oziroma tipe ter geografsko območje oziroma območja operacij. Treba je upoštevati:
- (a) standardne navigacijske postopke, vključno z usmeritvijo za izvajanje neodvisnih dodatnih preverjanj vnosov podatkov, če ti vplivajo na pot, po kateri mora leteti letalo;
 - (b) navigacijo MNPS in POLAR ter navigacijo na drugih določenih območjih;
 - (c) RNAV;
 - (d) ponovno načrtovanje med letom in
 - (e) postopke v primeru degradacije navigacijskih sistemov in
 - (f) RVSM.
- 8.3.3 Postopki za nastavitev višinomera, kjer je ustrezno vključno z uporabo:
- merjenja višine v metrih in pretvorbenih tabel
 - in
 - operativnih postopkov QFE.
- 8.3.4 Postopki sistema za opozarjanje na višino
- 8.3.5 Sistem opozarjanja na bližino zemlje/Sistem opozarjanja na relief. Postopki in navodila, ki se zahtevajo za izogibanje kontroliranega letenja v teren, vključno z omejitvami previsoke hitrosti spuščanja v bližini zemeljske površine (zahteve za s tem povezano usposabljanje so zajete v D.2.1).
- 8.3.6 Usmeritev in postopki za uporabo sistema TCAS/ACAS
- 8.3.7 Usmeritev in postopki za upravljanje goriva med letom

- 8.3.8 Neugodni in potencialno nevarni atmosferski pogoji. Postopki za letenje v neugodnih in potencialno nevarnih atmosferskih pogojih in/ali izogibanje takšnim pogojem, ki vključujejo:
- (a) nevihte;
 - (b) pogoji zaledenitve;
 - (c) turbulenco,
 - (d) strižni veter;
 - (e) vetrovni stržen;
 - (f) oblake vulkanskega pepela;
 - (g) močne padavine;
 - (h) peščene viharje;
 - (i) zavetrne vale in
 - (j) velike temperaturne inverzije.
- 8.3.9 Vrtnična sled. Merila razdvajanja zaradi vrtnične sledi, ob upoštevanju tipov letal, pogoji glede vetra in kraja nahajanja vzletno-pristajalne steze.
- 8.3.10 Člani posadke na svojih mestih. Zahteve, da so člani posadke v različnih fazah leta ali po potrebi zaradi varnosti na svojih predpisanih mestih ali sedežih, ki vključujejo tudi postopke za nadzorovani počitek v pilotski kabini.
- 8.3.11 Uporaba varnostnih pasov za posadko in potnike. Zahteve, da člani posadke in potniki uporabljajo varnostne in/ali H-pasove v različnih fazah leta ali kadar se zdi potrebno zaradi varnosti.
- 8.3.12 Dovolitev vstopa v pilotsko kabino. Pogoji, pod katerimi se osebam, ki niso člani letalske posadke, dovoli vstop v pilotsko kabino. Treba je vključiti tudi usmeritev glede dovolitve vstopa inšpektorjem, ki jih pošlje Organ.
- 8.3.13 Uporaba praznih sedežev posadke. Pogoji in postopki za uporabo praznih sedežev posadke.
- 8.3.14 Onesposobitev članov posadke. Postopki, ki jih je treba uporabiti pri onesposobitvi članov posadke med letom. Treba je vključiti tudi primere različnih vrst onesposobitev in načine za njihovo prepoznavanje.
- 8.3.15 Zahteve glede varnosti v potniški kabini. Postopki zajemajo:
- (a) pripravo potniške kabine za let, zahteve med letom in pripravo za pristanek, vključno s postopki za zavarovanje potniške kabine in kuhinj;
 - (b) postopke, s katerimi se zagotovi, da potniki sedijo na mestih, kjer lahko pri zahtevani evakuaciji v sili najboljše pomagajo in ne ovirajo evakuacije iz letala;
 - (c) postopke, ki jih je treba uporabiti med vkrcavanjem in izkrcavanjem potnikov, in
 - (d) postopke za ponovno polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom med vkrcavanjem oziroma izkrcavanjem potnikov ali ko so potniki na letalu;
 - (e) kajenje na letalu.
- 8.3.16 Postopki dajanja navodil potnikom. Vsebina, načini in časovna razporeditev dajanja navodil potnikom v skladu z OPS 1.285.
- 8.3.17 Postopki za upravljanje letal, ki morajo biti opremljena z opremo za zaznavanje kozmičnega ali solarnega sevanja. Postopki za uporabo opreme za zaznavanje kozmičnega ali solarnega sevanja ter za beleženje njenih prikazov, vključno z ukrepi, ki jih je treba sprejeti pri prekoračitvi mejnih vrednosti iz operativnega priročnika. Poleg tega tudi postopki, vključno s postopki ATS, ki jih je treba uporabiti, če se sprejme odločitev za spust ali preusmeritev.

- 8.3.18 Usmeritev glede uporabe avtopilota in naprave za samodejno nastavitev moči motorjev.
- 8.4 Operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti. Opis operativnih postopkov za operacije v pogojih zmanjšane vidljivosti (glej tudi OPS, poddela D in E).
- 8.5 ETOPS. Opis operativnih postopkov ETOPS.
- 8.6 Uporaba seznama oziroma seznamov minimalne opreme in odklona od konfiguracije.
- 8.7 Neplačani leti. Postopki in omejitve za:
- (a) lete za usposabljanje;
 - (b) preskusne lete;
 - (c) vročitvene lete;
 - (d) prelete letal;
 - (e) predstavitvene lete in
 - (f) vključno z vrsto oseb, ki se lahko prevažajo na takšnih letih.
- 8.8 Zahteve za kisik
- 8.8.1 Obrazložitev pogojev, pod katerimi je treba zagotavljati in uporabljati kisik.
- 8.8.2 Zahteve za kisik, ki se določijo za:
- (a) letalsko posadko;
 - (b) kabinsko osebje in
 - (c) potnike.
9. NEVARNO BLAGO IN OROŽJE
- 9.1 Informacije, navodila in splošne smernice glede prevoza nevarnega blaga, vključno s:
- (a) politiko operatorja glede prevoza nevarnega blaga;
 - (b) smernicami glede zahtev za prevzem, označitev, ravnanje, natovarjanje in ločevanje nevarnega blaga;
 - (c) posebnimi zahtevami o prijavljanju v primeru nesreče ali prevoza nevarnega blaga;
 - (d) postopki za ukrepanje v nevarnih situacijah, ki vključujejo nevarno blago;
 - (e) dolžnostmi vsega zadevnega osebja v skladu z OPS 1.1215 in
 - (f) navodili za prevoz oseb, zaposlenih pri operatorju.
- 9.2 Pogoji, pod katerimi se lahko prevažajo vojaško orožje in strelivo ter športno orožje.
10. VAROVANJE
- 10.1 Varnostna navodila in smernice, ki niso zaupna in morajo vključevati pristojnosti in odgovornosti operativnega osebja. Treba je vključiti tudi usmeritve in postopke za obravnavanje kaznivih dejanj na letalu, kot so nezakonito vmešavanje, sabotaže, grožnje z bombami in ugrabitve, in poročanje o njih.
- 10.2 Opis preventivnih ukrepov varovanja in usposabljanja.

Opomba: Posamezni deli varnostnih navodil in smernic lahko ostanejo zaupni.

11. OBRAVNAVANJE DOGODKOV, NJIHOVO PRIJAVLJANJE IN POROČANJE O NJIH

Postopki za obravnavanje dogodkov, njihovo prijavljanje in poročanje o njih. Ta oddelek mora zajemati:

- (a) opredelitev dogodkov in ustreznih odgovornosti vseh zadevnih oseb;
- (b) prikaze obrazcev, ki se uporabijo za javljanje vseh vrst dogodkov (ali kopije teh obrazcev), navodila za njihovo izpolnitev, naslove, na katere jih je treba poslati, in rok, v katerem je to treba narediti;
- (c) za primer nesreče je treba navesti tiste oddelke podjetja, organe oblasti in druge organizacije, ki jih je treba o tem obvestiti, ter opisati, kako se to naredi in v kakšnem vrstnem redu;
- (d) postopke za ustno obveščanje enot zračnega prometa o incidentih, ki vključujejo RA ACAS (nasvete za odziv sistema za izogibanje trčenj v zraku), nevarnost zaradi ptic in nevarne okoliščine;
- (e) postopke za predložitev pisnih poročil o incidentih v zračnem prometu, svetovalnih rešitvah ACAS, trčenjih s pticami, incidentih ali nesrečah, ki vključujejo nevarno blago, in nezakonitem motenju;
- (f) postopke poročanja, da se zagotovi skladnost z OPS 1.085(b) in 1.420. Ti postopki morajo vključevati postopke poročanja v zvezi z notranjo varnostjo, ki jih morajo upoštevati člani posadke in so zasnovani tako, da se vodja zrakoplova takoj obvesti o vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost med letom, in da se mu sporočijo vse zadevne informacije.

12. PRAVILA LETENJA

Pravila letenja vključujejo:

- (a) pravila vizualnega in instrumentalnega letenja;
- (b) teritorialno uporabo pravil letenja;
- (c) komunikacijske postopke, vključno s postopki v primeru okvare na komunikacijskih linijah;
- (d) informacije in navodila, ki se nanašajo na prestrezanje civilnih letal;
- (e) okoliščine, v katerih je treba stalno poslušati radijsko zvezo;
- (f) signale;
- (g) časovni sistem, ki se uporablja med operacijo;
- (h) dovoljenja ATC, upoštevanje načrta leta in javljanje položaja;
- (i) vizualne signale, ki se uporabijo za opozorilo letala, ki brez dovoljenja leti na omejenem, prepovedanem ali nevarnem območju ali je tik pred vstopom vanj;
- (j) postopke za pilote, ki opazijo nesrečo ali prejmejo klic v sili;
- (k) zemeljske/zračne vizualne znake, ki jih uporabijo preživeli, z opisom in navodili za uporabo pripomočkov za signaliziranje, in
- (l) signale v sili in nevarnosti.

13. ZAKUP

Opis operativnih dogovorov za zakup, s tem povezani postopki in upravljalvske odgovornosti.

B. ZADEVE V ZVEZI Z OPERACIJO LETALA, VEZANE NA TIP LETALA

Treba je upoštevati razlike med tipi in različicami tipov po naslednjih razdelkih:

0. SPLOŠNE INFORMACIJE IN MERSKE ENOTE

0.1 Splošne informacije (npr. dimenzije letala), vključno z opisom merskih enot, ki se uporabljajo pri operaciji zadevnega tipa letala, in pretvorbenimi tabelami.

1. OMEJITVE

1.1 Opis certificiranih omejitev in veljavnih operativnih omejitev, ki vključuje:

- (a) certifikacijski status (npr. CS-23, CS-25, ICAO Priloga 16 (CS-36 in CS-34) itd.);
- (b) raspored potniških sedežev za vsak tip letala, vključno s slikovno ponazoritvijo;
- (c) odobrene vrste operacij (npr. VFR/IFR, CAT II/III, RNP, letenje v znanih pogojih zaledenitve itd.);
- (d) sestavo posadke;
- (e) maso in masno središče;
- (f) omejitve hitrosti;
- (g) osnovne parametre izvedbe letala;
- (h) omejitve zaradi vetra, vključno z operacijami na kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah;
- (i) zmogljivostne omejitve za konfiguracije, ki se uporabljajo;
- (j) nagib vzletno-pristajalne steze;
- (k) omejitve na mokrih ali kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah;
- (l) kontaminacijo ogrodja letala in
- (m) omejitve sistemov.

2. OBIČAJNI POSTOPKI

2.1 Običajni postopki in naloge, dodeljene posadki, ustrezni seznamami za preverjanje, sistem uporabe seznamov za preverjanje in izjava, ki vključuje postopke potrebnega usklajevanja med letalsko posadko in kabinskim osebjem. Treba je vključiti naslednje običajne postopke in naloge:

- (a) pred letom;
- (b) pred odhodom;
- (c) nastavitev in preveritev višinomera;
- (d) vožnjo po letaliških manevrskih površinah, vzlet in vzpenjanje;
- (e) zmanjšanje hrupa;
- (f) potovanje in spust;
- (g) prilet, pripravo na pristane in dajanje navodil;
- (h) prilet po pravilih VFR;
- (i) instrumentalni prilet;
- (j) vizualni prilet in kroženje;

- (k) neuspeli prilet;
- (l) običajni pristanek;
- (m) po pristanku in
- (n) izvajanje operacij na mokrih in kontaminiranih vzletno-pristajalnih stezah.

3. NEOBIČAJNI POSTOPKI IN POSTOPKI V SILI

3.1 Neobičajni postopki in postopki v sili ter naloge, dodeljene posadki, ustrezni seznamami za preverjanje, sistem uporabe seznamov za preverjanje in izjava, ki vključuje postopke potrebnega usklajevanja med letalsko posadko in kabinskim osebjem. Treba je vključiti naslednje neobičajne postopke in postopke v sili ter naloge:

- (a) onesposobitev članov posadke;
- (b) urjenje za ukrepanje v primeru ognja in dima;
- (c) lete, pri katerih je kabina pod tlakom, in lete, pri katerih je kabina pod delnim tlakom;
- (d) prekoračitve konstrukcijskih omejitev, kot je pristanek s preveliko težo;
- (e) prekoračitve omejitev kozmičnega sevanja;
- (f) udare strel;
- (g) klice v sili in opozarjanje ATC na nevarnosti;
- (h) okvaro motorja;
- (i) okvare sistemov;
- (j) navodila za preusmeritev leta v primeru hude tehnične okvare;
- (k) opozarjanje na bližino zemlje;
- (l) opozarjanje TCAS;
- (m) strižni veter in
- (n) pristanek v sili na kopnem/na vodi in
- (o) postopke za odhod v sili.

4. ZMOGLJIVOST

4.0 Podatki o zmogljivosti morajo biti navedeni v obliki, ki omogoča njihovo enostavno uporabo.

4.1 Podatki o zmogljivosti. Treba je vključiti gradivo o zmogljivosti, ki zagotavlja potrebne podatke za uskladitev z zahtevami glede zmogljivosti iz OPS 1, poddeli F, G, H in I, na podlagi katerih se lahko določijo:

- (a) omejitve vzletnega vzpenjanja – masa, višina, temperatura;
- (b) dolžina vzletnega območja (suho, mokro, kontaminirano);
- (c) podatki o neto poti leta za izračun višine leta nad ovirami ali, kjer je ustrezno, vzletne poti leta;
- (d) zmanjšanje naklonskega kota za začetno vzpenjanje z nagibom;
- (e) omejitve vzpenjanja na zračni poti;
- (f) omejitve vzpenjanja v konfiguraciji za prilet;

- (g) omejitve vzpenjanja v konfiguraciji za pristanek;
 - (h) dolžina pristajalnega območja (suho, mokro, kontaminirano), vključno s posledicami okvare sistema ali naprave med letom, če to vpliva na pristajalno razdaljo;
 - (i) omejitve zavorne energije in
 - (j) hitrosti, ki se uporabljajo za različne faze leta (tudi ob upoštevanju mokrih ali kontaminiranih vzletno-pristajalnih stez).
- 4.1.1 Dodatni podatki za lete v pogojih zaledenitve. Treba je vključiti vse certificirane podatke o zmogljivosti, ki se nanašajo na dopustno konfiguracijo ali odklon od konfiguracije, kot je nedelujoči sistem za preprečevanje blokiranja koles med zaviranjem.
- 4.1.2 Če v odobrenem AFM niso na voljo podatki o zmogljivosti, ki se zahtevajo za ustrezen razred zmogljivosti, je treba vključiti druge podatke, sprejemljive za Organ. Lahko pa operativni priročnik vsebuje sklicevanje na odobrene podatke iz AFM, če se takšni podatki verjetno ne bodo pogosto uporabljali ali se ne bodo uporabljali v sili.
- 4.2 Dodatni podatki o zmogljivosti. Če je ustrezno, dodatni podatki o zmogljivosti vključujejo:
- (a) gradient vzpenjanja, ko delujejo vsi motorji;
 - (b) podatke o spustu med potovalnim letom;
 - (c) učinek tekočin za razledenitev in preprečevanje zaledenitve;
 - (d) letenje z izvlečenim podvozjem;
 - (e) prelete letal s tremi ali več motorji, ko en motor ne deluje, in
 - (f) lete, ki se izvajajo v skladu s CDL (seznamom odklona od konfiguracije).
5. NAČRTOVANJE LETA
- 5.1 Podatki in navodila, potrebna za načrtovanje pred in med letom, vključno z dejavniki, kot so načrtovanje hitrosti in nastavitve moči. Kjer je ustrezno, je treba vključiti postopke za primere, ko en ali več motorjev ne deluje, ETOPS (predvsem pri potovalni hitrosti, ko en motor ne deluje, in največji dovoljeni oddaljenosti od ustreznega letališča, določeni v skladu z OPS 1.245) in lete do izoliranih letališč.
- 5.2 Postopek za izračun potrebnega goriva za različne faze leta v skladu z OPS 1.255.
- 5.3 Podatki o zmogljivosti v zvezi s kritično rezervo goriva in območjem operacij ETOPS, vključno z zadostnimi podatki za izračun kritične rezerve goriva in območja operacij na podlagi odobrenih podatkov o zmogljivosti letala. Zahtevajo se naslednji podatki:
- (a) Podrobni podatki o zmogljivosti ob izpadu motorja oziroma motorjev, vključno s pretokom goriva v standardnih in nestandardnih atmosferskih pogojih in glede na funkcijo hitrosti in nastavitve moči, kjer je ustrezno, ki vključujejo:
 - (i) spust med potovalnim letom (vključno z neto zmogljivostjo) – glej OPS 1.505, kjer je ustrezno;
 - (ii) potovalno višino do vključno 10 000 čevljev;
 - (iii) čakanje;
 - (iv) zmogljivost glede višine (vključno z neto zmogljivostjo) in
 - (v) neuspeli prilet.
 - (b) Podrobni podatki o zmogljivosti vseh delujočih motorjev, vključno z nominalnimi podatki pretoka goriva v standardnih in nestandardnih atmosferskih pogojih in glede na funkcijo hitrosti in nastavitve moči, kjer je ustrezno, ki vključujejo:
 - (i) potovanje (višino do vključno 10 000 čevljev) in
 - (ii) čakanje.

- (c) Podrobnosti o kakršnih koli drugih pogojih, ki zadevajo operacije ETOPS in ki bi lahko povzročili znatno zmanjšanje zmogljivosti, kot so kopičenje ledu na nezaščitenih površinah letala, sprožitev vetrne turbine (Ram Air Turbine – RAT), sprožitev sistema za povratni potisk itd.

Višino, hitrost, nastavitvev potiska in pretok goriva, ki se uporabljajo pri vzpostavitvi območja operacij ETOPS za vsako kombinacijo ogrodja letala in motorja, je treba v skladu s to uredbo upoštevati pri prikazu ustrezne višine leta nad terenom in ovirami.

6. MASA IN RAVNOTEŽJE

Navodila in podatki za izračun mase in ravnotežja, ki vključujejo:

- (a) sistem za izračun (npr. sistem indeksiranja);
- (b) informacije in navodila za izpolnitev dokumentacije o masi in ravnotežju, ki vključuje ročno napisano in napisano na računalnik;
- (c) omejitve mase in masnega središča za tipe, različice ali posamezna letala, ki jih uporablja operator, in
- (d) suho operativno maso in ustrezno masno središče ali indeks.

7. NALAGANJE

Postopki in predpisi za nalaganje in zavarovanje tovora na letalu.

8. SEZNAM ODKLONA OD KONFIGURACIJE

Seznam odklona od konfiguracije (CDL), če ga zagotovi izdelovalec, pri čemer je treba upoštevati tipe in različice, ki se uporabljajo, vključno s postopki, ki se uporabijo, če se letalo odpošlje v skladu s pogoji iz njegovega seznama CDL.

9. SEZNAM MINIMALNE OPREME

Seznam minimalne opreme (MEL), pri čemer se upoštevajo tipi in različice letal, ki se uporabljajo, ter vrsta(-e)/območje(-a) operacij(-e). V MEL je treba vključiti navigacijsko opremo in upoštevati zmogljivost, ki se zahteva za zračno pot in območje operacij(-e).

10. OPREMA ZA PREŽIVETJE IN REŠEVALNA OPREMA

- 10.1 Seznam opreme za preživetje, ki mora biti na letalu za zračne poti, po katerih bo letalo letelo, in postopki za preverjanje uporabnosti ter opreme pred vzletom. Treba je vključiti tudi navodila glede kraja nahajanja, dostopnosti in uporabe opreme za preživetje in reševalne opreme in s tem povezan seznam oziroma sezname za preverjanje.
- 10.2 Postopek za določitev zahtevane količine kisika in količine, ki je na voljo. Treba je upoštevati profil leta, število oseb na letalu in možno znižanje tlaka v kabini. Podatki morajo biti navedeni v obliki, ki omogoča njihovo enostavno uporabo.

11. POSTOPKI EVAKUACIJE V SILI

- 11.1 Navodila za pripravo evakuacije v sili, vključno z usklajevanjem posadke in določitvijo centra za nevarnosti.
- 11.2 Postopki evakuacije v sili. Opis nalog vseh članov posadke za hitro evakuacijo iz letala in ravnanje s potniki pri pristanku v sili na kopnem ali vodi ali v drugih nevarnostih.

12. SISTEMI NA LETALU

Opis sistemov na letalu, njihovih komand in prikazov, vključno z navodili za uporabo.

C. NAVODILA IN INFORMACIJE O ZRAČNIH POTEH IN LETALIŠČIH

1. Navodila in informacije o komunikacijah, navigaciji in letališčih, vključno z najnižjimi nivoji in višinami letenja za vsako predvideno zračno pot ter operativnimi minimumi za vsako predvideno letališče, vključno z:
 - (a) najnižjim nivojem/višino letenja;
 - (b) operativnimi minimumi za odhodna, namembna in nadomestna letališča;
 - (c) komunikacijskimi zmogljivostmi in navigacijskimi pripomočki;
 - (d) podatki o vzletno-pristajalnih stezah in letaliških napravah;
 - (e) postopki za prilet, neuspeli prilet in odlet, vključno s postopki za zmanjšanje hrupa;
 - (f) postopki pri okvari komunikacijskih sredstev;
 - (g) zmogljivostmi za iskanje in reševanje na območju, nad katerim bo letalo predvidoma letelo;
 - (h) opisom letalskih kart, ki morajo biti na letalu, glede na predvideno vrsto leta in zračno pot, vključno s postopkom preveritve njihove veljavnosti;
 - (i) razpoložljivostjo letalskih informacij in meteoroloških služb;
 - (j) komunikacijskimi in navigacijskimi postopki na zračni poti;
 - (k) kategorizacijo letališča v zvezi z zahtevano usposobljenostjo letalskih posadk;
 - (l) posebnimi omejitvami letališča (zmogljivostne omejitve in operativni postopki).

D. USPOSABLJANJE

1. Programi usposabljanja in preverjanja usposobljenosti za celotno operativno osebje z dodeljenimi operativnimi nalogami v zvezi s pripravo in/ali izvajanjem leta.
2. Programi usposabljanja in preverjanja usposobljenosti morajo vključevati:
 - 2.1 za letalsko posadko; vse ustrezne točke iz poddelov E in N;
 - 2.2 za kabinsko osebje; vse ustrezne točke iz poddela O;
 - 2.3 za zadevno operativno osebje, vključno s člani posadke:
 - (a) vse ustrezne točke iz poddela R (Zračni prevoz nevarnega blaga) in
 - (b) vse ustrezne točke iz OPS 1.1240 (Varnost);
 - 2.4 za operativno osebje, razen članov posadk (npr. razpečevalec, osebje za oskrbo letal itd.): vse druge ustrezne točke iz OPS, ki se nanašajo na njihove dolžnosti.
3. Postopki
 - 3.1 Postopki za usposabljanje in preverjanje usposobljenosti.
 - 3.2 Postopki, ki jih je treba uporabiti, če osebje ne doseže ali ne vzdržuje zahtevanih standardov.
 - 3.3 Postopki za preprečitev, da bi se neobičajne ali nevarne, ki zahtevajo uporabo nekaterih ali vseh postopkov v nevarnosti ali v sili in simulacijo IMC z nenaravnimi sredstvi, simulirale med leti v komercialnem zračnem prevozu.
4. Opis dokumentacije, ki jo je treba hraniti, in roki hranjenja. (Glej Dodatek 1 k OPS 1.1065.)

Dodatek 1 k OPS 1.1065

Roki hranjenja dokumentov

Operator zagotovi, da se v sprejemljivi obliki, dostopni Organu, hranijo toliko časa, kot je navedeno v spodnjih tabelah, naslednje informacije/dokumenti:

Opomba: Dodatne informacije glede hranjenja zapisov so navedene v delu M, odstavek M.A.306(c), Sistem tehnične knjige operatorja.

Tabela 1

Informacije, uporabljene za pripravo in izvedbo leta

Informacije, uporabljene za pripravo in izvedbo leta v skladu z OPS 1.135	
Operativni načrt leta	3 mesece
Tehnična knjiga letala	36 mesecev po datumu zadnjega vpisa v skladu z delom M, M.A.306(c)
Dokumentacija NOTAM/AIS, ki se nanaša na zračno pot, če jo je operator za to pripravil	3 mesece
Dokumentacija o masi in ravnotežju	3 mesece
Prijava posebnega tovora, vključno s pisnim obvestilom vodje zrakoplova o nevarnem blagu	3 mesece

Tabela 2

Poročila

Poročila	
Dnevnik potovanja	3 mesece
Poročilo oziroma poročila o letu, namenjena zapisu vseh dogodkov v skladu z OPS 1.420, za katera vodja zrakoplova meni, da jih je treba sporočiti naprej/zabeležiti	3 mesece
Poročila o prekoračitvah delovnega časa in/ali skrajšanju časa počitka	3 mesece

Tabela 3

Zapisi o letalski posadki

Zapisi o letalski posadki	
Trajanje leta, delovnega časa in časa počitka	15 mesecev
Licenca	Dokler član letalske posadke izkorišča privilegije iz licence operatorja
Preusmeritveno usposabljanje in preverjanje	3 leta
Tečaj poveljevanja (vključno s preverjanjem)	3 leta
Periodično usposabljanje in preverjanje	3 leta
Usposabljanje in preverjanje usposobljenosti za delo na katerem koli pilotovem sedežu	3 leta
Najnovejše izkušnje (glej OPS 1.970)	15 mesecev
Usposobljenost za zračno pot in letališče (glej OPS 1.975)	3 leta
Usposabljanje in usposobljenost za posebne operacije, ki jih zahteva OPS (npr. operacije ETOPS CAT II/III)	3 leta
Usposabljanje za prevoz nevarnega blaga, če je ustrezno	3 leta

Tabela 4

Zapisi o kabinskem osebju

Zapisi o kabinskem osebju	
Trajanje leta, delovnega časa in časa počitka	15 mesecev
Začetno in preusmeritveno usposabljanje ter izobraževanje o razlikah (vključno s preverjanji)	Dokler je član kabinskega osebja zaposlen pri operatorju
Periodično in osvežitveno usposabljanje (vključno s preverjanji)	12 mesecev potem, ko je član kabinskega osebja prenehal delati za operatorja
Usposabljanje za prevoz nevarnega blaga, če je ustrezno	3 leta

Tabela 5

Zapisi o drugem operativnem osebju

Zapisi o drugem operativnem osebju	
Zapisi o usposabljanju/usposobljenosti drugega osebja, za katerega se v skladu z OPS zahteva odobreni program usposabljanja	Zadnja dva zapisa o usposabljanju

Tabela 6

Drugi zapisi

Drugi zapisi	
Zapisi o odmerkih kozmičnega in solarnega sevanja	12 mesecev potem, ko je član posadke prenehal delati za operatorja
Zapisi o sistemu kakovosti	5 let
Dokument o prevozu nevarnega blaga	3 mesece po opravljenem letu
Kontrolni seznam za prevzem nevarnega blaga	3 mesece po opravljenem letu

PODDEL Q

OMEJITVE LETALSKEGA DELOVNEGA ČASA IN DELOVNEGA ČASA TER ZAHTEVANI POČITEK

OPS 1.1090

Cilj in področje uporabe

1. Operator določi za člane posadke omejitev trajanja letov in delovnega časa ter čas počitka (FTL).
2. Operator zagotovi, da so za vse njegove lete:
 - 2.1 Omejitve trajanja letov in delovnega časa ter čas počitka v skladu z:
 - (a) določbami iz tega poddela in
 - (b) vsemi dodatnimi določbami, ki jih uporablja Organ v skladu z določbami iz tega poddela za zagotavljanje varnosti.
 - 2.2 Leti se načrtujejo tako, da se zaključijo v dovoljenem letalskem delovnem času, pri čemer se upošteva čas, potreben za pripravo posadke na letenje, let in pripravo letala za naslednji let.
 - 2.3 Delovni programi se pripravijo in objavijo dovolj zgodaj, da se članom posadke omogoči načrtovanje ustreznega počitka.
3. Odgovornosti operatorja
 - 3.1 Operator za vsakega člana posadke določi domačo bazo.
 - 3.2 Operatorji morajo upoštevati razmerje med pogostnostjo ter vzorcem letalskega delovnega časa posadke in časa počitka ter skupne učinke dolgega delovnega časa, ki ga prekinja le kratkotrajen počitek.
 - 3.3 Operatorji morajo delovne naloge načrtovati tako, da se preprečijo neželene prakse, kot so izmenjava dnevnega/nočnega delovnega časa ali takšna delovna razporeditev članov posadke, ki povzroča resne motnje uveljavljenih vzorcev spanja/dela.
 - 3.4 Operatorji morajo načrtovati proste krajevne dneve in o njih člane posadke vnaprej obvestiti.
 - 3.5 Operatorji zagotovijo, da je čas počitka dovolj dolg, da posadka lahko premaga utrujenost zaradi predhodnih nalog in se do začetka naslednjega letalskega delovnega časa dobro spočije.
 - 3.6 Operatorji zagotovijo tako načrtovanje letalskega delovnega časa posadke, ki članom posadke omogoči zadosten počitek, da lahko v vseh okoliščinah zadovoljivo opravljajo svoje naloge.
4. Odgovornosti člana posadke
 - 4.1 Član posadke ne sme upravljati letala, če ve, da je preutrujen ali da obstaja nevarnost, da postane preutrujen, ali če se počuti tako slabo, da bi to lahko ogrozilo let.
 - 4.2 Člani posadke morajo čim bolj izkoristiti zagotovljene možnosti in zmogljivosti za počitek ter svoj čas počitka ustrezno načrtovati in izkoristiti.
5. Odgovornosti uprave za civilno letalstvo
 - 5.1 Odstopanja
 - 5.1.1 Ob upoštevanju določb člena 8 lahko Organ odobri odstopanja od zahtev iz tega poddela v skladu z veljavno zakonodajo in postopki v zadevnih državah članicah in po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi.

- 5.1.2 Operator mora Organu na podlagi operativnih izkušenj in ob upoštevanju drugih ustreznih dejavnikov, kot so trenutno veljavna znanstvena spoznanja, dokazati, da njegov zahtevek za odstopanje zagotavlja ustrezno raven varnosti.

Takšna odstopanja morajo spremljati ustrezni ublažitveni ukrepi, kjer je ustrezno.

OPS 1.1095

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- 1.1 Povečana letalska posadka:

Letalska posadka, ki obsega več kot najmanjše število članov, zahtevano za operacijo letala, in v kateri vsak član letalske posadke lahko zapusti svoje delovno mesto in ga nadomesti drug, ustrezno usposobljen član letalske posadke.

- 1.2 Čas letenja:

Čas od prvega premika letala z njegovega parkirnega prostora zaradi vzleta do njegove zaustavitve na označenem parkirnem prostoru in zaustavitve vseh motorjev in propelerjev.

- 1.3 Odmor:

Čas brez vseh službenih dolžnosti, ki se šteje za delovni čas in je krajši od časa počitka.

- 1.4 Dolžnost:

Katera koli naloga, ki jo mora opraviti član posadke in je povezana s poslovanjem imetnika AOC. Razen če ta uredba ne vsebuje posebnih določb, določi Organ, ali in v kakšnem obsegu se stanje pripravljenosti šteje za dolžnost.

- 1.5 Delovni čas:

Obdobje, ki se začne, ko začne član posadke na zahtevo operatorja izvajati svoje dolžnosti, in ustavi, ko je član posadke brez vseh dolžnosti.

- 1.6 Letalski delovni čas posadke:

Letalski delovni čas posadke (FDP) je čas, ko določena oseba dela na zrakoplovu kot član njegove posadke. FDP se začne, ko se mora član posadke na zahtevo operatorja prijaviti na let ali vrsto letov, konča pa po opravljenem zadnjem letu, na katerem je bil operativni član posadke.

- 1.7 Domača baza:

Kraj, ki ga za člana posadke določi operator, na katerem član posadke ponavadi začne in konča delovni čas ali vrsto delovnih časov in na katerem operator v običajnih okoliščinah ni odgovoren za nastanitev zadevnega člana posadke.

- 1.8 Krajevni dan:

Časovno obdobje, ki traja 24 ur in se začne ob 00:00 po krajevnem času.

- 1.9 Krajevna noč:

Časovno obdobje, ki traja osem ur med 22:00 in 8:00 po krajevnem času.

- 1.10 En dan brez dolžnosti:

En dan brez dolžnosti vključuje dve krajevni noči. Čas počitka je lahko sestavni del prostega dne.

1.11 Operativni član posadke:

Član posadke, ki izvaja svoje dolžnosti na letalu med letom ali med katerim koli njegovim delom.

1.12 Razporeditev:

Premestitev neoperativnih članov posadke iz kraja v kraj na zahtevo operatorja, ki ne vključuje časa potovanja. Čas potovanja se določi kot:

- čas od doma do določenega kraja prijave in nazaj,
- čas krajevnega prevoza iz kraja počitka v kraj nastopa službe in nazaj.

1.13 Čas počitka:

Določeno neprekinjeno časovno obdobje, ko je član posadke brez vseh službenih dolžnosti in ni v pripravljenosti na letališču.

1.14 Pripravljenost:

Določeno časovno obdobje, ko mora biti član posadke na zahtevo operatorja na voljo, da se ga brez vmesnega počitka določi za let ali razporedi ali da prevzame katero koli drugo dolžnost.

1.15 Spodnja faza cirkadianega ritma (WOCL):

Spodnja faza cirkadianega (dnevnega) ritma je čas med 2:00 in 5:59. V obsegu treh časovnih pasov se WOCL nanaša na čas domače baze. Pri razliki več kot treh časovnih pasov se WOCL v prvih 48 urah po zapustitvi časovnega pasu domače baze nanaša na čas domače baze, potem pa na krajevni čas.

OPS 1.1100**Omejitev trajanja letov in delovnega časa****1.1 Skupno število delovnih ur**

Operatorja zagotovi, da skupni delovni čas, za katerega je razporejen član posadke, ne presega:

- (a) 190 delovnih ur v katerih koli zaporednih 28 dnevih, ki so čim bolj enakomerno razporejene v celotnem obdobju;
- (b) 60 delovnih ur v katerih koli zaporednih sedmih dnevih.

1.2 Omejitev skupnih časov letenja

Operator zagotovi, da skupni časi letenja, na katerega je posamezni član posadke razporejen kot operativni član posadke, ne presega

- (a) 900 ur letenja v koledarskem letu;
- (b) 100 ur letenja v katerih koli zaporednih 28 dnevih.

OPS 1.1105**Najdaljši dovoljeni dnevni letalski delovni čas posadke (FDP)**

1.1 Ta OPS se ne uporablja za operacije z enim pilotom in za operacije v primeru nujne medicinske pomoči.

1.2 Operator določi prijavne čase, ki v skladu z dovoljenjem Organa stvarno upoštevajo čas za izvedbo varnostnih nalog na tleh.

- 1.3 Najdaljši dovoljeni osnovni dnevni FDP znaša 13 ur.
- 1.4 Od teh 13 ur se odšteje 30 minut za vsak sektor od tretjega sektorja naprej, vendar skupaj največ dve uri.
- 1.5 Če se FDP začne v WOCL, se najdaljši dovoljeni čas iz točk 1.3 in 1.4 skrajša za 100 odstotkov njegovega prekrivanja, a največ za dve uri. Če se FDP konča v WOCL ali ga popolnoma zaobjame, se najdaljši dovoljeni FDP iz točk 1.3 in 1.4 skrajša za 50 odstotkov njegovega pokrivanja.
2. Podaljšanje:
 - 2.1 Najdaljši dovoljeni dnevni FDP se lahko podaljša največ za eno uro.
 - 2.2 Podaljšanje ni dovoljeno za osnovni FDP šestih sektorjev ali več.
 - 2.3 Če se FDP prekriva z WOCL za manj kot dve uri, se podaljšanje omeji na največ štiri sektorje.
 - 2.4 Če se FDP prekriva z WOCL za več kot dve uri, se podaljšanje omeji na največ dva sektorja.
 - 2.5 V sedmih zaporednih dnevih sta dovoljeni največ dve podaljšani.
 - 2.6 Če je za FDP predvideno podaljšanje, se najkrajši predpisani čas počitka pred letom in najkrajši predpisani čas po njem podaljšata za dve uri ali pa se za štiri ure podaljša samo čas počitka po operaciji. Če se podaljšanje uporabi za zaporedne FDP, potekata počitek pred letom in počitek po letu med dvema letoma drug za drugim.
 - 2.7 Če se podaljšani FDP začne v času od 22:00 do 4:59, operator FDP omeji na 11 ur in 45 minut.
3. Kabinsko osebje
 - 3.1 Za kabinsko osebje, razporejeno za let ali vrsto letov, se FDP lahko podaljša za razliko v času prijave kabinskega osebja in letalske posadke, če razlika ne presega ene ure.
4. Operativna stabilnost
 - 4.1 Predvideni vozni red letenja mora omogočiti, da se leti lahko zaključijo v najdaljšem dovoljenem letalskem delovnem času posadke. Kot pomoč pri doseganju tega cilja operatorji spremenijo vozni red letenja ali ureditev za sestavljanje posadk najkasneje takrat, ko dejanska operacija preseže maksimalni FDP za več kot 33 odstotkih letov iz tega voznega reda letenja v predvideni prometni sezoni.
5. Razporeditev
 - 5.1 Ves čas, porabljen za razporeditev, se šteje za delovni čas.
 - 5.2 Razporeditev po prijavi, vendar pred začetkom dela na letalu, se vključi kot sestavni del FDP, vendar se ne šteje za sektor.
 - 5.3 Sektor razporeditve, ki sledi neposredni vključitvi v delo na letalu, se upošteva pri izračunu najkrajšega časa počitka v skladu z OPS 1.1110, točki 1.1 in 1.2 v nadaljevanju.
6. Podaljšani FDP (Deljeni delovni čas)
 - 6.1 Organ lahko v skladu z določbami člena 8 odobri operacijo na podlagi podaljšanega FDP, ki vključuje odmor.
 - 6.2 Operator mora Organu na podlagi operativnih izkušenj in ob upoštevanju drugih ustreznih dejavnikov, kot so trenutno veljavna znanstvena spoznanja, dokazati, da njegov zahtevek za podaljšani FDP zagotavlja ustrezno raven varnosti.

OPS 1.1110

Čas počitka

1. Najkrajši čas počitka
 - 1.1 Najkrajši čas počitka, ki ga je treba zagotoviti pred začetkom letalskega delovnega časa posadke v domači bazi, mora trajati vsaj tako dolgo kot predhodni delovni čas ali 12 ur, kar traja dlje.
 - 1.2 Najkrajši čas počitka, ki ga je treba zagotoviti pred začetkom letalskega delovnega časa posadke zunaj domače baze, mora trajati vsaj tako dolgo kot predhodni delovni čas ali deset ur, kar traja dlje; pri najkrajšem času počitka zunaj domače baze mora operator omogočiti osemurno spanje, pri čemer ustrezno upošteva čas potovanja in druge fiziološke potrebe.
 - 1.3 Operator zagotovi, da se učinki časovnih razlik na člane posadke izravnavajo z dodatnim počitkom, ureditev tega pa določi Organ ob upoštevanju določb člena 8.
 - 1.4.1 Ne glede na točki 1.1 in 1.2 ter ob upoštevanju določb člena 8 lahko Organ odobri ureditev s skrajšanim časom počitka.
 - 1.4.2 Operator mora Organu na podlagi operativnih izkušenj in ob upoštevanju drugih ustreznih dejavnikov, kot so trenutno veljavna znanstvena spoznanja, dokazati, da njegov zahtevek za skrajšani čas počitka zagotavlja ustrezno raven varnosti.
2. Čas počitka
 - 2.1 Operator zagotovi, da se najkrajši čas počitka v skladu s prej navedenim redno podaljša na tedenski čas počitka, ki znaša 36 ur in vključuje dve krajevni noči, tako da ni med koncem enega tedenskega počitka in začetkom naslednjega nikoli več kot 168 ur. Kot izjemo od OPS 1.1095, točka 1.9, lahko Organ določi, da se druga od obeh krajevnih noči začne ob 20:00, če tedenski počitek traja vsaj 40 ur.

OPS 1.1115

Podaljšanje letalskega delovnega časa posadke zaradi počitka med letom

1. Ob upoštevanju določb člena 8 in če operator Organu na podlagi operativnih izkušenj ter ob upoštevanju drugih ustreznih dejavnikov, kot so trenutno veljavna znanstvena spoznanja, dokaže, da njegov zahtevek zagotavlja ustrezno raven varnosti:
 - 1.1 Povečanje letalske posadke

Organ določi zahteve v zvezi s povečanjem osnovne letalske posadke zaradi podaljšanja letalskega delovnega časa posadke prek omejitev iz OPS 1.1105 zgoraj;
 - 1.2 Kabinsko osebje

Organ določi zahteve v zvezi z najkrajšim časom počitka člana oziroma članov kabinskega osebja med letom, če FDP presega omejitve iz OPS 1.1105 zgoraj.

OPS 1.1120

Nepredvidene okoliščine dejanskih operacij – Presoja vodje zrakoplova

1. Ob upoštevanju potrebe po preudarnem obvladovanju v nadaljevanju navedenih okoliščin se med dejansko operacijo, ki se začne s časom prijave, lahko predpisane omejitve za delovni čas posadke ter čas opravljanja dolžnosti in čas počitka iz tega poddela v nepredvidenih okoliščinah spremenijo. Vsaka takšna sprememba mora biti po posvetovanju z vsemi drugimi člani posadke sprejemljiva za vodjo zrakoplova in mora v vsakem primeru izpolnjevati naslednje zahteve:

- 1.1 najdaljši dovoljeni FDP iz predhodne točke 3 OPS 1.1105 se ne sme podaljšati za več kot dve uri, razen če se ne poveča posadka; v tem primeru se najdaljši dovoljeni letalski delovni čas posadke lahko podaljša za največ tri ure;
 - 1.1.1 če se pri zadnjem sektorju določenega FDP po vzletu pojavijo nepredvidene okoliščine, ki povzročijo prekoračitev dovoljenega podaljšanja, se lahko nadaljuje let do predvidenega namembnega letališča ali do nadomestnega letališča;
 - 1.1.2 v takšnih okoliščinah se lahko čas počitka po FDP skrajša, vendar ne pod najkrajši čas počitka iz OPS 1.1110, točka 1.2 iz tega poddela;
- 1.2 vodja zrakoplova lahko v posebnih okoliščinah, ki bi lahko povzročile hudo preutrujenost, po posvetovanju s prizadetimi člani posadke skrajša dejanski delovni čas posadke in/ali podaljša čas počitka, da tako odpravi morebitne škodljive učinke na varnost leta;
- 1.3 operator zagotovi, da:
 - 1.3.1 mu vodja zrakoplova predloži poročilo, kadar koli se po njegovi presoji podaljša FDP ali skrajša čas počitka med dejanskim izvajanjem operacije, in
 - 1.3.2 da se v primeru, če podaljšanje FDP ali skrajšanje časa počitka presega eno uro, en izvod poročila, ki mu mora dodati svoje pripombe operator, pošlje Organu najkasneje v 28 dneh po dogodku.

OPS 1.1125

Pripravljenost

1. Pripravljenost na letališču
 - 1.1 Član posadke je v pripravljenosti na letališču od prijave na običajnem prijavnem mestu do konca časa pripravljenosti, o katerem je bil obveščen.
 - 1.2 Pripravljenost na letališču se v celoti upošteva pri izračunu skupnega števila delovnih ur.
 - 1.3 Če pripravljenosti na letališču takoj sledi delo med letom, Organ določi razmerje med pripravljenostjo na letališču in delovnim časom med letom. V tem primeru se pri izračunu najkrajšega časa počitka prišteje pripravljenost na letališču delovnemu času iz OPS 1.1110, točki 1.1 in 1.2.
 - 1.4 Če pripravljenosti na letališču ne sledi delo med letom, ji mora slediti vsaj čas počitka, ki ga ureja Organ.
 - 1.5 Med pripravljenostjo na letališču zagotovi operator članu posadke miren in udoben prostor, ki ni dostopen javnosti.
2. Druge oblike pripravljenosti (vključno s pripravljenostjo v hotelu)
 - 2.1 Ob upoštevanju določb člena 8 vse druge oblike pripravljenosti ureja Organ, ob upoštevanju naslednjega:
 - 2.1.1 Vse dejavnosti se vnesejo v delovne programe in/ali sporočijo vnaprej.
 - 2.1.2 Začetek in konec časa pripravljenosti se določita in sporočita vnaprej.
 - 2.1.3 Določi se najdaljši čas pripravljenosti v kraju, ki ni navedena točka javljanja.
 - 2.1.4 Ob upoštevanju zmogljivosti, ki so na voljo članu posadke za počitek, in drugih ustreznih dejavnikov se določi razmerje med pripravljenostjo in dodeljenim delovnim časom med letom, ki sledi pripravljenosti.
 - 2.1.5 Določi se, kako se čas pripravljenosti upošteva pri izračunu skupnega števila delovnih ur.

OPS 1.1130

Prehranjevanje

Treba je zagotoviti možnosti za zaužitje hrane in pijače, da se prepreči kakršno koli zmanjšanje sposobnosti člana posadke za izvajanje nalog, zlasti če FDP presega šest ur.

OPS 1.1135

Zapisi o letalskem delovnem času posadke, času izvajanja dolžnosti in času počitka

1. Operator zagotovi, da zapisi o članu posadke vključujejo:
 - (a) čase letenja;
 - (b) začetek, trajanje in konec posameznih časov opravljanja dolžnosti ali letalskih delovnih časov med letom; ter
 - (c) čas počitka in dneve brez vseh dolžnosti;ter da se jih vodi v skladu z zahtevami iz tega poddela, kopije teh zapisov pa se na zahtevo dajo na razpolago članu posadke.
2. Če zapisi, ki jih operator vodi v skladu z odstavkom 1, ne zajemajo vsega njegovega letalskega delovnega časa med letom, časa opravljanja dolžnosti in časa počitka, zadevni član posadke vodi individualne zapise o svojih:
 - (a) časih letenja;
 - (b) začetku, trajanju in koncu posameznih časov opravljanja dolžnosti ali letalskih delovnih časov med letom in
 - (c) čas počitka in dneve brez vseh dolžnosti.
3. Član posadke predloži svoje zapise na zahtevo operatorju, pri katerem je zaposlen, preden začne letalski delovni čas med letom.
4. Zapisi se hranijo vsaj 15 koledarskih mesecev po zadnjem pomembnem vpisu ali dlje, če se to zahteva v skladu z nacionalno zakonodajo.
5. Operatorji ločeno hranijo tudi vsa poročila vodij zrakoplovov o odločitvah o podaljšanem letalskem delovnem času posadke, podaljšanem času letenja in skrajšanem času počitka, ki so jih sprejeli po svoji presoji, vsaj šest mesecev po dogodku.

PODDEL R

ZRAČNI PREVOZ NEVARNEGA BLAGA

OPS 1.1145

Splošno

Operator mora izpolnjevati veljavne določbe iz Tehničnih navodil, ne glede na to, ali:

- (a) let poteka v celoti ali deloma na ozemlju države ali v celoti zunaj nje ali
- (b) ima dovoljenje za prevoz nevarnega blaga v skladu z OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Izrazje

- (a) Izrazi, uporabljeni v tem poddelu, pomenijo naslednje:
 - 1. Sprejemni kontrolni seznam. Dokument, ki se uporablja kot pomoč pri preverjanju zunanega videza tovorkov z nevarnim blagom in dokumentov zanje, da se ugotovi, ali so bile izpolnjene vse ustrezne zahteve.
 - 2. Dovoljenje. Izključno zaradi skladnosti z OPS 1.1165(b)(2) je dovoljenje iz Tehničnih navodil, ki ga izda Organ, za prevoz nevarnega blaga, ki se ga običajno ne sme prevažati, ali iz drugih razlogov, kot določajo Tehnična navodila.
 - 3. Tovorni zrakoplov. Vsak zrakoplov, ki prevažata blago ali imetje, ne pa potnikov. V tem okviru se za potnike ne štejejo:
 - (i) član posadke;
 - (ii) oseba, zaposlena pri operatorju, katere prevoz se dovoli v skladu z navodili iz operativnega priročnika;
 - (iii) pooblaščen predstavnik Organa ali
 - (iv) oseba, ki ima dolžnosti v zvezi z določeno pošiljko na letalu.
 - 4. Nevarno blago. Predmeti in snovi, ki lahko ogrožajo zdravje, varnost, imetje ali okolje in so v Tehničnih navodilih na seznamu nevarnih snovi ali so razvrščeni v skladu s temi navodili.
 - 5. Nesreča, ki vključuje nevarno blago. Dogodek, povezan s prevozom nevarnega blaga, ki ima za posledico smrt ali hudo poškodbo osebe ali veliko materialno škodo.
 - 6. Incident, ki vključuje nevarno blago. Dogodek, ki ni nesreča, ki vključuje nevarne snovi, povezan s prevozom nevarnega blaga, za katerega ni nujno, da se zgodi na krovu letala in ima za posledico poškodbo osebe, materialno škodo, požar, prelom tovora, njegovo razlitje, iztekanje tekočin ali sevanje ali kak drug dokaz, da embalaža ni ostala neoporečna. Za incidente, ki vključujejo nevarno blago, se štejejo tudi vsi dogodki, povezani s prevozom nevarnega blaga, ki resno ogrozijo letalo ali osebe na njem.
 - 7. Listina o prevozu nevarnega blaga. Listina, ki je navedena v Tehničnih navodilih. Izpolni jo oseba, ki da nevarno blago v zračni prevoz, vsebuje pa podatke o tem nevarnem blagu.
 - 8. Izjema. Izključno zaradi skladnosti s tem poddelom, dovoljenje iz tehničnih navodil, ki ga izdajo vsi pristojni organi in ki omogoča odstopanje od zahtev Tehničnih navodil.
 - 9. Tovorni zabojnik. Tovorni zabojnik je kos transportne opreme, ki omogoča prevoz radioaktivnih snovi, zapakiranih ali nezapakiranih, z enim ali več prevoznimi sredstvi. (Opomba: glej zabojnik, pri katerem nevarno blago ni radioaktivno.)

10. Odpravnik letov. Agencija, ki v imenu operatorja opravlja nekatere ali vse njegove naloge, vključno s prevzemanjem, natovarjanjem, iztovarjanjem, pretovarjanjem ali drugimi obdelavami tovora ali potnikov.
11. Ovojna embalaža. Ograjen prostor, ki ga uporabi en vkrcevalec, da vanj postavi enega ali več tovorkov, in tvori eno enoto za pretovarjanje in zlaganje. (Opomba: zabojnik v to definicijo ni zajet.)
12. Tovorek. Končni izdelek pakiranja, ki ga sestavljata embalaža in njena vsebina, pripravljena za prevoz.
13. Embalaža. Posode in vsi drugi elementi ali materiali, ki jih potrebuje posoda za uresničevanje svoje namembnosti zadrževanja.
14. Huda poškodba. Poškodba, ki jo oseba dobi v nesreči in ki:
 - (i) zahteva bolnišnično zdravljenje, ki traja več kot 48 ur in se začne v sedmih dneh po datumu nastanka poškodbe, ali
 - (ii) ima za posledico zlom katere koli kosti (razen enostavnih zlomov prstov na roki, nogi ali nosu) ali
 - (iii) vključuje raztrganine, ki povzročajo hude krvavitve, poškodbe živcev, mišic ali kit, ali
 - (iv) vključuje poškodbo katerega koli notranjega organa ali
 - (v) vključuje opekline druge ali tretje stopnje ali opekline, ki prizadenejo več kot 5 odstotkov telesne površine, ali
 - (vi) vključuje dokazano izpostavljenost kužnim snovem ali škodljivemu sevanju.
15. Tehnična navodila. Najnovejša veljavna izdaja Tehničnih navodil za varen zračni prevoz nevarnega blaga, vključno z dodatkom in vsemi dopolnitvami, ki se odobrijo in objavijo na podlagi odločitve Sveta Mednarodne organizacije civilnega letalstva (Dokument ICAO 9284-AN/905).
16. Zabojnik. Kakršen koli letalski zabojnik, letalska paleta z mrežo ali letalska paleta z mrežo prek igluja. (Opomba: v to opredelitev ovojna embalaža ni zajeta; za zabojnik, ki vsebuje radioaktivne snovi, glej opredelitev za tovorni zabojnik.)

OPS 1.1155

Odobritev prevoza nevarnega blaga

- (a) Operator ne prevažata nevarnega blaga, razen če mu tega ne dovoli Organ.
- (b) Pred izdajo dovoljenja za prevoz nevarnega blaga operator zagotovi Organu, da je bilo opravljeno primerno usposabljanje, da vsi ustrezni dokumenti (na primer dokumenti za zemeljsko oskrbo, oskrbo letal, usposabljanje) vsebujejo informacije in navodila o nevarnem blagu ter da so vzpostavljeni postopki za zagotovitev varnega ravnanja z nevarnim blagom v vseh fazah zračnega prevoza.

Opomba: Izjema ali dovoljenje iz OPS 1.1165(b)(1) ali (2) se izvaja poleg zgornje določbe in pogojev iz (b) ni treba neizogibno uporabljati.

OPS 1.1160

Področje uporabe

Predmeti in snovi, ki bi se sicer razvrstili kot nevarno blago, vendar zanje ne veljajo Tehnična navodila v skladu z deloma 1 in 8 navedenih navodil, so izvzeti iz določb tega poddela, pod pogojem, da:

- (a) so z dovoljenjem operatorja vnešeni na letalo z namenom, da med letom zagotavljajo zdravstveno pomoč bolniku in:
 1. se prevažajo za uporabo med letom; ali so del stalne opreme letala, ko je bilo prilagojeno za posebno uporabo pri medicinski evakuaciji; ali so bili prineseni na isto letalo za let po bolnika ali po tem, ko je bil bolnik prepeljan, ko je nepraktično nalaganje in razkladanje blaga v času leta, ko se prevažata bolnika, vendar z namenom, da se jih razloži kakor hitro je to izvedljivo, in

2. zanje veljajo naslednje omejitve in jih je treba shranjevati tako, da se jih varno uporablja ali shranjuje, ko niso v uporabi, in so primerno zavarovani med vzletom in pristankom ter takrat, ko vodja zrakoplova meni, da je to potrebno za zagotovitev varnosti:
 - (i) plinske jeklenke, izdelane posebej za shranjevanje in prevoz tega določenega plina;
 - (ii) zdravila in druge medicinske snovi, ki morajo biti med uporabo na letalu pod nadzorom usposobljenega osebja;
 - (iii) oprema, ki vsebuje mokre akumulatorske celice, mora biti postavljena in po potrebi pritrjena v pokončnem položaju, da se prepreči razlitje elektrolita;
- (b) morajo biti na letalu in so v skladu z ustreznimi zahtevami ali iz operativnih razlogov, čeprav je treba predmete in snovi, ki so namenjeni za nadomestilo ali ki so bili odstranjeni z namenom, da se jih nadomesti, na letalu prevažati v skladu s Tehničnimi navodili.
- (c) so v prtljagi, ki:
 1. jo prenašajo potniki ali člani posadke v skladu s Tehničnimi navodili ali
 2. je bila ločena od lastnika med prevozom (na primer izgubljena prtljaga ali nepravilno usmerjena prtljaga), vendar jo prenaša operator.

OPS 1.1165

Omejitve prevoza nevarnega blaga

- (a) Operator zagotovi, da se predmeti in snovi ali drugo blago, deklarirano kot nevarno blago, ki so v Tehničnih navodilih posebej z imenom ali generičnim opisom navedeni kot v vsakem primeru prepovedani za prevoz, ne prevažajo na nobenem letalu.
- (b) Operator ne prenaša predmetov in snovi ali drugega blaga, deklariranega kot nevarno blago, ki so v Tehničnih navodilih navedeni kot prepovedani za prevoz v običajnih okoliščinah, razen če so bile izpolnjene sledeče zahteve iz navedenih navodil:
 1. vse zadevne države so izdale potrebne izjeme v skladu z zahtevami Tehničnih navodil ali
 2. vse zadevne države so izdale dovoljenje za primere, za katere Tehnična navodila določajo, da je zahtevano le takšno dovoljenje.

OPS 1.1190

Namenoma prazno

OPS 1.1195

Sprejem nevarnega blaga

- (a) Operator ne sprejme nevarnega blaga, razen če:
 1. se tovorek, ovojna embalaža ali tovorni zabojnik pregledajo v skladu s sprejemnimi postopki iz Tehničnih navodil.
 2. ga spremljata dva izvoda listine o prevozu nevarnega blaga, če ni v Tehničnih navodilih drugače določeno.
 3. se angleščina uporablja za:
 - (i) označevanje tovorov in etiketiranje
 - in
 - (ii) listino o prevozu nevarnega blaga
- Poleg drugih zahtev v zvezi z jezikom.

- (b) Operator uporabi sprejemni kontrolni seznam, ki omogoča preveritev vseh ustreznih podatkov in je v takšni obliki, ki omogoča zapis ugotovitev sprejemnega pregleda na roko ali z mehanskim ali računalniškim sredstvom.

OPS 1.1200

Preveritev poškodb, prepuščanja ali kontaminacije

- (a) Operator zagotovi, da:
1. se tovorki, ovojna embalaža in tovorni zabojniki neposredno pred natovarjanjem na letalo ali v zabojnik v skladu s Tehničnimi navodili pregledajo zaradi morebitnega puščanja ali poškodb;
 2. se zabojnik ne naloži na letalo, če ni bil pregledan v skladu s Tehničnimi navodili in če ni bilo ugotovljeno, da ni nobenih znakov prepuščanja ali poškodb nevarnega blaga v njem;
 3. se tovorki, ovojna embalaža ali tovorni zabojniki, ki puščajo ali so poškodovani, ne naložijo na letalo;
 4. se vsak tovorek nevarnega blaga, ki se odkrije na letalu in za katerega se zdi, da je poškodovan ali da pušča, odstrani ali da pristojni organ ali organizacija uredi vse potrebno za njegovo odstranitev. V tem primeru se preostala pošiljka pregleda zaradi zagotovitve, da je v ustreznem stanju za prevoz in da letalo in tovor na njem nista utrpela poškodb ali kontaminacije, in
 5. se tovorki, ovojna embalaža in tovorni zabojniki pregledajo glede znakov poškodb ali puščanja pri raztovarjanju z letala ali iz zabojnika in da se v primeru ugotovljenih znakov poškodb in puščanja prostor, na katerem je bilo naloženo nevarno blago, pregleda zaradi poškodb ali kontaminacije.

OPS 1.1205

Odstranitev kontaminacije

- (a) Operator zagotovi, da:
1. se vsakršna kontaminacija, ki je posledica puščanja zaradi poškodbe predmetov ali embalaže nevarnega blaga, nemudoma odstrani in se sproži postopek za odpravo vsakršne nevarnosti v skladu s Tehničnimi navodili, in
 2. se letalo, ki je bilo kontaminirano z radioaktivnimi snovmi, takoj vzame iz uporabe in se ga vrne v uporabo, ko stopnja sevanja na kateri koli dostopni površini in nefiksna kontaminacija ne presega vrednosti iz Tehničnih navodil.
- (b) V primeru neskladnosti s kakršno koli omejitvijo iz Tehničnih navodil, ki veljajo za stopnjo sevanja ali kontaminacijo,
1. mora operator:
 - (i) zagotoviti, da je vkrcevalec seznanjen, če se neskladnost ugotovi med prevozom;
 - (ii) nemudoma ukrepati za ublažitev posledic neskladnosti;
 - (iii) vkrcevalca in ustrezni pristojni Organ obvestiti o neskladnosti kakor hitro je to izvedljivo in takoj, ko se izredna situacija pojavi ali se pojavlja;
 2. poleg tega mora operator v okviru svojih odgovornosti:
 - (i) proučiti neskladnost ter vzroke in okoliščine zanjo ter posledice;

- (ii) sprejeti potrebne ukrepe za odpravo vzrokov in okoliščin, ki so vodili v neskladnost, in preprečitev ponovne pojavitve podobnih okoliščin, ki so vodile v neskladnost;
- (iii) ustrezne pristojne Organe obvestiti o vzrokih za neskladnost in o korektivnih ter preventivnih ukrepih, ki jih je ali bo sprejel.

OPS 1.1210

Omejitve pri natovarjanju

- (a) Potniška in pilotska kabina. Operator zagotovi, da se nevarno blago ne prevaža v kabini letala, v kateri so potniki, ali v pilotski kabini, razen če je drugače navedeno v Tehničnih navodilih.
- (b) Prostori za tovor. Operator zagotovi, da se nevarno blago naloži na letalo, loči od drugega tovora ter zloži in zavaruje v skladu s Tehničnimi navodili.
- (c) Nevarno blago, namenjeno samo za prevoz na tovornih letalih. Operator zagotovi, da se tovorki nevarnega blaga, ki imajo oznako ‚Samo za tovorno letalo‘, prevažajo na tovornih letalih in natovorijo v skladu s Tehničnimi navodili.

OPS 1.1215

Zagotavljanje informacij

- (a) Informacije za osebe. Operator mora zagotoviti informacije v operativnem priročniku in/ali drugih primernih priročnikih, kar bo omogočilo osebu izvajanje svojih obveznosti, kot je določeno v Tehničnih navodilih, vključno z ukrepi v primeru nevarnosti, ki vključujejo nevarno blago. Če je ustrezno, morajo biti te informacije predložene tudi odpravniku letov.
- (b) Informacije za potnike in druge osebe
 - 1. Operator zagotovi, da se v skladu s Tehničnimi navodili razglasijo informacije za opozorilo potnikov, katerih vrst nevarnega blaga ne smejo prevažati na krovu letala, in
 - 2. operator zagotovi, da so na sprejemnih mestih na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.
- (c) Informacije za člane posadke. Operator zagotovi, da:
 - 1. vodja zrakoplova dobi pisne informacije o nevarnem blagu, ki se jih prevaža na letalu, v skladu s Tehničnimi navodili;
 - 2. so zagotovljene informacije, ki se jih uporabi v primeru nevarnosti med letom, v skladu s Tehničnimi navodili;
 - 3. se čitljiv izvod pisnih informacij za vodjo zrakoplova obdrži na tleh na zlahka dosegljivem mestu do konca leta, na katerega se pisne informacije nanašajo. Ta izvod ali informacije, ki jih vsebuje, morajo biti zlahka dosegljivi na letališču zadnjega vzleta in na letališču naslednjega pristanka po voznem redu do konca leta, na katerega se informacije nanašajo;
 - 4. v primeru, da se nevarno blago prevaža na letu, ki poteka v celoti ali delno zunaj ozemlja države, morajo biti informacije za vodjo zrakoplova napisane v angleščini, pri čemer je treba upoštevati tudi zahteve za kateri koli drug jezik.

(Glej tabelo 1 v Dodatku 1 k OPS 1.1065 za rok hranjenja dokumentacije.)

- (d) Informacije v primeru letalskega incidenta ali nesreče.
 - 1. Operator letala, vpletenega v letalski incident, na zahtevo zagotovi vse informacije v skladu s Tehničnimi navodili.

2. Operator letala, vpletenega v letalsko nesrečo ali resen incident čim prej zagotovi kakršne koli informacije v skladu s Tehničnimi navodili.
 3. Operator letala vključi postopke v primerne priročnike in načrte ukrepov ob nesrečah, da omogoči zagotovitev informacij.
- (e) Informacije v primeru nevarnosti med letom.
1. Če se pojavi nevarnost med letom, vodja zrakoplova takoj, ko je to izvedljivo, obvesti pristojno enoto služb zračnega prometa o vsakršnem nevarnem blagu, ki se ga prevaža kot tovor na letalu v skladu s Tehničnimi navodili.

OPS 1.1220

Programi usposabljanja

- (a) Operator v skladu s tehničnimi navodili vzpostavi in izvaja programe usposabljanja osebja, ki jih mora odobriti Organ.
- (b) Operator mora zagotoviti, da osebje opravi usposabljanje, ki ustreza njihovim odgovornostim.
- (c) Operator mora zagotoviti, da se za osebe, ki se jih zaposli na delovno mesto, povezano z zračnim prevozom nevarnega blaga, zagotovi usposabljanje ali se preveri, da so usposabljanje že opravile.
- (d) Operator zagotovi, da celotno osebje, ki je bilo vključeno v usposabljanje, opravi preskus, da se preveri razumevanje njihovih odgovornosti.
- (e) Operator zagotovi, da se celotno osebje, ki mora biti vključeno v usposabljanje za ravnanje z nevarnim blagom, vsaj vsaki dve leti vključi v periodično usposabljanje.
- (f) Operator zagotovi, da se vodi evidenca o usposabljanju za ravnanje z nevarnim blagom za celotno osebje, kot to zahtevajo Tehnična navodila.
- (g) Operator zagotovi, da se osebje njegovega odpravnika letov usposablja, kot to zahtevajo Tehnična navodila.

OPS 1.1225

Poročila o incidentih in nesrečah, ki vključujejo nevarno blago

- (a) Operator poroča o incidentih in nesrečah, ki vključujejo nevarno blago, Organu in pristojnemu organu v državi, v kateri se je zgodila nesreča ali incident, v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1225. Prvo poročilo se odpošlje v 72 urah po dogodku, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine, in vsebuje podatke, ki so takrat na voljo. Če je potrebno, je treba čim prej sestaviti nadaljnje poročilo, ne glede na to, kakšne dodatne informacije so se pojavile.
- (b) Operator Organ in pristojni organ v državi, v kateri se je zgodila nesreča ali incident, obvesti tudi o najdbi neprijavljenega ali nepravilno prijavljenega nevarnega blaga, odkritega med tovorom ali prtljago potnikov, v skladu z Dodatkom 1 k OPS 1.1225. Prvo poročilo se odpošlje v 72 urah po dogodku, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine, in vsebuje podatke, ki so takrat na voljo. Če je potrebno, je treba čim prej sestaviti nadaljnje poročilo, ne glede na to, kakšne dodatne informacije so se pojavile.

Dodatek 1 k OPS 1.1225

Poročila o incidentih in nesrečah, ki vključujejo nevarno blago

1. Operator zagotovi, da se poroča o vsakršni vrsti incidenta ali nesreče, ki vključuje nevarno blago, ne glede na to, ali se nevarno blago nahaja med tovorom, poštnimi pošiljkami, prtljago potnikov ali prtljago posadke. Poroča se tudi o najdbi neprijavljenega ali nepravilno prijavljenega nevarnega blaga med tovorom, poštnimi pošiljkami ali prtljago.
2. Prvo poročilo se odpošlje v 72 urah po dogodku, razen če tega ne preprečujejo izredne okoliščine. Odpošlje se lahko na kakršen koli način: po elektronski pošti, telefonu ali telefaksu. Poročilo vključuje podatke, ki so takrat znani, iz razdelkov iz odstavka 3. Če je potrebno, se čim prej sestavi nadaljnje poročilo, ki vsebuje vse podatke, ki niso bili znani v času, ko je bilo odposlano prvo poročilo. Če je bilo poročilo podano ustno, se čim prej odpošlje pisno potrdilo.
3. Prvo in vsako nadaljnje poročilo mora biti čimbolj natančno in mora vsebovati tiste od naslednjih podatkov, ki so relevantni:
 - (a) datum incidenta ali nesreče najdbe neprijavljenega ali nepravilno prijavljenega nevarnega blaga;
 - (b) kraj, številka in datum leta;
 - (c) opis blaga in referenčna številka letalskega tovornega lista, vreča, označba prtljage, vozovnica itd;
 - (d) pravilno odpremno ime (vključno s tehničnim imenom, če je to primerno) in številka ZN/ID, če sta znani;
 - (e) razred ali sektor ter vsakršno dodatno tveganje;
 - (f) vrsta embalaže in specifikacija za embalažo, ki je označena na njej;
 - (g) količina;
 - (h) ime in naslov vkrcevalca, potnika itd.;
 - (i) kakršni koli drugi ustrezni podatki;
 - (j) domnevni vzrok za incident ali nesrečo;
 - (k) sprejeti ukrepi;
 - (l) drugi ukrepi v zvezi s poročanjem in
 - (m) ime, naziv, naslov in telefonska številka osebe, ki sestavi poročilo.
4. Kopije ustreznih dokumentov in fotografije, če so bile narejene, se priložijo k poročilu.

PODDEL S

VAROVANJE

OPS 1.1235

Zahteve glede varovanja

Operator zagotovi, da se celotno ustrezno osebje seznanjeno z ustreznimi zahtevami nacionalnih programov varovanja države operatorja in da jih upošteva.

OPS 1.1240

Programi usposabljanja

Operator vzpostavi in izvaja odobrene programe usposabljanja, na podlagi katerih se člani posadke operatorja usposobijo za sprejem ustreznih ukrepov, s katerimi preprečijo dejanja nezakonitega vmešavanja, kot so sabotaže ali nezakonit zaseg letal, in zmanjšajo posledice takšnih dogodkov, če se zgodijo. Program usposabljanja je združljiv z nacionalnimi programi varovanja v letalstvu. Posamezni člani posadke poznajo in se usposobijo iz vseh ustreznih elementov programa usposabljanja.

OPS 1.1245

Poročanje o dejanjih nezakonitega vmešavanja

Po dejanju nezakonitega vmešavanja na krovu letala vodja zrakoplova, v njegovi odsotnosti pa operator, takoj predloži poročilo o takšnem dejanju pristojnemu lokalnemu organu in Organu v državi operatorja.

OPS 1.1250

Kontrolni seznam za postopek pregleda letala

Operator zagotovi, da je na letalu kontrolni seznam postopkov, ki jih je treba uporabiti pri iskanju bombe ali improvizirane eksplozivne naprave (IED) v primeru domnevne sabotaže in pri pregledu letala zaradi skritega orožja, razstreliva ali drugih nevarnih naprav, če obstaja dobro utemeljen sum, da bi bilo letalo lahko predmet dejanja nezakonitega vmešavanja. Kontrolni seznam podpirajo navodila glede ustreznega poteka ukrepov, ki jih je treba sprejeti, če se najde bomba ali sumljiv predmet, in informacije o najmanj nevarnem kraju za bombo na določenem letalu, če jih zagotovi imetnik certifikata tipa.

OPS 1.1255

Varovanje v pilotski kabini

- (a) Na vseh letalih, na katerih ima pilotska kabina vrata, je mogoče ta vrata zakleniti, zagotovijo ali vzpostavijo pa se načini ali postopki, sprejemljivi za Organ, s katerimi kabinsko osebje lahko obvesti letalsko posadko v primeru sumljive dejavnosti ali kršitve varovanja v potniški kabini.
- (b) Vsa potniška letala z največjo potrjeno vzletno maso nad 45 500 kg ali največjim dovoljenim številom potniških sedežev nad 60 so opremljena z odobrenimi vrati pilotske kabine, ki se lahko zaklenejo z vsakega pilotskega mesta in so oblikovana tako, da izpolnjujejo veljavne retroaktivne operativne zahteve za plovnost. Oblika teh vrat ne ovira izvajanja postopkov v sili v skladu z veljavnimi retroaktivnimi operativnimi zahtevami za plovnost.

- (c) Na vseh letalih, ki so v skladu z pododstavkom (b) opremljena z vrati pilotske kabine:
1. se ta vrata zaprejo pred zagonom motorjev za vzlet in so zaklenjena, ko to zahtevajo varnostni postopki ali vodja zrakoplova, dokler se motorji po pristanku ne zaustavijo, razen če morajo pooblaščenec osebe vstopiti ali izstopiti v skladu z nacionalnim programom varovanja v letalstvu;
 2. zagotovijo se načini za opazovanje prostora zunaj pilotske kabine z vsakega pilotskega sedeža, če je treba prepoznati osebe, ki prosijo za vstop v pilotsko kabino, in odkriti sumljivo vedenje ali potencialno nevarnost.“
-